

# Österreich Maritim

Schiffahrt auf dem Inn

9 cm Uchatius-Geschütz

Die letzte Nacht von SMS WIEN

Österreich und die Nikobaren

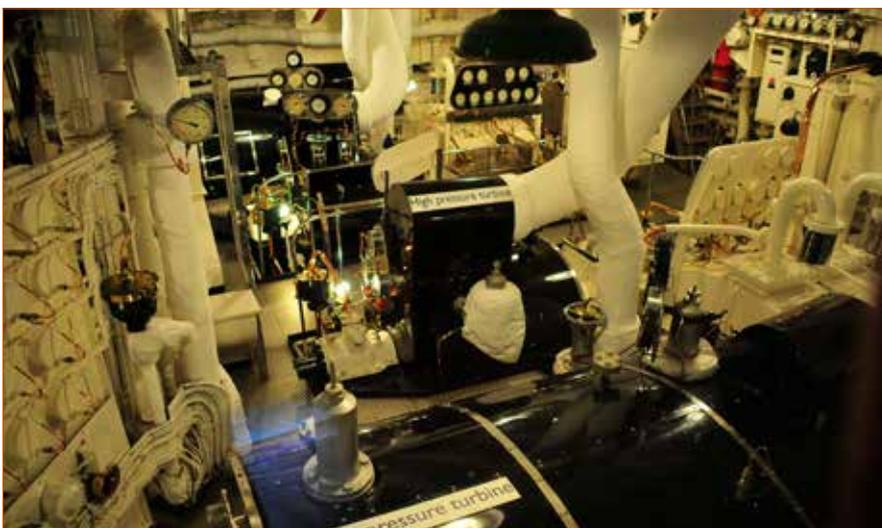
Museumsschiff MS ÖSTERREICH

Ausgabe 72  
Sept. 2018  
Preis € 9,-

## Aus aller Welt



Im Speisesaal von H.M. Yacht BRITANNIA lässt es sich königlich tafeln. *P. Strecha*



Auch im Turbinenraum der BRITANNIA sieht es aufgeräumt aus. *P. Strecha*

Weitere Berichte auf der Seite »MUSEUMSHAFEN«

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

## Inhalt

Schifffahrt auf dem Inn <i>Herbert Winkler</i>	4
9 cm Uchatius Geschütz <i>Robert Tögel</i>	10
Die letzte Nacht von S.M.S. WIEN <i>MV-Team Triest</i>	12
Ostindienfahrer JOSEPH UND THERESIA zu den Nikobaren <i>Wolfgang Waldl</i>	16
Museumship HMS CAROLINE <i>Horst Pleiner</i>	18
Museumsschiff MS Österreich <i>Arnulf Dieth</i>	22
Kriegerdenkmal in Rattendorf 15 cm L/50 Kanonenrohr <i>Nikolaus A. Sifferlinger</i>	24
KMA unterstützt ORF III-Prod. <i>Oliver Trulei</i>	26
Aus den Sektionen	27
Buchbesprechung	34

Titelbild: Küstenverteidiger S.M.S. WIEN, mit  
ausgesetztem Beiboot. Blick nach achtern,  
im Vordergrund das ausgeschwenkte 15 cm  
L/40 mittlere Steuerbord-Kasemattgeschütz.

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:

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

Verantwortlicher Redakteur: Ing. Fritz Marschner  
E-Mail: [f.marschner@gmx.at](mailto:f.marschner@gmx.at) Rennbahnweg 46/3/56, 1220 Wien

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

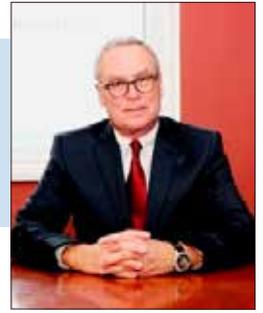
Abopreise: Inland € 36,-, Ausland EU € 44,-, übriges Ausland € 48,-

Abo unter: FHS - Freunde Historischer Schiffe  
Heiligenstädterstrasse 231, 1190 Wien

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

## Auf ein Wort...

Kpt. Dipl. Ing. Gustav Jobstmann



Liebe Leserinnen und Leser!  
Sehr geehrte Damen und Herren!



Einer meiner persönlichen maritimen Schwerpunkte ist die Betreuung der REGENTAG, des in Einsatz gewesenen Schiffes des Malers, Architekten und Umweltschützers **Friedensreich Hundertwasser**.

Das Schiff war ursprünglich ein sizilianisch-tunesischer Transporter, den Hundertwasser auf 15 Meter verlängern und total umbauen ließ.

Er hat 10 Jahre lang auf dem Schiff gelebt, und war damit vorerst im Mittelmeer unterwegs.

Später war die REGENTAG auch auf den Weltmeeren bis Neuseeland in Fahrt.

Heute steht die REGENTAG im Gästehafen der Stadt Tulln. In nächster Zeit wird das Schiff wieder weiter instand gesetzt. Außerdem haben wir vor, Veranstaltungen dort abzuhalten. Einladungen & Informationen folgen zeitgerecht.



Dipl. Ing. Gustav Jobstmann  
Kapitän und Präsident der FHS

+43(0)676 1545 79 78

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

Leider können wir aufgrund des Redaktionsschlusses für unser ÖSTERREICH MARITIM nicht über die ausführlichen Vorträge unserer Sektions-Obmänner im Rahmen der Generalversammlung im September berichten.

Über die besonderen Ergebnisse der Generalversammlung werden wir in der nächsten Ausgabe schreiben.

Robert Tögel hat mir zum Beispiel versprochen, dass er die Berichte der Sektionen Modellbau und Historiker, die er persönlich betreut, im nächsten Stammtisch im THE VIEW präsentieren wird.

Bilder von den Veranstaltungen der Sektionen **pro futuro** und **Traditions-Escadre** werden ebenfalls dort gezeigt!

Dadurch werden auch Mitglieder und Freunde, die nicht bei unserer Generalversammlung teilnehmen können, über die Arbeit der Sektionen informiert

Außerdem wird, wie gewohnt, von den Sektions-Obmännern über die Aktivitäten ihrer Sektionen auf den entsprechenden Seiten in ÖSTERREICH MARITIM ausführlich berichtet.

Sehr interessant wird wieder die Vielfalt der Ausstellungen auf der MODELBAU-MESSE in Wien.

Ich war bisher immer wieder dort und darf unseren Freunden und Mitgliedern ebenfalls den Besuch der Ausstellung empfehlen. Sie fördern damit auch die umfangreichen und aufwendigen Aktivitäten der zahlreichen Aussteller und können sich manche Anregung für ihr Hobby holen!

Ich **bedanke** mich auf diesem Weg auch bei den Freunden und Mitgliedern, die aufgrund meiner letzten Berichte mit **Spenden** und **Förderungen** unseren Verein unterstützt haben.

Also bis bald.

Mit maritimen Grüßen

Euer  
Gustav Jobstmann

## Die Dampf-Schiffahrt auf dem Inn 1854 — 1863

Herbert Winkler



Der 510 km lange Inn entspringt in Graubünden in der Schweiz, durchströmt das Engadin, Nordtirol und das bayrische Alpenvorland und mündet bei Passau in die Donau. Seit dem Mittelalter war der Inn ein bedeutender Schifffahrtsweg und für Plätten (flachgehende Holzschiffe) ab Hall in Tirol schiffbar.

Talwärts wurde Salz aus Hall, Silber und Kupfer aus Schwaz, sowie Kalk, Holz und Tuche sowie Tiroler Wein über Inn und Donau nach Wien gebracht. Die Plätten wurden dann meist in Wien als Nutzholz verkauft.

Am 18. August 1765 verstarb Kaiser Franz I. Stephan von Lothringen in Innsbruck. Nachdem der Leichnam vom 21. - 23. August in Innsbruck aufgebahrt war, wurden die sterblichen Überreste anschließend über den Inn nach Wien überstellt. Der Platte mit dem verstorbenen Kaiser an Bord, folgten weitere 19 mit Erzherzogin Maria Theresia und ihrem Hofstaat.

Nachdem 1837 die ersten Donaudampfer in Bayern fuhren, erwachte auch am Inn das Interesse an der Dampfschiffahrt. Nachdem sich der österreichische Schiffmeister Michael Fink zusammen mit den englischen Schiffbauer J. Ruston überzeugt hatte, daß nach einigen Brücken-Umbauten die Dampfschiffahrt bis Rosenheim möglich war, kam es zur Gründung einer gemischt österreichisch-bayerischen Gesellschaft. Ritter von Maffei, der in der Hirschau bei München eine Lokomotivfabrik hatte erhielt am 18. Oktober zusammen mit der Miesbacher Kohlegewerkschaft die Konzession zur Gründung der »**Bayerischen Inn- und Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft**«. Maffei, der in Regensburg eine Werft besaß, begann unverzüglich mit den Planungen für ein geeignetes Dampfschiff, das bereits im Sommer 1854 fertig war.

Über die erste Fahrt des Dampfers VORWÄRTS im Jahre 1854 berichtet die Chronik: *Am 31. August stand das Schiff fertig in Passau, um die Probefahrt zu beginnen. Das Schiff, mit königlich bayerischen und k.k. Fahnen festlich geschmückt, bot einen herrlichen Anblick und hat folgende Abmessungen:*

*Länge in der Wasserlinie 41,5 m*

*Länge über alles 42,7 m,*

*Breite über Spant 3,66 m,*

*Breite über Radkasten 8,53 m*

*Schauflerraddurchmesser 3,66 m.*

*Die Hochdruck-Lokomotivmaschine ohne Kondensation und 6 Atm. Dampfdruck hat eine Leistung von 60 PSn. Die beiden seitlich am Kessel feststehenden Cylinder haben einen Ø von 41,9 cm bei einer Kurbellänge von 55,9 cm. Die Maschine schafft bei voller Leistung 36 Schauflerrad Umdrehungen in der Minute. Der umlegbar Kamin hat in halber Höhe einen Funkenfänger.*



*Der Kaminsockel ist rechteckig und zum Umlegen mit einem Scharnier versehen.*

Am 4. September 1854 wurde die erste Probefahrt am Inn unternommen.

Um 7.15 h fuhr das Schiff von Passau in den Innstrom hinein, mit 40 PSn und 32 Radumdrehungen in der Minute. Nur unter der Schärldinger Brücke brauchte man die volle Kraft der Maschine.

Alle Häuser in Schärlding und die Innbrücke waren mit bayerischen und österreichischen Fahnen geschmückt. Weiter ging die Fahrt mit einem Aufenthalt in Obernberg nach Braunau, wo das Schiff nach einer effektiven Fahrzeit von 8 Stunden und 42 Minuten ankam. In Braunau lud Schiffmeister Michael Fink zu einem festlichen Abendessen.

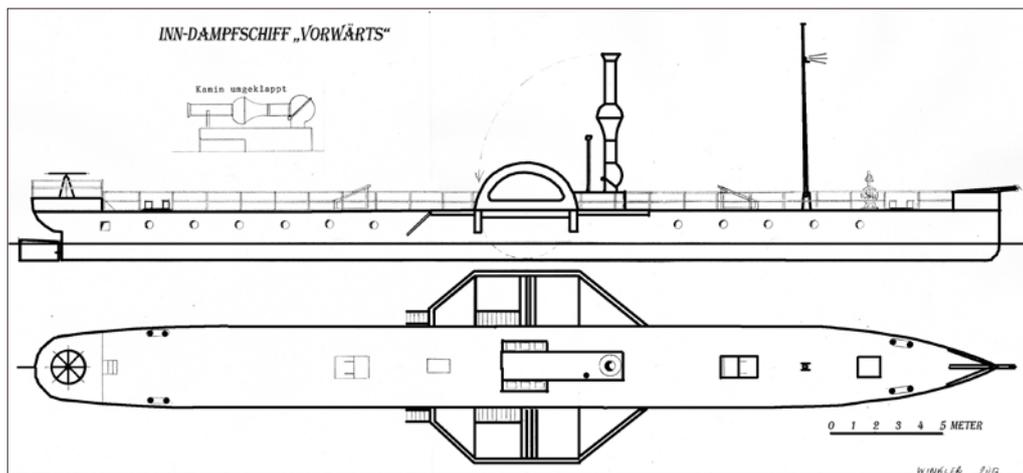
Am 5. September verließ das Schiff um 7 h 30 Braunau und erreichte, nach Aufhalten in Neu-Ötting und Mühldorf um 18.15 h Kraiburg, wo übernachtet wurde.

Am 6. September wurde die Reise fortgesetzt, um 7.20 h verließ das Schiff Kraiburg und erreichte nach einem Aufenthalt in Wasserburg um 18.15 h Rosenheim, wo das Schiff mit Jubel und Böllerschüssen empfangen wurde.

Die Bergfahrt war gelungen, mit Besorgnis sah man der Talfahrt entgegen. Der Innstrom ist zeitweilig reißend und an einigen Stellen zwischen Klippen und Kugeln eingengt. Die Wasserburger Brücke hatte über den Radkasten nur 15 cm Spielraum.

Am 7. September wurde die Talfahrt angetreten und nach einer effektiven Fahrzeit von 8 h 48 Passau erreicht.

Nach der umjubelten Probefahrt des Dampfers VORWÄRTS wurde es still um das Schiff. Der teure Dampfer lag über ein



*Dampfer VORWÄRTS 1854 bei Maffei in Regensburg gebaut.  
Die Verdickung im umlegbaren Kamin trägt den Funkenfänger.*

Jahr abgestellt, ehe er im September 1855 den Verkehr auf der Strecke Passau – Braunau aufnahm.

Als zweites Schiff lieferte die Maffei-Werft 1856 den Dampfer WASSERBURG der die gleichen Abmessungen wie der Dampfer VORWÄRTS hatte.

Zunächst konnten die Dampfer nur auf der Strecke Passau – Simbach (Braunau) eingesetzt werden, da auf dem Inn oberhalb der Mündung der Salzach bei Haiming (stromauf Braunau) die Brückendurchfahrten noch nicht breit genug waren. Erst im Mai 1857 konnte der Dampfer WASSERBURG die Fahrt bis Rosenheim aufnehmen. Der Magistrat Wasserburg hatte den Dampfer, der den Namen der Stadt trug, eine Patenflagge gespendet. Der ungewöhnlich niedere Wasserstand des Inn, sowie eine Inn-Verflachung unterhalb Neu-Ötting verzögerten den für den 20. 4. 1857 geplanten Verkehr zwischen Passau und Rosenheim. Erst am 19. Mai traf der Dampfer in Wasserburg ein, wegen der späten Stunde wurde die Feier auf den 20. Mai verschoben, wo das Schiff, das um 4 Uhr früh nach Rosenheim abgefahren war, zu Mittag auf der Rückfahrt nach Passau in Wasserburg ankam. Bei seiner Ankunft wurde durch den Bürgermeister an den an Bord befindlichen Betriebsdirektor die Patenflagge übergeben, gegenseitige Ansprachen gehalten und die Feier von Musik und Böllerschüssen umrahmt.

Bereits 1856 wurde in Simbach eine Hütte für die Dampfschiff Agentur gebaut und die Brücke Braunau - Simbach um einen Meter angehoben und die vier schmalen Durchfahrtsöffnungen zu drei breiteren umgebaut. Nachdem der Umbau der Braunau-Simbacher-Brücke sicher war, begann Ruston im Mai 1856 auf der Ruston Werft in Klosterneuburg bei Wien, mit der Konstruktion des Dampfers RHAETIA (römische Provinz) Das Schiff war von ganz anderer Bauart als die Maffei-Bauten.

Das Schiff hatte eine Länge von 44,20 m in der Wasserlinie und 45,42 m über alles.

Der Rumpf war 4,95 m breit und über den Radkasten 9,65 m.

Der Kessel hatte, unüblich auf Donau und Inn, zwei nebeneinander liegende Kamine. In Dienst kam das Schiff in

der ersten Jahreshälfte 1857 unter dem Namen NEU – ÖTTING. Die Dampfmaschine war eine Zweizylinder-Mitteldruckmaschine mit vertikalen oszillierenden Zylindern von 711 mm  $\varnothing$  und 762 mm Hub. Am 4. Juli 1857 wurde mit der ROSENHEIM der vierte Dampfer in Dienst gestellt. Das Schiff war auf Grund der nun breiteren Brückendurchfahrten größer als der Typ VORWÄRTS. Erbaut in der Maffei Werft in Regensburg hatte der Dampfer eine Länge in der Wasserlinie von 45 m, über alles 47 m, Breite 4,88 m, über Radkasten 9,55

m, Tiefgang 70 -90 cm. Die bewährte Maschinen Konstruktion – Lokomotivkessel mit seitlichen Zylindern behielt Maffei bei, auf den Funkenfänger im Kamin wurde verzichtet. Mit diesen vier Dampfern war nun ein planmäßiger Verkehr Passau – Rosenheim möglich, sofern die Schifffahrt nicht durch Hoch- oder Niederwasser beeinträchtigt war.

Um seiner Werft in Regensburg Aufträge zu verschaffen, bestellte Maffei zwei weitere Dampfer vom Typ ROSENHEIM. Am 1. Mai hatte der neue Dampfer STADT SIMBACH seine Probefahrt.

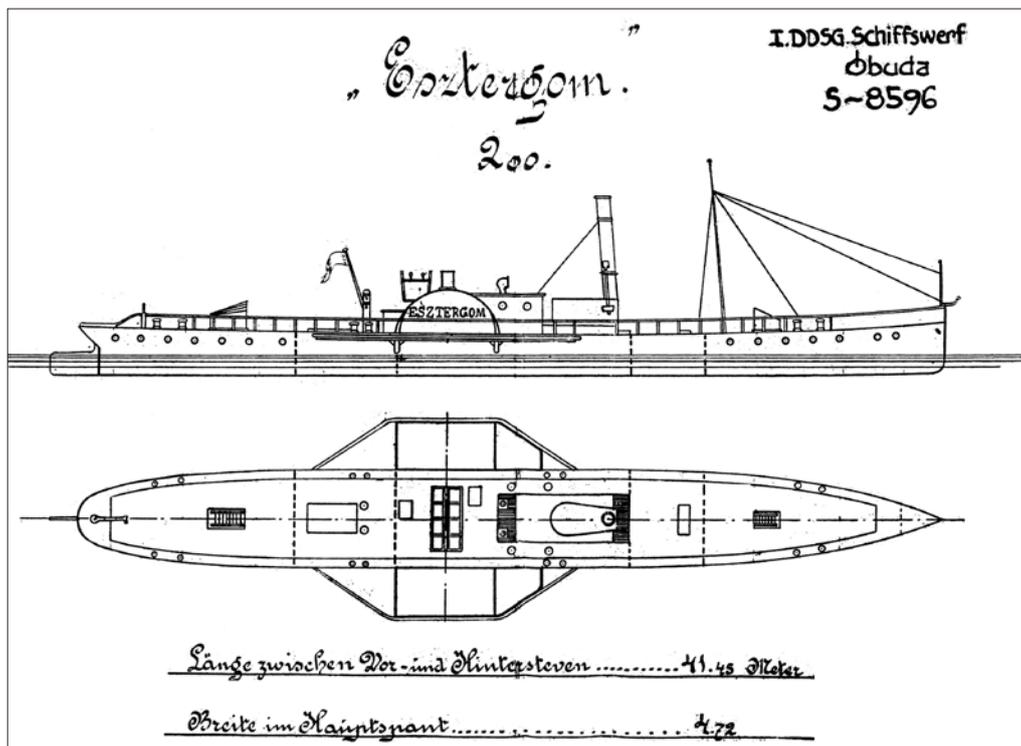
Da gar kein Bedarf an einen neuen Schiff gegeben war verabschiedete man sich am 8. Mai um 6 h 15 mit Musik und Böllerschüssen vom Dampfer WASSERBURG, der auf die Donau verlegt wurde. Nachmittag begrüßte man das neue Schiff STADT SIMBACH, das eine von der Stadt Simbach gestiftete Patenflagge erhielt.

Der Dampfer HIRSCHAU wurde am 2. Juni 1858 im Rahmen einer Feier zum 5-jährigen Bestehen der Werft fertiggestellt. HIRSCHAU war der 50. Bau der Werft (inklusive Schleppkähne). Am Inn erfolgte keine Indienststellung mehr. Die Schifffahrt war unrentabel, daher wurde am 26. Jänner 1859 bei der in München stattgehabten Versammlung der Mitglieder der Dampfschiffahrts-Gesellschaft deren Auflösung wegen zu geringer Rentabilität und zu hohen Kosten beschlossen. Die mit großer Zuversicht begonnene Dampfschiffahrt war bereits nach vier Jahren wieder Geschichte und mit großen finanziellen Verlusten für die österreichischen Schiffmeister Michael Fink und Oliver Habl verbunden.

Maffei konnte die Verluste der Schifffahrt zum Teil durch die Gewinne der Werft kompensieren, das Gleiche traf für Ruston zu.

Die Schiffmeister Fink und Habl richteten 1860 an den bayerischen König Maximilian eine Beschwerdeschrift in der sie bemängelten, daß Maffei als Vorstand des Unternehmens und Lieferant einen Interessenkonflikt hatte und nutzlose Personendampfer baute wo nur der Güterverkehr rentabel wäre. Mit dem Ende der Bayerischen Inn-und Donau Schifffahrt wurden die Dampfer zum Verkauf angeboten.





Dampfer ESZTERGOM ab 1863 bei Pal Luczenbacher. Als CONCORDIA 1856 bei Riedl & Co.

Das gut geführte Unternehmen hatte auch mit dem stark schwankenden Wasserstand des Inn zu kämpfen. Nachdem das Eisenbahn-Netz immer besser ausgebaut wurde, verlor die Schifffahrt den Frachtverkehr an die Bahn und mußte 1863 eingestellt werden.

#### Dampfer INN

Werft Linz, Bau Nr. 46

Länge 51,8 m, Breite 6,1 m Breite üb. Radkasten 11,58 m

Tiefgang 1,1 m, Maschine Scott Russel,

2 Laderäume mit 2 Ladekränen

1855 Innschiffahrt Riedl & Co

1863 an Pal Luczenbacher, Szob

1867 neue Dampfmaschine von Escher & Wyss,

1868 Ungarische Remork Schifffahrt AG

1869 – 1870 Ungarischer Lloyd

1870 – 1874 Vereinigte ungarische Dampfschiff AG

1874 – 1918 DDSG, Umbau zu kombiniertem Zug- und Personenschiff

1918 an SHS Staat, neuer Name PETAR ZRINSKY (ungarischer und kroatischer Nationalheld)

1944 Hilfsminensucher, am 23.

10. 1944 bei Vukovar nach Minentreffer gesunken.

1945 gehoben, Teile beim Bau des Dampfers RIJEKA verwendet

ling oszillierend, 50 PSn

1856 Innschiffahrt Riedl & Co

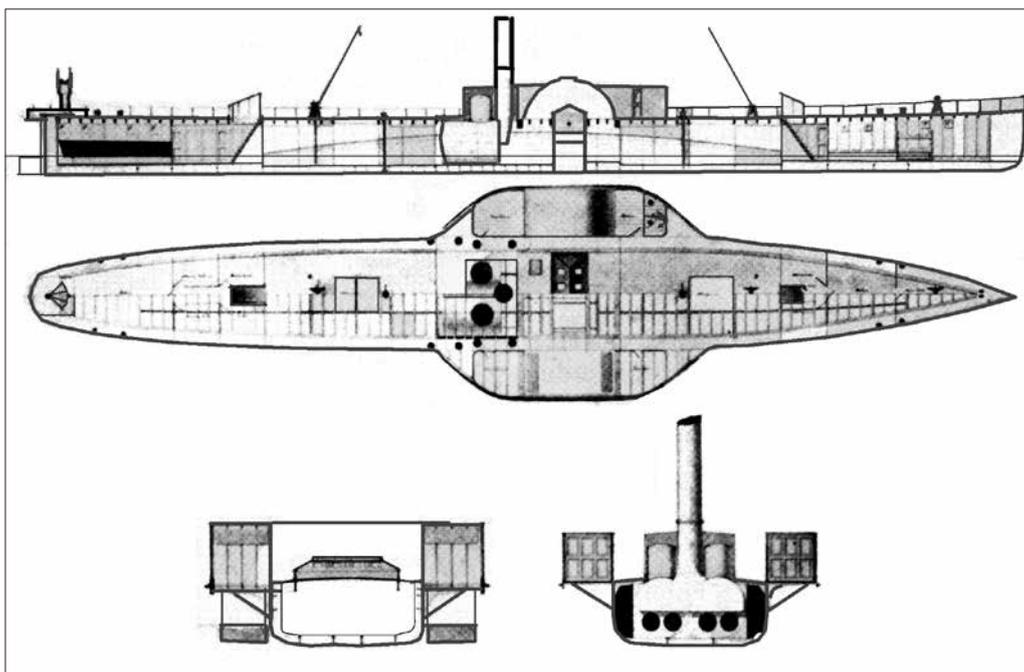
1865 an DDSG

1866 Umbau zu Compoundmaschine, bewegliche Radschaufeln

1900 an Ungarische Binnenschifffahrt AG, neuer Name SEBES (Stadt in Rumänien, bis 1918 ungarisch)

1918 an SHS Staat, neuer Name DOM (Zuhause)

1950 verschrottet.



Dampfer INN 1855 bei Riedl & Co. mehrmals verkauft und umgebaut.

#### Dampfer CONCORDIA

Werft Linz, Bau Nr. 52,

Länge 41,45 m, Breite 4,72 m Radkasten 9,75 m

Tiefgang 1,0 m, Maschine von Georg Sigl Wien/Wr. Neustadt

1856 Innschiffahrt Riedl & Co

1863 Pal Luczenbacher, Szob, neuer Name ESZTERGOM

1868 Ungarische Remork Dampfschiffahrt AG

1869 – 1870 Ungarischer Lloyd

1870 – 1874 Vereinigte Ungarische Dampfschiffahrts AG

1874 – 1951 DDSG

1942 neuer Name EBERSDORF

1951 verschrottet.

#### Dampfer BRAUNAU

Werft Linz Bau Nr. 58

Länge 43,3 m Breite 4,72 m Radkasten 9,45 m

Maschine von Scott Russel, Zwi-

**Dampfer SALZACH**

Werft Linz, Bau Nr. 60,

Daten wie BRAUNAU

1856 Innschiffahrt Riedl &amp; Co

1865 an DDSG

1866 Umbau zu Compoundmaschine,  
bewegliche Radschaukeln1918 an SHS Staat, Umbau zu Personendampfer ZLATOROG  
(Sagengestalt aus den slowenischen Alpen)

1940 nicht mehr vorhanden.

**DDSG auf dem Inn**

Von 1872 bis 1880 betrieb die DDSG zwischen Passau und dem Bahnhof Simbach der bayrischen Staatsbahn einen Güterverkehr. Am 22. 8. 1873 stieß der Zugdampfer PAS-SAU (Erb. 1855 Maffei) bei Vornbach am Inn, unterhalb Schärding bei der Begegnung mit einem Floß an den dortigen Felsen und versank. Der Dampfer wurde gehoben und war bis 1880 in Fahrt.

**Über den Inn zur Salzach**

Nachdem es seit 1855 eine planmäßige Schifffahrt auf dem Inn zwischen Passau und Braunau/Simbach gegeben hat, wollte man auch auf der Salzach einen Dampfschiff-Verkehr einrichten. Am 28. Juni 1855 wurde der Laufener Schiffergemeindegemeinde eine bayrische Konzession für die Dampfschifffahrt zwischen Passau und Salzburg erteilt. Man wollte vier eiserne Kähne und einen Zugdampfer mit 50 PSn beschaffen. Zusammen mit dem Vorstand der Laufener Schiffergemeindegemeinde untersuchte der Linzer Werftbesitzer Ignaz Mayer die Salzach von Salzburg bis zur Einmündung in den Inn und kam zu dem Schluss, dass die Salzach schwieriger als der Inn zu befahren sei. Dem Laufener Bürgermeister gelang es die königlich bayrische Donau Dampfschiff-fahrts Ges. für eine Probefahrt mit dem Dampfer PRINZ OTTO zu gewinnen. Das Schiff war 41,45 m lang, hatte eine Rumpfbreite von 3,35 m, über Radkasten 7,85 m bei 50 cm Tiefgang. Die Lokomotiv-Hochdruckmaschine von 6 Atm Druck leistete 50 PSn. Die beiden seitlich am Kessel angeflanschten Zylinder hatten einen  $\varnothing$  von 35,56 cm bei einem Hub von 99 cm. Der Kamin hatte in halber Höhe einen Funkenfänger. PRINZ OTTO legte am 6. April 1857 in Regensburg ab und landete am 7. April in Simbach am Inn. Am 8. April zu Mittag fuhr das Schiff von Braunau ab und lief um 15 Uhr unter Böllerschüssen und hissen aller Flaggen ein. In Burghausen

an der Salzach wurde der Dampfer, der von 16.15 Uhr bis 16.45 Uhr Aufenthalt nahm, mit Geschützsalven und Militärmusik empfangen. Nach schwieriger Fahrt durch Untiefen und Nebel verzögert, Am Karsamstag legte PRINZ OTTO in Salzburg an, am Ostersonntag konnte das Schiff besichtigt werden. Am Ostermontag trat das Schiff die Rückreise an, jedoch verzögerte der stark gefallene Wasserstand das Weiterkommen. Am Montag den 20. April war wieder Braunau erreicht, von da ging die Fahrt problemlos nach Passau und Regensburg weiter. Der Dampfer PRINZ OTTO wurde 1862 zusammen mit der bayerischen Donau Dampfschiffahrt von der DDSG erworben und war bis 1895 vorwiegend auf der Save in Fahrt.

**Dampfer ST. RUPERTUS**

erbaut 1860 Mayer Werft Linz, Bau Nr 102.

Länge 45,72 m, Breite 5,18 m, über Radkasten 10,4 m  
Tiefgang 0,61 m,

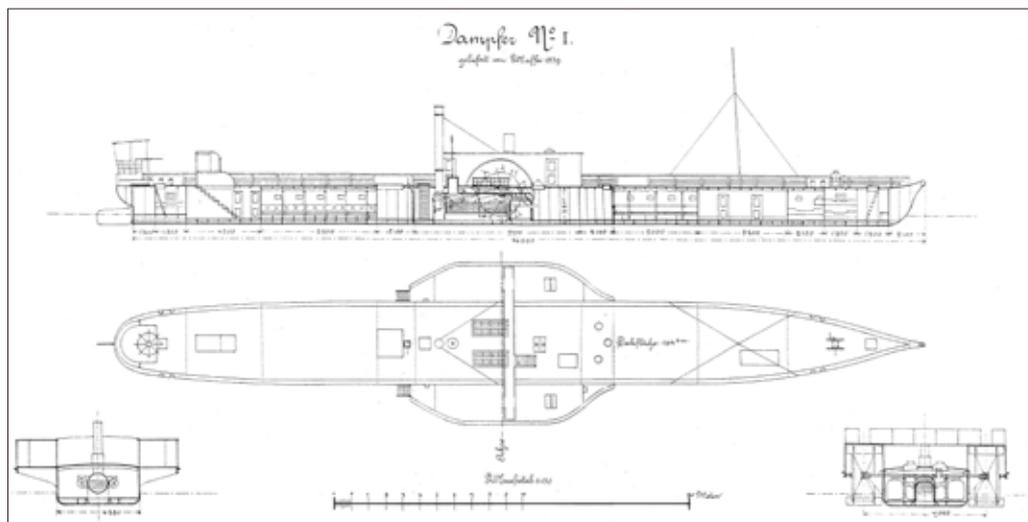
Die Dampfmaschine lieferte Escher &amp; Wyss aus Zürich, es war eine Hochdruck Verbund-Maschine mit diagonal feststehenden Zylindern von 50 PSn.

Am 20. Juni 1860 fuhr der Dampfer von Linz nach Passau und erreichte am 22. Juni Braunau am Inn. Am 23. brach ein Zylinderdeckel und das Schiff wurde stromauf Ranshofen verankert. Nach der Reparatur traf am 1. Juli der Dampfer in Laufen an der Salzach mit zwei eisernen Kähnen ein.

Am 4. Juli fuhr das Schiff zu Tal, um in Linz zwei weitere Kähne abzuholen. Bei der Durchfahrt unter der Brücke von Burghausen stieß ST. RUPERTUS mit dem rechten Radkasten an ein Brückenjoch, wobei das Rad beschädigt wurde, der gleiche Vorfall passierte in Braunau. Das Schiff musste zunächst bei Simbach anlegen, erfahrenes Personal brachte das Schiff nach Linz zur Reparatur. Bereits am 23. Juli war der Dampfer wieder in Braunau und danach in Laufen. Am 30.



*Dampfer OTTO, ex PRINZ OTTO vor der Festung Sisak (Kroatien) an der Kupa / Save.*



*Dampfer STEG I, ex HIRSCHAU.*

Juli sollte eine Probefahrt nach Salzburg stattfinden, war aber wegen zu niederen Wasserstand nicht möglich.

Am 31. Juli lag das Schiff wieder in Linz. Das Schiff wurde 1861 in ARPAD umbenannt und befuhr die ungarische Donau. Wer ab März 1861 der neue Eigentümer war, ist nicht bekannt.

1878 ist die Schifffahrtsges. Eggenhofer J. & Co in Gran / Esztergom neuer Eigentümer, von 1879 - 1907 fährt der Dampfer für die Franzenskanal Dampfschiffahrts Unternehmung.

Der Franzenskanal – Ferenc Csatorna – wurde 1793 bis 1801 von 3.000 Arbeitern händisch gegraben und diente der Entwässerung des Sumpfbereiches aber auch der Schifffahrt. Der Kanal zweigt an der Donau bei Bezdan ab und mündet bei Alt Becse/Becej in die Theiss.

Im August 1860 wurde die Bahn Wien – Salzburg – München fertiggestellt und der **Salztransport** verlagerte sich von Inn und Salzach auf die Bahn.

Im Jahre 1884 wurde der letzte Versuch, mit einem Raddampfer den Inn und die Salzach zu befahren unternommen. Bei Regulierungsarbeiten auf der Salzach stellte man fest, daß Schiffe von 27 m Länge und 5 m Breite auch bei niedrigerem Wasserstand eingesetzt werden können, Der Braunauer Schiffbauer Brandmayer entwarf darauf einen Personendampfer aus Holz der bei einer Länge von 25,3 m und 2,59 m Breite (über Radkasten 6 m) nur 43 cm Tiefgang hatte. Ein Schiff idealer Größe für den Verkehr Passau - Salzburg.

Das, SALZBURG, genannte Schiff wurde am 7. Juni 1884 vom Stapel gelassen.

Leider war die aus Neu-Ötting gelieferte 30 PSn Dampfmaschine zu schwach, das Schiff schaffte nur 6 km/h bei der Bergfahrt. Im März 1885 wurde SALZBURG dem bayrischen Bauamt für Steintransporte überlassen.

Im Jänner 1886 wurde der Schiffskörper von 10 Pferden nach Neumarkt am Wallersee gezogen. Am 29. Mai 1886 wurde das Schiff am Wallersee RUPERTUS getauft und verkehrte viermal am Tag. Die Schifffahrt wurde bis 3. Oktober 1886 betrieben, 1887 blieb das Schiff abgestellt, offenbar war zu wenig Nachfrage nach einer Schifffahrt. Die Brauerei Henn-

dorf kaufte Kessel und Maschine, der hölzerne Schiffskörper wurde zu Brennholz zerhackt.

Das Dienstschiff LINZ der K.k. Wasserbauverwaltung  
Erbaut 1903 Schiffswerft. Linz.,  
Bau Nr. 451,  
Länge 34 m, Breite Rumpf 4,8 m,  
Tiefgang 0,72 m,  
Maschine 150 PS

Zwanzig Jahre nach dem Versuch mit dem Dampfer SALZBURG eine Personenschiffahrt auf dem Inn einzuführen, richtete der Bürgermeister von Braunau, Max Fink,

ein Rundschreiben an die Inn Anliegergemeinden um sie für die Wiedereinführung der Innschiffahrt zu gewinnen.

Im Juni 1904 holte die Stadt Braunau bei der Werft Linz einen Kostenvoranschlag für einen Raddampfer ein, das Schiff wäre aber zu teuer gekommen. Am 27. Juli 1905 erfolgte eine Probefahrt mit dem Dienstschiff LINZ von Linz nach Braunau, wo auch der Landeshauptmann und der Bürgermeister von Braunau an Bord waren. Nun legte sich die K.k. Staatsbahn quer, die keine Konkurrenz wollte. Der Dampfer LINZ kam nur mehr fallweise bei Wasserbauarbeiten auf den Inn. 1928 kam das Schiff zum Bundesstrombauamt, wurde 1953 in Linz abgestellt und später verschrottet.

Der Verfasser dankt dem Museum der Stadt Wasserburg für wertvolle Hinweise.

Literatur und Quellenverzeichnis:

Bauliste der Schiffswerft Linz

Bauliste und Plansatz Ruston

DDSG Werft Budapest-Altöfen, Schiffstatus 1887

J. Drozynski:

Almanach für die 1. k.k. priv. DDSG 1879 und 1884

Dipl. Ing. Heinrich Harrer:

Zur Dampfschiffahrt auf der Salzach

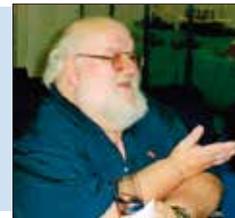
Aus Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 1986

Olivier Habl:

Probefahrt eines Dampfbootes am Inn, Manuskript, Linz 1854

## Das 9 cm Uchatius-Geschütz Modelle erzählen Geschichte

Robert A. Tögel



Der Slogan »Modelle erzählen Geschichte« wurde von mir kreiert und einige meiner Modellbau-Freunde haben sich dieser Art von Modellbau auch angeschlossen.

Im Prinzip geht es nicht darum einfach ein Modell zu bauen, weil das ein schönes Hobby ist, sondern mit einem Modell Geschichte auch in technischer und militärischer Hinsicht zu erzählen. Daraus ergibt sich, dass es sinnvoll ist, die Einsatzumgebung mit darzustellen.

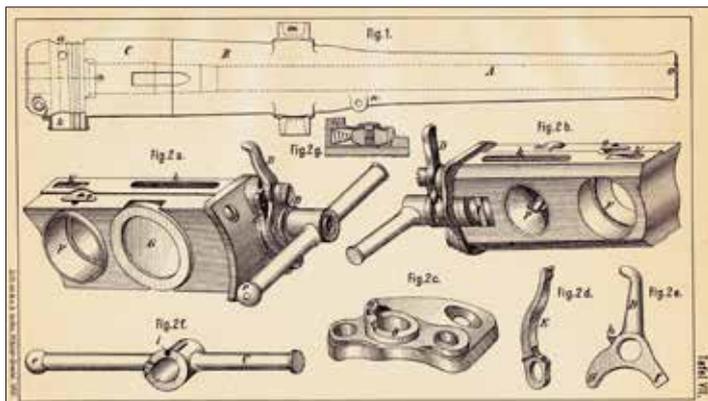
Dieses 9 cm Geschütz, es gab auch eine Version mit Kaliber 7 cm, das wir später dokumentieren, hat einige besondere Hintergründe.

Es wurde ab 1875 im Wiener k.u.k. Artillerie-Arsenal hergestellt. Basismaterial war die Stahlbronze, die Generalmajor Uchatius entwickelt hat und damals für alle Geschütze eingesetzt wurde.



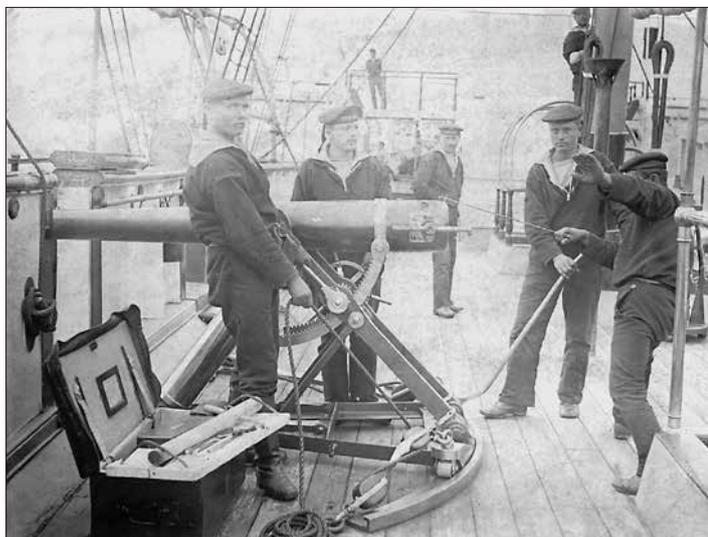
Bronzenes 9 cm Geschütz L/24 auf dem Raddampfer S.M.S. ANDREAS HOFER. Vignette im Maßstab 1/16 von R. Tögel

**Grundlage für diesen Modellbau war ein 3D-Bausatz der von unserem Freund Fritz Kermauner hergestellt wurde.**



Detailzeichnungen der Teile des Verschlusses.

Interessant war, dass dieses Geschütz nicht nur auf neueren Schiffen installiert wurde, sondern viele ältere Schiffe, die schon jahrelang in Dienst waren, damit ausgerüstet wurden.



9 cm Geschütz an Bord von SMS ANDREAS HOFER. Artillerieübung. Der Geschützführer an der Abzugsleine.

S.M.S. ANDREAS HOFER, der bis zum Jahr 1861 PRINZ EUGEN hieß und wegen des Baues eines neuen »Prinzen« umbenannt wurde. 1871 bekam er einen neuen Rumpf. 1880 wurde er mit 2 bronzenen Uchatius-Kanonen ausgerüstet. 1887 war Kaiser Franz Joseph I. während eines Manövers an Bord. Es ist schon interessant, welche Schiffe diese »neuen Kanonen« erhielten:

S.M. Torpedoschiffe ZARA & SPALATO  
S.M. Schulkorvetten FRUNDSBERG & AURORA,  
S.M. Raddampfer TAURUS & MIRAMAR|  
S.M. Trainschiffe CYCLOP, POLA & ZRINYI,  
Kasemattschiffe für lokale Verteidigung CUSTOZZA, ALBRECHT,  
DON JUAN, KAISER MAX und ANDREAS HOFER.

Fritz Kermauner hat schon eine Reihe von Bausätzen für Marinegeschütze im Maßstab 1/12 produziert:

Aus Metallguss, aus Kunststoffguss, aus Resinguss...

Dieses Geschütz war das erste Modell, das durch 3D-Druck hergestellt wurde. Nachdem ich Fritz gebeten habe, das Modell auch in 1/16 herzustellen. Das ist machbar, weil man für den 3D-Druck sehr genaue Hintergrundgrafiken produzieren und in verschiedenen Maßstäben ausdrucken kann. Zumindest in einem Bereich, der die Details beinhaltet.

Der Bausatz war nicht einfach zu bauen, da durch den 3D-Druck sehr raue Oberflächen der Teile entstehen, das ist auch am Bild sichtbar.

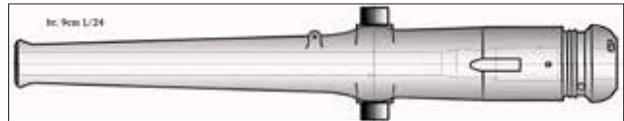
Die Oberflächen habe ich sowohl verschliffen, als auch durch Bestreichen mit stark verdünntem Modell-Filler verbessert. Außerdem konnte ich anhand historischer Fotos und fachlicher Unterlagen das Modell weiter optimieren. Nachdem ich der Meinung bin, dass man auch die Einsatz-Umgebung darstellen soll, um Geschichte zu verdeutlichen,

habe ich ein Schiff der k.u.k. Kriegsmarine als Grundlage gewählt, dieses als Hintergrund gebaut und auch eine Geschützbedienung im üblicher Arbeitskleidung hinzugefügt, um die Größe darzustellen.

Dieses Kleindiorama erzählt also Geschichte...



Die Teile des Modellbausatzes.

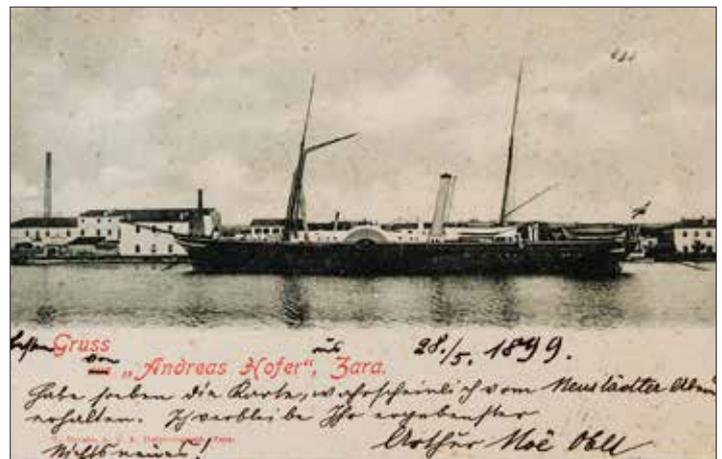


Kaliber	[mm]	87
Rohrlänge	[mm]	2.060
Länge der gez. Bohrung	[mm]	1.460
Max. Durchm d. Rohres	[mm]	246
Züge		24
Gewicht (Rohr + Verschl.)	[kg]	487
Elevation/Depression	[°]	+25/-25
Schussdistanz	[m]	100 – 4.500
Anfangsgeschw. v <sub>0</sub>	[m/s]	448
Dotierung		30 Zündgran. 10 Brandgran. 15 Schrapnells

Einige technische Daten, beigelegt von Fritz Kermauner.



Freiherr Franz von Uchatius \* 20. 10 1811- † 4. Juni 1881 Waffentechniker, Erfinder. 1871 Feldmarschallleutnant. Kommandant der Artilleriezeugfabrik im Arsenal. Entwickelte die Stahlbronze, mit außergewöhnlicher Elastizität und Zähigkeit.



Verschiedene Bilder des Raddampfers SMS ANDREAS HOFER. Dieser war auch 1866 vor Lissa als Aviso im Einsatz.



## Die letzte Nacht von S.M.S. WIEN

10. Dezember 1917

IL PICCOLO, Gilbert v. Randich, Wolfgang Waldl, Erwin Sieche

Unsere guten Verbindungen verdanken wir den Bericht aus der Triestiner Zeitung »Il Piccolo« vom 11.12. 2017. Gilbert Randich, der ja auch in Italien beheimatet ist hat den Bericht übersetzt und an Wolfgang Waldl geschickt, und wir denken, dass es wert ist an diesen tragischen Vorfall zu erinnern.

*In der Nacht vom 10.12.1917 versenkte Luigi Rizzo mit zwei MAS-Torpedoschnellbooten den Kreuzer S.M.S. WIEN in der wenig gesicherten Bucht von Muggia.*

*35 Mann der Besatzung kamen – schlafend – ums Leben.*

Wie unsere geschätzten Leser bereits ahnen gibt es unter den Historikern des Vereins einige, die zu diesem Kapitel der österreichischen Marinegeschichte mehr beitragen können. Prof. *Erwin Sieche*, der die für den ernsthaften Marine-Experten unverzichtbaren Zeittafeln herausgegeben hat, schrieb im Jahr 2006 über diese Schiffsklasse einen umfassenden Bericht, den ich hier auszugsweise wiedergeben darf.

### Die Versenkung von S.M.S. WIEN

Die ausführlichen Lebensläufe der drei Küstenverteidiger können bei *Aichelburg*, Register der k.u.k. Kriegsschiffe, Wien 2002, Seiten 109 ff (BUDAPEST), 313 ff (MONARCH) und 533 ff (WIEN) nachgeschlagen werden.

Betrachten wir jedoch die Versenkung der WIEN näher.

Hierzu der damalige Seebezirkskommandant von Triest, Admiral *Alfred von Koudelka*, in seinen Memoiren Denn Österreich lag einst am Meer, Seite 273: „Am 10. Dezember 1917, kurz nach Mitternacht, wurde ich durch den Knall eines an Land detonierenden Torpedos geweckt. Gleich darauf rief Banfield von der Seeflugstation aus an: Die beiden Schlachtschiffe [WIEN und BUDAPEST] seien mit Torpedos angegriffen worden, eines sinke. Ich ließ die Scheinwerfer die Untergangsstelle beleuchten, denn es war eine finstere und diesige Nacht, um dem Rettungspersonal und den Schwimmern zu helfen. Dann fuhr ich zur Seeflugstation, wo schon viele Gerettete versammelt waren, und ließ mir berichten. Die WIEN war gesunken und der der BUDAPEST zugeordnete Torpedo hatte sein Ziel verfehlt und war am Ufer detoniert.“

### Was war passiert?

Um Mitternacht des 9./10. Dezember 1917 drangen die beiden italienischen Torpedoschnellboote MAS 9 (Luigi Rizzo) und MAS 13 (Andrea Ferrarini) unter Benützung von lautlosen elektrischen »Schleichmotoren« und hydraulischen Scheren unentdeckt durch die Balkensperren in die Bucht von

*Am 11.12.2017 – hundert Jahre danach – gedachte in Triest die »Vereinigung der Seeleute Italiens« gemeinsam mit dem Hafenkapitanat von Triest und dem österreichischen Honorarkonsul der gefallenen Seeleute.*

*In der Kirche Sant' Antonio vecchio, an der Piazza Hortis fand eine Gedenkfeier statt, anschließend wurde ein Lorbeerkranz dem Meer übergeben.*

*Am Nachmittag wurde von der Gesellschaft Zenobi, im Gopcevic-Palast ein »Runder Tisch« zum Thema »Die letzte Nacht der S.M.S. WIEN«, veranstaltet.«*

Soweit der Bericht der Zeitung Il Piccolo

Muggia ein. MAS 9 traf um 02.32 Uhr mit zwei Torpedos die WIEN, die innerhalb weniger Minuten kenterte (nach H.H. Sokol 46 †, 17 Verletzte; nach Verlustliste *Khuepach* 3 † + 29 Vermisste = 32 †), während die beiden Torpedos von MAS 13 auf die BUDAPEST fehlgingen.

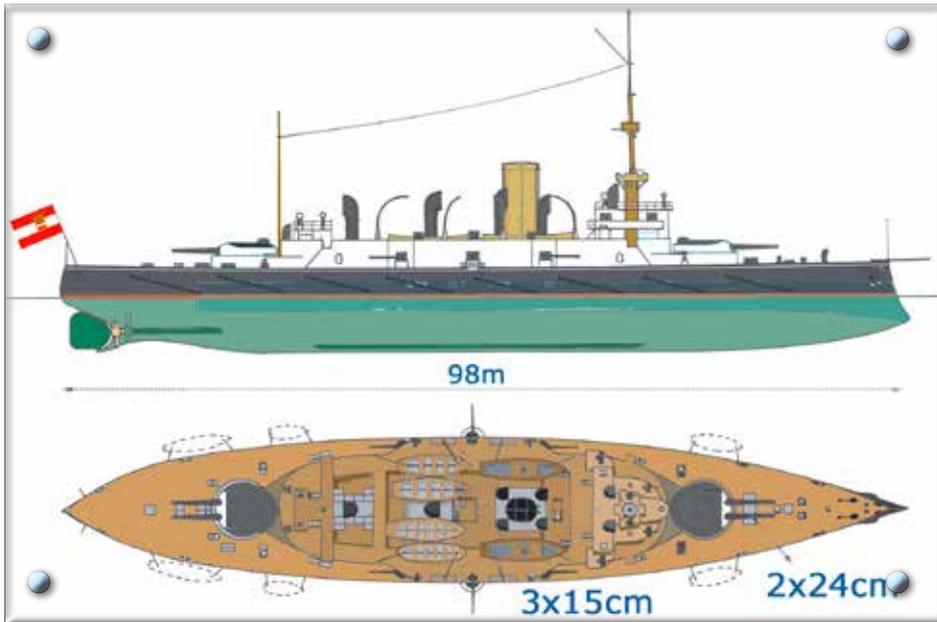
Wer war Schuld an dieser Katastrophe? Verständlich, dass *Koudelka* sich in seinen Memoiren reinzuwaschen versucht: „Noch in derselben Nacht wurde die gerichtliche Untersuchung eingeleitet. Sie ergab, dass die beiden Schiffskommandanten meine Befehle nicht befolgt hatten. Die Sicherung an beiden Enden der Wellenbrecher erachteten sie als überflüssig. Die Rundenboote sandten sie nicht aus – um Kohle zu sparen! [...] Ein »guter Freund«, der mir aus dieser Versenkung einen Strick drehen wollte, hatte keinen Erfolg. Leider aber wurde der Seeverteidigungskommandant *Marchetti*, der sich gerade auf Urlaub befand, in den Ruhestand zurückversetzt. Das Bauernopfer war gebracht!“

**Er verschweigt, dass auch er gehen musste.**

Am 16. Jänner 1918 formulierte der Flottenkommandant Admiral *Maximilian Njegovan* folgende Anträge an *Kaiser Karl I.* im AOK in Baden:

*Allernädigster Herr!*

Die Kommission, die über die Ursachen des Verlustes S.M.S. WIEN Erhebungen zu pflegen hatte, ist einstimmig zur Einsicht gelangt, dass Linienschiffskapitän Hermann Marchetti, Seeverteidigungskommandant in Triest, Linienschiffskapitän Alexander Mahoritsch, Kommandant S.M.S. BUDAPEST und zugleich ranghöchster Befehlshaber der Schiffsabteilung, die nach Triest detachiert war, und Fregattenkapitän Hubert Edler von Scheibenhain, Kommandant S.M.S. WIEN als Hauptschuldtragende an dem Verluste S.M.S. WIEN zu betrachten sind. Die Linienschiffskapitäne Marchetti und Mahoritsch haben nicht alle im Bereich der Möglichkeit gelegenen Maßnahmen eingeleitet, die die im Hafen von Triest verankerten Schiffe vor einem feindlichen Handstreich bewahrt hätten; dem Fregattenkapitän Huber Edler von Scheibenhain ist in



SMS WIEN in der schwarz/weißen »viktorianischen« Farbgebung, grün gemaltes Unterwasserschiff.

DATENBLATT	
Verdrängung	5.636 t
Länge	99,2 m
Breite	17,0 m
Tiefgang	6,4 m
Bewaffnung	
4 x 24 cm L/40	6 x 15 cm L/40
10 x 47 mm L/44	2 x 7 cm Bootsg.
2 x TR 45 cm seitlich 4 x 47 mm L/33	
Besatzung	26 Offz., 407 M.
Werft	S.T.T. Triest
Antrieb	
5 Zylinderkessel, 2 x Dreizylinder Compoundmaschinen	
Leistung	8.500 PS
Geschwind. max.	17,4 kn
Stapellauf	6.7.1895
Schicksal	10. 12. 1917 in Muggia verskt..



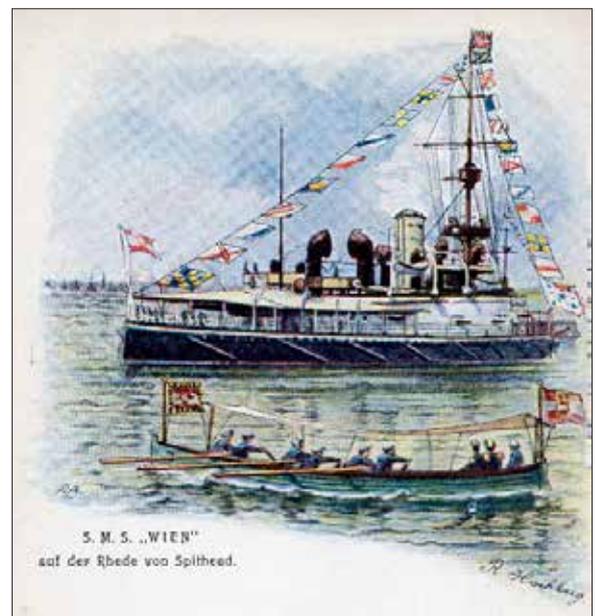
SMS WIEN Modellstudie von Jim Baumann.



SMS WIEN.auf der Reede von Spithead.

S.M.S. WIEN vertrat Österreich-Ungarn bei der großen Flottenschau am 26.6. 1897 in Spithead aus Anlass des 60. Krönungsjubiläums der englischen Königin Victoria.

Der Küstenverteidiger präsentiert sich hier mit großer Flaggengala im damals international üblichen »viktorianischen Anstrich«, der ab 1.11.1889 für die k.u.k. Schiffe so systemisiert war: schwarzer Rumpf – unter der Reling ein schmales weißes Band; Bugspriet gelb; kein Wasserlinienanstrich; Deckaufbauten weiß; Gefechtsmast, Gefechtsmarsen, deren Signalrahmen und die Windhutzen dunkelbraun; Geschützrohre schwarz; Turmdecken dunkelbraun; eiserne Relingstützen, Grätinge, Kohlenluken etc. schwarz; lebendes Werk (Unterwasserschiff) vermutlich grün.



erster Linie die Schuld zuzuschreiben, dass auf S.M.S. WIEN nicht alle Vorkehrungen getroffen wurden, das Sinken des Schiffes zu verhindern. [...]

Wiewohl ich den Antrag der Kommission als gerechtfertigt ansehe, glaube ich in Anbetracht des Umstandes, dass es sich um drei Stabsoffiziere handelt, die auf eine lange Dienstzeit zurückblicken, die sich vielfach auch im Kriege bewährt haben und hierfür wiederholt ausgezeichnet worden sind, die treuehorsamste Bitte stellen zu sollen, von der gerichtlichen Behandlung des Falles absehen zu dürfen.

Die Kommission hat ferner erhoben, dass der Seebezirkskommandant in Triest, Vizeadmiral Freiherr *Alfred von Koudelka*, es unterlassen hat, sich über die Zulänglichkeit der Sicherung der in seinem Bereiche und unter seinem Befehle stehenden Flotteneinheiten eingehend zu informieren und etwa nötige allgemeine Befehle zu erteilen, deren Notwendigkeit er ohnehin erkannt hatte.

Ich gestatte mir daher treuehorsamst zu beantragen, EURE KAISERLICHE UND KÖNIGLICH APOSTOLISCHE MAJESTÄT geruhen:

1.) den Vizeadmiral *Alfred Freiherrn von Koudelka* von seinem Posten als Seebezirkskommandant in Triest zu entheben und seine Übernahme in den Ruhestand zu verfügen, da ich diesem Flaggenoffizier, dessen Charaktereigenschaften auch mein Vorgänger im Marine- und Flottenkommando abträglich beurteilt hat, kein Vertrauen habe. [...]

3.) schließlich die Übernahme des Linienschiffskapitäns *Alexander Mahoritsch* und des Fregattenkapitäns *Leopold Huber Edler von Scheibenhain* auf Grund der einzuleitenden Superarbitrierung in den Ruhestand zu versetzen.

Linienschiffskapitän in der Reserve *Hermann Marchetti* würde in das frühere Verhältnis rückversetzt werden.

Da Linienschiffskapitän *Mahoritsch* vermöge seiner Kenntnisse und Erfahrungen im Seeminnenwesen auf Kriegsdauer ersprießliche Dienste leisten könnte, würde ich seine Wiedereinberufung zum aktiven Dienste für spezielle Verwendung in Erwägung ziehen.

Auf die weiteren Dienstleistungen des Fregattenkapitäns *Huber Edlen von Scheibenhain* glaube ich hingegen verzichten zu können.

*Maximilian Njegovan*, Admiral.

Pola, am 16. Jänner 1918.

Die Antwort Kaiser Karls I.

**Ich genehmige Ihre Anträge und vollziehe die erbetenen Ernennungen. Eine Wiedereinberufung des Linienschiffskapitäns Alexander Mahoritsch zum aktiven Dienste darf nicht sogleich nach seiner Ruhestandsversetzung stattfinden.**

**Baden, am 23. Jänner 1918. Karl**

Für sich selbst sah *Koudelka* das natürlich anders: „Eine Äußerung *Keils* am Stabsoffizierstisch im Marinekasino hatte meinen Entschluss bestärkt: Er wolle »endlich einmal« einen Seebezirkskommandanten nach Triest geben, wie er dort hin-

gehöre, bisher sei nie der richtige Mann dagewesen! Tatsächlich kam *Keil* zwei Tage später mit *Boroveić* von Udine nach Triest und sagte mir, der Kaiser habe eine weitere Verjüngung der Marine anbefohlen. Ich möge daher meinen Entschluss, jetzt in Pension zu gehen, ausführen.“

Bereits am 19. Dezember 1917 tauchte Schiffbauoberingenieur *Johannes Mladiata* zum Wrack und lieferte am 24. Dezember (Weihnachten!) einen ersten Bericht über Lage und Zustand:

Das Schiff liegt [...] in ca. 16,5 m Tiefe mit dem Heck gegen NW, mit dem Bug gegen SO gerichtet, kielaufwärts mit der Längsmittschiffsebene um ca. 20° zur Vertikalen geneigt.

Das achtere Freideck ist ca. ½ m, das vordere Freideck ca. 1,5 m über Grund.

Das Leck befindet sich auf der Steuerbordseite und die Deformation erstreckt sich von Spant 10 – 1 vorne im Bereiche der beiden Kesselräume, hat eine Länge von 10⅓ m und reicht von 2,3 m unter dem Rollkiel bis zur Panzerauflage.

Eine Bergung des Schiffes mit den im Bergungswesen üblichen Hebemitteln ist nicht durchführbar, da das Schiff mit ca. 6.200 t Gewicht 10 m tief im Schlamm liegt und die Adhäsionskraft daher einen sehr großen Wert erreicht haben muss.

Daher entschied das Flottenkommando am 7. Juni 1918, dass Bergungsarbeiten auf Kriegsdauer eingestellt werden sollen.

### **1919 entschieden sich die Italiener sich zum Abbruch des Wracks.**

Am 27. Oktober 1923 verkaufte die italienische Marine das Wrack für 400.000 Lire an die Firma Pietro Ceretti aus La Spezia. Vertragsgemäß sollte die Firma den Rumpf bergen, ihn heben oder abwracken und den Wasserweg bis zum April 1926 frei räumen. Dieser Termin wurde zunächst auf Oktober 1926 und letztlich auf den März 1927 verschoben, die Gebeine der Gefallenen wurden (wo?) beigesetzt.

Jedenfalls wurde bereits im Mai 1925 das Heckteil des Schiffes gehoben, um im Museo Storico Navale [Marinemuseum] in Venedig aufbewahrt zu werden. In der Folge wurde auch versucht, den Bug des Schiffes zu bergen, dies mit der Absicht, ihn d'Annunzio für sein »Vittoriale« in Gardone Riviera zu übergeben.

Tatsächlich wurde das Schiff an Ort und Stelle Stück für Stück abgebrochen, zum Teil auch mit Unterwasser-Sprengsätzen, die fallweise aus der Munition der WIEN hergestellt worden waren.

1958 arbeitete eine Bergungsgruppe unter Führung des Tauchers *Paolo Lavagnini* neuerlich an der Bergung der Reste der WIEN.

Am 29. Oktober 1985 wurden auf dem St. Anna Friedhof in Triest österreichische Gefallene in ein neues Gemeinschaftsgrab feierlich umgebettet. Anwesend war das älteste Mitglied des Österreichischen Marine Verbandes, *Franz Pospischil*, der 1907/08 auf S.M.S. WIEN als Dampfbarkassenführer eingeschifft gewesen war. Die auf dem neuen Grabstein namentlich angeführten Personen: *Wass Francesco*, *Widman Giuseppe* und *Wieser Ermanno* scheinen in der Khuepach'schen Verlustliste

nicht auf. Hingegen existierte bis etwa 1986 auf dem St. Anna Militärfriedhof in Triest das Grabkreuz von Antonio Viezzoli,

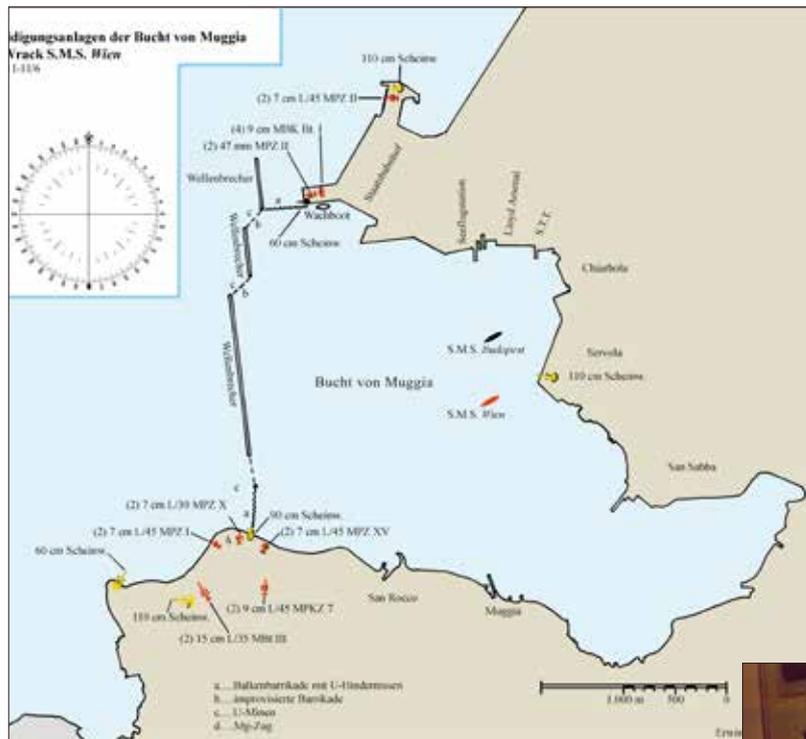
der am 2.1.1918 seinen, beim Untergang der WIEN erlittenen, Verletzungen erlegen ist.



Der Wachsoldat hätte sicher gut aufgepasst!

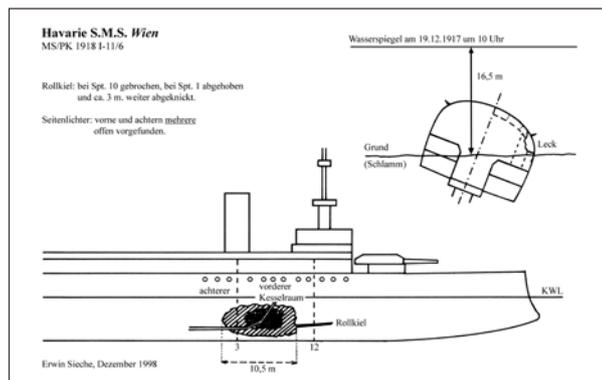


Geschütz-Exerzieren an den 47 mm L/44 Geschützen im Hafen von Pola.



Übersicht der Verteidigungsanlagen und der Ankerplätze von S.M.S. BUDAPEST und S.M.S. WIEN

Erwin Sieche



Skizze des Treffers und der Lage des Wracks.

Erwin Sieche



Die Heckpartie mit dem Schiffsnamen im Museo Storico Navale, Venedig.

## Die Reise des kaiserlich-ostindischen Schiffs JOSEPH UND THERESIA zu den Nikobaren

Wolfgang Waldl

Im Jahr 1982 erschien im Verlag des Hirnanatomischen Institutes in Waldau-Bern (Schweiz) ein Nachdruck des Tagebuches von Schiffsarzt Dr. Nikolaus Fontana, herausgegeben von G. Pilleri.

Das Tagebuch selbst – verfasst in italienischer Sprache, wurde 1782 in Dessau und Leipzig in der Buchhandlung der Gelehrten, auf Deutsch, herausgebracht.



Wilhelm (Willem/William) Bolts, geboren 1740, der viele Jahre in Indien für die Ostindische Handelskompanie tätig war, suchte nach heftiger Kritik an dieser, ein neues Betätigungsfeld. Er wandte sich an den österreichischen Botschafter in London und dieser schlug vor eine Handelsverbindung von Ostindien und nach Holland

von Triest aus zu einzurichten. 1775 erteilte Kaiserin (eigentlich österr. Erzherzogin) Maria Theresia die Erlaubnis, diesen Plan auszuführen.

Geschäftsleute aus Antwerpen beteiligten sich an diesem Unternehmen. In Triest wurde die Niederlassung der »Triestiner Ostindischen Handelskompanie« errichtet.

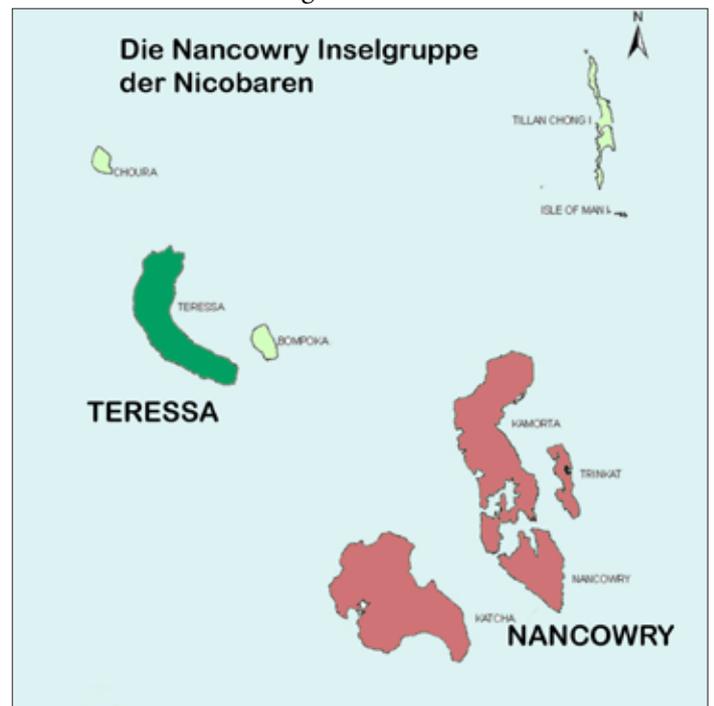
Bolts kaufte in London für 28.000 Pfund Sterling einen sog. Ostindienfahrer namens EARL OF LINCOLN, dieser wurde JOSEPH UND THERESIA getauft. Leider wissen wir nichts Konkretes über dieses Fahrzeug.

Er segelte damit nach Livorno um dort die notwendigen Handelswaren einzukaufen und zu laden. Von Maria Theresia erhielt er persönliche Briefe an den König von Persien und den Kaiser von China mit, sowie an indische Würdenträger.

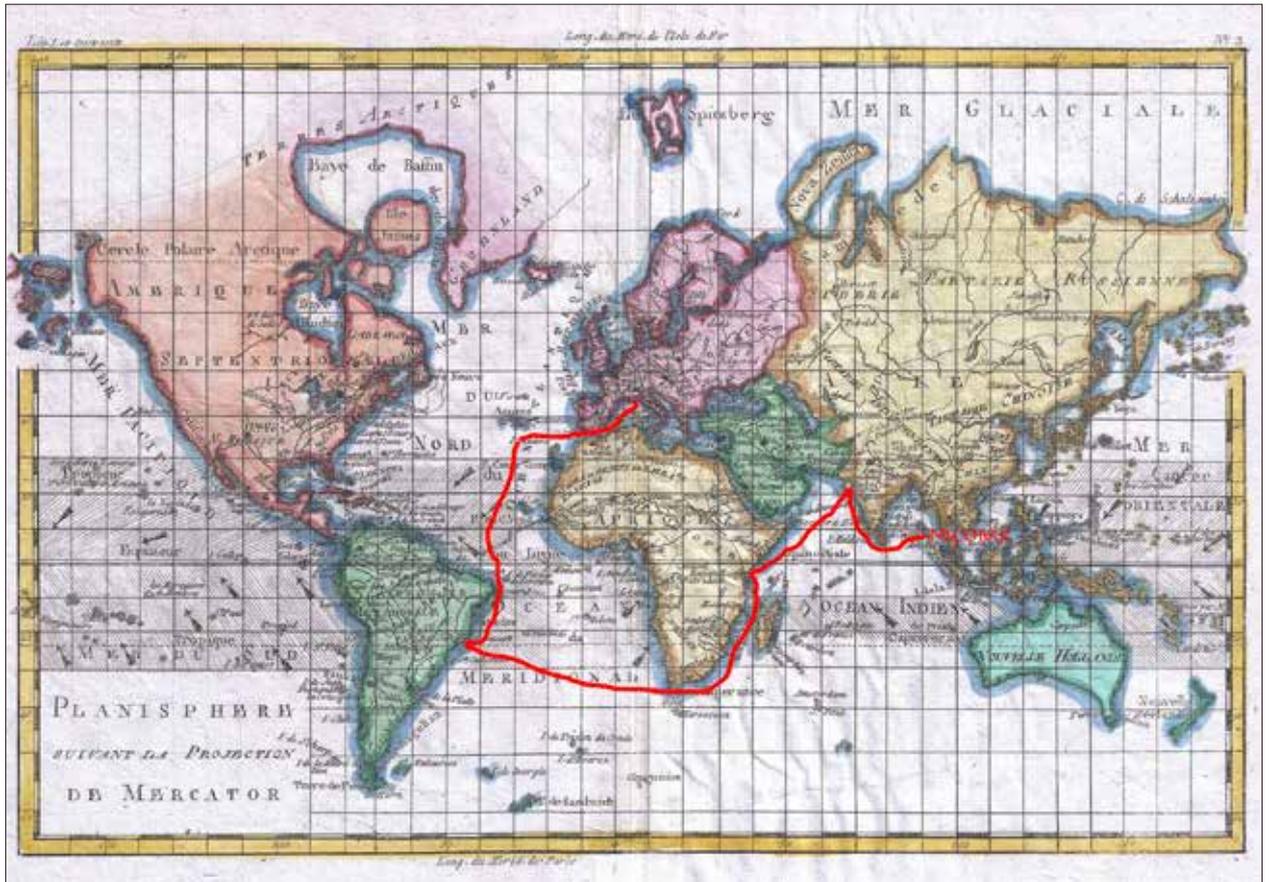
Am 26. September 1776 segelte das Schiff von Livorno mit 165 Mann, größtenteils Italiener, ab und erreichte am 24. Oktober Funchal auf Madeira. Von dort segelte man in zwei Monaten über den Atlantik nach Rio de Janeiro, wo das Schiff

am 24. Dezember 1776 – am Weihnachtstag – eintraf. Wieder wurde der Atlantik gequert und das Kap der Guten Hoffnung am 28. Februar 1777 umschifft. Vor der Küste Ostafrikas, wo eine Niederlassung errichtet wurde erkrankten zwei Drittel der Mannschaft an Faulfieber. Die Portugiesen behandelten diese Krankheit mit Aderlass, natürlich ohne Erfolg.

Zwei Jahre später, am 18. Februar 1779 legte das Schiff endlich in Bombay an, wo notwendig gewordene Ausbesserungsarbeiten durchgeführt wurden. Anschließend wurde die Reise fortgesetzt und die Männer landeten endlich auf den Nicobaren-Inseln, im Indischen Ozean, mehr als 1300 km östlich von Ceylon. Dort hatten die Dänen 1756 bereits eine Niederlassung bzw. Faktorei gegründet. Diese wurde allerdings wegen des unwirtlichen, feuchtheißen Klimas aufgegeben. Bolts nahm im Namen der Majestät Joseph II. vier Inseln (Nancowry, Kamorta, Trinket und Katchal), die zu österreichischen Kronkolonien erklärt wurden, in Besitz. Dänemark hatte jedoch seine Ansprüche auf die verlassenen Inseln nie aufgegeben und legte später Protest ein. Eine Nicobaren-Insel, Teresa, trägt heute noch den Namen der österreichischen Erzherzogin Maria Theresia.



*Nancowry / Nankauri ist sowohl die Bezeichnung für das kleine Archipel als auch für die südöstlichste Insel. Die Inselgruppe ist bekannt für ihre landschaftliche Schönheit. Der Aufenthalt auf den Inseln ist nur mit einer staatlichen Bewilligung erlaubt. Auch die Weltumsegelung der NOVARA führte an diesen Ort, die Fregatte ankerte im Sund zwischen Nancowry und Kamorta.*



Karte mit Skizze der Reise.

Da auch für die Mannschaft des österreichischen Schiffes das Klima sehr abträglich war, segelte man im Jahr 1780 wieder heimwärts. Auf der Rückreise erholten sich die Männer am Kap der Guten Hoffnung und erreichten am 6. Mai 1781 wieder Livorno. Man war 4 Jahre, 7 Monate und 10 Tage unterwegs gewesen und es verlor nur ein Mann aus Livorno sein Leben. Was müssen das für Kerle gewesen sein! Bolts verstarb verarmt in Paris. Kaiser Joseph II. beendete nach dem Tode seiner Mutter Maria Theresia die Zusammenarbeit mit der Ostindischen Handelsgesellschaft. Außer dem Namen des Schiffsarztes, einem Chirurgen, gibt das Tagebuch keine Namen der beteiligten Akteure preis.



**Nachbau des Ostindienfahrers  
GÖTHEBORG**

**Tonnage:** 788 GT, 166 DWT  
**Länge:** 58 m (mit Bugspriet)  
40.9 m ü/a  
40.55 m p/p  
**Breite:** 11 m  
**Tiefgang:** 4.95 m (16 ft 3 in)  
**Raumtiefe:** 6.75 m (22 ft 2 in)

**Decks:** 3  
**Antrieb:** 2 x 550 hp (410 kW) Volvo Penta Dieselmotore  
2 Wellen  
**Besegelung:** Vollschiff  
Segelfläche: 1,964 m<sup>2</sup>  
**Besatzung:** 80 (20 Pro. & 60 Freiwillige)  
**Bewaffnung:** 10 x Geschütze

So ähnlich wie der schwedische Ostindienfahrer GÖTHEBORG könnte die ursprüngliche EARL OF LINCOLN, spätere JOSEPH UND THERESIA ausgesehen haben. GÖTHEBORG lief 1738 vom Stapel und hatte 144 Man und 30 Kanonen an Bord. Nach drei China-Reisen sank es 1745 vollbeladen bei der Einfahrt nach Göteborg.

## Unsere Mitglieder auf Reisen

### Museumsschiff HMS CAROLINE, Belfast, Nordirland

Horst Pleiner



General *Horst Pleiner* konnte bei seinem Besuch in Belfast, Nordirland, im **National Museum of the Royal Navy** den Leichten Kreuzer HMS CAROLINE besuchen.

Das Schiff ist deswegen bemerkenswert, da es das letzte Kriegsschiff ist, das an der Skagerrakschlacht teilgenommen hat. Es wurde allerdings auch noch bis 2011 als Trainingsschiff in Belfast verwendet. Nach ihrer Ausmusterung entschied man sich, es hier in Belfast – einem von 11 Standorten des Royal Navy Museums – seit 2016 der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Die CAROLINE wurde bei Cammell, Laird & Company in Birkenhead innerhalb von nur neun Monaten gebaut und am 4. Dezember 1914 als erstes Schiff ihrer Klasse, C-Klasse, offiziell in Dienst gestellt.

Während des Ersten Weltkriegs war sie mit der Grand Fleet in der Nordsee im Einsatz und nahm 1916 an der Skagerrakschlacht teil.

Ab 1918 war sie in Aden stationiert und operierte im Indischen Ozean. 1924 wurde HMS CAROLINE zum Trainingsschiff (Drillschiff) der Marinereserve umfunktioniert und in Belfast vertäut, wobei die Bewaffnung entfernt wurde.

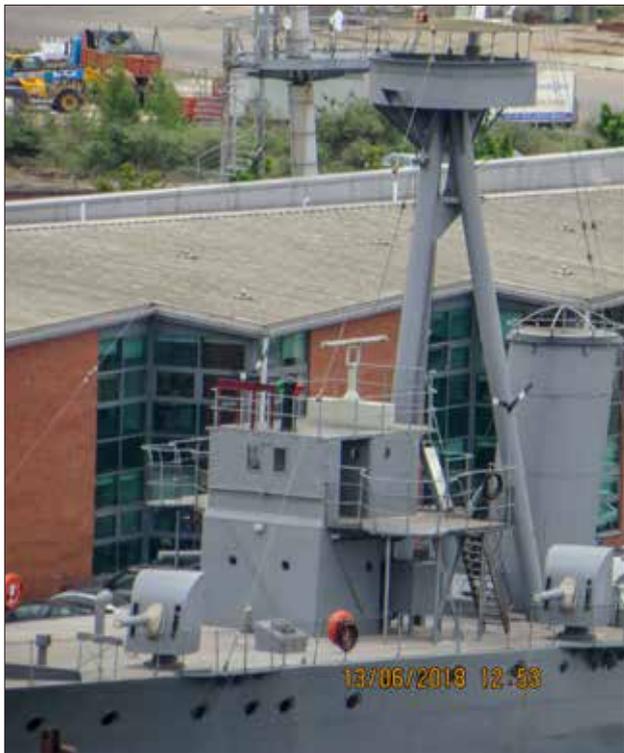


*Die Photos am Liegeplatz von HMS CAROLINE wurden am 13. Juni 2018 gemacht. Gut erkennbar die erste Version der C-Kreuzer mit drei Schornsteinen. Auf dem Vordeck 4 x 10,2 cm ähnlich unseren Rapidkreuzern. Achtern befanden sich jedoch 2 x 15,2 cm (6 Zoll) einzeln übereinander.*

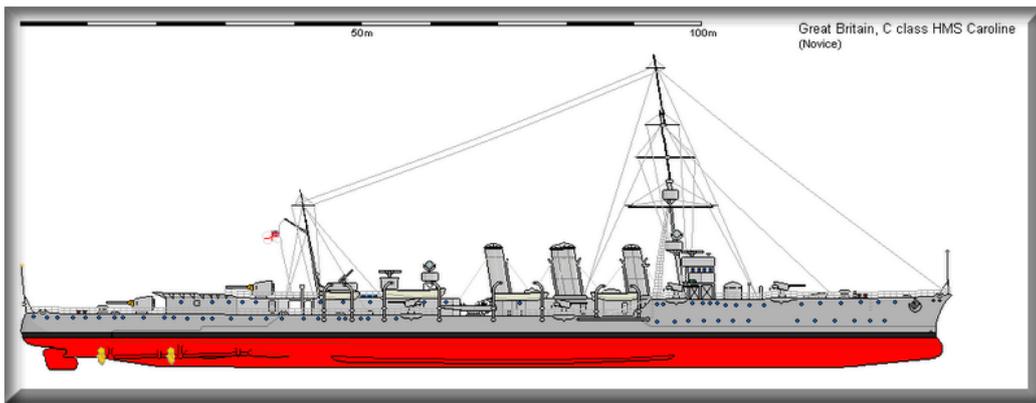
*In der Hütte mitschiffs befindet sich Ausstellungsmaterial zur Geschichte des Schiffes, sowie Informationen über Kessel- und Turbinenräume, die den Besuchern über ferngesteuerte Kameras zugänglich gemacht werden. Die Funktion von Geschützen und Torpedos wird anhand von Originalen und Schnittmodellen dargestellt.*



*In der Zwischenkriegszeit war in erster Linie die Signalschule untergebracht um die Seeleute mit Signalflaggen, Lichtsignalen, Morse- und Funksignalen vertraut zu machen.*

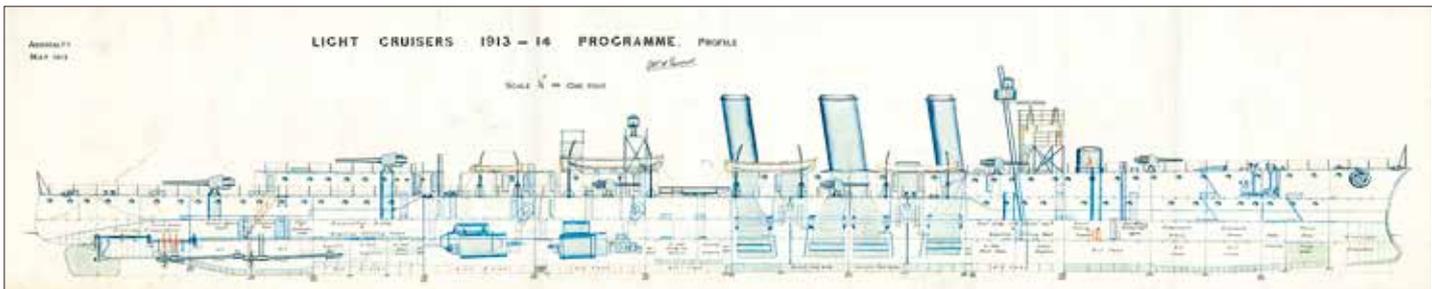


Laut Wikipedia ist die CAROLINE das zweitälteste Schiff nach Nelsons VICTORY in der Royal Navy.



Die Kreuzer der C-Klasse umfassten 28 Einheiten, die in 7 Unterklassen von 1913 bis 1922, in 10 verschiedenen Werften, vom Stapel liefen.

<b>Verdrängung</b>	4.219 t, max. 4733	<b>Bauwerft</b>	Cammell, Laird & Company, Birkenhead
<b>Länge</b>	135,9 m	<b>Kessel, Maschine</b>	8 Yarrow, 2 Parsonsturbinen
<b>Breite</b>	12,6 m	<b>Leistung</b>	2 x 20.000 PS 4 Schrauben, 2,75m
<b>Tiefgang</b>	4,9 m	<b>Geschwindigk.</b>	28,5 kn
<b>Bewaffnung</b>	2 x 15,2 cm L/45 8 x 10,2 cm L/45 4 x 4,7 cm L/50	<b>Panzerung</b>	Gürtel: 25,4 - 76,2 mm Deck: 25,4 mm Kdo.Turm: 152 mm
	4 x 2-fach TR 53,3cm	<b>Stapellauf</b>	29. 09. 1914
		<b>Indienststellung</b>	04. 12. 1914
		<b>Außerdienststellung</b>	31. 03. 2011
<b>Besatzung</b>	301 Mann	<b>Schicksal</b>	Museumsschiff in Belfast



## Die Teilnahme an der Seeschlacht vor dem Skagerrak

Im Mai 1916 lag die CAROLINE als Teil des 4. Leichten Kreuzergeschwaders mit dem Gros der Grand Fleet in der Bucht von Scapa Flow. Um 2200 Uhr des 30. Mai 1916 lief der dort befindliche Teil der Grand Fleet nach Erkenntnissen über einen möglichen Vorstoß der deutschen Hochseeflotte zu einem Vorstoß in die Nordsee aus, um sich am Folgetag westlich des Skagerrak mit aus Cromarty und Rosyth anlaufenden Teilen der Flotte zu vereinigen.

Das 4. Leichte Kreuzergeschwader (HMS CALLIOPE als Flaggschiff des *Commodore Le Mesurier*, dazu CAROLINE unter *Captain HR Crooke* und CONSTANCE, COMUS und ROYALIST) mit 14 Knoten in Dwarlinie 3 Seemeilen vor dem Spitzenschiff der Grand Fleet IRON DUKE als Sicherung gegen U-Boote. 4 Seemeilen davor befanden sich die 7 Panzerkreuzer der Grand Fleet als Aufklärung.

Als am 31. Mai um 1430 Uhr eine erste Feindmeldung eintraf ging die Grand Fleet auf 18 Knoten und änderte den Kurs zunächst auf 133 und schließlich 141 Grad in Richtung der in ein Gefecht mit deutschen Schlachtkreuzern eingetretenen britischen Schlachtkreuzer. Während die Panzerkreuzer ihre Formation veränderten verblieben HMS CAROLINE und die anderen Kreuzer des 4. Leichten Geschwaders bei den Schlachtschiffen der Grand Fleet auf Sicherungspositionen. HMS CAROLINE befand sich mit 19 Knoten Fahrt dabei an Steuerbord der KING GEORGE V, des Spitzenschiffes der 1. Division des 2. Schlachtgeschwaders, als Beattys Schlachtkreuzer von Süden in Sicht kamen. Der Schlachtkreuzer LION übermittelte um 1827 Uhr mit dem Signalscheinwerfer die Position der deutschen Hochseeflotte in 7 Seemeilen Distanz in 145 Grad an die CAROLINE, die das, an das nunmehr 2 Seemeilen entfernte Schlachtschiff KING GEORGE V weitergab. Ein Sichtkontakt mit den deutschen Einheiten ergab sich für CAROLINE nicht, aber um 1850 Uhr wurde das ganze 4. Leichte Geschwader auf eine Position westlich der Grand Fleet befohlen, was ein kurzes Ausweichen der KING GEORGE V erforderte. Außerdem behinderte die starke Rauchentwicklung der leichten Kreuzer die Sicht des Schiffes des 2. britischen Schlachtgeschwaders um 1900 Uhr genau zu dem Zeitpunkt als diese bemüht waren das Feuer auf die Spitze der Hochseeflotte bei einer Entfernung von ca. 15 km zu eröffnen. Da für CAROLINE die Sichtweite bestenfalls 16 und meist nur 10 km betrug, konnte sie die deutschen Einheiten nicht erkennen, die schließlich nur mehr 8 km entfernt waren. Kurz danach zeichnete sich ein Angriff durch 10 deutsche Torpedoboote (9 T-Bootflottille und Teile der 6. T-Bootflottile) ab, worauf die leichten Kreuzer (darunter CAROLINE) um 1922 Uhr zur Abwehr angesetzt wurden. CAROLINE lief nahe CASTOR an, sichtete aber keine Feindeinheiten und wurde dann vom britischen Flottenchef gewarnt, die Sicht der Flotte nicht durch Rauch zu behindern und dem ganzen 4. Leichten Geschwader wurde befohlen nicht zu nahe an die deutsche Flotte heranzulaufen. Um 1934 Uhr sichtete CAROLINE plötzlich zwei anlaufende Torpedos. Einem dann an Backbord vorbeilaufenden konnte durch Andrehen nach Steuerbord aus-

gewichen werden, der zweite lief dann als Oberflächenläufer knapp hinter dem Heck des Kreuzers vorbei.

In der unübersichtlichen Lage, nicht umsonst wurde diese Phase später »Windy Corner« genannt, änderte die Grand Fleet um 1942 Uhr ihren Kurs auf Südwest, wodurch die Fühlung mit den deutschen Einheiten verloren ging und vom britischen Flottenchef auf einen Ansatz des 4. Leichten Geschwaders zur Aufklärung verzichtet wurde. CAROLINE und ROYALIST bezogen eine Position an Backbord der Linie der Grand Fleet und liefen dann zu KING GEORGE V, der Spitze der Schlachtschiffe auf. Knapp nach 2000 Uhr hatten die beiden Kreuzer diese Position erreicht und die weiter westlich befindlichen Kreuzer des 4. Leichten Geschwaders sichteten die Hochseeflotte rund 7,5 km westlich.

Gegen 1945 Uhr war dann das Gefecht der Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer, da wurde durch die Ausweichbewegungen der Kontakt verloren. CAROLINE und ROYALIST befanden sich da noch mit südwestlichem Kurs an Backbord der Grand Fleet und liefen dann mit westlichem Kurs auf deren Spitze zu.

Gegen 2005 Uhr befanden sich dann CAROLINE und die nahe folgende ROYALIST an Steuerbord rund 1,8 km vor der Spitze der Grand Fleet, gefolgt von CASTOR und der 11. Zerstörerflottille. Der in diesem Zeitraum erfolgende Angriff der deutschen T-Boote gegen die Grand Fleet berührte die sichernden Spitzenkreuzer der Grand Fleet nicht, aber um 2045 (2100?) Uhr sichtete CAROLINE drei deutsche Linienschiffe (wahrscheinlich des 2. Geschwaders) in 302 Grad bei 7 km Entfernung auf annäherndem Kurs, die aber das Feuer auf die CAROLINE nicht eröffneten, da Rauch, Nebel und Zwielicht zu Unklarheiten über Positionen eigener Kreuzer der IV. Aufklärungsgruppe geführt hatten. Unmittelbar danach sichtete CAROLINE dann auch das Zentrum der deutschen Hochseeflotte in 7,3 km im Westen! Zwielicht, Nebelbildung und Rauchschwaden behinderten die Sicht nachhaltig, aber CAROLINE meldete um 2055 Uhr diese Sichtung mit Signallampe an den Befehlshaber des 2. Schlachtgeschwaders *Viceadmiral Martin Jerram* auf KING GEORGE V und warnte vor einem deutschen Torpedoangriff. Das Signal ist in der schlechten Sicht bei *Jerram* zwar angekommen, wurde aber ignoriert, da *Jerram* mit Sicherheit annahm, das wären die drei an Steuerbord vermuteten Schlachtkreuzer des 1. Schlachtkreuzergeschwaders unter Beatty.

Tatsächlich waren das aber die vordersten Schlachtschiffe der Hochseeflotte mit WESTFALEN an der Spitze, dahinter NASSAU und RHEINLAND. WESTFALEN rief auch CAROLINE mit Scheinwerferkennung an, erhielt keine Antwort von CAROLINE und hat daraufhin um 2105 Uhr um 68 Grad nach Steuerbord abgedreht, um vermuteten Torpedos auszuweichen. So gingen die drei genannten deutschen Schlachtschiffe auf Kurs West-Süd-West, die übrigen fünf Schlachtschiffe des 1. Schlachtgeschwaders hatten um 90 Grad abgedreht und kamen für CAROLINE nicht in Sicht. WESTFALEN und NASSAU eröffneten das Feuer auf CAROLINE und die ebenfalls gesichtete ROYALIST. In dem 2 Minuten und 24 Sekunden andauernden Gefecht hat WESTFALEN 7 Stk 28 cm Granaten auf 7 bis 5,5 km

abgefeuert, erzielte aber nur Naheinschläge bei den beiden britischen Kreuzern. CAROLINE und ROYALIST haben abgedreht und man verlor den Sichtkontakt. Auf der CAROLINE waren zwei Gefallene durch Splitter zu beklagen. Man hatte 3 Granaten 15,2 cm und 9 Granaten 10,5 cm verbraucht. Immerhin hatte die CAROLINE um 2106 Uhr einen Torpedo auf das Mittelschiff des 1. Schlachtgeschwaders auf 6,5 km Distanz lanciert, um 2110 Uhr einen weiteren auf 7,2 km. Vermutet war das Ziel die DEUTSCHLAND, tatsächlich war es aber die NASSAU. Die Torpedos waren gut gerichtet, die NASSAU sichtete allerdings die Laufbahnen und der erste Torpedo passierte knapp vor ihrem Bug. Der zweite Torpedo lief jedoch unter der NASSAU in Höhe des vorderen Turmes durch. Beim Nachladen klemmte auf CAROLINE die Lanciereinrichtung der Torpedos und so konnte CAROLINE keinen weiteren Angriff mehr durchführen. In den folgenden Minuten verlor CAROLINE die Fühlung mit den abdrehenden deutschen Schiffen, die dann auf Kurs Süd-Süd-Ost  $\frac{1}{4}$  Ost zurückgingen und mit 16 Knoten in die Nacht liefen. Da *Viceadmiral Jerram* aber eine Feuereröffnung durch den Kreuzer CASTOR und einen Torpedoangriff der 11. Zerstörerflottille aus Furcht

vor einem Angriff auf die eigenen Schlachtkreuzer untersagt hatte, ging für die Grand Fleet eine große Chance vorbei. Allerdings war es klare Absicht des britischen Flottenchefs *Jellicoe* ein Nachtgefecht größeren Ausmaßes zu vermeiden und die Hochseeflotte erst gegen 0300 Uhr des 1. Juni erneut zu stellen. Daher befahl er 2117 Uhr die Einnahme der Nachtmarschformation. Zu dem Zeitpunkt standen die wieder zusammengeführten leichten Kreuzer des 4. Leichten Geschwaders mit CAROLINE 7,3 km auf Backbord-Bug des KING GEORGE V-Geschwaders mit 17 kn. Das 2. Leichte Geschwader befand sich rund 16 km dahinter und um 2127 Uhr wurde von *Jellicoe* dem Großteil der Zerstörer der Grand Fleet eine Position 8,5 km hinter der Grand Fleet befohlen. Gegen 2240 Uhr hatte die Grand Fleet diese Disposition endgültig eingenommen. Das 4. Leichte Geschwader und damit die CAROLINE verblieben aber an der Spitze der Grand Fleet und waren daher nicht einbezogen, als die Hochseeflotte hinter der Grand Fleet die Flottillen britischer Zerstörer in Richtung Horns Riff durchbrach und sich einem weiteren Gefecht entzog. Die CAROLINE kehrte mit der Grand Fleet am 2. Juni 1916 nach Scapa Flow zurück.



*S.M.S. DERFFLINGER* erhält in der Schlacht einen Volltreffer, der die beiden achteren Türme C und D ausbrennen ließ. Das hat der Marinemaler Claus Bergen in diesem Gemälde (IMM, Hamburg) dargestellt.

An der Versenkung der britischen Schlachtkreuzer H.M.S. *QUEEN MARY* und H.M.S. *INVINCIBLE* hatte sie entscheidenden Anteil. Im Gefecht verfeuerte sie 385 x 30,5 cm und 285 x 15 cm Granaten.

Mit 157 gefallenen Marinesoldaten und 3.000 t Wasser im Schiff konnte sie Wilhelmshaven wieder erreichen.

Nach dem Krieg in Scapa Flow interniert, wurde sie 1919 durch die eigene Besatzung versenkt.



H.M.S. *QUEEN MARY* im Gefecht. Um 1600 Uhr explodierte das Schiff und nahm 1.266 Mann mit in die Tiefe, nur 2 Überlebende konnten geborgen werden. Das Wrack wurde 1991 geortet, es liegt kieloben in 60 m Tiefe. Es wurde mit »Trimix« Atemgas betaucht und gilt als Kriegsgrab. Gemälde von Claus Bergen.

(Fotos Horst Pleiner)



## Museumsschiff MS ÖSTERREICH

### In diesem Schiff liegt die Seele einer gewesenen Zeit

Arnulf Dieth



#### Ende und Neuanfang

Nach ihrer letzten Kursfahrt am 4. Oktober 2009 wurde die ÖSTERREICH (Bj 1928, DDSG Korneuburg) kurze Zeit später, am 19. Oktober, in die Fußacher Werft verlegt. Aus technischen Gründen wurde das damals 81-jährige Fahrgastschiff vom damaligen Betreiber Vorarlberg-Lines stillgelegt. Eine entsprechende Überholung des »Motorschiffs der ersten Stunde« wurde wohl in Erwägung gezogen und auch ein detaillierter Kostenplan erstellt, aber nach einer Entscheidung des Eigentümers das Projekt zur Seite gelegt.

Im März 2015 wurde das Schiff vom damaligen Besitzer dem inzwischen gegründeten »Förderverein Museumsschiff MS OESTERREICH« um den symbolischen Betrag von einem Euro veräußert. Am Freitag, dem 2. Oktober 2015 musste die »Old Lady« ihren Liegeplatz in Fußach räumen und wurde vom Pilotenrammschiff ARTUR der Firma Salzmann nach Hard verbracht, wo das Schiff vorerst bleiben durfte.

War vom neuen Eigner erst vorgesehen, dass die ÖSTERREICH auch künftig ihr bisheriges »Outfit« behalten sollte, so hat sich der Vereinsvorstand anfangs 2016 nach umfangreichen Recherchen und zahlreichen Gesprächen mit Fachleuten entschlossen, die Restaurierung in der historischen Bauweise von 1928/1932 durchzuführen. Dies gilt insbesondere für die historische Inneneinrichtung im Stile des Art-Déco. Ab Dezember 2015 wurden von über 25 »Österreich«-Freunden an den darauffolgenden Wochenenden rund 1.100 ehrenamtliche Einsatzstunden geleistet, um das gesamte Schiff zu entkernen. Besonders der Ausbau der beiden Schiffsdiesel bedeutete Schwerstarbeit für die unermüdlichen Arbeiter. Wie gründlich die Schiffsausräumung erfolgte, zeigte nicht nur die nackte Innenschale, sondern auch die Wasserlinie, welche gut 20 cm höher aus dem Wasser stieg, nachdem das Schiff auch um 75 Tonnen leichter wurde!

#### »Auf geht's, pack ma's«!

Endlich, am 7. Juli 2016 konnte der Motorschiff-Pionier wieder in die Fußacher Werft verlegt werden, wo die Sanierung in Angriff genommen werden sollte. Es war ein denkwürdiger Augenblick an diesem heißen Sommertag, als die Taue beim MS ÖSTERREICH gelöst und das Schiff vom äußersten Teil des Harder Hafens vorsichtig von privaten Motorbooten in den offenen See manövriert wurde. Nun übernahm das Dampfschiff HOHENTWIEL die um 15 Jahre jüngere ÖSTERREICH. Die aufsehenerregende Schleppfahrt ging bis zum Beginn des rund fünf Kilometer langen Einfahrtskanals nach Fußach. Ab hier übernahmen die Motorboote wieder das

Schiff und führten dieses direkt zum Werftgelände. (Dass die ÖSTERREICH vom DS HOHENTWIEL geschleppt wurde, war auch ein symbolischer Akt, denn am 7. Mai 1928 wurde der halbfertige Schiffsneubau vom Dampfschiff BLUDENZ zum Einheben der Dieselmotoren nach Romanshorn geschleppt.) Nachdem in den darauffolgenden Wochen die Aufbauten abgetragen wurden, sollte die Schale am 8. August 2016 von zwei Hochleistungskranen an Land gehievt werden, nachdem die Schlitten der Schiffshelling wegen umfangreicher Revisionsarbeiten nicht zur Verfügung standen. Doch die zwei Spezialkrane waren, wie sich schnell herausstellen sollte, überlastet, und die Hebeaktion musste vorerst abgebrochen werden. Nach intensiven Beratungen entschloss sich das Organisationsteam Bug und Heck vom Schiffskörper abzutrennen, um so das Gewicht zu verringern. Einen Tag später, nachdem sich ein dritter Kran dazugesellte, gelang das äußerst schwierige und komplizierte Manöver, der Schiffsrumpf wurde erfolgreich ausgewässert.

Nach dem Zusammenfügen der abgetrennten Bug- und Hecksektionen wurde der komplette Rumpf mit über 20 Tonnen Spezialsand blank gestrahlt und mit Korrosionsschutz beschichtet. Danach wurde an mehr als 1.100 Messpunkten die Wanddicke der Schiffsschale unterhalb der Scheuerleiste mit Ultraschall gemessen. Anschließend wurden die schadhaften Schalenbleche herausgetrennt und durch neue 6 mm-Bleche ersetzt. Betroffen waren hier vor allem der WC-Bereich auf der Backbordseite und die gesamte Fläche oberhalb der Propeller und der Ruderanlage. Während der Bereich der ehemaligen WCs relativ einfache Blecharbeiten darstellte, waren die dreidimensional gekrümmten Teile der Schiffsschale von den Propellern bis zum Kreuzerheck eine echte Herausforderung für die Schlosser der ÖSWAG, die sie anstandslos bewältigten. Insgesamt sind 89 m<sup>2</sup> Schalenbleche ersetzt worden. Ende Februar konnte die Sanierung der Schiffsschale erfolgreich abgeschlossen werden.

Ab Anfang März legte die ÖSWAG das neue Hauptdeck aus Stahlblech aus. Nach dem Heften an den Trägern und Spanten wurden Bug und Heck mit Gewichten verankert, dass beim durchgängigen Schweißen kein Verzug entsteht. Die Arbeiten sind mit Ende April fertiggestellt worden. Zwischenzeitlich erfolgte in Linz die Konstruktion der neuen Aufbauten, die in Kürze erstellt und montiert werden.

Ziel der mittlerweile entstandenen »Museumsschiff OESTERREICH GmbH« ist es, das Schiff in den nächsten Monaten zum 90. Jahrestag der Indienststellung wieder in einen technisch und optisch einwandfreien Zustand zu versetzen. Neben dem historischen Aussehen 1928/1932 wird die OESTERREICH (nun wieder wie 1928 mit »OE« geschrieben) dann im

Art-déco-Stil stilgerecht restauriert und nach neuestem Stand der Technik unter Einhaltung der zutreffenden aktuellen technischen Bestimmungen und nicht zuletzt nach heutigen Bedürfnissen und Ansprüchen einer modernen und gehobenen Gastronomie instandgesetzt. Besonderes Augenmerk wird auch auf die originalgetreue Instandsetzung und den Nachbau der Inneneinrichtung gelegt. Die Instandsetzung wird sich auf mehrere Millionen Euro belaufen, die durch

Gesellschafterbeteiligung und durch private Beteiligung über Patenschaften aufgebracht werden sollen. Weitere Informationen sind auf der Homepage [www.ms-oesterreich.at](http://www.ms-oesterreich.at) und den dort angegebenen Kontakten erhältlich.

Durch die kooperative Zusammenarbeit mit dem DS HOH-ENTWIEL durchpflügen dann zwei historische Schiffe die Wellen des Bodensees.



*Spektakuläre Hebeaktion mit Spezialkränen der Firma Felbermayer – Kraft in Bewegung.*



## Kriegerdenkmal in Rattendorf im Gailtal 15 cm Küstenkanone L/40

Nikolaus A. Sifferlinger



Zur Unterstützung der Landfront in Kärnten kamen von 1915 bis 1917 in den Karnischen Alpen auch Marinekanonen zum Einsatz. Das Museum 1915-18 in Kötschach-Mauthen hat 2014 das Tagebuch von *Josef Mörwald* »Feuerbereit – Kriegstagebuch aus den Karnischen Alpen 1915-1917« veröffentlicht. Dieses beschreibt den Einsatz der k.u.k. 47mm Marinebatterie Oberleutnant Schmid an der Plöckenpaß-Front.

Heute ist bis auf das eine oder andere Fundament in den ehemaligen Stellungen vor Ort nicht mehr viel zu sehen. Die Marinekanonen wurden im Winter 1917/18, als die italienische Front nach der erfolgreichen Offensive vom Isonzo an die Piave verschoben wurde, demontiert und anderswo eingesetzt. Es gibt natürlich noch Fotos und Dokumente vom Einsatz der Marinekanonen in den verschiedenen Archiven und Sammlungen.

Im Ortszentrum von Rattendorf im Gailtal existiert ein Kriegerdenkmal, das ein Geschützrohr einer 15 cm Küstenkanone L/40 verwendet.

Die 15 cm Küstenkanone L/40 wurde von den Skodawerken in Pilsen gefertigt. Als 15 cm Geschütz L/40 kam es auch auf den Schlachtschiffen und Großen Kreuzern (KAISER KARL VI., SANKT GEORG) zum Einsatz

### Technische Daten:

Konstruktionsjahr:	1896 Skoda, Pilsen
Kaliber:	149,1 mm
Rohrlänge:	5960 mm
Gewicht der Granate:	45,5 kg
Reichweite:	bei 17° Rohrerhöhung 10.000 m
Größte Mündungsgeschwindigkeit:	700 m/s

Auf der Rattendorferalm und Umgebung (Schwandgraben und Stranigeralm) waren 1917 einige 15 cm Kanonen L/40 aus Marinebeständen im Einsatz.

Wahrscheinlich ist eines dieser Kanonenrohre in der Region verblieben, möglicherweise war es bereits durch häufigen Einsatz so verbraucht, dass es nicht sofort wieder in Einsatz gebracht wurde. Leider ist durch den Einbau an der Verschlussseite die Nummer der Kanone nicht zugänglich. Vielleicht gelingt es noch irgendwie die Geschichte dieses Kanonenrohres zu klären. Wahrscheinlich ist es auch auf den historischen Fotos von der Rattendorferalm und Umgebung aus dem Jahr 1917 zu sehen.

Das Denkmal in Rattendorf ist somit neben der Erinnerung an die Gefallenen des Weltkrieges auch eine Verbindung zur vor 100 Jahren untergegangenen k.u.k. Kriegsmarine.



Abb. 1: 15 cm Marinekanone L/40 im Schwandgraben nahe der Rattendorferalm (Museum 1915-18 Kötschach-Mauthen)



Abb. 2: Das Kriegerdenkmal in Rattendorf im Gailtal mit dem 15 cm Kanonenrohr am 5. August 2018 mit Blickrichtung nach Norden  
(N. A. Sifferlinger)



Abb. 3: Das 15 cm Kanonenrohr mit Blick Richtung Karnische Alpen am 5. August 2018  
(N. A. Sifferlinger)



Abb. 4:  
15 cm Marinekanone L/40  
auf der Rattendorferalm im  
Mai 1917  
(Museum 1915-18 Kötschach-  
Mauthen)

## KMA unterstützt ORF III - Produktion

Oliver Trulei

Der Sender ORF III plant für Winter 2018 drei Dokumentationen über die maritime Vergangenheit Österreichs. Der Verein »KMA – K.u.K. Kriegsmarine Archiv« unterstützt die Fernsehdokumentation mit der zur Verfügungstellung von Modellen & Artefakten und redaktioneller Mitarbeit.

Der erste Teil befaßt sich mit der Versenkung des Lloyd-Dampfers LINZ am 19. März 1918 vor Kap Rodoni, bei dem fast 700 Menschen umkamen. Teil zwei berichtet über die Handelsmarine in der Monarchie, dabei werden nicht nur der »Österreichische Lloyd«, sondern auch die »Austro-America-

na« präsentiert. Im dritten Teil geht es um die k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg.

Die KMA-Mitglieder Prof. Dieter Winkler, Prof. Erwin Sieche, Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Nik Sifferlinger, Thomas Zimmel und KMA-Präsident Oliver Trulei standen im August dem Produzenten Prof. Mag. Rudolf „Purzl“ Klingohr und Redakteurin MMag. Tanja Rogaunig in den Räumen des KMA und MV-Wien für Interviews zur Verfügung.

Ein genauer Sendetermin ist noch nicht fixiert. Sobald dieser feststeht wird er bekanntgegeben.



*KMA-Präsident Oliver Trulei wird im Salon des MV-Wien interviewt.*



*Oliver Trulei, Rudolf Klingohr und Nik Sifferlinger im Gespräch.*



*Thomas Zimmel wird im KMA von Produzent Rudolf Klingohr interviewt.*



*Erwin Sieche im Gespräch mit Redakteurin Tanja Rogaunig.*



## Sektion Modellbau

Modelle erzählen Geschichte  
Modelle in voller Fahrt  
Robert A. Tögel

MODELLBAU  
MESSE



### Modell-Schiff-Fahren im Jahr 2018.

Wir konnten auf der Alten Donau wieder vom Mai bis zum Oktober auf den 1. Sonntagen mit unseren fahrbaren Modellschiffen auf der MEINE-INSEL-Bootsvermietung von Martin Mai.

Leider mussten wir im August den Termin wegen Urlauben und anderen Schwerpunkten absagen.



Allerdings haben wir am angekündigten Regentag am Sonntag, dem 2. September trotzdem einige Stunden unsere Bootsfahrt durchgeführt. Um 14.30 Uhr mussten wir wegen starkem Regen unser MSF beenden.

Lustig und interessant war auch das neue Spezialboot unseres Freundes *Martin Mai*.

Das **Einhorn-Boot** ist ideal für Feiern und spezielle Fahrten mit bis zu 4 Personen.

Dieses Boot wird auch an unserem FHS-Messestand präsentiert werden.



Hier sehen wir *Rudolf Fischer* beim Bau des Modells des Dampfers LINZ. Das Modell ist im Maßstab 1:100 und dient für die Marinesendung im ORF III die von Prof. Mag. Rudolf »Purzl« Klingohr gestaltet wird.

Aufgewendete Bauzeit mehr als 4 Monate! Ausstellung mit Beschreibung bei der MODELLBAU-MESSE geplant.

### Modellbau-Messe in Wien

25. bis 28. Oktober 2018

Wir sind wieder dabei. Mit insgesamt 3 Modellbauständen von uns und unseren Freunden in der Riesenhalle B.



Hier sind wir

DOPPELADLER  
Stand

KAISERLICHE  
MARINE Stand

Wasserbecken

FHS-Stand

FHS-Stand B 0927, 55,5 m<sup>2</sup>,  
Kopfstand am Hallenübergang

Hier werden vor allem viele fahrbereite Modelle ausgestellt und im Wasserbecken vorgeführt.

Zusätzlich wird wieder ein Boot von *Martin Mai* und der FHS-Sektion pro futuro ausgestellt, das neu und fahrfähig ist. Siehe Foto links.



DOPPELADLER-Stand

unmittelbar neben den Zentraleinheiten der Messe: Restaurant, WC, Aufzug. Auf diesem 200 m<sup>2</sup> Stand wird wieder unser Thema „Modelle erzählen Geschichte“ ausgestellt. Museumsreife Modelle, die im Hintergrund Geschichte und Informationen enthalten.



Stand IG KAISERLICHE MARINE (D) Hier wird wieder das riesige funktionelle Hafendiorama SÜDHAFEN im Maßstab HO von unseren deutschen Freunden dargestellt. Im Hafen fahren Eisenbahnen und zahlreiche Schiffe. Außerdem

findet auch ein Stapellauf statt. Und das mehrmals am Tag.

### Wir haben noch viel zu tun!

Schon lange vor den folgenden Daten müssen wir unsere Ausstellungsgegenstände vorbereiten.

- o Anlieferung & Aufbau Stand - Dienstag 23. Oktober
- o Einstellung der Modelle - Mittwoch 24. Oktober
- o Ausstellungsbetreuung - Do 25. bis So 28. Oktober
- o Abbau und Heimtransport - So 28. 10. ab 17.00 Uhr

**Wer will noch mitmachen? Sofort bitte melden!**



Die FHS-Modellbau -Sektion

Robert A. Tögel

Obmann der Sektionen Historiker & Modellbau

r.toegel@fhsaustria.org |+43 (0)2243 87 333.

LOGBUCH mit Berichten über unsere Aktivitäten.

www.fhsaustria.org/fhssektionen/modellbau/logbuch

## Sektion Traditionescadre & Allgemein

### Sommer-Aktivitäten

Walter Simmerl, Georg Schaller



Info: Walter Simmerl, Tel. 0699 140 24 579, siwal@aon.at

### Ö.M.V.- Marinegedenktag in Mondsee am 20.7.2018 Erstes gemeinsames Auftreten des Ö.M.V. und der Escadre der k.u.k. Kriegsmarine

Auf Einladung des Österreichischen Marineverbandes, war die Escadre zur Feier des 152. Jahrestages der Seeschlacht von Lissa 1866, vertreten durch LSchKpt. i.Tr. Walter Simmerl, anwesend. Es ist das Bestreben, des neugewählten Präsidenten des Ö.M.V., Dr. Herwig Brun, sowohl die Marinevereine als auch Vereine mit Bezug zum Wasser in ein Boot zu holen – im Sinne von VIRIBUS UNITIS. Marinevikar Obst. Wilhelm HOLD segnete den mitgebrachten Kranz der dann feierlich im Mondsee versenkt wurde.

Bei einer kleinen Rundfahrt mit der „MS MONDSEELAND“ wurde nicht nur der Seeschlacht von Lissa gedacht, sondern auch der auf See gebliebenen Kameraden aller Nationen. Marinevikar Obst. Wilhelm HOLD segnete den vom ÖMV mitgebrachten Kranz, der dann feierlich im Mondsee versenkt wurde. Eingeleitet wurde die Kranzzeremonie durch Fanfarenstöße eines Bläserquartetts des MiKdo Salzburg.



Vor der Abfahrt mit der MS MONDSEELAND.



Im Gespräch mit Herrn Prof. Dr. D.I. Mag. Erich Sporis, Kapitän der schwedischen Marine



Segnung des Kranzes.

### Nostalgiefahrt mit der SCHÖNBRUNN

Die SCHÖNBRUNN ist das einstige Paradeschiff der DDSG und wurde von der ÖGEG gerettet, sie befährt die Donau nur noch für Sonderfahrten. Abfahrt war bei der Anlegestelle Linz/Urfahr. In Grein gingen wir von Bord und besichtigten Schloss Greinburg mit seinen historischen Repräsentationsräumen. Es ist geplant, in Zukunft mit dem Verein ÖGEG und der Escadre-FHS gemeinsam zu werben.



Schaufelradler SCHÖNBRUNN.



Die Mitglieder der Escadre an Deck der MS SCHÖNBRUNN mit dem Kapitän und EH. Johann Salvator Habsburg von Lothringen.



Grein, unser Pater Petrus erstmals im k.u.k. Klerikalrock als Marinekurat.

## Generalrapport der UEWHG in Enns



Das Bundesheer war eine große Hilfe bei der Aufstellung der Tribüne für Die Feierlichkeit. Nochmals ein Dankeschön an das Bundesheer!



Ennsener Stadtplatz: Aufstellung zur Parade



Der Fenstergucker  
aus dem Bürgermeisterzimmer des Ennsener Rathauses



Ein richtiger Marineur: I bleib do eisern sitzen und wauns nu so viel schütt

## Unsere nächsten Ausrückungen / Veranstaltungen

- 03.10. – 07.10.2018**     **4-Tagesfahrt mit dem ÖMV - MK Prinz Eugen ins Saarland/Friedrichsthal**  
(Besuch des deutschen Marinechors Friedrichsthal, Besichtigung des Dolomit-Bergwerkes in Wellen, Bürgermeisterempfang im Rathaus Friedrichsthal ...)
- 31.10. – 04.11.2018**     **ÖMV-Reise nach Pula**  
100 Jahre Ende des 1. Weltkriegs und Ende der K.u.K. Kriegsmarine
- 10.11. – 11.11.2018**     **Militärkanzlei Wien, Schloss Eckartsau**  
100 Jahre Ende des 1. Weltkriegs und 25 Jahre Militärkanzlei
- 25.11.2018**                 **Herbsttagung des Öst. Cav. Verb. 2018,**  
in der Residenz des St.Georgs-Orden in Wien

## Sektion Museumshafen

### Die Museumslände im Altarm Greifenstein — aktuelle Aktivitäten

Peter Strecha



#### Besuche an der Museumslände Greifenstein

Kürzlich durften wir eine sehr interessierte Dame in Greifenstein begrüßen, die ihre Kinder- und Jugendzeit auf Schiffen der DDSG (Schlepp, Tank) verbracht hat und uns einige nette Eindrücke über das Alltagsleben der Schifffahrtstreibenden in der damaligen Zeit vermittelt hat. Frau Christine Weinberger hat als Tochter eines Schleppsteuermanns und Kapitäns sozusagen „passiv“ die gesamte Donau von Regensburg bis zur Mündung erfahren. Von Schifffahrtstechnik hat sie nach eigener Angabe weniger „mitbekommen“, immerhin merkte sie jedoch an der Verheftung unserer Liegegäste einige „Ungenauigkeiten“ an ... Wir hoffen, dass wir von ihr in der Folge noch viel mehr an Alltagsgeschichten des Donaulebens hören können! -

#### Aber auch seltene tierische Besucher hatten wir bereits:

Wie zwei Mitglieder des Museumshafens berichtet haben gab es kürzlich eines Abends ein Zusammentreffen mit einem europäischen oder amerikanischen Nerz, welcher das Deck unseres Museums-Schlepps interessiert erkundet hat. Da Nerze sowohl am Land als auch im Wasser leben, wurde es dem



*Frau Christine Weinberger zu Besuch am GK 10065.*

armen Tierchen bei den derzeitigen Wasserständen im Donaustrom wohl zu trocken und langweilig...

#### Was machen die Anderen: Schifffahrtsmuseen auf den britischen Inseln - Schottland

In Fortsetzung der Erkundungsreise im Jahr 2106 (Deutschland, wir berichteten) konnten wir diesmal einige nautisch-historisch interessante Museen bzw. Museumsschiffe in Schottland besichtigen.

Direkt in der schottischen Hauptstadt Edinburgh liegt die ehemalige königliche Staatsyacht BRITANNIA, sie ist dort im Ocean Terminal Leith in ein eigenes Museum eingebunden. Das Schiff lief 1953 in Clydebank (Schottland) vom Stapel und wurde 1954 in Dienst gestellt.

Die BRITANNIA misst über alles 126 m bei einer Breite von 17 m und war von zwei Dampfturbinen mit zusammen 8.800 kW angetrieben – Grund für diese Systemwahl war die höhere Laufruhe; die höchste Fahrt wird mit 21,5 kn angegeben.

Nach ihrer Außerdienststellung im Dezember 1997 – diese erfolgte nicht zuletzt wegen der jährlichen Betriebskosten von umgerechnet 30 Mio Euro – wurde sie durch ein Konsortium aufwendig restauriert und kann nun außer zu Besichtigungszwecken auch für Bankette u. a. gemietet werden.

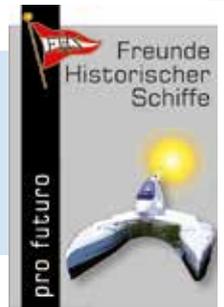


*Die auf Hochglanz polierte Schiffsglocke von H.M. Yacht BRITANNIA.*

## Sektion pro futuro

Was kommt da »angeritten«?

Martin Mai



**Im nächsten Sommer auf der „Alten Donau“  
oder wo immer – Einhörner auf dem Wasser**  
Dr. Martin Mai der kreative Kopf der Sektion sprudelt nur so von neuen Ideen. So hat er uns die „Einhörner – Unicorns“

vorgestellt, die nächsten Sommer die Alte Donau bevölkern werden. Für groß und klein ein Spaß, entweder als Gespann, oder als Vorspann für eine neu gestaltete Insel. Auch anderes hat er in seinem Köcher, womit er uns überraschen wird.



*Zweispännig schon beim »Gänsehäufel« an der Alten Donau unterwegs und als Vorspann für eine Insel.*

### Meine Insel.at – Bootsvermietung

Die innovativen Boote auf der Alten Donau  
1220 Wien-Kaisermühlen, Laberlweg 19

Übersicht: [www.meine-insel.at](http://www.meine-insel.at)

Information: +43(0)680 55 349 55

Buchung: [booking@meine-insel.at](mailto:booking@meine-insel.at)

## Sektion Schiffseigner

### Niedrigwasser auf der Donau, unsere Slipanlage

#### Leopold R. »Bobby« Kugel

Ein Sommer voll von Niedrigstständen der Flußpegel haben wir hinter und im Herbst mit Sicherheit auch noch weiter vor uns. Rhein, Main, Donau, Oder, Mosel und alle anderen mitteleuropäischen Flüsse waren und sind nur beschränkt befahrbar – betroffen waren sowohl die Fracht-, als auch die Kreuzfahrtschiffe, die bei den Furten in freien Fließgewässern wie östlich von Wien in Richtung Bratislava nicht mehr genug Wasser unter dem Kiel hatten. Auf der Oder war über Monate die Schifffahrt vollständig lahmgelegt, die Frächter mußten auf den Seitenkanal ausweichen und die Ladungen auch auf Rhein, Mosel und Neckar um bis zu mehr als die Hälfte reduzieren. Die kurzen und heftigen Entladungen der Gewitter brachten nirgendwo Erleichterung, sondern sorgten nur für kurzfristige Überschwemmungen in Städten und Dörfern sowie einen kurzen Ausschlag nach oben an den Pegelstellen. Die Anlegestellen auch in Wien blieben jedoch sowohl bei der Reichsbrücke als auch in Nußdorf voll „belegt“.

Die Klimaänderungen und –verschiebungen betrafen aber auch die Arktis: Zum ersten Mal konnte ein Maersk Containerschiff ohne Begleitung durch einen Eisbrecher die Nordost-Passage frei durchfahren. Sollten sich die Vorhersagen der Meteorologen bewahrheiten und die Arktis weiter abschmelzen, wird diese Ersatzstrecke zwischen Asien und Europa über die russische Barentsee statt dem um 40 Prozent längeren Weg über den Suezkanal wohl bald ein Standard-Seeweg werden.

Die Auswirkungen waren leider auch auf unserer Slipanlage in Greifenstein zu spüren, es gab nur mehr wenige und sehr kurze Zeitfenster mit ausreichenden Pegelständen, um Schiffe aus dem Wasser zu heben oder von der Helling ins Wasser zu lassen; Die 2005 erbaute Anlage benötigt für Schiffe ab 1,50 m Tiefgang fast Mittelwasser, um auf den Slipwagen auffahren zu können – das war damals das Maß aller Dinge, besser Pegelstände; heute und vor allem in diesem Jahr fehlte es eigentlich durchgehend an Wasser und wir konnten bisher nur zwei Schiffe aus der Donau holen.

„MS BUKANIER“: Nach neun Jahren haben Edith und Friedl Eggerstorfer ihre Europareise abgeschlossen; Über Deutschland in den hohen Norden und dann in den Süden über Niederlande, Belgien, Frankreich und das Mittelmeer nach Italien; Weiter um den Stiefel herum ging es nach Slowenien und Kroatien bis an die albanische Grenze. Wieder zurück in Izola wurde nun die Endstation erreicht. Die Stationen dieser Reise können Sie auf der FHS-Homepage



nach-erleben – die „Eggis“ haben in den neun Jahren jede Woche einen Kurzbericht geschickt.

Homepage [www.FHSAustria.org](http://www.FHSAustria.org): Die Umsetzung der von unserer Sektion mit Hilfe unseres Sponsors DABIS.eu gestellten und gestalteten FHS-Homepage auf die neuesten technischen Standards ist mit viel Verspätung seitens des beauftragten Unternehmens nach zwei Jahren nun doch noch über die Bühne gegangen. Der Normalbetrieb ist nun wieder ohne dem dräuenden Schwert eines Datenverlustes möglich und wurde von uns an die Bestimmungen der DSGVO (EU – Datenschutz-Grundverordnung) angepaßt. Nachbesserungen in einigen Bereichen der Homepage werden noch notwendig sein, nach den Tests sieht es aber bereits schon ganz gut aus.

Ich wünsche Ihnen und Euch bis zum nächsten Wiedersehen eine gute Zeit und sowie vor allem wie immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!.



*Auf der FHS-Slipanlage in Greifenstein*

## Sektion Historiker

Vortrag HGM, Rückblick 100 Jahre ADRIA,  
ORF III Filmprojekt  
Robert Tögel



### 21. Aug. 2018: Die Schiffe unter dem Doppeladler während des 1. Weltkrieges in der Adria.

Mein Vortrag im HGM war ein wunderbarer Erfolg. Man kann sich vorstellen, dass die gesamte Ruhmeshalle mit mehr als 100 Personen besucht war! Kurioserweise waren allerdings trotz der zahlreichen Besucher nur wenige FHS-Mitglieder anwesend! Möglicherweise sind die Freunde Historischer Schiffe nicht über Kriegseinsätze interessiert.



Nachdem ich vor zwei Jahren schon bei der Tegetthoff-Sendung im ORF III beteiligt war, wurde Prof. Mag. Rudolf „Purzl“ Klingohr auch bei den FHS-Historikern Mitglied.

Nun produziert

Prof. Klingohr mehrere Sendungen über die Geschichte rund um die Adria vor mehr als 100 Jahren:

- Mit LINZ beginnt's: Fatale Versenkung & Forschung
- Die historische Zivil-Schiffahrt und die Reedereien
- Die k.u.k. Kriegsmarine 1914 bis 1918

Ich bin mit meinen Freunden auch hier mit dabei.

Mein Modelleur Rudolf FISCHER baut dafür ein 1:100-Modell der SS LINZ für die entsprechende Reportage rund um die Einsätze und Schäden des Schiffes...

### Rückblick 100 Jahre ADRIA

Nachdem wir Ende Oktober 1918 praktisch die gesamte ADRIA verloren haben, finde ich es wichtig, diesen Umstand mit den verschiedensten Reportagen zu präsentieren...



### FHS-Sektion HISTORIKER

Robert A. Tögel

Obmann der Sektionen Historiker & Modellbau, r.toegel@fhsaustria.org  
+43 (0)2243 87 333.

Stammtische der Sektionen Historiker, Modellbau und Allgemeine jeden 2. Dienstag im Monat im THE VIEW

Mit Ende des 1. Weltkriegs haben wir unsere ADRIA-Besonderheiten verloren, die uns sehr lange gehört und die wir benutzt und betreut haben.

Der letzte aktive Zuordnungs-Anlass war das Ende der napoleonischen Kriege, wo wir wieder weite Teile der ADRIA übernehmen konnten.

Die ADRIA-Länder der Österreich-Ungarischen Monarchie waren unser Küstenland mit den gefürsteten Grafschaften Görz und Gradiska, sowie die Markgrafschaft Istrien und das Triest-Umland, als auch das Königreich Dalmatien, das Königreich Kroatien und Slawonien und die königlich-ungarische Freistadt Fiume/Rijeka.

Trialismus: Unser Thronfolger Franz Ferdinand hatte vor, einige der Länder zu einem gemeinsamen Teil der österreichisch-ungarischen Monarchie zu gestalten!

Die k.u.k. Kriegsmarine war die achtgrößte Flotte der Welt und die sechsgößte Europas. Ein Riesenanteil für uns. Die modernsten Schiffe der k.u.k. Kriegsmarine wurden in unseren eigenen Werften gebaut.

Unsere zivilen Reedereien waren weltweit im Einsatz. Der Österreichische Lloyd und die Austro Americana waren unsere bedeutendsten. Die letzten Schiffe für unserer Reedereien und zivilen Schiffseigner wurden auch bei uns gebaut.

Viele Orte entlang der ADRIA waren Fremdenverkehrszentren, die sowohl von den Eisenbahnen als auch von den Zivilschiffen betreut wurden.

In allen Hauptorten des ADRIA-Gebietes waren die gleichen Architekten und Künstler aktiv, wie in unserem Wiener Monarchiezentrum. Das sieht man noch heute!

Viele technische und kommerzielle Entwicklungen förderten die gesamte Monarchie – auch rund um die ADRIA.

Wir haben vor 100 Jahren unsere ADRIA-Bereiche verloren. Noch heute sind jedoch viele Bereiche unserer Einflüsse und Bereicherungen erhalten.

Mit dem Zerfall Jugoslawiens und der Rückentwicklung einiger früherer Länder ist die ADRIA wieder ein besuchenswertes Gebiet für uns...

Den Doppeladler findet man rund um die ADRIA daher immer wieder im gesamten historischen Bereich unserer Monarchie und in den verschiedensten Varianten...



## Buchbesprechungen



**K.u.k. Fliegerquartiermeister Friedrich PAUK, Tagebuch**  
KMA-K.u.K. Kriegsmarine Archiv  
132 Seiten  
Format 17 x 24 cm, broschiert, Wien 2018  
Zahlreiche Abb.  
Preis € 25,-  
Erhältlich unter: [oliver.trulei@aon.at](mailto:oliver.trulei@aon.at)

Das Tagebuch, in der heute kaum mehr lesbaren Kurrentschrift geschrieben, wurde von Günter Korenik transkribiert und von Prof. Erwin Sieche in druckbare Form gebracht.

Von April 1915 bis Ende August 1917 ist er auf S.M. Rapidkreuzer ADMIRAL SPAUN eingeschifft.

Dann endlich geht sein großer Wunsch in Erfüllung und er wird zur Seefliegerschule kommandiert.

Ausführlich beschreibt er seine 19-wöchige Ausbildung zum Marine-Piloten, alle Freuden und alle Ärgernisse.

Am 9. Jänner 1918 trifft er in der k.u.k. Seeflugstation Triest ein und kommt unter dem Kommando von Lschlt. Gottfried von Banfield endlich zum Einsatz.

Der 21jährige Unteroffizier ist einer der 100 k.u.k. Marinepiloten und Beobachter, die in diesem Krieg den Tod gefunden haben. Nur sein Tagebuch hat die Zeiten überlebt und gibt uns einen Einblick in Leben und Denken dieses jungen Mannes.

Das Buch wurde am 6. September 2018 in den Räumen des KMA von Prof. Erwin Sieche präsentiert.



**Obendrauf und mittendurch Militärmusik Niederösterreich 10 Jahrzehnte Marschmusik**  
**Militärkapellmeister Obstlt. Mag. Adolf Obendrauf**  
CD mit 13 Musikstücken  
Preis € 15,-  
Erhältlich unter: [oliver.trulei@aon.at](mailto:oliver.trulei@aon.at)

Die Militärmusik Niederösterreich unter Militärkapellmeister Oberstleutnant Mag. Adolf Obendrauf hat eine CD mit bekannten und neuen Märschen herausgebracht.

Durch Anregung und Unterstützung vom KMA wurden zwei, bisher noch auf keiner bekannten CD zu hören, Marinemärsche aufgenommen.

Es sind dies der „**Saida-Marsch**“ von Marinekapellmeister Franz Lehár und der „**Marine-Urlauber-Marsch**“ von Marinekapellmeister Joseph Sawerthal.



**Schmidts Passagierdampfer Kalender 2019:**  
14 Blätter, ISBN 978-3-86927-304-4,  
Spiralbindung mit Kunststoffdeckblatt,  
farbige Monatskalendarien,  
(VK Euro 19,90)  
Nur Direktvertrieb OCEANUM.  
erhältlich unter: [www.oceanum.de/](http://www.oceanum.de/)

Kapitän Rüdiger von Ancken legt einen weiteren Kalender mit Gemälden von Robert Schmidt-Hamburg vor. Er zeigt unter anderem deutsche und ausländische Passagierschiffe: die CAP POLONIO der Hamburg Süd von 1914, die SIERRA CORDOBA des Norddeutschen Lloyd von 1924 und den Hapag-Schnelldampfer DEUTSCHLAND von 1923, die HAMBURG von 1926 und das Motorschiff RIO BRAVO der Flensburger Dampfer-Compagnie AG.

Zu den ausländischen Fahrgastsschiffen gehören die AMERICA von 1940 und die CALIFORNIA der New Yorker American Line von 1928.

Aus Dänemark, England und Schweden stammen die Fähre KRONPRINS OLAV von 1937, der Dampfer TALMA von 1923 der British India

und die STOCKHOLM der Schweden-Amerika Linie von 1948.

## Die nächsten Termine

Sektion Allgemein, Modellbau, Historiker		Modellschiff-Fahren	Sektion EIGNER	
11. Okt.	Jeden 2. Donnerstag ab 18.00 Uhr	Jeden 1. Sonntag Juli bis Oktober	25. Okt.	Jeden 4. Donnerstag ab 18.00 Uhr
8. Nov.	Stammtisch im »The VIEW«,		22. Nov.	Stammtisch beim »Schimanko«,
13. Dez.	Handelskai		27. Dez.	Kahlenbergerdorf

## SUCHE / KAUF BLANKWAFFEN DER K.U.K. KRIEGSMARINE

- OFFIZIERSSÄBEL MODELL 1827
- ENTERSÄBEL MODELL 1858 MESSINGKORB
- SÄBEL FÜR MARINEMUSIK
- ZÖGLINGSSÄBEL MODELL 1891 MARINEAKADEMIE
- SÄBEL MARINEZÖGLINGE MODELL 1870
- SONSTIGES

ZAHLE BESTPREIS!  
ERSUCHE UM ANRUF UNTER 0664 22 41 541

ARCH. DI WALTER HÖLLER

## BIS-C 2018

<4th. generation>

Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem



# DABIS.eu

Gesellschaft für Datenbank-Informationssysteme

### DABIS.eu - alle Aufgaben - ein Team

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

### Software - State of the art - flexible

**29 Jahre Erfahrung Wissen Kompetenz**  
**Leistung Sicherheit Datenschutz**  
**Standards Offenheit Individualität**  
**Stabilität Partner Verlässlichkeit**  
**Service Erfahrung Support**  
**Generierung Customizing Selfservice**  
**Outsourcing Cloudbetrieb SaaS**  
**Dienstleistung Zufriedenheit**  
**GUI-Web-XML-Z39.50-SRU.OAI-METS**

### Archiv Bibliothek Dokumentation

singleUser	System	multiUser
Lokalsystem	und	Verbund
multiDatenbank		multiServer
multiProcessing		multiThreading
skalierbar	performance	stufenlos
Unicode	DSGVO-konform	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: support@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

## August 2018, die Donau hat Niedrigwasser

Die langanhaltenden trockenen Tage brachten heuer europaweit Behinderungen für die Schifffahrt. Am Wiener Handelskai lagen über 20 Kabinenschiffe und in Nussdorf weitere zehn, die hier wegen der seichten Stellen bei Hainburg und nachdem dort bereits ein bulgarisches Frachtschiff auf eine Schotterbank aufgefahren war, ihre Talfahrt beenden mussten.

Text und Fotos: Wladimir Aichelburg



Das ukrainische Kabinenschiff DNIPRO im Werfthafen Korneuburg. Es lief 1970 für den sowjetischen Sudoimport hier vom Stapel.



DNIPRO/Dnjopr wieder „zu Hause“



Kreuzfahrtschiffe am Handelskai in Wartestellung.



SOFIA kommt von „oben“ und „rondiert“ (kehrt um) unterhalb der Reichsbrücke.

