



Österreich Maritim

Torpedoeinsatz k.u.k. Kriegsmarine

Torpedokonferenz Rijeka

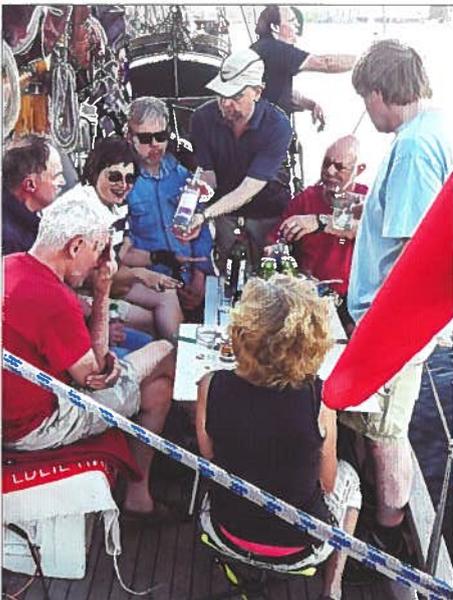
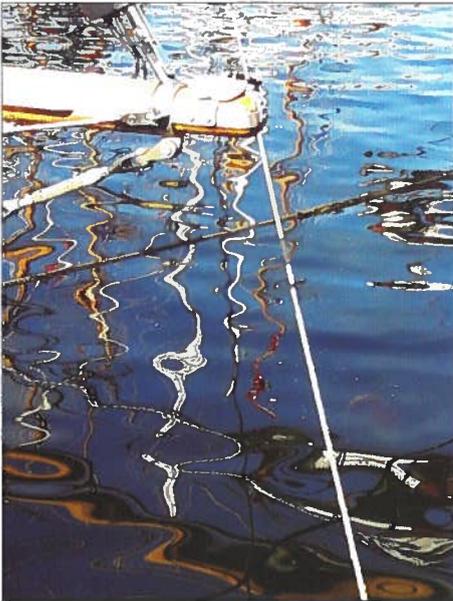
AGLAIA – Kongelig Classic 2016

Seenotrettung in Irland

Windjammer **PEKING**

Georg bastelt

Ausgabe 67
Juni 2017
Preis € 9,-



CII <small>Bersonders schnelle, modifizierte Regatta</small>		
13:06	Ana	Kiel
13:23	Freja von den Sieben Ins	Glückstadt
13:38	Aglaia	Wien
13:44	Tangaroa	Fleckeby
13:45	Rollo	Kappeln
13:49	Die Zwillinge von Kappe	Lübeck
14:16	Mavrodaphne	Schulau
14:21	Spray II	Aarhus
14:41	Galathea	Rostock
14:45	Jana	Kappeln
15:01	Svartlöga	Aarhus

Inhalt

Torpedoeinsatz in der kuk Kriegsmarine. Teil 1 <i>Nikolaus Sifferlinger</i>	4
Internationale Torpedokonferenz Rijeka <i>Helmut W. Malnig</i>	10
Kongelig Classic 2016 <i>Detlef Ollesch</i>	12
Seenotrettung in Großbritannien <i>Peter Strecha</i>	15
Die Heimkehr der alten Dame Windjammer PEKING <i>Herbert Klein</i>	18
Georg bastelt Die Vitrinbeleuchtung <i>Georg Schaller</i>	22
Aus den Sektionen	24
Buchbesprechung	34

Titelbild:

Viermastbark PEKING im Dock.

Bild Herbert Klein

AGLAIA Impressionen von der RumRegatta 2017

Tauwerk von
war mit an
Bord

FSE ROBLINE
WORLD CLASS YACHTING ROPES

FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

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: Prof. Mag. Herbert Klein, Dipl.-Ing. Helmut W. Malnig, Detlef Ollesch, Georg Schaller, Dipl.-Ing. Dr. Nikolaus Sifferlinger, Peter Strecha,

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

Verantwortlicher Redakteur: Ing. Fritz Marschner
E-Mail: 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



Ahoi 2017

Liebe Leserinnen und Leser!
Sehr geehrte Damen und Herren!

In allen unseren Sektionen werden laufend die entsprechenden Tätigkeiten, wie Stammtische, Arbeiten am GK 10065, Modell-Schiffreffen, Segeltörns, Traditionsveranstaltungen, Veröffentlichungen und anderes mehr, unternommen. Diese sind sehr erfolgreich und bewundernswert und werden von den Mitgliedern gerne angenommen.

Doch in diesem Jahr haben wir einen zusätzlichen Schwerpunkt, bei dem einige Sektionen miteinander „auftreten“.

Das passiert nicht allzu oft und ist sicher interessant. Nicht nur für die Gäste und Besucher, sondern auch für unsere Freunde und Mitglieder, die sich gegenseitig unterstützen und erfolgreich sein können.

Das passiert am 24. und 25. Juni in Tulln.

Dort gibt es an den beiden Tagen ein FHS-Hafenfest im Gästehafen von Tulln.

Wir veranstalten nicht nur unser eigenes Fest, sondern sind auch Teilnehmer an der umfangreichen gartenFESTWOCHENTulln, die bereits am 16. Juni beginnt und in und rund um Tulln stattfindet.

Wenn man sich vorstellt, dass die Historiker, Modellbauer, Schiffseigner, Museumshafen-Mitglieder, d Traditions-Escadre und der pro futuro-Aktivist Martin Mai gemeinsam teilnehmen, kann man mit erlebnisreichen Tagen rechnen.

Wir besichtigen Hundertwassers MS REGENTAG, wir stellen erstmals unser neu erworbenes historisches Schiff GNOM vor, wir treffen die hervorragend uniformierten Escadre-Mitglieder, die sich auf dem Papier-Schinakl von Martin Mai platzieren. Die Modellbauer zeigen historische Schiffsmodelle und solche in voller Fahrt und betreuen Kinder, die mit Modellen fahren dürfen und auch welche bauen können. Und unsere Gäste haben die Gelegenheit an Bord unserer Schiffe zu gehen und auch mit zu fahren...

Über viele weitere Aktivitäten wird in unserer Illustrierten berichtet.

Und natürlich auch über interessante maritime Themen. Wie immer.

Viel Vergnügen.
Mit maritimen Grüßen

Kpt. Dipl.-Ing. Gustav Jobstmann
Präsident der FREUNDE HISTORISCHER SCHIFFE

Der Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg

Erfolge einer tödlichen Waffe — Teil 1

Nikolaus A. Sifferlinger



Die zahlreichen Wracks am Meeresgrund erinnern auch an den Ersten Weltkrieg, viele davon durch Torpedos versenkt. Und viele Menschen verloren dabei ihr Leben.

Das Wrack des Schlachtschiffs SZENT ISTVAN ist das Ergebnis zweier Torpedotreffer durch das italienische Motortorpedoschnellboot MAS 15. Diese beiden Torpedos wurden 1906 in der Torpedofabrik Whitehead in Fiume (heute: Rijeka) gebaut und nach Italien exportiert. Italien hat die beiden Torpedowartungsdokumente dieses großen Erfolges in seinen Archiven aufbewahrt. Torpedo »Eins« hatte die Bezeichnung A.90/450x4,83m, einen 150 kg-Sprengkopf, die Seriennummer 9235, Torpedo »Zwei« die Bezeichnung A.90/450x4,83m, einen 150 kg-Sprengkopf und die Seriennummer 9252. Das in Fiume gebaute Schlachtschiff wurde also durch in Fiume erzeugte Torpedos versenkt¹.

rate der eingesetzten Torpedos von 48 % - dies bestätigt die Zuverlässigkeit.

Das Unterseeboot U 5 berichtete von zwei Torpedoschüssen am 1. und 3. November 1914, die aus technischen Gründen in der Fertigung aus dem Kurs liefen³.

Am 27. Jänner 1916 berichtete U11 über zwei Torpedos, die vom Kurs abwichen und zu tief gingen⁴.

U6 meldete am 18. März 1916 einen Torpedo mit einem Leck im Luftspeicher⁵.

Anzahl der eingesetzten Torpedos der k.u.k. Kriegsmarine

Miljenko Smokvina hat eine Liste aller Torpedos die von Whitehead für die k.u.k. Kriegsmarine gebaut wurden erstellt: Von 1900 bis Mai 1914 wurden geordert (und geliefert):

35cm Torpedos: 36
45cm Torpedos: 645
53cm Torpedos: 86
Gesamt: 767

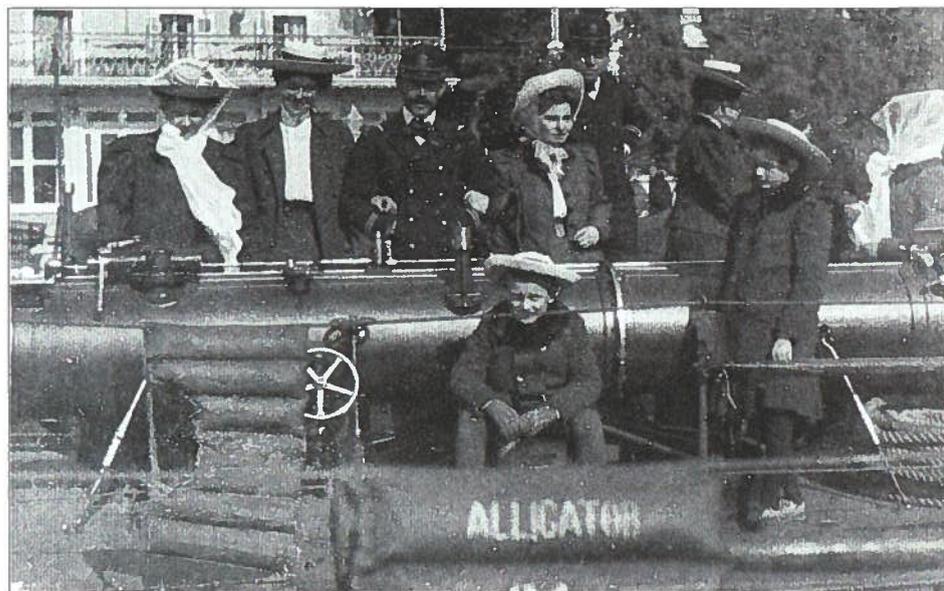
Vom August 1914 bis zum Ende des Krieges wurden bestellt (und mehrheitlich auch ausgeliefert):

45cm Torpedos: 929
53cm Torpedos: 17
Gesamt: 946

In den Jahren 1915 und 1916 lieferte die Torpedofabrik Whitehead auch Torpedos nach Deutschland. Im Jahre 1916 wurde der Produktionsrekord von 1139 Torpedos erreicht, die nach Deutschland und Österreich-Ungarn geliefert wurden. Mit Fortdauer des Konflikts machte sich der Mangel an Rohstoffen zunehmend

bemerkbar, besonders Nickel und Kupfer waren nicht in gewünschter Menge verfügbar⁶.

Die Liste der einzelnen Torpedoeinsätze der k.u.k. Kriegsmarine am Ende dieses Artikels zeigt folgende Gesamtzahlen⁷:



Familienfoto am Torpedorohr des Torpedobootes 52 ALLIGATOR in Lussin piccolo.

Ziel dieses Artikels ist es die Erfolge des Torpedoeinsatzes durch die österreich-ungarische Marine im Ersten Weltkrieg zu dokumentieren und auch an die zahlreichen Opfer dieser Waffe zu erinnern. Auch die Wirkung der gegnerischen Torpedos auf die eigene Schifffahrt in der Adria wird untersucht.

Zuverlässigkeit der Whitehead-Torpedos

Bei der Durchsicht der Vorfällenberichte (Einsatzberichte)² der Kreuzer- und Torpedo-Flottillen und der Unterseeboote der k.u.k. Kriegsmarine zeigt sich, dass die Torpedos sehr zuverlässig waren. Tabelle 1 zeigt eine Treffer-

³ Aichelburg, Wladimir, Die Unterseeboote Österreich-Ungarns, Seite 281

⁴ Aichelburg, Wladimir, Die Unterseeboote Österreich-Ungarns, Seite 322

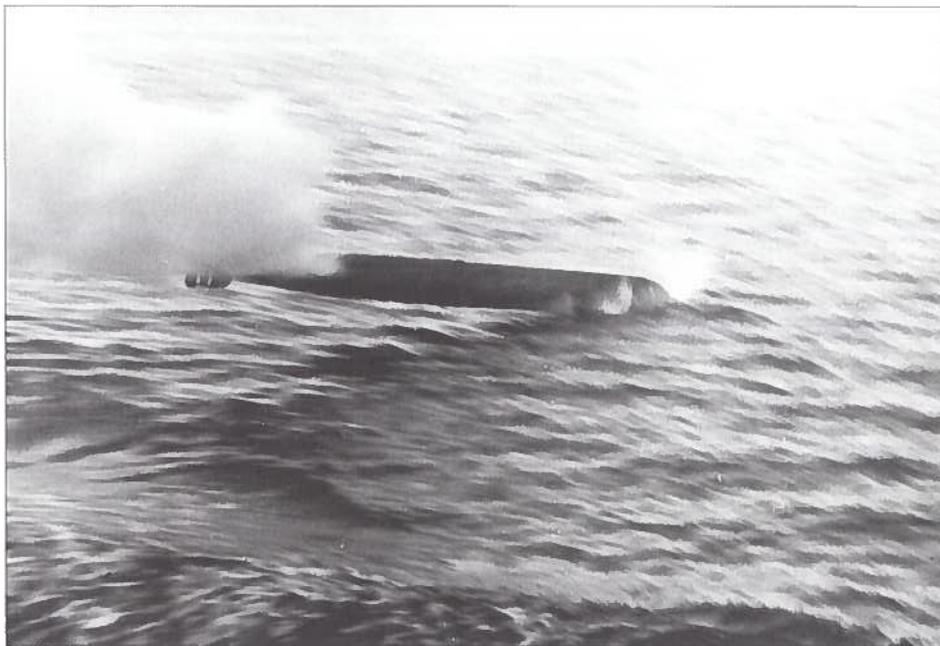
⁵ Aichelburg, Wladimir, Die Unterseeboote Österreich-Ungarns, Seite 301

⁶ Casali, Cattaruzza, Sotto i mari del mondo, S. 108

⁷ Liste nach Auswertung der Einsatzberichte (Vorfällenberichte in OK/MS V)

¹ Branfill-Cook, Roger, Torpedo, Seite 186

² Vorfällenberichte in OK/MS V von 1914 bis 1918



Abschluss eines 45 cm Torpedos vom Torpedofahrzeug REKA.

Typ	1914	1915	1916	1917	1918	Total
Torpedoboote						
Eingesetzt	0	3	4	3	0	10
Ziel verfehlt	0	0	3	2	0	5
Treffer	0	3	1	1	0	5
Torpedofahrzeuge						
Eingesetzt	0	2	1	4	0	7
Ziel verfehlt	0	1	0	3	0	4
Treffer	0	1	1	1	0	3
Unterseeboote						
Eingesetzt	4	26	44	66	41	181
Ziel verfehlt	3	17	30	30	18	98
Treffer	1	9	14	36	23	83
Gesamt eingesetzt	4	31	49	73	41	198
Gesamt Ziel verfehlt	3	18	33	35	18	107
Gesamt Treffer	1	13	16	38	23	91

Tabelle 1: Torpedos im Kriegseinsatz durch die k.u.k. Kriegsmarine 1914-1918

Tabelle 1 zeigt dass 46 % der Torpedos, die von der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg auf den Gegner abgefeuert wurden, Treffer waren.

Einige Torpedos gingen auch bei Unfällen verloren, wie zum Beispiel beim Kentern eines Leichters mit vier Torpedos an Bord im Schlepp von U 28 in schwerem Wetter am 22. Dezember 1917 zwischen Brioni und Pola⁸.

Und dann waren auch noch die Torpedos, die beim Untergang ihrer Trägerschiffe in Verlust gingen.

Bei der Aufstellung der eingesetzten Torpedos während des Krieges muss man auch die Torpedoverluste während Übun-

⁸ Aichelburg, Wladimir, Die Unterseeboote Österreich-Ungarns, Seite 391

gen, Versuchen und Tests berücksichtigen.

Nach der Aufstellung hat die k.u.k. Kriegsmarine rund 200⁹ Torpedos im scharfen Schuss im Krieg eingesetzt und etwa weitere 100¹⁰ durch Verluste in Unfällen, Schiffsuntergängen und während Übungen, Versuchen und Tests verloren.

Aus dem Vergleich der Fertigungszahlen und der Einsatzzahlen ergibt sich, dass die k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg keinen Mangel an Torpedos hatte. In den Torpedolagern haben sich wohl immer mehr als 500 Stück Reservetorpedos¹¹ befunden.

Nachdem es ab 1915 in Österreich-Ungarn einen Mangel an Explosivstoffen gab ist es möglich dass es weniger bestückte Torpedosprengköpfe als Torpedokörper in den Lagern gab.

Typ	Anzahl der installierten Torpedorohre an Bords
Schlachtschiffe	49
Kreuzer	56
Torpedofahrzeuge	83
Torpedoboote	220
Unterseeboote	61
Minensucher ex-Torpedoboote	20
Andere Fahrzeuge	8
Gesamt an Bord von Schiffen	497

Tabelle 2: Gesamtanzahl der Torpedorohre an Bord der Einheiten der k.u.k. Kriegsmarine.

Unter Betracht aller von August 1914 bis Oktober 1918 in Dienst gestellter Einheiten.

⁹ Es ist nicht ausgeschlossen dass der Autor etwas übersehen hat oder der eine oder andere Torpedoeinsatz sich nicht in den Berichten findet. Aber generell ist die Aktenlage für diese Aufstellung sehr gut, trotzdem ist der Autor der werten Leserschaft für eventuelle Hinweise dankbar.

¹⁰ Abschätzung anhand der vorliegenden Berichte durch den Autor

¹¹ Das ist eine Abschätzung, offizielle Lagerbestandszahlen wurden in den Akten des Kriegsarchivs, ÖSTA, in Wien bisher nicht gefunden

Zusätzlich zu den 497 Torpedorohren an Bord gab es noch Torpedobatterien an Land, um wichtige Hafeneinfahrten zu schützen¹.

Um jedes verfügbare Torpedorohr der k.u.k. Kriegsmarine zu laden waren also rund 520 Torpedos notwendig. Aus Tabelle 1 ist ersichtlich dass die Überwassereinheiten nur wenige Torpedos zum Einsatz brachten – es waren die Unterseeboote

Verluste an Menschenleben durch Torpedos

Die Tabelle 3 zum Torpedoeinsatz durch die k.u.k. Kriegsmarine zeigt das mindestens 3360 Menschen durch Torpedos der k.u.k. Kriegsmarine getötet wurden. Und nicht alle Verluste konnten bisher in den Quellen gefunden werden.

Und nach Tabelle 4 haben mindestens 1636 Menschen ihr Leben durch Torpedotreffer auf österreichisch-ungarischen Schiffen ihr Leben verloren. Auch hier sind nicht alle Verluste zur Gänze in den Unterlagen nachvollziehbar.

Nachfolgend drei Beispiele von Untergängen mit großen Menschenverlusten nach Torpedotreffen.

Untergang des französischen Panzerkreuzers LEON GAMBETTA

Als am 27. April 1915 das Unterseeboot U5 den Panzerkreuzer LEON GAMBETTA mit zwei Torpedos versenkte konnte nur ein Rettungsboot mit 108 Mann an Bord zu Wasser gelassen werden. Dieses Rettungsboot ruderte an die italienische Küste und holte Hilfe. Etwa 500 Mann gelangten vom sinkenden Schiff ins Wasser. Die meisten von ihnen kamen im kühlen Wasser um, bis Hilfe in Form italienischer Torpedofahrzeuge nach 12 Stunden eintraf. Insgesamt überlebten 137 Mann das Unglück - aber 681 Seeleute verloren ihr Leben.



Torpedoübung des Torpedofahrzeuges DUKLA am 25. April 1918. Torpedos wurden regelmäßig gewartet und auch durch Abschussübungen der richtige Lauf nach Kurs und Tiefeneinstellung im Wasser nachgewiesen. Die Dampffahne rührt von der Beheizung des Druckluftbehälters her.

die am meisten Torpedos verschossen.

Anzahl der Torpedos der italienischen Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg

Der offizielle Bericht des Chefs des Stabes der italienischen Kriegsmarine im Jahre 1927 beschrieb die Situation wie folgt:

Vor dem Krieg war die italienische Kriegsmarine völlig abhängig von ausländischen Lieferanten für ihre Torpedoversorgung, hauptsächlich von der Firma Whitehead in Fiume.

Zu Beginn des Konflikts wurden daher Schritte unternommen diese Abhängigkeit zu beenden und es wurde die Torpedofabrik in La Spezia ausgebaut und eine neue Fabrik in Neapel gegründet.

Torpedos zu Beginn des Krieges: **1.924**

Torpedozulieferungen während des Krieges: **624**

Torpedos eingesetzt während des Krieges: **448**.



Der britische Dampfer DALTON (3486 BRT) sinkt nach zwei Torpedotreffern durch das Unterseeboot U29 am 10. April 1917, 3 Seeleute fanden dabei den Tod.

¹ Abschätzung dass die Zahl der landgestützten Torpedorohe knapp unter 20 lag

Der Untergang des französischen Panzerkreuzers LEON GAMBETTA, durch zwei Torpedotreffer des Unterseeboots U5 am 27. April 1915, kostete 681 Seeleute ihr Leben- (Gemälde von Alex Kircher)



Der Untergang des italienischen Hilfskreuzers PRINCIPE UMBERTO

Die Versenkung des italienischen Hilfskreuzers PRINCIPE UMBERTO am 8. Juni 1916 durch das k.u.k. Unterseeboot U5 durch zwei Torpedos gehörte zu den größten Katastrophen zur See des Ersten Weltkrieges. An Bord von PRINCIPE UMBERTO befanden sich 2605 Soldaten des italienischen Infanterieregimentes Nr. 55. Nach italienischen Quellen starben bis zu 1926 Personen.

Torpedierung des italienischen Hilfskreuzers PRINCIPE UMBERTO durch U5 am 8. Juni 1916. (Gemälde von Harry Heusser)



Der sinkende Hilfskreuzer PRINCIPE UMBERTO. (laut italienischen Quellen)



Der deutsche Frachter LEMNOS wurde beim Angriff auf Ancona vom Torpedofahrzeug VELEBIT am 24. Mai 1915 im italienischen Hafen mit Torpedoschuss versenkt.

Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg

Datum	Ziel	Größe	Resultat	Ort	Angreifer	Tote
1. November 1914	Zerstörer und frz. Dampfer LIAMONE	1.380 BRT	1 T, verfehlt, T läuft 40° aus Kurs	vor Volovica	U 5	-
3. November 1914	3 französische Schlachtschiffe und 6 Kreuzer, VICTOR HUGO	13.108 t	1 T, versagt zu laufen	Otranto Straße	U 5	-
21. Dezember 1914	Französisches Schlachtschiff JEAN BART		2 T, 1 Treffer, beschädigt	Otranto Straße	U 12	
27. Februar 1915	Französisches U-Boot FRESNEL	398 t	1 T, verfehlt	vor Antivari	U 12	-
2. März 1915	monten. Yacht RUMIJA		1 T, versenkt	Hafen Antivari	TB 57	?
27. April 1915	Franz. Panzerkreuzer LEON GAMBETTA	12.550 t	2 T, versenkt	vor Santa Maria di Leuca	U 5	681
24. Mai 1915	Deutscher Frachter LEMNOS		1 T, versenkt	Ancona	VELEBIT	
24. Mai 1915	ital.Zerstörer TURBINE		1 T, verfehlt	vor Vieste	LIKA	-
24. Mai 1915	ital. Schlachtschiffstyp REGINA ELENA		1 T, auf 4000m d. Fehler verfehlt	Dringolf	U 4	-
28. Mai 1915	griechischer Dampfer VIRGINIA (neutral)	1.065 BRT	1 T, versenkt	5 sm nordwestlich Salvore	U 12	22
28. Mai 1915	ital. Kreuzer Typ PUGLIA		3 T, verfehlt	Otranto Straße	U 4	-
5. Juni 1915	ital. Unterseboot SALPA		1 T, verfehlt	vor Grado	U 3	-
9. Juni 1915	brit. Kreuzer DUBLIN		2 T, 1 Treffer, beschädigt	vor albanischer Küste	U 4	13
10. Juni 1915	ital. Unterseeboot MEDUSA		1 T, versenkt	vor Venedig	U1 1	14
18. Juni 1915	ital. Dampfer MARIA GRAZIA		2 T, versenkt	vor Giulianova	TB 74	0?
26. Juni 1915	ital. Torpedoboot 5PN		1 T, versenkt	vor Venedig	U 10	2
18. Juli 1915	ital. Panzerkreuzer GIUSEPPE GARIBALDI		2 T, 2 Treffer, versenkt	vor Dubrovnik	U 4	53
5. August 1915	ital. Unterseeboot NEREIDE		2 T, 1 Treffer, versenkt	vor Pelagosa grande	U 5	20
12. August 1915	ital. Hilfskreuzer CITTÁ DI CATANIA		1 T, verfehlt	Otranto Straße	U 3	-
8. November 1915	brit. Kreuzertyp BIRMINGHAM		2 T, verfehlt	östlich Brindisi	U 4	-
8. November 1915	ital. Kreuzer QUARTO und Zerstörer		1 T, verfehlt	vor Saseno	U 11	-

Torpedoeinsatz der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg

Datum	Ziel	Größe	Resultat	Ort	Angreifer	Tote
23. November 1915	Dampfer		2 T, verfehlt, in den Grund	Hafen von San Giovanni	U 16	-
4. Dezember 1915	brit. Kreuzer TOPAZE	3.000 t	2 T, verfehlt	vor Rodoni	U 4	-
29. Dezember 1915	franz. Zerstörertyp BISSON		1 T, verfehlt	westlich Cape Pali, Untergangsort TRI-GLAV	U 15	-
1. Januar 1916	It. Zerstörer ROSOLINO PILO	770 t	1 T, verfehlt	Drin Golf	U 17	-
20. Januar 1916	Zerstörer		2 T, verfehlt	22 sm westlich Saseno	U 14	-
21. Januar 1916	Zerstörertyp ENSEIGNE HENRY		1 T, verfehlt	vor Durazzo	U 17	-
24. Januar 1916	Ital. Dampfer ANIMOSO	750 BRT	1 T, verfehlt	vor Drin	U 15	-
27. Januar 1916	Dampfer		2 T, verfehlt, Problem mit Tiefenstrg.	vor Durazzo	U 11	-
2. Februar 1916	franz. Dampfer JEAN BART II	475 BRT	1 T, versenkt	vor Durazzo	U 4	?
4. Februar 1916	Ital. Dampfer ASSIRIA	1.605 BRT	1 T, verfehlt	vor Albanien	U 16	-
7. Februar 1916	brit. Kreuzer WEYMOUTH	5.250 t	1 T, verfehlt	vor Cape Palit	U 4	-
8. Februar 1916	zwei Dampfer		2 T, verfehlt	vor Cape Laghi	U 4	-
8. Februar 1916	Dampfer		1 T, verfehlt	vor Cape Pali	U 14	-
23. Februar 1916	ital. Zerstörertyp INDOMITO		1 T, verfehlt	9 sm west süd west Cape Laghi	U 6	-
18. März 1916	ital. Zerstörer INSIDIOSO		1 T, verfehlt	5,5 sm west nord west Cape Laghi	U 6	-
18. März 1916	franz. Zerstörer RENAUDIN	800 t	1 T, versenkt	5,5 sm süd west Cape Durazzo	U 6	46
18. März 1916	franz. Zerst. COMMDT. BORY	720 t	1 T, verfehlt	7,5 sm süd west Cape Durazzo	U 6	-
30. März 1916	Ital. Dampfer EPIRO	513 BRT	1 T, verfehlt	vor Monopoli	U 15	-
7. April 1916	It. Dampfer BRENTO und it. Zerstörer LANCIERE	2.384 BRT 395 t	2 T, beide Ziele verfehlt	vor Valona	U 5	-
25. April 1916	franz. Zerst. Typ FOURCHE	746 t	1 T, verfehlt	Otranto Straße	U 16	-
17. Mai 1916	ital. Dampfer STURA	2.238 BRT	1 T, versenkt	östlich Brindisi	U 15	6
23. Mai 1916	brit. Unterseeboot B 8	287 t	1 T, verfehlt	10 sm östlich Malamocco	U 11	-
1. Juni 1916	brit. Drifter BENEFICIENT		1 T, versenkt	vor Saseno	ORJEN	?
7. Juni 1916	ital. Zerstörertyp INDOMITO		1 T, verfehlt	30 sm süd west von Durazzo	U 5	-
8. Juni 1916	franz. Zerstörertyp FOURCHE		1 T, verfehlt	23 sm süd west Saseno	U 5	-
8. Juni 1916	ital. Hilfskreuzer PRINCIPE UMBERTO	7.929 BRT	2 T, versenkt	15 sm süd west Linguetta	U 5	1926
12. Juni 1916	ital. Torpedoboot ASTORE	216 t	1 T, verfehlt	vor Saseno	U 17	-
17. Juni 1916	Dampfer VERITA	1.210 BRT	1 T, verfehlt	Otranto Straße	U 16	-
23. Juni 1916	ital. Hilfskreuzer CITTA DI MESSINA	3.495 BRT	1 T, versenkt	40°10'N, 18°54'E	U 15	?
23. Juni 1916	franz. Zerstörer FOURCHE	746t	1 T, versenkt	40°10'N, 18°54'E	U 15	?
10. Juli 1916	ital. Zerstörer IMPETUOSO	680t	1 T, versenkt	20 sm no Otranto	U 17	37
14. Juli 1916	ital. Unterseeboot BALILLA		4 T, 1 Treffer durch TB 66, versenkt	vor Lissa	TB 65, TB 66	ca. 38
2. August 1916	ital. Kreuzer NINO BIXIO		1 T, verfehlt	vor Bocche	U 4	-
14. August 1916	ital. Segelschiff PONTE MARIA	188 BRT	1 T, versenkt	südlich Taranto	U 4	?
16. August 1916	Ital. Hilfskrz. REGINA ELENA	7.940 BRT	1 T, verfehlt	Otranto Strasse	U 4	-
5. September 1916	Dampfer		1 T, verfehlt	südöstlich Sta. Maria di Leuca	U 4	-
13. September 1916	brit. Unterseeboot		1 T, verfehlt	west Cape Laghi	U 4	-

Die internationale Torpedokonferenz, Rijeka 150 Jahre Luppis-Whitehead Torpedos

Helmut W. Malnig (ÖIAV)



Einleitung

Diese Konferenz war vom Verein „Pro Torpedo“, Präsident Velid Dekic, im Marine- und Historischen Museum von Rijeka organisiert worden. Die Registrierung und Welcome gab es im Hafen auf der „Marina“.

Die Eröffnung der Konferenz fand unter großer Teilnahme hoher offizieller und akademischer Würdenträger Kroatiens und Rijekas statt.

Der Torpedo

Vor 150 Jahren entstand im damaligen Fiume – heute Rijeka – vom genialen englischen Marine-Ingenieur, Robert Whitehead, der für die k.u.k. Marine arbeitete, aus dem ersten durch Leinen ferngelenktem Sprengboot „salva-coste“ („unmanned surface vehicle“ - u.s.v.) des Fiumaners Giovanni Luppis der „Torpedo“, ein Unterwassergeschoß.

Es besteht im Wesentlichen aus dem Gefechtskopf, dem Antriebsteil und dem Navigationssystem, wozu heute noch die Sensorik hinzu kommt.

Der Torpedo ist ein autonomes Geschoß, das einmal abgefeuert, von außen nicht sichtbar, selbstständig ein Ziel anläuft und dieses bei Erfassen durch eine Unterwasserexplosion vernichtet.

Der Torpedo ist ein technisches Wunderwerk, das durch das wissenschaftlich-technische know-how seiner Zeit ständig seine Präzision und Wirkung verbessert, wozu seine modulare Bauweise beiträgt. Wegen der Einfachheit seiner Handhabung und des Lanciersystems wurde er auch für kleine Seemächte ein „force equalizer“, der den Seekrieg revolutionierte.

Seine Bedeutung im 19. Jahrhundert gleicht jener der Weltraumrakete in unserer Zeit.

Ursprünglich konzipiert: „...um jeden zukünftigen Seekrieg zu verhindern!“ liefert er nach zwei Weltkriegen als positiven spin-off

das Gyroskop, das heute verfeinert, zuverlässige Instrumente für die Navigation, Flugsicherheit und Weltraumfahrt ergibt.

Das Konferenzprogramm



Leitung durch *Prof. Bernard Frankovic*, Universität Rijeka. Sprache: Englisch (und Kroatisch).

Das Hauptthema war der Torpedo, seine Erfinder und seine Systeme. Das Thema für Architekten und Stadtplaner bestand im Kulturerbe von militärischen Anlagen, ihrer Erhaltung und Anpassung als Fremdenverkehrsattraktion.

Wissenschaftler, Ingenieure, Militärs, Marine-Schriftsteller und Interessenten aus 21 Ländern, von Amerika bis Australien, erstellten und präsentierten fast 60 Berichte zum Thema „Torpedo und Kulturerbe“, die in „Proceedings“ erscheinen werden.

Die österreichischen Beiträge kamen von:

Obstlt. Dr. Herwig Brun (ÖMV): The Influence of Torpedo Operation on Submarine Design.

DI. Helmut W. Malnig (ÖIAV): The Mutations of the Whitehead Torpedo 1866-1918.

Dr. Nikolaus Sifferlinger, (Konsulent): Success by a Deadly Weapon.

Die Hälfte aller Beiträge war von kroatischer Seite – es sind würdige Nachfolger!

Fast alle Vorträge fand ich von Interesse, ich kann aber leider nur wenige hier zitieren:

Dr. György Akos (H): The Small White Fleet, poster session

Drew Gee (Aus): Development in Whitehead Torpedo Pistol Design 1866 – 1918

Prof. B. Frankovic u. Dr. P. Plecich (Uni. Rijeka): Thermodynamics of Torpedo Propulsion

B. Hanzec (H) u. *D. Horvat* (H): About Gyroscope and its Importance in Science

Aber auch den Bericht von *Bojana Vuksanovic* (H): A Proposal



Robert Whitehead
3.1.1823 Bolton UK
14.11.1905 Fiume



Der Luppis-Whitehead Fischtorpedo. Marinemuseum Split

for Conversion of Austro-Hungarian Floating Dock (into a mobile stage platform) fand ich großartig.

Eröffnung des ersten Torpedo-Museums (temporär?)

Im Rahmen der Jubiläumskonferenz wurde ein Torpedo-Museum eröffnet, womit der Traum von "Pro Torpedo" endlich in Erfüllung gegangen wäre. In einem der aus k.u.k.-Zeiten stammenden Lagerhäusern der Eisenbahn sind Torpedos, Komponenten, Lancier- und Prüfgeräte, Filme und Bilddokumente großzügig zur Schau gestellt. Die Gebäudesubstanz ist in hervorragendem Zustand, denn man baute damals für die Ewigkeit! Das Museum liegt zentral, nahe dem Corso und bietet sogar Raum für eine mögliche Erweiterung der Sammlungen.

Es könnte ein Anziehungspunkt für den Tourismus werden, ein Wunschtraum jeder Gemeinde – wenn nicht die Stadt Rijeka zur Spitzhacke greift und ausgerechnet dort einen Busbahnhof bauen möchte!

Exkursionen in die Umgebung

Die erste Besichtigung galt der Werft »3. Mai« – heute Teil von Uljanik, Pula (Stabilimento Tecnico in Fiume, 1863) - die schwer gegen asiatische Konkurrenz zu kämpfen hat und nur von Sonderaufträgen wie z. B. : für Asphalt Carrier leben kann. Das war aber kein Hindernis für die sprichwörtlich bekannte lokale Gastfreundschaft!

Es folgte der Besuch der Torpedo-Lancierstation der Whitehead'schen Torpedofabrik von 1875. Von hier aus wurden Torpedos auf ihre Reichweite, Geschwindigkeit und Verhalten in der Kvarnerbucht erprobt. Es ist ein Wahrzeichen Rijekas, aber trotz noch guter Bausubstanz vom Verfall bedroht.

Eine lockere Farewell party abends im Municipium Restaurant ergab den inoffiziellen Abschluss.

Hommage an Robert Whitehead und Giovanni Luppis

Die Ur- Urenkelin von Robert Whitehead, Frau Johanna Fletcher mit Tochter Shela, waren aus Holland gekommen. Die Dame las mit gerührter Stimme eine Widmung an ihren großen Vorfahren, woraus ich nur wenige Zeilen zitieren möchte: "...There is no true way of knowing his deep feelings

about how his invention was and has been used. The question 'how to make war obsolete', he answered with his invention, yet the question is still with us today".

Im Anschluss fuhren wir zum Kosala Friedhof, wo sich auch das Grab von Peter Salcher befindet und stiegen zum höchsten Punkt, wovon das leere Whitehead Mausoleum auf die Stadt herabblickt. Robert und Agathe Whitehead sind beide in England begraben.



Danach erfolgte eine Busfahrt in das exotisch-schöne Opatija (Abbazia) und nördlich von Rijeka in die Bucht von Bakar, wo während des 1. Weltkrieges die zivile Schifffahrt interniert war.

Das Fazit

Es war ein Rückblick in historischer und technischer Hinsicht und es wurden Ideen für die Nutzung alter militärtechnischer Anlagen vorgestellt.

Für die Protagonisten des Torpedos wurde es zur Hommage, für die Stadt, die diesen beiden ihren Wohlstand schuldet, zum Ereignis. Das fand in einer Briefmarke und in der Eröffnung des ersten Torpedo-Museums seinen Ausdruck.

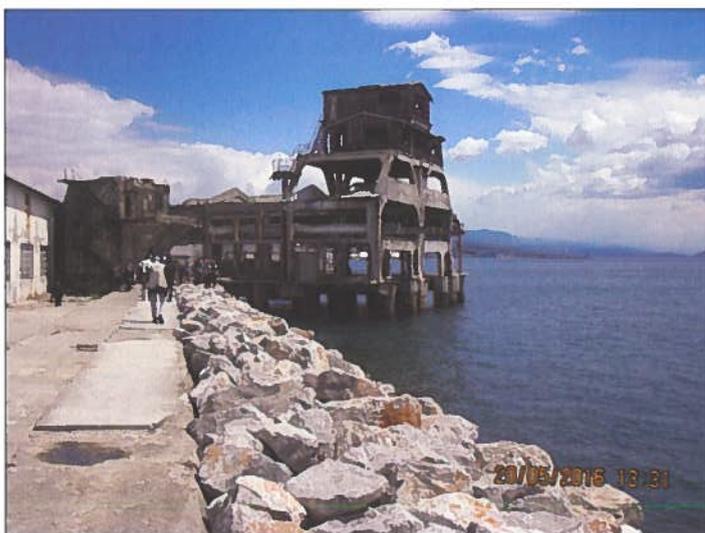
Der Torpedo hat eine lange Geschichte, die in Rijeka vor 150 Jahren begann und er lebt weiter – noch schrecklicher dank des technischen Fortschritts! Das musste nicht gezeigt werden.

Obwohl der Torpedo rein destruktiv ist, so hatte die Konferenz darüber eher eine völkerverständigende Wirkung, wie dies die vielen persönlichen Kontakte zeigen!

Von der kroatischen Post kam zu Ehren ihres Mitbürgers Giovanni Luppis eine schöne Briefmarke heraus.

Abb. Helmut Malnig

Ref.: Helmut W. Malnig: Die Torpedos der k.u.k. Kriegsmarine, NWV 2014



Die ehemalige Torpedolacierstation in Fiume.



Kongelig Classic 2016 und die Dänische Südsee

Detlef Ollesch



Eigentlich gehört sie zu den jüngeren maritimen Veranstaltungen auf der westlichen Ostsee: die seit 2012 zwischen Flensburg und Apenrade am jeweils letzten Augustwochenende von Traditionsschiffen und Yachten ausgetragene Regatta **Kongelig Classic** oder auch KC1855. Allerdings sieht sie sich in der Tradition der 1855 erst- und einmalig stattgefundenen **FLENSBURGER REGATTA**, die nicht nur im damaligen Herzogtum Schleswig, sondern auf der gesamten Ostsee den ersten Segelwettbewerb überhaupt darstellte. Schirmherr war Frederik VII., König von Dänemark sowie Herzog von Schleswig und Holstein. Dieser spendete dem Sieger ein „werthvolles silbernes Trinkhorn“. Überschattet wurde die Veranstaltung seinerzeit durch einen Unfall, bei dem drei Segler ihr Leben verloren. Damit war auch die Regatta tot – jedenfalls für die nächsten 156 Jahre.

Im siebten Jahr der neuen **Kongelig Classic** war auch die **AGLAIA** der Freunde Historischer Schiffe mit von der Partie. Dazu mußte sie erst einmal von Lübeck nach Flensburg überführt werden, was eine vierköpfige Crew am 23. und 24. August 2016 ohne Zwischenstopp erledigte und ihr nach der Ankunft in Deutschlands nördlichster kreisfreier Stadt noch Zeit ließ, weiteres Leinenmaterial zu erwerben und die von einem per PKW nachgereisten Crewmitglied angelieferten zusätzlichen Segel auszuprobieren.

Am Freitag, dem 26. August, war es dann soweit: der erste Teil der Regatta führte ab 11 Uhr von der Wasserslebener Bucht bei Flensburg nach Sonderburg (dän.: Sønderborg). Nach dem Festmachen auf der Insel Als (dän.: Als) gegen 17 Uhr stand fest, dass die **AGLAIA** mit ihren acht Crewmitgliedern unter den acht Booten ihrer Klasse (insgesamt hielten 65 Boote in neun Klassen beide Tage durch) mit einer Fahrzeit von 4 h, 28' und 38'' den dritten Platz der Tageswertung erreicht hatte.

Am 27. August musste zunächst einmal die südliche Hälfte des Alsensunds Richtung Norden bis in die Nähe des Dörfchens Satrupholz (dän.: Sottrupskov) durchquert werden, wo sich die Startlinie für den zweiten Teil der Regatta befand, durch den nördlichen Teil des Sundes und die Apenrader Förde führte. In Apenrade (dän.: Aabenraa) machte die **AGLAIA** am Liegeplatz des



Unter „Vollzeug“: Die zusätzlichen Segel bescherten den Sieg auf der Apenrade Förde. © Kuestnerfoto

dort eigentlich stationierten Heimwehkkutters **RINGEN** (MHV 910) fest, was während der Veranstaltung offensichtlich erlaubt war. Der Tag hatte zunächst etwas unerfreulich angefangen, weil die Brücke über den Alsensund in Sonderburg für die Regatta-Teilnehmer keine Sonderöffnungszeiten durchführte. Die Boote mussten sich auf mehrere Öffnungszeiten verteilen und die letzten – unter ihnen auch die **AGLAIA** – befanden sich noch im dortigen Hafen, als die ersten schon fast die Startlinie erreicht hatten. Abends stand dann fest, dass das einzige österreichische Schiff unter den Teilnehmern der **Kongelig Classic** mit einer Fahrzeit von 1 h, 57' und 37'' den **ersten** Platz seiner Klasse in der zweiten Etappe erreicht hatte. In der Gesamtwertung bedeutete das den zweiten Platz. Dem war ein hartes Stück Arbeit mit dem Setzen und teilweise langen Backhalten von vielen Quadratmetern zusätzlicher Segelfläche vorangegangen, was bei dem leichten Wind von achtern und den laschen Regattaregeln zum erhofften Erfolg führte.

Auf die obligatorischen Ansprache des Apenrader Bürgermeisters auf Deutsch und in dem regionalen dänischen Dialekt Sønderjysk (dt.: Südjütländisch) folgte die Siegerehrung, bei der auch die zweiköpfige Besatzung einer weiteren **AGLAIA** ihre Preise in Form von Trinkhörnern (allerdings nicht aus Silber wie 1855)

Beeindruckend:

Møns Klint, das Gegenstück zu den Kreidefelsen von Rügen.

©Küstnerfoto





Regattafeld zwischen Alsensund und Apenrader Förde: Wikingerboot SIGYN, ehemaliger Kriegsfischkutter FREDDY und ehemaliger Zollkreuzer RIGMOR VON GLÜCKSTADT.



Im Apenrader Gammelhavn: Die meisten Regattateilnehmer sind bereits abgereist. Die AGLAIA liegt noch auf dem Platz des Heimwehrkutters RINGEN (MHV 910).



Ein Kriegsschiff, das keines ist: Die königliche Yacht DANNEBROG hat als Schiff der dänischen Marine eigentlich die NATO-Rumpfnummer A 540.

überreicht bekam. Bei dem Boot handelt es sich um einen 8,90 m langen Drachen, auf dem so wenig Platz ist, dass die kleine Crew lieber in einem Hotel in der Stadt als an Bord übernachtete.

Das abendliche Kulturprogramm für die Besatzungen dauerte – wie auch schon in Sonderburg – bis gegen 21 Uhr. Am Sonntagmorgen (28. August) gab es noch einmal Frühstück für alle. Danach verließen die Schiffe nach und nach den Hafen. Die AGLAIA-Besatzung reduzierte sich auf vier Mann, die den Tag noch zum Besuch des dortigen Seefahrtsmuseum und zu einem Stadtbummel nutzten. Dabei fiel auch das Gebäude der Zeitung „Nordschleswiger“ auf, des Blattes der deutschen Volksgruppe im südlichen Dänemark, die in Apenrade ihr administratives Zentrum hat, wozu unter anderem ein Gymnasium und eine Bibliothek gehören.

Am Montag, dem 29. August 2016, ging es dann weiter Richtung Südosten, in die „Dänische Südsee“ hinein. In der Apenra-

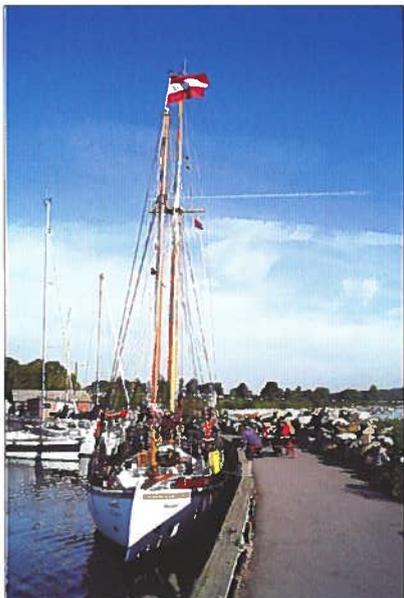
der Förde begegnete ihnen ein besonderes Schiff der dänischen Marine, die königliche Yacht DANNEBROG, die man in der warmen Jahreszeit öfter in den nordschleswigschen Gewässern trifft, wenn Königin Margrethe II Urlaub auf ihrem Sommersitz Schloss Gravenstein (dän.: Gråsten) macht.

Tagesziel war Ærøskøbing auf der Insel Ærø. Letztere hat insofern eine interessante Geschichte, dass sie bis 1864 wie die zuvor besuchten Orte zum Herzogtum Schleswig gehörte. Nach dem Sieg Preußens und Österreichs im selben Jahr fiel die Insel an das Königreich Dänemark – und zwar im Tausch gegen dänische Enklaven an der schleswigschen Nordseeküste, die preussisch wurden (unter anderem der Nordteil von Sylt). Der Ort Ærøskøbing ist, ebenso wie das weiter südlich gelegene Marstal, welches die AGLAIA am Folgetag anlief, heute ein beliebter Ort bei Seglern und hat unter anderem eine Werft zu bieten, die historische Schiffe restauriert. Marstal war einst ein wichtiger Reedereistandort. Man denke nur an die berühmten Marstal-Schoner, die dem Besucher in dem dortigen Museum nähergebracht werden.

Der weitere Weg führte an der Westküste Langelands entlang. Ziel war eigentlich der Ort Lohals im Norden dieser Insel. Aber da der Wind etwas ungünstig stand, entschied die Besatzung, stattdessen lieber Lundeberg auf Fünen anzulaufen. Der Fischer- und Sportbootafen des 426-Einwohner-Ortes gilt als einer der schönsten der zweitgrößten dänischen Insel. Ein großes Packhaus zeugt davon, dass er früher auch noch anders genutzt wurde.

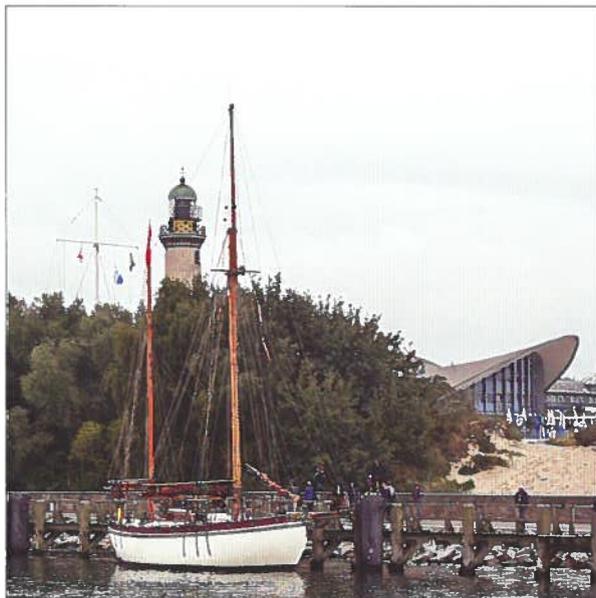
Femø im Smålandsfahrwasser diente nur als Übernachtungsstelle auf dem Weg zur Insel Møn, der östlichsten der mittelgro-





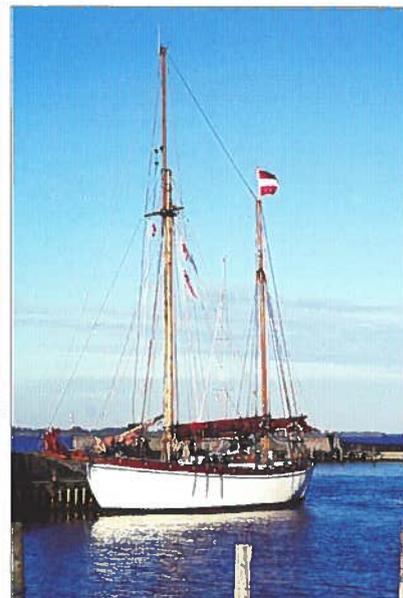
Sehenswürdigkeit: Im kleinen Hafen von Lundeberg, frühstückt die AGLAIA-Crew. Einer der schönsten Häfen an der Ostküste Fünens.

ßen dänischen Südinseeln. Den dortige Klintholm Havn erreichte die AGLAIA am Abend des 2. Septembers. Am nächsten Morgen ging es noch ein kleines Stückchen ostwärts, um das eigentliche Glanzlicht der Insel von See her zu besichtigen: Møns Klint, also die dortigen Kreidefelsen, die gewissermaßen das Ge-



Malerisch aber nicht ganz ungefährlich: Der Liegeplatz am seewärtigen Ende des Alten Stroms in Warnemünde kann bei Nordostwind ziemlich unangenehm sein. Im Hintergrund der Leuchtturm von 1897 und der „Teepott“ von 1965.

genstück zur Nordküste von Rügen bilden. Bis hierher hatten sich Wind, Wellen und die Schaukelei des Schiffes wirklich in Grenzen gehalten. Der letzte Schlag über die offene Ostsee nach Warnemünde war etwas rauer. Aber in der Nacht auf den 4. September erreichten Schiff und Besatzung wohlbehalten den Hafen am Alten Strom von Warnemünde.

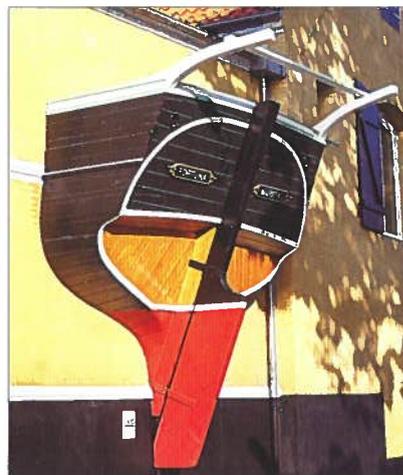


Einsam: Der Hafen der dänischen Insel Femø bietet sich als Übernachtungsstelle mit Duschen und Einkaufsmöglichkeit an.



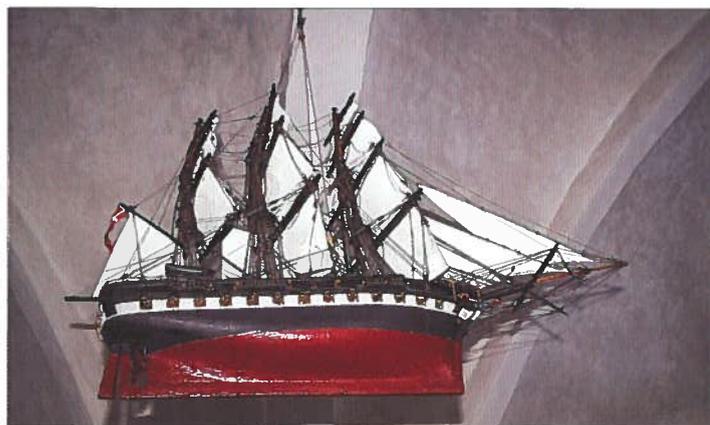
Geschichtsträchtig:

Das Lundeborger Packhaus zeugt davon, dass der hiesige Hafen früher eine wesentlich größere Bedeutung als heute hatte.



Erinnerung:

Das Spiegelheck des Schoners FORTUNA an der Fassade des Marstaller Schifffahrtsmuseums ist eine Rekonstruktion. Das Original-Heck des 1987 verschrotteten Schiffes liegt auf dem benachbarten Werftgelände „Eriksens Plads“.



Typisch dänisch:

Ein „Kirchenschiff“ in der Pfarrkirche von Femø.



Wichtig: Im Klintholmer Hafen gibt es eine Lotsen- und eine Seenotrettungsstation.

Seenotrettung in Großbritannien, Irland Isle of Man und Kanalinseln

Peter Strecha



Das Royal Naval Lifeboat Institute - RNLI

Das RNLI wurde bereits 1824 gegründet und ist die größte von Freiwilligen getragene Organisation der Seenotrettung im vereinigten Königreich, Irland, Isle of Man und den Kanalinseln. 236 Rettungsstationen des RNLI tragen dort den Seenot-Rettungsdienst. Darüber hinaus werden auch regelmäßig Rettungsschwimmer (lifeguard) ausgebildet und ein Hochwasser-Rettungsdienst ist im Inland stets in Bereitschaft.

Historisch benutzte man zur Seenot-Rettung kleine Segel- und Ruderfahrzeuge, von Land unterstützt durch Hilfsmittel wie Raketen zum Verschießen von Rettungsseilen. Heute werden dafür hoch technisierte Geräte eingesetzt, der Einsatzwille der Besatzungen ist aber dennoch derselbe geblieben.

Ein Besuch bei der RNLI-Station Howth

Im Sommer 2016 konnten wir die RNLI-Station Howth, 10 km NE von Dublin City besuchen. Das Stationsgebäude liegt auf einer Pier im Hafen von Howth, wurde am 14. April 1984 durch Staatspräsident Patrick Hillery eröffnet und beherbergt alle für den Seenot-Rettungsbetrieb erforderlichen Einrichtungen.

Beim Rundgang durch das Gebäude fallen zuerst im Treppenhaus schwarze Tafeln auf, auf denen in weißer Schrift alle bisherigen Rettungseinsätze – erfolgreich oder nicht – verzeichnet sind. So kann man sich bereits hier ein eindrucksvolles Bild von der Arbeit der Seenot-Retter machen.

Die RNLI-Station Howth wird von 22 aktiven, freiwilligen Mitgliedern betrieben, welche zu 4/5 nicht aus nautischen Berufen kommen. Sie dürfen im Sinne einer prompten Einsatzbereitschaft nicht weiter als 10 km von der Station leben



Historische, auch heute noch weitergeführte Einsatzdokumentation.

und arbeiten und werden ähnlich einer freiwilligen Feuerwehr über Funkpager alarmiert. Der second coxswain und Mechaniker der Station, Ian Sheridan, führt uns durch das Gebäude und in der Folge auch durch das Seenot-Rettungsboot. Ian ist von Beruf Mineralölhändler in einer nahegelegenen Ortschaft und erfüllt somit die Bedingungen für die rasche Einsatzbereitschaft. Die Kosten für Geräte, Bereitschaft, Ausbildung und Einsätze der Station werden durch Spenden aufgebracht.

Das Erdgeschoß des Stationsgebäudes dient als Bootsschuppen, hier können wir das erst drei Tage zuvor ausgelieferte, brandneue inshore-Rettungs-Schlauchboot (rigid inflatable mit voller Navigationsausrüstung und allen Rettungsbehelfen) begutachten. Das Schlauchboot wird vornehmlich für Einsätze nahe der Küste benützt, wo es auf Wendigkeit und geringen Tiefgang ankommt.

Nach außen zum Wasser hin führt ein großer Slip, auf dem auch in früheren Zeiten das große Rettungsboot ins Wasser gebracht wurde. Diese Vorgangsweise war wegen des doch beträchtlichen Tidenhubes von 2,5 bis 3,5 m notwendig – das nun eingesetzte Schiff ist aber für Slip und Rettungsstation zu groß und liegt daher auf Dauer an einem Schwimmsteg.

Rettungsboote der TRENT-Klasse



Trent-Rettungsboot der RNLI-Station Howth am Schwimmsteg.

Die Schiffsklasse ist nach dem Fluss Trent benannt – das ist jener Fluss, dessen Verlauf die größte Länge in England besitzt. Von der TRENT-Klasse sind zur Zeit 37 Einheiten im Einsatz.

Technische Daten	
Länge	14,26 m
Breite	4,9 m
Tiefgang	1,3 m
Rumpf und Aufbau	Rumpf 100 mm Epoxy-GFK-Sandwich mit Schaumstoffkern, Aufbauten 25 mm stark; fünf wasserdichte Schotten
Antrieb	2 x MAN D2840LE 401 8-Zylinder-Marinediesel mit 480 kW (650 PS) bei 2.300 U/min; aus Platzgründen besitzt eine Maschine einen V - Antrieb und die andere, entgegengesetzt eingebaute eine konventionelle Wellenanlage
Besatzung	6 Seenotretter
Gerettete	20 (selbst-aufrichtend) bzw. 73 (maximal)
Einsatzreichweite	250 Seemeilen
Pumpe	kombinierte Lenz- und Löschpumpe, fest eingebaut im Maschinenraum



Vordeck-Layout.

Wie alle Rettungsboote der Klasse musste 14-33 vor der Ablieferung einen Kentertest absolvieren. Dabei wird mit einem Kran das Boot bei laufenden Maschinen 180° um die Längsachse gekrängt, danach muss es sich selbstständig aufrichten, wobei die Maschinen weiterlaufen müssen. Die Linie der Deckskante senkt sich zur leichteren Aufnahme von Geretteten seitlich auf eine minimale Freibordhöhe ab (siehe Bild 2).

Rundgang auf dem Rettungskreuzer RNLB ROY BARKER III

Deck

Neben der auf allen Seeschiffen üblichen seemännischen Deckausrüstung finden wir hier

- Bergwerkzeuge
- eine transportable Lenzpumpe in einem wasserdichten Behälter, kann mittels Hubschrauber an den Einsatzort gebracht werden
- ca. 500 m Leinenmaterial zum Schleppen und Bergen
- ein aufblasbares Beiboot (5 PS, 6 kn)

Außensteuerstand

Der Rettungskreuzer wird von einem hoch liegenden Außensteuerstand über eine elektronische Steuerung manövriert, alle Instrumente und Anzeigen sind Tochtergeräte der entspre-



Arbeitsplatz des Steuermanns (helm)

chenden Ausrüstung im Schiffsinneren. Am Einsatzort wird ausschließlich mit den beiden Maschinen gesteuert. Hinter dem Steuerstand befindet sich der Funkaufbau mit allen Antennenanlagen einschließlich Radar.

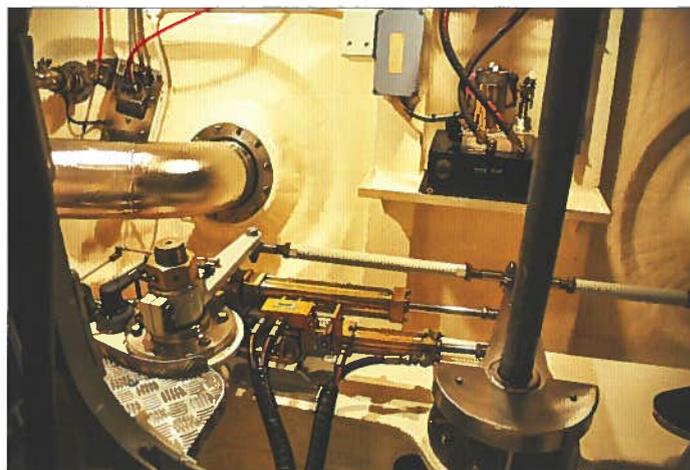
Die Retter sitzen mit Gurten gesichert auf gedämpft gefederten LKW-Sitzen, die auf das Körpergewicht der Person einstellbar sind. Am Körper tragen sie Überlebensanzüge mit Schutzhelmen, Rettungswesten und neuerdings auch am Oberarm persönliche Funkbojen.

Bug	
Steuermann / helm	Radarbeobachter
Vormann / coxswain	Navigator
	Funker / radio operator

Schema: Positionen der Besatzung im Einsatz (binnenbords).

Bugraum

Der Bugraum bietet Platz für bis zu 24 Gerettete. Acht davon sind auf Sitzen, gesichert mit Gurten, untergebracht, sie bekommen Schutzhelme sowie Rettungswesten. Aus Sicherheitsgründen werden weitere Gerettete am Boden liegend untergebracht – durch die bei der Schiffsbewegung unweigerlich einsetzender Seekrankheit ist der Aufenthalt im Bugraum schon olfaktorisch eine Herausforderung...



Stb-Quadrant und Auspuffkrümmer - man beachte den perfekten Wartungszustand!

Die Retter sind mit Sanitätsrucksäcken ausgestattet, die alles Nötige für die erweiterte Erste-Hilfe-Leistung enthalten. Als Besonderheit gibt es für Oberarme und Oberschenkel der geborgenen Personen aufblasbare Gummimanschetten (ähnlich einem Blutdruck-Messgerät) – diese werden unmittelbar bei der Bergung angelegt und verhindern so den gefürchteten „Bergungstod“ bei Unterkühlung.

Ausblick und weitere Informationen

Das TRENT-Rettungsboot der RNLI Howth ist nun im achtzehnten Jahr seines Einsatzes. Durch die vorbildliche Wartung, Pflege und Instandhaltung durch die Mannschaft zeigt sich das Schiff – nicht nur optisch – in einem ausgezeichneten Erhaltungszustand, und es kann eine weitere Einsatzdauer von mehreren Jahren erwartet werden, bevor ein neues Museumsstück entsteht...

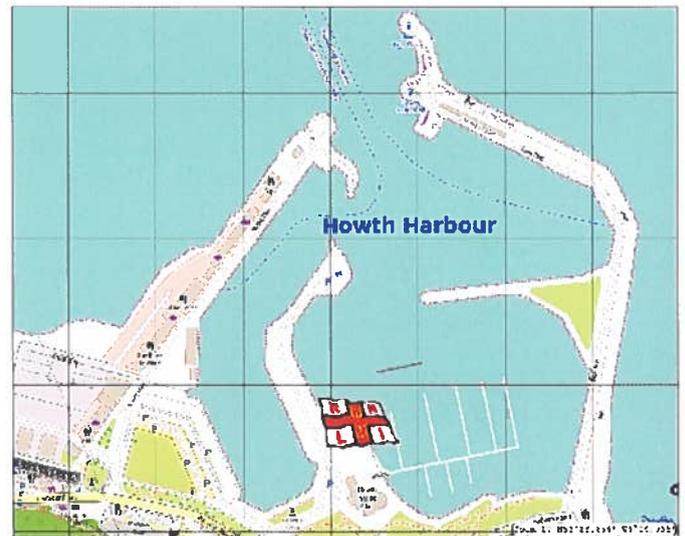


Zur Information über die Geschichte der RNLI-Rettungsboote wäre die Historic Lifeboat Collection in Chatham (GB) mit 17 historischen Fahrzeugen zu nennen (RNLI Chatham Museum).

Darüber hinaus wären auch die neuesten medizinischen Forschungsergebnisse des RNLI zu Ertrinkungs- und Erfrierungstod erwähnenswert – für alle in irgendeiner Weise mit Aktivitäten am oder im Wasser Beschäftigten von vitalem Interesse. **Wir bleiben dran! – We stay in touch!**

Weblinks:

- <https://rnli.org>
- <http://magazine.rnli.org/>
- <http://thedockyard.co.uk/explore/rnli-historic-lifeboat-collection/>



Der Hafen von Howth mit Position der Rettungsstation.



Die vielseitige Funkausrüstung.



RNLI Station Skerries.



Die Steuerbordseite mit der RNLI-Flagge.

Die Heimkehr der alten Dame Der Windjammer PEKING kehrt nach Hamburg zurück

Herbert Klein



South Street Seaport Museum (New York) announces that the 1911 four-masted barque PEKING will depart from the Street of Ships at the South Street Seaport for the first leg of its journey toward its new home at the Stiftung Hamburg Maritim, the maritime museum of Hamburg, Germany. PEKING will officially close to the public ... and will leave on September 6, 2016 at approximately 8am (pending weather conditions) for Caddell Drydock in Staten Island. Say farewell to PEKING by joining the Seaport Museum ...



Peking an ihrem ehemaligen Liegeplatz in New York

Foto: Klein

Hinter dieser dünnen Pressemeldung des New Yorker South Street Seaport Museum (<https://southstreetseaportmuseum.org/>) verbirgt sich nicht weniger, als dass einer der letzten Großsegler in seinen Heimathafen zurückkehren wird; nach mehr als 80 Jahren. Die Vorbereitung zur Heimreise der alten Dame nach Hamburg hat begonnen. Hier wird sie eine weitere der vielen nautischen Sehenswürdigkeiten dieser schönen Stadt werden.

Immer wieder gab es Gerüchte, dass das Schiff (nach Hamburg) verkauft werden sollte, schon 1983, als die SAGRES, die jetzige RICKMER RICKMERS „Windjammer für Hamburg“ gegen die Yacht POLAR eingetauscht wurde.

Als Folge des Terroranschlags vom 9. September 2001 verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation des South Street Seaport Museum dramatisch, weil die Besucher in South Manhattan ausblieben, sodass ab 2008 intensiv Käufer für das Schiff gesucht wurden; den Gerüchten nach wollte man das Schiff sogar verschenken, um sich die Betriebskosten zu sparen. 2011 kam dann der finanzielle Kollaps des Museums und es wurde vom Museum of the City of New York übernommen. 2012 tobte dann auch noch der Hurrikan Sandy über New York und verwüstete das Museum gründlich; alle Gebäude wurden überflutet. Doch die beiden alten Damen, die PEKING und das Vollschiff WAVERTREE, eines der ersten Schiffe aus Stahl, erlitten an ihren Liegeplätzen nahezu keine (weiteren) Schäden.

Denn der Erhaltungszustand beider Schiffe war aus finanziellen Gründen schlecht; der der WAVERTREE etwas besser, obwohl sie viel älter ist. Als ich zuletzt 2004 auf der PEKING war, war das Schiff äußerlich ganz gut in Farbe, aber im Inneren in einem bedauernswerten Zustand. Es gab keinen einzigen trockenen Fleck mehr, das Regenwasser strömte in Bächen durch die rothen Decksplanken, Rost an allen Ecken und auch an der Schiffsschale. Die Decks versuchte man durch Sperrholzplatten abzudichten, die ein Bauunternehmer immer dann spendete, wenn er sie bei Fertigstellung eines Projekts nicht mehr als Absperrung benötigte. Die Lasten aus dem Winddruck auf das Rigg werden mit Abspannungen auf den Kiel abgeleitet, wo vor Ort gegossene Betonblöcke für ein ausreichendes aufrichtendes Moment sorgen. Offensichtlich haben diese Maßnahmen ausgereicht, das Schiff auch den Hurrikan überleben zu lassen.



Ruderstand auf der Poop. Man sieht die Sperrholzplatten

Foto: Joachim Kaiser, SHM



Blick in die Bilge. Betonblöcke als Ballast und die Strecktaue, die die Lasten der Wanten abfangen. Foto: Klein

Auch 2012/13 hat man Hamburg das Schiff als Geschenk angeboten. Eigentlich eine noble Geste; es zu verschrotten, wäre einfacher gewesen. Aber der schlechte Zustand und die damit verbundenen hohen Transportkosten verhinderten vorerst einen Transport nach Europa. Dennoch, Hamburg, vertreten durch die Stiftung Maritim (12 Schiffe, ua SCHAARHÖRN und Lotsenschoner N°5 ELBE, <https://www.stiftung-hamburg-maritim.de/>) unter der Führung des Doyens der deutschen Traditionsschiffszene *Joachim Kaiser*, hat endlich zugeschlagen. Nach „einem warmen Geldregen aus Berlin“ ist das Schiff vor dem Abwracker gerettet worden. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags hat nach Vorarbeit der Bundestagsabgeordneten *Johannes Kahrs* (SPD) und *Rüdiger Kruse* (CDU) einstimmig im November 2015 im Rahmen des Museumshafenprojekts knapp 30 Mio. € für Renovierung, Überführung mit einem Dockschiff und Liegeplatz bewilligt. Die Betriebskosten trägt die Stadt Hamburg. Ihren endgültigen Liegeplatz soll die PEKING im Bereich der

denkmalgeschützten „50er“-Kaischuppen bekommen, einem der letzten Hafenaerale im Stil des 19. Jahrhunderts, mit Kränen, Hafenbahn und Verwaltungsgebäuden. Die restaurierte PEKING wird zu einem zentralen Blickfang vis-a-vis der Elbphilharmonie, in Sichtweite der Werft Blohm + Voss, wo sie 1911, vor 106 Jahren, vom Stapel lief.

Die PEKING ist einer der legendären „Flying-P-Liner“ der Reederei Ferdinand Laeisz und einer der 8 (Halb-) Schwestern, von denen in Warnemünde noch die PASSAT und als Halbschwester die (nunmehr russische) KRUSENSTERN ex PADUA existieren. Seit ihrer Indienstellung am 16. Mai 1911 fuhr sie für die Reederei Ferdinand Laeisz im Nitrathandel zwischen der Westküste Südamerikas und Europa, bis der Ausbruch des WK I zur Internierung in Chile führte. Nach Südamerika wurden europäische Industrieprodukte transportiert, von der Stecknadel bis zum Klavier, zurück Guano, der als Düngemittel und als Grundstoff für die Sprengmittelherstellung benötigt wurde.

Mit einer (vorerst) letzten Ladung Guano versiegelte die PEKING 1920 zurück nach Europa und wurde an die alliierten Behörden in England als Reparation ausgeliefert. Dort wurde sie 1921 Italien zugesprochen, wo man aber mit einer Viermastbark wenig anzufangen wusste und sie nach nur einer Reise auflegte. Ende 1923 gelang es *F. Laeisz*, das Schiff um nur £ 8.500 zurückzukaufen. Er setzte sie wieder in der Salpeterfahrt ein. 1926 wurde sie zum kombinierten Fracht- und Schulschiff umgebaut.

Denn angehende Schiffsoffiziere mussten nach wie vor ihre Fahrzeit auf Segelschiffen nachweisen, von denen es mittlerweile viel zu wenige gab. Für die wenigen noch existierenden Segelschiffsreedereien trat erstmals der (erfreuliche) Zustand ein, dass die Mannschaft auch noch für die Arbeit bezahlte. Die Weltwirtschaftskrise beendete auch dieses Geschäft und bis dahin rundete die PEKING 34 Mal Kap Hoorn.

Der (spätere) Kapitän *Irving McClure Johnson* (4. Juli 1905 - 2. Januar 1991), war ein junger Amerikaner, als er 1929 als Matrose auf der PEKING anheuerte. Auf ihr umsegelte er Kap Horn nach Chile. Dabei dokumentierte er die Reise mit dem Fotoapparat und der Filmkamera, woraus 1932 sein Buch „The PEKING Battles Cape Horn“, ein Klassiker der Schifffahrtsliteratur, entstand. Der Film, ursprünglich ein Stummfilm, wurde 1980 von Johnson persönlich vertont. Man kann ihn auf Youtube ansehen: https://www.youtube.com/watch?v=icnjC_gJOLQ.



Peking auslaufend in der Elbmündung

Foto:Hans Hartz, SHM



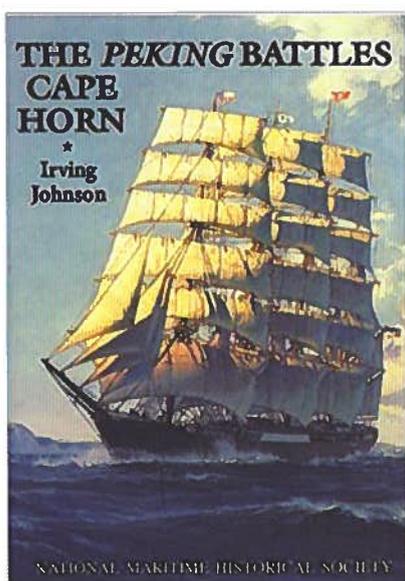
PEKING als Schulschiff, Kadettendeck

Foto:South Street Seaport Museum



Arethusa 1947

Foto: Shaftesbury Homes and Arethusa Training Ship

The PEKING Battles Cape Horn,
Buchcover.

ansehen: https://www.youtube.com/watch?v=icnjC_gJOLQ.

Er war Autor zahlreicher Aufsätze und Bücher, die teilweise auch verfilmt wurden, wie beispielsweise 1996 „White Squall – Reißende Strömung“, über den Untergang seines ehemaligen Schiffs YANKEE (2) mit einer Gruppe Jugendlicher an Bord.

In der Weltwirtschaftskrise lohnte sich auch die Fahrt mit Segelschiffen nicht mehr. Die Bestimmungen über die Praxis nautischer Of-

fiziere waren gelockert worden, sodass das billige Personal fehlte. F. Laeisz verkaufte das Schiff um £ 6.500 an die Shaftesbury Homes and Arethusa Training Ship, London, die die PEKING um £ 40.000 zum stationären Schulschiff ARETHUSA

der „Nautical School for Boys“ am Medway (Grafschaft Kent) umbaute. Man entfernte Teile der Takelage (mit Ausnahme beim Fockmast alle Rahen, Bram- und Topstengen), und legte das Schiff zuletzt in Chatham auf. 1940 wurde die Bark von der Royal Navy als Unterkunft bezogen, 1945 zurückgegeben.

1974 wurde die PEKING an die J. Aron Charitable Foundation des Tee-, Kaffee- und Goldhändlers J. Aron versteigert und vom 5. bis 22. Juli 1975 im Schlepp des holländischen Seeschleppers UTRECHT nach New York verholt, wo sie zum Jubiläum 1976 (200 Jahre USA) nach dem Vorbild von 1911 neu und unter Verwendung ehemaliger Laternenmasten vorbildähnlich aufgeriggt sowie in PEKING rückbenannt wurde. Seitdem befand sie sich im South Street Seaport Museum. Nun hat der letzte Abschnitt ihres bewegten Lebens begonnen: am 6. September 2016 bugsierten sie 3 Schlepper vom Liegeplatz in Manhattan nach Staten Island in die Caddell Werft, wo sie gedockt wurde (Abschied von N.Y.: https://www.youtube.com/watch?v=74lkj_Ttho). Ziel war es, das Schiff noch vor dem ersten Eis winterfest und im Frühjahr 2017 transportfähig zu machen. Dazu mussten die (falschen) Topstengen in 45 m Höhe sowie die Rahen entfernt werden, die ohnedies längst durchgerostet waren (Die PEKING wird reisefertig gemacht: <https://www.youtube.com/watch?v=lzIcfE6lCq8>).



Im Zwischendeck, der ehemaligen Unterkunft der Kadetten.

Foto:Klein



Auch himmelhohe Masten wirken klein vor der Kulisse New Yorks.

Foto: Klein

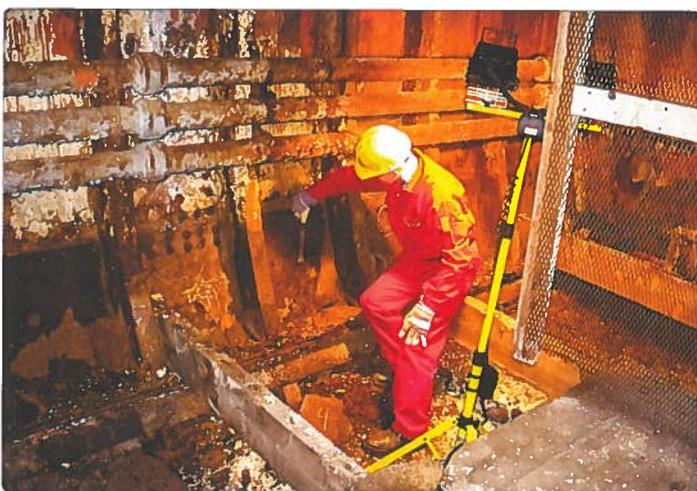


PEKING am Weg ins Dock auf Staten Island.

Foto: Joachim Kaiser, SHM

Wegen des schlechten Gesamtzustands, der Rumpf konnte nur noch durch Ausbetonieren schwimmfähig gehalten werden, war geplant, das Schiff erst gegen Ende des 2. Quartals 2017, wenn auf dem Nordatlantik mit besserem Wetter zu rechnen ist, an Bord eines Dockschiffs der Bremer Reederei Combi Lift nach Hamburg zu bringen. Hier soll die PEKING unter der Aufsicht von *Detlev Löll* und seinem Ingenieurbüro, sie haben schon diverse klassische Yachten und Rahsegler neu gebaut oder saniert, zuletzt die RICKMER RICKMERS, in neuem Glanz erstehen und Wahrzeichen des neu entstehenden Hafensemuseums werden. Für die Neugründung und die Restaurierung der Viermastbark hat der Haushaltsausschuss des Bundestags Zuwendungen in der Gesamthöhe von 120 Millionen Euro bewilligt. Im Moment steht allerdings noch nicht fest, auf welcher Werft die Sanierung erfolgen soll. Die Ausschreibung läuft.

Aber vielleicht befindet sich die PEKING ja schon auf der Reise nach Europa, wenn Sie, werter Leser, dieses Heft in Händen halten. Wir wünschen dem Schiff immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und hoffen, es bald besichtigen zu können, wofür es allerdings noch keinen konkreten Termin gibt: man spricht von einer Dauer der Restaurierung von etwa 3 Jahren.



Joachim Kaiser im Raum an der Kimm. Rost in dicken Platten.

Foto: SHM



Im Schwimmdock auf Staten Island, N.Y.

Foto: Joachim Kaiser, SHM

Technische Daten (Quelle: Wikipedia):

Länge: 115,00 m (Lüa), 96,01 m (zwischen den Loten)

Breite: 14,40 m

Seitenhöhe: 8,60 m

Tiefgang max.: 7,24 m

Verdrängung: 6280 t

Vermessung: 3.100 BRT, 2.883 NRT

ab 1926: 3.191 BRT / 2.851 NRT

Segelfläche: 4.100 m² (34 Segel: 18 Rahsegel in sechs Stockwerken an drei Masten, 9 Stag-, 4 Vorsegel, drei Besane)

Masthöhe: 62 m (über Kiel); 51 m (über Deck); 54 m über Wasserlinie

Besatzung: 31 Mann + 43 Seeoffiziersanwärter (ab 1926)

Schwesterschiff: Passat (1911), Museumsschiff in Lübeck-Travemünde

Quellen:

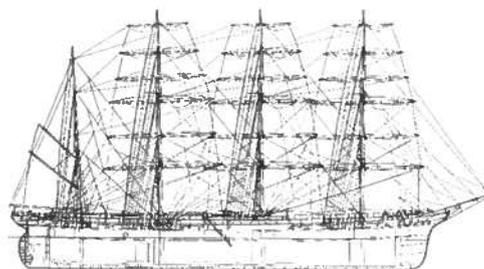
Delgado/Clifford: „Great American Ships“, National Trust for Historic Preservation, 1991, Washington D.C., ISBN 0-89133-189-1

Brower: „The International Register of Historic Ships“, Chatham, London, 1999, ISBN 1-86176-125-2

Johnson: „The Peking Battles Cape Horn“ Sea History Press, New York, 1977, ISBN 0-930248-02-3

Peter Klingbeil: „Flying P-Liner - Die Segelschiffe der Reederei F. Laeisz“ Verlag „Die Hanse“, Hamburg, 1998. 2. Auflage 2000, ISBN 3-434-52562-9

Allen: „The Windjammers“, Time Life, Alexandria VA, USA, 1978, ISBN 0-8094-2705-2



Georg bastelt Die Beleuchtung/der Whisky

Georg Schaller



Ich wurde jüngst mehrfach gefragt, ob ich denn nicht wieder eine Bastelgeschichte schreiben wolle. Das fand ich irgendwie schmeichelhaft. Der Nachsatz des Fragenden, seine Frau läse ÖM hauptsächlich wegen meiner Geschichten und da wäre schon lange keine mehr gekommen, war schon eher ein leichter Vorwurf. Da sich nun eine passende Gelegenheit bot beschloß ich eine Fortsetzung meiner Geschichten. Da ich dieses nun tippe beuge ich mich weit über die Tastatur, weil ich meine Brille verlegt habe. Keine Sorge, meine Frau findet sie wieder. Meine Geschichte hat natürlich mit Modellen zu tun, keine zweibeinigen, Schiffe.

Da diese Modelle, nur so einfach wo hingestellt, zu verstauen anfangen und früher oder später nur mehr ein Trümmerhaufen sind, habe ich schon in jungen Jahren begonnen, sie in Vitrinen zu stellen. Das führt in sehr vielen Fällen dazu, daß man sie nicht sieht. Weil es in der Vitrine finster ist. Aus der ihnen angeborenen Bosheit bewegen sich die Sonnenstrahlen kaum quer durch das Zimmer in die Tiefen der Vitrine, um sich dort gleichmäßig zu verteilen. Bei Regenwetter versuchen sie das nicht einmal. Diesen Umstand erkennend habe ich schon vor einiger Zeit meine ca. 2m hohen Vitrinenschränke mit einer Beleuchtung ausgestattet. Ich habe diese kleinen Halogenlämpchen verbaut, von denen ich damals dachte, sie wären modern. Modern oder nicht, sie sind jedenfalls heiß (nur im Betrieb). Das trägt auf preiswerte Art zur Raumheizung bei, was besonders im Sommer nützlich ist. Auch zweifle ich, daß die Dauerheizung den Modellen gut tut.

Ich beschloß also, die Lämpchen durch LED-Streifen zu ersetzen. Die gibt es zwar auch schon länger, aber bisher war es ein Problem, zu erraten, was man nach einer Bestellung bekommen würde. Die Bandbreite reichte von gelb über blau bis rosa. Die Beschreibungen waren wenig hilfreich: „Tageslicht“ bedeutete meist knallblau, aber nicht immer. Und „Warmton“ war so gelb, daß man dies in einer Wohnung nicht haben will. Darüber hinaus waren die Bezeichnungen der Farben so phantasie reich wie die Geschmacksbeschreibungen alter Weine. Daß man seit 1931 den Begriff der „Farbtemperatur“ kennt, haben wohl alle Hersteller übersehen. Bis jüngst. Da es nun reproduzierbare Angaben gibt habe ich einmal probeweise 50 Laufmeter LED-Streifen bestellt und bekommen. Nun gab es - der Halogenlampen wegen - schon eine gut dimensionierte 12V Verkabelung über den Vitrinen. Nur werden die Lampen mit Wechselstrom gespeist, die verwöhnten LEDs mögen das, eigensinnig wie sie sind, nicht. Nur einen Gleichrichter zu verwenden richtet die Sache nicht gleich, weil man dann geschätzte 17V hat. Nun gibt es um ganz wenig Euros Stabilisatorschaltungen, die eine ideale Versorgung für die LED darstellen. Ich habe also einen Gleichrichter, einen

Kondensator und einen solchen Regler zusammengebaut und ausprobiert. Wunderbar. Aber nur solange, bis ich das Werk fallen ließ und meine Finger mit kaltem Wasser behandelte. Die Hitze der Halogenlampen durch die Hitze der Regler zu ersetzen mißfiel mir. Ich fand in meiner Bastelkiste aber einige Schaltregler, die nicht heiß werden und deren Funktion ich hier nicht darlege. Ein neues Modul gebaut, ausprobiert, keine Brandblasen, also auf die Leiter gestiegen und dieses Gebilde eingebaut. Wunderbar. Nur daß die Teile über die Türe herabhängen war nicht sehr stilvoll, ich bestieg abermals die Leiter und schob das ganze Gewerk unter die, über der Vitrine wohnende Lautsprecherbox, wo sich ein ausreichend dimensionierter Schlitz befindet.

Ich hätte nie gedacht, daß ein Bauteil, 10mm im Durchmesser und 5mm hoch, in der Lage wäre, einen ganzen Wohnraum in Millisekunden mit Rauch zu füllen. Er ist es. Ich hätte mein Werk isolieren sollen und es nicht gleich irgendwohin stopfen. Glücklicherweise war meine Frau nicht zu Hause und auch meine Mutter merkte nichts.



Der kleine, stinkende und rauchende Missetäter.

Langsam hatte ich Übung im Bau der kleinen Module. Außer dem kleinen Gleichrichter um 40 Cent haben alle anderen Teile überlebt. Das neue Modul gebaut, getestet, mit Schrumpfschlauch überzogen(!), angeschlossen, eingeschaltet. Finster. Die ganzen LED kaputt? Nein, kein Strom in der Zuleitung. Also ist der Trafo auch hin. Da ich aber mehrere Leitungen an dieser Stelle zur Verfügung hatte, da ich ferner nicht mehr wußte, wo ich dereinst meine Trafos versteckt hatte, schloß ich mein Gewerk einfach an eine andere Leitung an. Basta. Später hab ich den Trafo gefunden und anderswo eingesetzt, er war noch in Ordnung, nur die Sicherung hatte gesichert. Noch war ich nicht fertig, da zwei LED-Streifen zu einer Vitrine gehörten. In der Anfertigung der Elektronik hatte ich nun Übung, der zweite LEDstreifen sollte bald zum

Einsatz kommen. Ich klebte, auf der Leiter stehend, den Streifen an und er fiel sogleich wieder herunter. Mit dem Abziehen des Schutzstreifens hatte die Klebeschicht beschlossen, auf dem Schutzstreifen zu bleiben, nicht auf dem Leuchtband.

Ich verwendete daher ein, nach einem Greifvogel benanntes Klebemittel, das gut klebte, dessen Tube mir aber aus der Hand fiel. Um eine Besudelung des Bodens zu vermeiden leitete ich den Versuch ein, die Tube aufzufangen. Hierfür machte ich einen Schritt nach hinten, das war aber blöd, weil ich ja auf einer Leiter stand. Immerhin hab ich mir diesmal keine Achillessehne zerrissen.

Als der eine Vitrinenschrank beleuchtet war meinte ich, daß ich nun eine Stärkung nötig hätte und dachte an einen Whisky. Da ich kein Alleinrinker bin wartete ich auf die Heimkunft meiner Frau und nach dem Nachtmahl versuchte ich, für uns die Whiskyflasche zu öffnen. Ich denke es wird niemanden überraschen, daß hierbei der Stoppel abriß und der Kork zerbröselte.

Mist aber auch (in der Erstfassung hatte ich hier ein anderes Wort stehen). Ich hab tags darauf vier weitere Module gebaut, ich konnte einfach nicht aufhören, auch hatte ich ja noch zwei weitere Schränke. Zuerst entfernte ich die nicht mehr benötigten Beleuchtungsteile und damit war das halbe Zimmer finster. Ich behob mit stets wachsender Begeisterung den Schaden. Als ich dann die nächsten Beleuchtungsstreifen montieren wollte waren die Module verschwunden. Sie sind es bis heute. Glück, daß ich 50 Gleichrichter und 20 Schaltregler bestellt hatte.

Nun leuchten alle Vitrinen, nur ein paar Ratschläge noch: Wenn man einen LötKolben runterschmeißt kann er Brandflecke am Boden machen. Wenn man ihn auffangen möchte soll man ihn nicht am Heizkörper anfassen. Wenn man Kabel abschneidet soll man nicht erst schneiden, die Enden abisolieren, verzinnen - und dann die Länge abmessen, sondern umgekehrt. Man soll die Leuchtbänder nicht so ankleben, daß die Vitrinentüre nicht mehr zugeht. Wenn man Anfang und Ende des Leuchtstreifens vertauscht, kommt Plus zu Minus und Minus zu Plus. Das verhindert ein Leuchten des Bandes.

Und wichtig:

**Den Whisky soll man nach der Arbeit trinken,
nicht vorher!**



Daneben die wunderbar beleuchtete Vitrine mit maritimen Modellen.

Sektion Aglaia

RUM REGATTA 2017 - Lübeck — Flensburg

Bericht: Oliver Karnau



Es ist schon lange her, dass unsere Häfen ein Wald von hölzernen Masten und Rahen waren und Fischer auf den Kais ihre Netze und Fässer hatten. Der Geruch von Fisch, Öl und Dampf ist Geschichte. Heute ziehen Diesel- oder Espresso-Düfte über das Wasser und die Fallen schlagen hell gegen Alu-Masten. Doch es gibt Orte und Gelegenheiten für die Rückbesinnung auf vergangene Zeiten. Und es sind keineswegs nur ältere Nostalgiker, sondern viele junge Menschen, die nachfühlen wollen, wie früher das seemännische Leben mit und auf dem Wasser war. Die jährliche Flensburger **RumRegatta**, das internationale Treffen segelnder historischer Berufsfahrzeuge, ist dafür eine Gelegenheit. Wie schon in den Jahren zuvor, hat die AGLAIA auch 2017 mit einer Mannschaft des SHM wieder an der nun 38. RumRegatta teilgenommen, die als größtes nordeuropäisches Gaffelrigger-Treffen gilt. Aber berichten wir der Reihe nach.

Eine mehrstündige Anreise über nasse und volle Wochenend-Autobahnen führt uns zu AGLAIAs ständigem Liegeplatz im Lübecker Museumshafen am Wenditzufer nahe der historischen Drehbrücke – ein Ort der Ruhe und Gelassenheit. Nachdem wir Gepäck und Proviant an Bord verstaut sind, bringt uns ein spätes Abendessen im einmaligen Gastraum der 1401 gegründeten Schiffergesellschaft den alten Zeiten der Seeschifffahrt ein wenig näher. Am nächsten Tag verlassen wir dann Lübeck mit Ziel Fehmarn, nicht ohne einen Halt in Travemünde für ein fantastisches Fischbrötchen und sauberen Diesel. Im Hafen kaufen wir noch einen fangfrischen, ganzen Seelachs direkt vom Kutter, den unser Skipper Heiko dann später auf See zubereitet. In der Mecklenburger Bucht können wir dann zum ersten Mal Segel setzen. Die nächsten beiden Tage sind nahezu windstill, weshalb die Schläge von Burgstaaken nach Marstal und Bagenkop unter Motor absolviert werden. Die ruhigen Tage erlauben aber auch Zeit- und Winkelmessungen zur Sonne für die Astronavigation, einige Decksarbeiten wie Spleißen passend großer Augen in unsere neuen Festmacher und Fotograf Rudi experimentiert mit neuen Aufnahmetechniken. In Bagenkop lässt Skipper Heiko – für Neulinge an Bord ganz unerwartet – seine besonderen Fähigkeiten als „Event-Planer“ erkennen. Denn dort haben wir ihm nicht nur wieder einmal ein perfektes Anlegemanöver zu verdanken, sondern dank seiner überragenden Zeitplanung und raffinierten Auswahl eines wunderbaren Liegeplatzes auch einen erstklassigen Logenplatz für großes Hafenkino und einen einmaligen Sonnenuntergang.

In Eckernförde wird die Besatzung der AGLAIA dann regattamäßig ausgebildet und ergänzt. Ein Manövertraining in der Eckernförder Bucht mit Wenden und Halsen macht uns Mut für die bevorstehenden drei Regatten am Himmelfahrtswochenende mit der RumRegatta als krönendem Abschluss. Am

25.5. führt dann die „**Heringsregatta**“ von Schleimünde nach Sønderborg, am 26.5. die „Flensburg Fjord Regatta“ von Sønderborg in die Flensburger Förde. In beiden Wettfahrten können wir die AGLAIA in die vordere Hälfte fahren. Bereits vor Schleimünde sind sehr viele Traditionssegler am Start, und es beeindruckend, sie alle abends im Stadthafen von Sønderborg wiederzusehen, wo wir mit acht, neun Booten im Päckchen liegen – meistens, aber nicht immer freundlich begrüßt. „Wir fahren morgen früh um fünf!“ – lautet ein Zuruf beim Festmachen, was dann aber doch nicht wahr gemacht wird. Am nächsten Morgen ist der Start unterhalb von Dybbøl Mølle (Düppeler Mühle) bei nur wenig Wind und großem Gedränge aufregender als die anschließende Fahrt bei nur wenig Wind. Wir haben Zeit zum Studium anderer Schiffstypen, für angeregte Gespräche zwischen den Manövern und sogar die Angeln wurden – erfolglos – ausgeworfen!

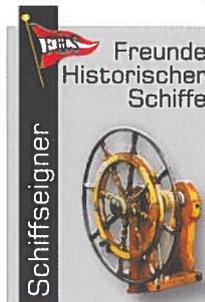
Als wir AGLAIA wieder im Päckchen – vis-à-vis der legendären DAGMAR AAEN – am Gastseglerkai von Flensburg zwischen Museumshafen und Dampferbrücke festmachen, ist der sogenannte Gaffelmarkt vor der Stadt ein großes Erlebnis. Mehr noch aber das Mit- und Nebeneinander der Traditionssegler! Mit ihnen erhält der Flensburger Stadthafen wieder ein Bild, wie es wohl früher auch gewesen sein muss: ein Gewirr von hölzernen Masten und Leinen. Das heisere Pfeifen des kohlebefeuernden Salondampfers ALEXANDRA ist die dazu passende akustische Kulisse. Und die AGLAIA mit ihrer österreichischen Nationale mittendrin! Viele Menschen sind offenbar gekommen um dieses besondere Flair zu erleben.

Am nächsten Morgen heißt es Leinen los zur RumRegatta! Sie führt von Flensburg rund um die Tonne 8 in der Förde. Das Bild der teilnehmenden Gaffelrigger in allen Größen vor blauem Himmel bei Sonnenschein ist ein Erlebnis! Es nehmen über 130 Schiffe teil. Besonders schön sind die kleinen, flinken „Smakkejollen“ mit ihrer Sprit-Takelage und dem typischen vierkantigen Segel. Kenner wissen, dass die RumRegatta eine „Regatta verkehrt“ ist: nicht der erste, sondern der zweite erhält bei der sogenannten „Preisvergeudung“ eine Magnum-Flasche Rum. Eine besondere Herausforderung für die Taktiker und Steuerleute! Wir können AGLAIA in der Klasse CII („Besonders schnelle, modifizierte Repliken“) auf Platz 3 von 11 fahren. Nach dem Zieleinlauf fahren wir noch ein wenig die Förde auf und ab, aus Spaß, zum Training und in der Absicht noch einige Treffer mit unseren bunten Wasserbomben zu landen. Abends liegen wir dann wieder im Päckchen, diesmal neben einem Schweizer – womit zwei alpenländische Boote nebeneinander Skipper-Party und Förde grüßen. Der Abschied von AGLAIA und Skipper Heiko am nächsten Morgen fällt allen nicht leicht: „Auf Wiedersehen, AGLAIA!“

Fotos auf Umschlagseite 2

Sektion Schiffseigner

Leopold R. »Bobby« Kugel

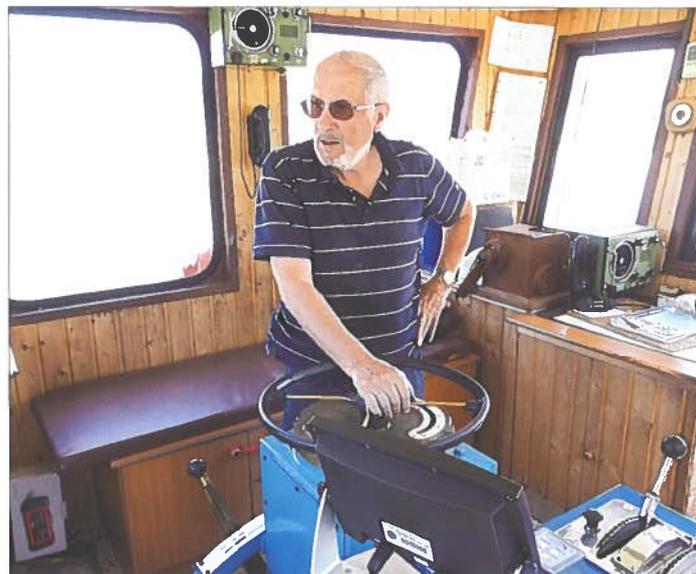


Geschafft: Unser neuer Bugsiertrecker **BT GNOM** hat alle Zulassungen, die wir benötigen und wollten; Der **Eichschein** vom BMVIT wurde mit allen bestehenden Zulassungsnummern und ENI (europäische Identifikationsnummer) umgeschrieben- das Schiff fährt weiter unter »30000100«, seinem Namen und A-11173. Die Seefunkanlagen (AIS-Transponder und zwei fast schon historische Funkgeräte sowie eine wie der Transponder nicht dazu passende »Handgurke«) wurden von der Fernmeldebehörde ebenfalls wieder zugelassen. Verzichtet wurde bewusst auf die Zulassung zur gewerblichen Schifffahrt, der 1961 in Korneuburg zu Wasser gelassene GNOM mit seinem Voith-Schneider Antrieb soll als fahrbares Ausstellungsstück und technische Besonderheit zur Verfügung stehen und nicht als gewerbliches Arbeitstier.

Seinen ersten Einsatz wird der GNOM am 24./25. Juni anlässlich des Tullner Stadt- und Hafenfestes haben; An diesem Wochenende wird vom FHS wieder der Stadthafen betreut, einige unserer Schiffe sind für das Fest bereits angemeldet und werden von uns präsentiert, ebenso wie natürlich das in Tulln beheimatete Segelschiff **REGENTAG** von Friedensreich Hundertwasser, das unter der Leitung von Präsident Gustav Jobstmann restauriert worden war. Wir hoffen auf gutes Wetter und erwarten regen Publikumsverkehr, wie bereit letztes Jahr. Weiterer Anziehungspunkt hier sind natürlich auch die Modellbauer, die ebenfalls in den Werbe- und Ankündigungskatalog der Stadt Tulln mit aufgenommen worden waren.

Die **Slipanlage** der Sektion Schiffseigner in Greifenstein hat ihren Elchtest ebenfalls hinter sich gebracht; Sie wurde bei der notwendigen technischen und funktionalen Überprüfung mit einem Gegengewicht von rund 50 t getestet, also zehn t mehr als notwendig; Nach Reparatur der leider doch defekten elektrischen Schaltanlage blieben die Sorgen wegen des Hochwassers am Tag der Prüfung unbegründet, es hatten sich weder Gestrüpp noch schwimmende Bäume in der Anlage verfangen – der Slipwagen verschwand vollständig im ziehenden Wasser, stoppte automatisch und ordnungsgemäß an seinem tiefsten Punkt und kam auf Zug auch wieder wohlbehalten aus den Fluten heraus. Jetzt sind wir noch auf der Suche nach einem 20 KVa Stromaggregat auf Rädern oder Anhänger; Der Stromerzeuger muß ja bei einem 100-jährigen Hochwasser in Sicherheit gebracht werden können und ansonsten bei Bedarf jederzeit einsatzbereit sein. Wenn jemand von einem günstigen Gerät in gutem Zustand hört: Bitte unbedingt melden!

Die Länden- und vorgeschriebenen Sicherheitstafeln einschließlich »Impressum« werden demnächst montiert - dann steht dem Normalbetrieb der Slipanlage nichts mehr im Wege. Die Verschönerung der Anlage (neuer Anstrich) wur-



Charly Minke im steuerhaus des Gnom: von mir aus kann's schon losgehen. Batterien und Maschine werden regelmäßi überprüft.

de bereits in Angriff genommen; Gemeinsam mit dem FHS-Güterkahn als zentrale Stelle für eine Museumslande ist hier nun wirklich schon eine herzeigbare Anlage für historische Schiffe entstanden.

Hafenfest Schlögen: Der Hafen Schlögen, eine der besten und traumhaft gelegenen Marinas der Donau, feiert seinen 25. Geburtstag. Am 29. Juli ist es soweit: Auch zahlreiche historische Schiffe und Schwimmwagen sowie die »Schiffleut vom Oberen Donautal« haben ihr Kommen angesagt; Noch nicht angemeldete Schiffe werden gebeten, sich rechtzeitig bei Herbert Klein (h.klein@gmx.eu) oder Hafenmeister Franz Ebner (Tel 0043-669-119 61530 oder info@freizeitanlage-schloegen.at) zu melden.

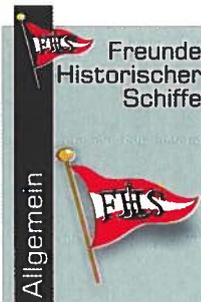
Ansonsten bleibt mir nur noch, Ihnen einen schönen Sommer zu wünschen; Passen Sie auf, wenn Sie auf dem Wasser sind, und das nicht nur bei Sonnwendfahrten in der Wachau und im Nibelungengau – erst vor einer Woche hat sich wieder einmal ein Selbstfahrer in Norddeutschland an einer Brücke die Führerkabine abgerissen, die Elbe führt seit fast einem Monat wieder Niederwasser mit einem Pegelstand von nur 75 cm und eine Minute der Unaufmerksamkeit reicht für mehr oder minder schwere Hoppalas!

Leopold-R. »Bobby« Kugel



Sektion Allgemein

Georg Schaller, Fritz Marschner



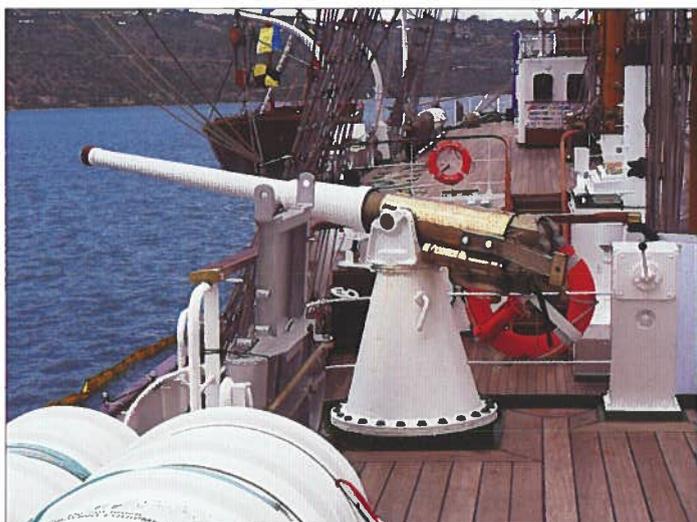
In Kreta kann es im Mai auch kalt und regnerisch sein und der Schnee noch auf den Gipfeln der Weissen Berge liegen, diese Erfahrung machte ich, als mit meiner Frau, eine Woche auf dieser schönen und interessanten Insel unterwegs war. Nicht schlecht war die Überraschung, als im Hafen von Souda hinter der Fähre nach Piräus, drei hohe Masten auftauchten. Ein Segelschiff, das sich bald als die mexikanische CUAUHEMOC entpuppte.

Das Schiff machte hier einige Tage Station auf seiner Weltumseglung, zur Erinnerung an die Konstituierung der Verfas-

sung vor 100 Jahren. Von Acapulco geht es durch Panama- und Suezkanal mit Besuch von 15 Hafenstädten rund um den Globus. Erst war ich ein wenig vorsichtig mit dem Fotografieren, schließlich liegen auch Kriegsschiffe hier, aber dann konnten wir auch an Bord gehen und wurden freundlich von Offizieren und Mannschaft zur Besichtigung eingeladen. Ein Coffee-pot wurde natürlich erstanden und eine Broschüre über das Schiff durften wir auch mitnehmen. Einige Bilder zur Information, ein anderes Mal mehr davon.



Buque Escuela (Segelschulschiff) BE-1 TUAUHEMOC, hinter der Fähre ELYROS der Anek Lines.



BE-1 TUAUHEMOC, Die Salutkanone.

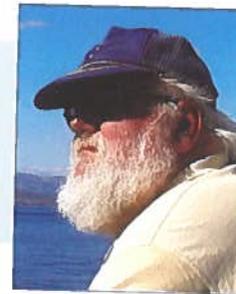


Die Flagge Mexicos flattert in der Brise.

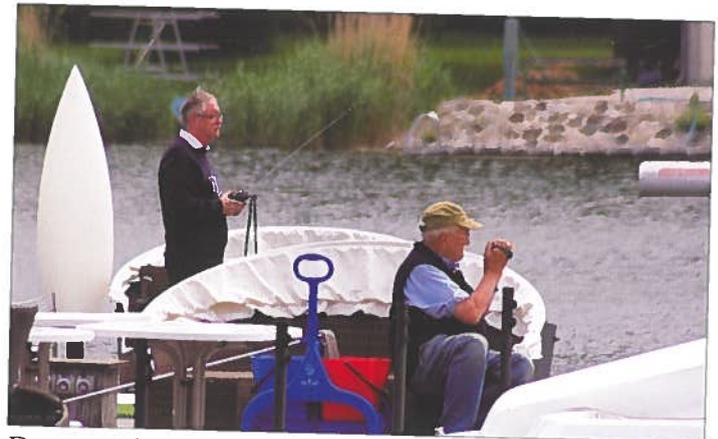
Sektion Modellbau

Wir sind wieder auf dem Wasser

Robert A. Tögel

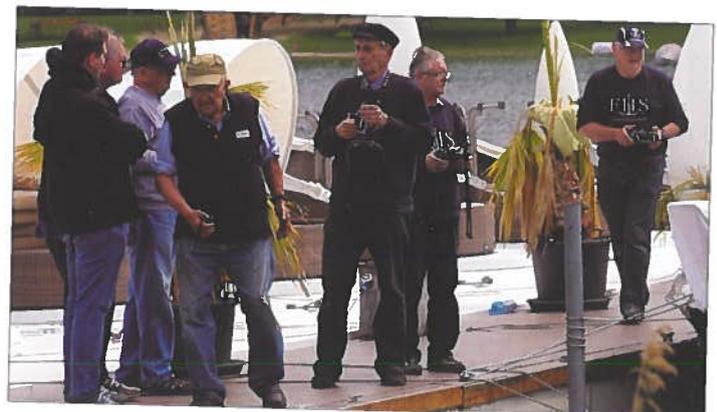


Wir sind wieder im Freien
Jetzt können wir endlich alles bestaunen, was im Winterhalbjahr produziert wurde.



Dann wurde es jedoch schön und es kamen so viele Freunde mit ihren Schiffen, dass wir wirklich »überfüllt« waren. Und das alles rund um's Schinackl, dem Inselverleih von Martin Mai.

An einem Stammtisch haben wir beschlossen, dass wir wieder an jedem 1. Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober, an der Alten Donau unsere Modellschifffahrten veranstalten.



Allerdings hat uns die Wettervorhersage rund um den 1. Mai dazu bewogen, den Saisonbeginn um 14 Tage zu verschieben. Auch an diesem Tag hat es in der Früh noch geregnet.



Wie gesagt, im Winter wurden neue Schiffe gebaut.

Unsere FHS-Team-Kabine ist schon in Arbeit

Wir sind schon dabei unsere Kabine im Modellbau-Lokal in Wien-Floridsdorf einzurichten.

Dort werden wir schon bald unsere Modellbau-Unterlagen, Pläne und Modellzubehöre aufbewahren.

Als Vorlage nehmen wir die Innenausstattung der MS REGENTAG in Tulln. Wir brauchen noch ein Schiffsfenster/Bullauge. Wer hat eines oder sogar zwei für uns? Wo bekommen wir welche?

Wir laden ein, sobald wir fertig sind. Bis bald!



Kontakt: Robert A. Tögel

Obmann der Sektion Historiker & Modellbau

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

Ausführliche Berichte über unsere Tätigkeiten sind in unseren illustrierten LOGBUCH zu finden

www.fhs.austria.org/sektionen/modellbau/logbuch

Sektion Traditionescadre

Ausrückungen Frühjahr 2017

Walter Simmerl, Georg Schaller



Es ist wieder Tradition angesagt!

Auch ein plötzlicher, wenn auch nur kurzer Wintereinbruch kann nicht darüber hinwegtäuschen: Mit dem Frühjahr finden auch wieder viele Traditionsveranstaltungen statt, an denen die Escadre im FHS mit Kräften und nach Möglichkeiten teilnimmt. Mittlerweile aber kennen unsere Aktivitäten gar keine Winterpause mehr, wie das **Kaiserschützenfest** in Tirol im Jänner bei heftigstem Schneefall gezeigt hat. Inzwischen haben aber schon weitere Veranstaltungen unser Leben bereichert: Wie immer hat der klassische Reigen in Linz mit der bereits zur Ausrückungstradition gewordenen **Frühjahrsparade** begonnen; denen, die nicht dabei waren, kann man nur sagen „Schaun‘ Sie sich das an“ um mit Farkas zu sprechen. Das Wetter meinte es gut mit uns, manche meinten zwar, es wäre etwas kühl, aber es war trocken, wie immer begann die Aufstellung vor der evangelischen Kirche, bis zur Landstraße hatten wir Zeit, uns auf einen Schritt zu einigen und jeder einigte sich (anfangs) für sich selbst. Es folgten in bekannter Abfolge der Marsch zum Hauptplatz, die Ansprachen, das Abschreiten der Formationen, Ehrenschat und eine Feldmesse. Die Messe findet nicht mehr in der Kirche statt, weil sich da viele Uniformierte drücken. Zuletzt der Empfang im alten Rathaus. Wenngleich diesmal weniger teilnahmen als im Vorjahr war es eine schöne Veranstaltung. Besonders auf **Brandeis** freuen sich immer viele Kameraden. Die Anfahrt war diesmal spannend, da sie über sieben Stunden dauerte. Um dem Stau auf der Autobahn auszukommen fuhr der Autor ab Iglau auf Bundesstraßen und lernte so viele nette, kleine mittelböhmische Städtchen kennen. Dem Vorschlag seiner Frau, nach der langen Fahrt früh zu Bett zu gehen wurde Folge geleistet. Mit den Dragonern feiernd wurde es drei Uhr. Also früh. Der nächste Tag war sehr abwechslungsreich. Antreten, über den Schloßpark auf den Turnierplatz marschieren, Musik, Festreden, Auszeichnungen, Abschreiten der angetretenen Formationen, wieder Marschieren. Dann der Marsch von Brandeis nach Altbunzlau und dort der Festgottesdienst. Nach Brandeis zurückgekehrt gab es einen Empfang im Schloß mit warmem und kaltem Buffet. Das Zusammensein im Schloß war so nett, daß ich von den weiteren Programmpunkten nur die Artillerievorführungen mit Schwerpunkt Zeitraum Maria Theresia noch gesehen habe. Wie immer saß eine Gruppe von uns nach dem Nachtmahl mit Vertretern des Hauses Habsburg und weiteren Ehrengästen bis Mitternacht beisammen. Danach trafen meine Frau und ich zufällig (...) eine Gruppe Dragoner und mit dem frühen Schlafengehen wurde es abermals nichts. Am nächsten Morgen gab es die Sonntagsmesse und ein Frühstück mit einigen der Ehrengäste. Danach Verlegung nach Schloß **Rosenau** mit

Weiterfeiern, aber das war schon ein privates Vergnügen. Zwei weitere Ereignisse möchte ich nicht verschweigen: Das Traditionsfest des IR 76 in **Halbturn** mit einer tollen Veranstaltung im Schloßhof u.a. mit sehr guten Reden und der Möglichkeit in einem weiteren schönen Garten eines Schlosses zu marschieren und schließlich das Konzert der Blasmusikkapelle der Gemeinde Waldhausen bei Zwettl in dem Mehrzwecksaal von Waldhausen. Diese Kapelle hatte unsere Fahnensegnung musikalisch begleitet und bot nun ein Konzert der Spitzenklasse, von dem wir alle begeistert waren. Bei diesem Konzert wurde dem Obmann ein Fahnenband der Escadre überreicht. Da ich dieses schreiben schon die nächsten Ausrückungen an, davon beim nächsten Mal.



Schloß Halbturn:
Ein feierlicher Augenblick – die Übergabe des Fahnenbandes.



Linz Frühjahrsparade:
Aufstellung auf dem Stadtplatz.



FKpt. Georg Schaller



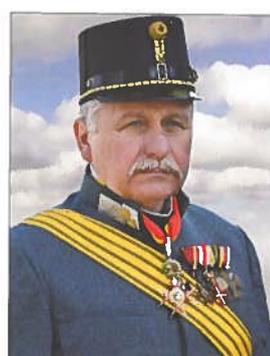
LSchl. Gerhard Kammerer



Obst.d.Kav. F. Prandstätter



Rittm. Fritz Rath



Mj. Dr. Milan Novak



Paradeaufstellung in Brandeis.



Traditionesescadre mit Fahne.



Marine salutiert.

Ohne Musik geht garnichts! Ohne Essen – böhmische Mehlspeisen – auch nicht!



Marinedolch



Fahrenträger



Ein bißchen Knallerei gehört dazu.



Auch die Berittenen dürfen nicht fehlen.

Sektion Museumshafen

Die Museumslände im Altarm Greifenstein — aktuelle Aktivitäten



Peter Strecha



Nach der langen Winterpause: frisch ans Werk!

Bei einem ersten orientierenden Arbeitseinsatz am 21. April 2017 wurden zunächst ganz dringende Probleme gelöst: eine gebrochene Glasscheibe an einem Luk der Matrosenwohnung (künftig: Quartier der Funker) wurde ersetzt und eingedichtet, und das vom Sturm abgerissene Sonnensegel wurde – unter stürmischen Bedingungen – geborgen.



Abdichtung des Oberlichts (Bild: P. Strecha).

In der Werkstätte im Laderaum 3 wurde die begonnene Sichtung und Sortierung der Materialien fortgesetzt, notwendig sind z.B. neue Arbeitsflächen und Erweiterung der Beleuchtung. *Gerhard Friedl* möchte sich dessen (nicht alleine, aber mit weiteren Helfern) annehmen, danke dafür!

Derzeit laufende Arbeiten

Die Zugangsbrücke wurde von *Charly Minke und seinen Helfern* verstärkt. Es folgt das Schweißen des vom Sturm beschädigten Gestänges für das Sonnensegel, dann Entrostung, Grundierung und Beschichtung mit Decklack – wenn das Sonnensegel wieder gesetzt ist, haben wir nach getaner Arbeit einen angenehmen sommerlichen Platz, um es uns gut gehen zu lassen...

Dank der bestens funktionierenden Photovoltaik-Anlage können Maschinen mit Haushaltsstrom eingesetzt werden, und eine nautische Beleuchtung kann gemäß Bewilligungsbescheid in Betrieb genommen werden. Ein Zugangstor liegt zum Aufbau bereit und die vorgeschriebenen Absturzsicherungen werden montiert.

Schiffsführerkurs 2017

In zwei sehr intensiven Theorie-Wochenenden haben unsere sieben Kursteilnehmer das notwendige Rüstzeug

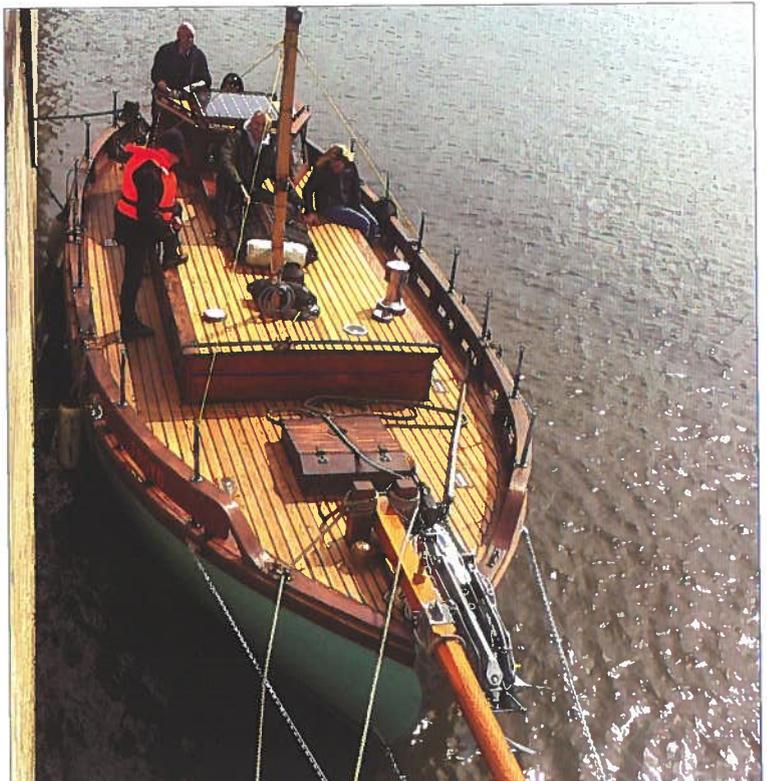
erarbeitet, und das Erlernete konnte aufgrund eines kleinen Hochwassers vom Kursraum in der Marina Kuchelau aus die Entwicklung des Donautstroms bei ansteigendem Wasserstand »hautnah« miterlebt werden. Anschließend machten wir eine Exkursion nach Greifenstein, wo die theoretisch erlernten schiffbaulichen und nautischen Details nochmals überprüft werden konnten.

Gäste an der Museumslände in Greifenstein

Der Bugsiertrecker GNOM hat nun in Greifenstein einen schönen und sicheren Platz gefunden, und auch die letzten Maschinen-Ersatzteile wurden durch *Charly Minke* und seine Helfer auf dem Wasserweg aus der Lobau herangeschafft.

Ein erster Gastlieger ist bereits eingetroffen: der Baden-Württemberger Künstler *Thomas Grögler* hat mit seinem Colin-Archer-Nachbau FROYD für die nächsten Wochen am GK 10065 angelegt, um sein Schiff für die große Fahrt fertig auszurüsten.

Auch von der Landseite dürfen wir immer wieder interessante Gäste mit Bezug und Interesse zur Schifffahrt und zur Geschichte begrüßen (und leider auch solche die wir nicht so mögen – 400 kg schwere, als Museumsstück für das Frei-



Colin-Archer-Segelyacht Froyd (Bild: T. Grögler).



HSW in Greifenstein erreicht. (Bild: P. Strecha).

gelände gedachte Eisenkette war eines Morgens nicht mehr aufzufinden).

Ein Automobil-Oldtimer-Verein wird uns demnächst anlässlich einer Vereinsausfahrt einen Besuch abstatten.

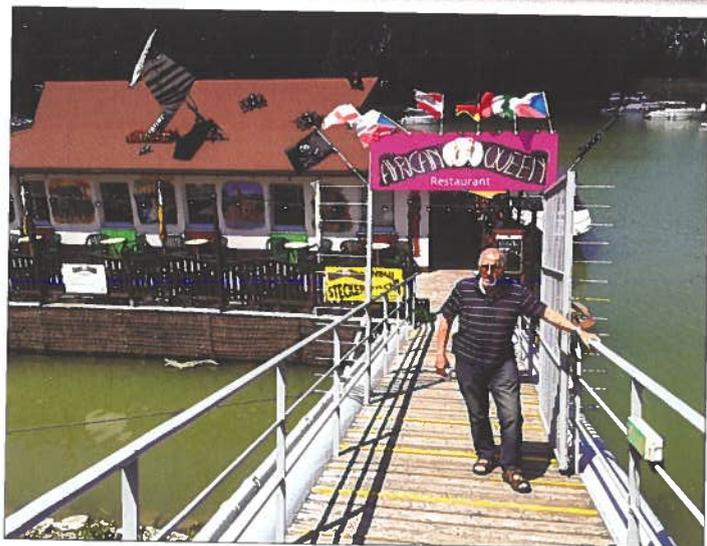
Was geschieht weiter?

Für die weiteren Ausbau-Arbeiten an der Anlage und am Güterkahn selbst suchen wir weiterhin Helferinnen und Helfer aus jeglichem Fachbereich, die uns bei unseren Vorhaben unterstützen wollen - gerne nehme ich unter p.strecha@fhsaustria.org Anmeldungen zum Mitarbeiten (oder auch gute Ideen und Anregungen) entgegen!

Aber bald gibt's wieder Sonnenschein.

Bei den gemeinsamen Stammtischen der Sektionen Museumshafen und Schiffseigner können wir uns über erledigte Arbeiten freuen und auch wichtige Ideen für die Zukunft sammeln und die Arbeiten planen - vielleicht treffen wir einander auch bei entsprechenden Temperaturen zu einem gemütlichen Nachmittag in Greifenstein...

Die Mitglieder der Sektion Museumshafen wünschen Ihnen allen, einen schönen, interessanten und unfallfreien Sommer 2017!



African Queen, Umgebung, Essen und Bier vorzüglich



MS FRIEDA mit Ersatzteilen für BS GNOM. (Bild: P. Strecha).

Sektion pro futuro

Bat — Sch

Martin Mai



Im Rahmen des **WIENER LIED KONZERT** der 23 Bezirke Wiens, fand am 22. Juni 2017 das Fest des 22. Bezirkes statt. Vom 1. Juni (1. Bezirk) bis 23. Juni (23. Bezirk) wurde dem Tages Datum entsprechend, in den jeweiligen Bezirken mit Musik, Kultur und Kunst gefeiert.

Die Stadt Wien hat für das Fest im 22. Wiener Gemeindebezirk unsere Boote für ein **WIENER LIED KONZERT** ausgesucht. Katharina Hohenberger (Wiener Brut), die Akkordeonistin Marie Therese Stickler, Bernhard Osanna (Kontrabass) sowie Tesak und Blazek gaben phantastische akustische Kostproben ihrer hohen Kunst zum Besten. Witzige und pfißige Texte die uns zum Lachen, aber auch zum Nachdenken brachten, ließen die 2 ½ Stunden Fahrzeit wie im Flug vergehen.

Diese weltweit einzigartige Kombination von Musik und Natur auf den modernen und geräuschlos dahingleitenden Inseln und Sofa Booten ist schon etwas Besonderes ! Das Gewässer der Alten Donau mit dem alten Baumbestand und der Architektur Kulisse der UNO City und dem DC Tower, ist eine Location um die uns die ganze Welt beneidet.

Schiffahrtstechnisch und Tontechnisch gesehen, war die neue modulare Kombination der Inseln und Sofa Boote mit dem Oktagon als Standort für die MusikerInnen eine perfekte Lösung und erinnert an ein große Seerose.

Der Antrieb erfolgt durch 2 x 2,0 kW Elektromotoren am zentralen Oktagon.

Die linke und rechte äußerste Insel der hinteren Insel Reihe sind mit zusätzlichen „Kapitänen“ besetzt, damit sie wie selbstständige Hafenschlepper die Inselkombination unabhängig vom zentralen Oktagon steuern können. Als ein Walzer gespielt wurde versetzten nur diese äußersten Elektromotoren die miteinander verhefteten Boote in eine Walzerdrehung !

Glückliche und zufriedene Besucher dieses musikalischen und nautischen Hochgenusses in unserer Heimatstadt gingen um 22:00 von Bord und fragten wann es wieder so eine tolle Veranstaltung geben wird.



Dr. Martin Mai

Sektion Historiker

Jubiläen, Jubiläen

Robert Tögel

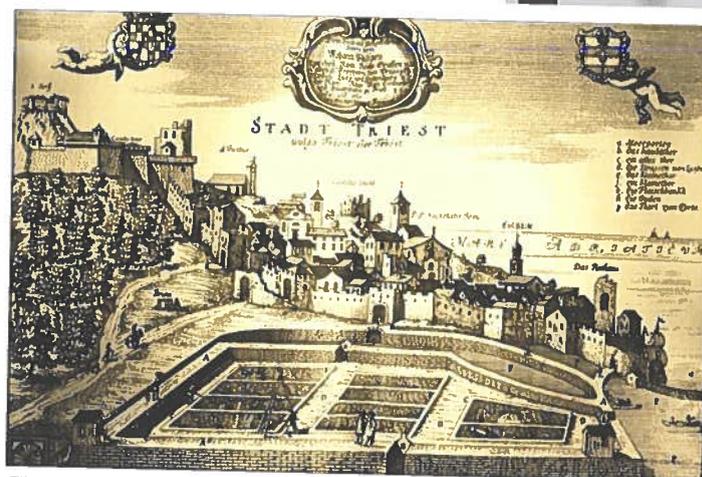


Auch im Jahr 2017 gibt es wieder eine Reihe von Jubiläen und Ereignissen. Vom Beginn an erlebten wir viele Berichte, Sendungen und Ausstellungen über das 300-Jahr-Jubiläum von Maria Theresia.

Ich habe auch viel gehört, aber finde, dass man selten über die Leistungen Maria Theresias über maritime Aktionen hört. Das finde ich besonders spannend:



Zur Einleitung: Sehr oft gibt es die Diskussion, ob man Maria Theresia als Kaiserin bezeichnen kann. Rein politisch war sie eigentlich keine Kaiserin, aber als Gattin des Kaisers Franz I. Stephan schon. Also ist die Diskussion ein Unsinn. .



Triest wurde durch Maria Theresias Einfluss, zu einer der erfolgreichsten Städte.

Die Regierungszeit Maria Theresias war faktisch von 1740 bis 1780. Ab dem Tod ihres Mannes, Kaiser Franz I. Stephan, 1765 regierte sie gemeinsam mit ihrem Sohn, dem späteren Kaiser Joseph II., allerdings immer wieder konfliktreich.

Zum Beispiel: Maria Theresias Aktivitäten rund um Triest. Triest wurde schon 1719 zum Freihafen erklärt, um den Handel, vor allem mit dem östlichen Mittelmeer-Raum, zu forcieren.

Der nächste Schritt: Borgo Teresiano.

1749 ließ Maria Theresia den Stadtteil außerhalb des Zentrums schleifen und ein Stadtviertel bauen, das als neues Handelszentrum vorgesehen war. Damals schon eine moderne städtebauliche Planung. Die ehemaligen Salinenfelder und Buchtetails wurden zugeschüttet.

Basis war der Canal Grande, der sich rechrwinkelig vom Ufer in den Stadtteil einfügt und Handelsschiffe in die Stadt einfahren ließ um dort Waren ein- und auszuladen.



1749: Die schwarz-gelbe Handelsflagge war für österreichische Schiffe vorgeschrieben. 1786 wurde sie durch die rot-weiß-rote Flagge ersetzt.

Los geht's weltweit.

Schon 1719 wurde die Ostender Kompanie in den Österreichischen Niederlanden gegründet, wurde aber auf

niederländischen und britischen Druck 1731 aufgelöst, weil sie „zu erfolgreich“ war. Aber dadurch war ein Basiswissen für weltweite Einsätze angelegt.

1775. Der niederländische Kapitän Wilhelm Bolts war zehn Jahre lang in Indien für die britische Handelskompanie beschäftigt. Er war nun in Triest ansässig und überreichte Maria Theresia einen Vorschlag zur Gründung einer österreichischen Handelsgesellschaft für den ostindischen Raum.

Maria Theresia bewilligte die Gründung einer Handelsgesellschaft, die mit kaiserlichen Privilegien ausgestattet wurde und deren Schiffe das Recht erhielten, die Reichsflagge mit dem Doppeladler zu führen.

1776 liefen die Schiffe JOSEPH und THERESIA aus Triest aus.

1777 wurde an der Südküste Afrikas ein Hafen von einem Häuptling erworben: Deloga-Bucht, jetzt Maputo-Bucht in Mosambik. Dort wurde eine kleine Befestigung errichtet und zur österreichischen Kolonie erklärt. Die Schiffe konnten dort anlegen, bevor sie Richtung Indien weiter segelten. Allerdings ging die Bucht schon 1781 an Portugal verloren.

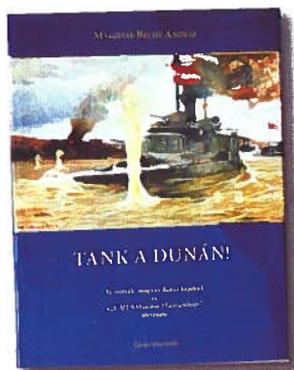
Die ursprünglich von der Ostender Kompanie angelaufenen Nikobaren-Inseln im Indischen Ozean: Nancowry, Camorta, Trinket, Katchal und **Teressa** – wurden von der Triester Handelskompanie erworben und als Österreichische Kronkolonien bezeichnet.

Insel Teressa Indischer Ozean, Inselgruppe Nikobaren, Koordinaten: 8° 16' N, 93° 7' O, Länge 5,4 km, Breite 19,6 km, Fläche 101,26 km², Hauptort Bengali



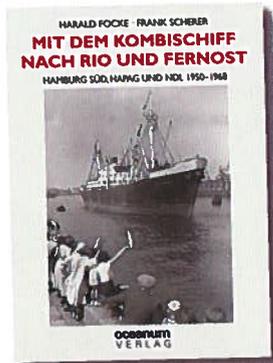
Einladung: 25.7. 19.00, HGM, Vortrag: Krieg auf der Donau

Buchbesprechungen



Margitay-Becht András

Tank a Dunán (Panzer auf der Donau)
Die Geschichte der öst.-ung. Donauflotte und des Monitors LEITHA in ungar. sprache und ausführlicher englischer Zusammenfassung. Eghalat Verlag, Budapest 2016 Folio, 429 Seiten, zahlr. s/w und Farbphotos.



Harald Focke, Frank Scherer

Mit dem Kombischiff nach Rio und Fernost
Hamburg Süd, HAPAG und NDL 1950-67
oceanum Verlag
96 Seiten, zahlr. s/w und Farbphotos
Format 21 x 26,5 cm, gebunden
ISBN 978-3-86927-421-8, Preis € 19,90



KMA - K.u.K. Kriegsmarine Archiv (Hrsg.)

Das Seegefecht in der Otrantostraße am 15. Mai 1917
Photographien und Dokumente, gesammelt von Dr.-Ing. Franz Robert Oedl
196 Seiten, zahlr. s/w und Farbphotos
Format 21 x 30 cm, gebunden
Wien 2017

In Ungarn ist die Pflege der Tradition der österr.-ungarischen Kriegsmarine und ihrer Geschichte noch viel präsenter als bei uns und das Beispiel des LEITHA/LAJTA-Monitors zeigt, was alles möglich ist, wenn man ein Ziel vor Augen hat und viele Gleichgesinnte zusammenstehen.

Es ist das Verdienst von Dr. Margitay-Becht Andreas und seiner Helfer, ein historisches Schiff wiederbelebt zu haben.

Davon handelt dieser schwergewichtige Prachtband. In 12 Kapiteln wird die Geschichte der k.(u.)k. Donauflotte und ihrer Schiffe dargelegt, dabei illustriert viel, bisher nicht gezeigtes Bildmaterial, den ausführlichen Text. Besonderes Augenmerk legt der Autor auf die LEITHA und ihre Geschichte, vor, während und nach dem Großen Krieg. Ein ausführliches Literatur- und Namensverzeichnis legt Zeugnis ab, über die vielen Historiker, die sich mit diesem Thema befasst haben.

Alles in allem ein Werk, das jeder Liebhaber der k.u.k. Marineliteratur mit Freuden in seine Bibliothek aufnehmen wird.

Wolfgang Waldl

Hier sehen wir sie wieder, die form-schönen Schiffe der Nachkriegs- und Wirtschaftswunderzeit. Mit gefälligen Formen, elegant, gut eingerichtet aber letztlich dem Containerschiff und dem zunehmenden Flugverkehr wirtschaftlich unterlegen. Eine Wohltat für das Auge, die SANTA URSULA der Reederei Hamburg Süd, dem ersten Kombischiff, das 1951 in Fahrt kam, auf dem Umschlagbild zu sehen.

Die Autoren gehen auf die Überlegungen, Kombischiffe zu entwickeln detailliert ein, ergänzen diese mit Plänen, Zeichnungen, Prospekten, vielen Photos und zeitgenössischen Kommentaren.

Cäsar Pinnau war der geniale »Vater« dieser Baureihe (Schwesterschiffe SANTA TERESA und SANTA INÈS).

Der Norddeutsche Lloyd brachte die nicht weniger berühmten Schiffe der SCHWABENSTEIN-Klasse in Fahrt und der Hapag Lloyd die FRANKFURT, HANNOVER und HAMBURG mit entsprechend prominenter Beteiligung in Fahrt.

Lebensläufe der Schiffe, der Dienst, der teils luxuriöse Service an Bord und Erfahrungen von Besatzungen und Passagieren wurden von den Autoren zusammengetragen.

Das ist im Zeitalter der Container- und Kreuzfahrtgiganten mit großer Nostalgie zu lesen und zu genießen!

Fritz Marschner

Dr.-Ing. Robert Oedl, einst auf S.M.S. SAIDA eingeschiffet und Teilnehmer am Seegefecht, übergab kurz vor seinem Tod Photos und Briefe seiner Kameraden, das Geschehen betreffend, an Dr. Lothar Baumgartner, da es ihm nicht mehr möglich war, diese Unterlagen zu bearbeiten und zu veröffentlichen. Auch unserem lieben Freund und Marinehistoriker Lothar, war es nicht mehr bestimmt diese Aufgabe zu erfüllen und so übergab er das Konvolut an Ing. Fritz Marschner, der dieses Vermächtnis, zusammen mit Georg Pawlik, bravourös erfüllte.

Das Buch ist eine hochinteressante Zusammenfassung der damaligen Ereignisse. In 25 Kapiteln werden viele Details zu dem Thema des Seegefechts vor 100 Jahren in der Adria, ausführlich dargelegt.

Die zahlreichen Photos, von denen viele von Robert Oedl stammen, sind eine unentbehrliche Ergänzung zum Text. Seine, und die Berichte der Kameraden, alle noch sehr jung, sind sehr aufschlussreich.

Bei der Lektüre dieses empfehlenswerten Buches wird einem wieder bewusst, wie bedeutend unsere ehemalige Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg war. Der Einsatz der Besatzungen und das hohe Ethos der Pflichterfüllung, sowie die geübte Taktik und die Durchführung der Einsätze, zeigen in bewundernswürdiger Weise, welche Führungskräfte auf den auf den Schiffen zum Einsatz kamen.

Wolfgang Waldl

Die nächsten Termine 2017

13. Juli	Bordabend Escadre	11. Juli	Stammtisch The VIEW	25. Juli	Stammtisch Schimanko
10. August	Bordabend Escadre	10. August	Stammtisch The VIEW	24. August	Stammtisch Schimanko
14. Sept.	Bordabend Escadre	14. Sept.	Stammtisch The VIEW	28. Sept.	Stammtisch Schimanko

Ehemalige Hamburger Hafenzarzbarkasse HAFENDOCKTER wieder in Fahrt!

Im April 2016 konnte sie ihre erste Probefahrt nach der Restaurierung absolvieren. Und im Mai nahm sie erstmals wieder aktiv am Hafengeburtstag teil. Die Rede ist von der Barkasse der Hamburger Hafenzärzte, die diesen über mehrere Jahrzehnte als „schwimmender Krankenwagen“ diente. Hafenzar stand denn auch von beiden Seiten gut lesbar auf dem 1929 bei der Deutschen Werft auf Steinwerder gebauten Dampfschiff, das 1959 einen Dieselmotor erhielt und bis

in die 1980er-Jahre im Dienst war. Diesen Namen durfte die 18 m lange Barkasse, nachdem sie an einen Privatmann verkauft worden war, allerdings nicht behalten. So war sie bis ins Jahr 2000 als HAFENDOCKTER unterwegs, als sie sank und nach dem Heben eine jahrelange Odyssee durch mehrere Häfen antrat und dabei trotz gelegentlicher Teilrestaurationen immer mehr vergammelte. 2014 „wiederentdeckt“ und seitdem von dem neugegründeten Betreiberverein restauriert, ist die Hafendockter jetzt in den Kreis der aktiven Hamburger Schiffsveteranen zurückgekehrt.

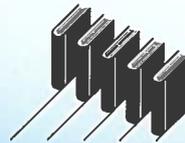
Detlef Ollesch



BIS-C 2017

<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

**28 Jahre Erfahrung Wissen Kompetenz
Leistung Sicherheit Datenschutz
Standards Offenheit Individualität
Stabilität Partner Verlässlichkeit
Service Erfahrung Support
Generierung Adaptierung Selfservice
Outsourcing Cloud 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		multiLingual
Normdaten	GND RVK	redundanzfrei
multiMedia	JSon	Integration

Portale mit weit über 17 Mio Beständen

http://Landesbibliothek.eu	http://bmf.at
http://OeNDV.org	http://VThK.eu
http://VolksLiedWerk.org	http://bmwfw.at
http://Behoerdenweb.net	http://wkweb.at

DABIS GmbH

Heiligenstädter Straße 213, 1190 Wien, Austria
Tel. +43-1-318 9777-10 * Fax +43-1-318 9777-15
eMail: 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



17° 3' N, 61° 48' W
ANTIGUA

Eine Marke, die für jeden Segler das Richtige ist.

Egal ob im Extremsport, im Cruising oder im traditionellen Bereich. Vielfältigkeit, die gelebt wird, zu sehen an der Unterstützung der Aglaia mit Tauwerksmaterial. FSE Robline - Eine Marke, die für alle Sparten steht!

Teufelberger Fiber Rope GmbH
Vogelweiderstraße 50
A-4600 Wels
www.fse-roblines.com

FSE ROBLINE
WORLD CLASS YACHTING ROPE!