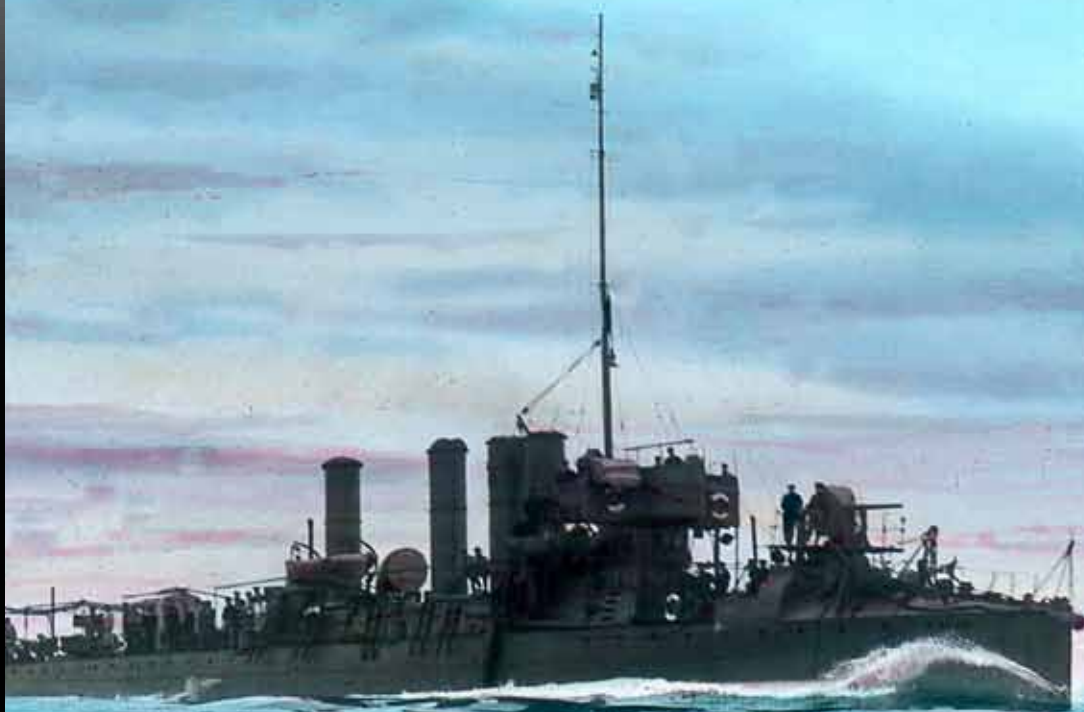


Österreich Maritim



K.u.k. Kriegsmarine in Autographen

Seite 4

K.k. Marine-Sanitätswesen

Seite 10

Guadalcanal, die kleinste »Seeschlacht«

Seite 20

S.M. Tb XIV in Wien 1885

Seite 22



Torpedoboot II. Klasse S.M. Tb XXII, ein Schwesterboot von S.M. Tb XIV das 1885 in Wien war.
Man beachte die Tropenhelme der Offiziere; damals modern, die nebeneinander angeordneten Kamine.
Foto: Sammlung. MV-Wien



S.M. Torpedoboot I. Klasse FALKE. Ein wunderschön gebautes Modell M 1:72 von Georg Schaller, der Zufall wollte es, dass er mit dem Artikel zum »Torpedoboot XIV in Wien«, mit dem Modellbau fertig wurde. Auch hier gut zu erkennen die nebeneinander liegenden Kamine, der Steuerstand mit dem zylindrischen Turm und den Bullaugen und einem zusätzlichen Steuerruder unter dem Bug.

FALKE und das Schwesterschiff ADLER wurden von der Werft Yarrow bei London gebaut und im Februar 1884 in Dienst gestellt. Die Boote waren mit zwei im Bug eingebauten Torpedorohren 35 cm und zwei 37 mm SFK bewaffnet. Der achtere Kommandostand wurde später entfernt und der Rammbug durch einen senkrechten Steven ersetzt, um die See-Eigenschaften zu verbessern. 1910 in Nr. 42 umbenannt, 1911 aus der Flottenliste gestrichen.

Verdrängung: 95 t, Länge 41,14 m, Breite 4,20 m, Tiefgang 1,25/1,68 m, 1 Lokomotivkessel, 1 Dreizylinder Verbund Dampfmaschine mit 1300 PS, 1 Schraube, Geschwindigkeit 22 kn, Reichweite 1200 sm bei 14 kn, 2 Offiziere, 16 Mann.

Zum Geleit

Herbert Klein

Politik verhindert Kultur in Korneuburg »Aus« für Museumshafen und -werft in Korneuburg



Anderswo freut man sich über Geschenke - in Korneuburg ticken die Uhren anders. Während man in der Gemeinde jahrelang kein brauchbares Konzept zur sinnvollen Nutzung des weitgehend brachliegenden, historischen und denkmalgeschützten Werftareals zu Wege brachte, arbeitete der Verein »Freunde Historischer Schiffe« ein Programm aus, das der alten Werft neues Leben einhauchen sollte. In allen Details wurde das Bild einer lebendigen Museumsverft gezeichnet - im wahrsten Sinn des Wortes, denn das Konzept enthielt bereits viele Konstruktionsentwürfe, wie das Ergebnis aussehen könnte.

An die alteingesessenen ehemaligen Werftmitarbeiter, deren vergangene Arbeitswelt wieder erlebbar werden sollte, wurde ebenso gedacht wie an die Kinder, für die die neue Museumsverft eine tolle Erlebniswelt geboten hätte: Museum zum »Begreifen« und Mittun.

Ein historisch einzigartiges und denkmalgeschütztes Ensemble wäre nicht nur erhalten geblieben, sondern zu einem in Europa fast unvergleichlichen Museum geworden. Die Geschichte der Donauschifffahrt, des Lebens auf- und um Schiffe, deren Bau und Reparatur hätte man an lebendigen Beispielen nachvollziehen können. Dazu hätten nicht nur die ehemalige Werft, sondern auch die vielen historischen Schiffe im Besitz der Mitglieder des Vereins beigetragen. Das Ergebnis hätte ein Vorzeigeprojekt und eine wichtige Bereicherung für Korneuburg werden können.

Das Alles hätte die Gemeinde fast nichts gekostet; die meisten Arbeiten wären von den Mitgliedern des Vereines unentgeltlich selbst

erledigt worden. »Ein Geschenk, das man fast nicht ablehnen kann« meinte sogar ein hochrangiger Gemeindevertreter und ehemaliger Werftmitarbeiter, der sich bei der entscheidenden Abstimmung daran aber nicht mehr erinnern konnte. Doch es kam anders: Unverständnis oder persönliche Animositäten, Parteienquerelen oder Neid? Was auch immer die Beweggründe gewesen sein mögen, das Projekt wurde ohne Angabe von Gründen abgelehnt und eine einzigartige Chance wohl für immer vertan.

Es passt zu den bisherigen Erfahrungen mit der Korneuburger Politik, dass sich die durch Wahlen berufenen Entscheidungsträger hinter dem »Hausverwalter« Korneuburger Liegenschaftsfonds verstecken, der doch nur in ihrem Namen und ihrer Verantwortung handelt. Während wir zu neuen Ufern aufbrechen - im wahrsten Sinn des Wortes, sind wir nun darauf bedacht, dass die zuständigen Stellen dafür sorgen werden, dass unsere Rechte gewahrt werden.

Ich selber verbinde mit den uns aufgezwungenen Änderungen die Hoffnung, dass die nun beinahe einjährige Auseinandersetzung mit den Tiefen der Kommunalpolitik nun ein Ende hat und wir uns den Dingen zuwenden können, für die wir stehen: in Freundschaft Freude an alten Schiffen, ihrer Geschichte, dem Modellbau zu haben und beim geselligen Zusammensein unter Freunden diese Freude zu teilen. Eben Freunde Historischer Schiffe!

Herbert Klein
Präsident

Inhalt

K.u.k. Kriegsmarine in Autographen. Teil 3. W. Kantz in Tsingtau <i>Heinz Strauss</i>	4
Marineärzte und Sanitätswesen in der k.k. Kriegsmarine 1850-1866 <i>Heinz Christ</i>	10
Abstecher nach Kopenhagen <i>Fritz Marschner</i>	17
DDSG 4-Rad-Personenschiffe <i>Herbert Winkler</i>	18
Guadalcanal »Die kleinste Seeschlacht« <i>Helmut Pemsel</i>	20
Torpedoboot XIV in Wien <i>Fritz Marschner</i>	22
Georg bastelt - Die Vitrine <i>Georg Schaller</i>	24
Von Tegetthoffs Schreibtisch <i>Fritz Marschner</i>	25
Die Monarch-Klasse <i>Lstl Frhr. A.v. Koudelka</i>	26
Aus den Sektionen	28
Buchbesprechung	34

Titelbild: Coloriertes Dia eines Zerstörers der Huszar-Klasse.
Sammlg. A. Traiber

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.

Das Redaktionsteam: Bobby Kugel, Georg Schaller, Robert Tögel

Die Mitarbeiter dieser Ausgabe: Prof. Mag. Herbert Klein,

Prof. Dkfm. Heinz Christ, Prof. Helmut Pemsel, Georg Schaller,

Heinz Strauss, Herbert Winkler.

Druck: Széchenyi István Druckerei GmbH, 9027 Győr, HU

Verantwortlicher Redakteur: Ing. Fritz Marschner.

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

FHS – Webseite: www.fhsaustria.org

Abo- und Einzel- Heftbestellungen: Alexander Traiber

Hintere Liesingbachstraße 14/C5/3, 1100 Wien

Abopreise: Österreich: € 24,-; EU/Schweiz: € 28,-; Weltweit: € 36,-

Bankverbindung: FHS, PSK Kontonummer 510 064 100 BLZ 60000

BIC: OPSKATWW, IBAN: AT856000000510064100

Die k.u.k. Kriegsmarine in Autographen

Eine Serie von Heinz Strauss

Teil 3

Der Quartiermeister und Artillerieinstruktor Wilhelm Kantz



Der Quartiermeister und Artillerieinstruktor **Wilhelm Kantz** berichtet im letzten Brief an seine Eltern vom 4. August 1914 von Bord S.M.S. KAISERIN ELISABETH über die dramatischen Ereignisse im chinesischen **Tsingtau**. Am 31. Oktober 1914 wurde seine »Batterie XV« von einer japanischen Granate getroffen und der Marineunteroffizier getötet. Bei den vorangegangenen Beiträgen zu dieser Serie wurde die Authentizität der Mitteilungen erwähnt, jedoch der subjektive Blickwinkel der Autoren, sowie die „Momentaufnahme“ als Einschränkung gewertet, wenn es um Ereignisse von größerer historischer Bedeutung ging.

Der vorliegende Brief hat deshalb eine außergewöhnliche Dramatik, weil er von der totalen Erschöpfung der Besatzung der KAISERIN ELISABETH – das Schiff wurde am 2. November 1914 durch die eigene Mannschaft versenkt – und der feindlichen Übermacht im fernen China berichtet. Gleichzeitig ist er ein Vermächtnis des den Tod ahnenden Quartiermeisters und Artillerieinstruktors Wilhelm („Willy“) Kantz (1893–1914).

Der Brief wurde am Dienstag, dem 4. August 1914, in Tsingtau/Quingdao/CN, an seine Familie in Wien V., Wiedner Hauptstrasse 115, geschrieben. Die Adressaten haben ihn – mit einem Siegel versehen – allerdings erst im Mai 1929(!) vom Konsulat in Tientsin/Tianjin/CN über das österreichische Außenamt erhalten.

Der Marineunteroffizier Kantz war mit dem Kreuzer KAISERIN ELISABETH etwa ein Jahr vorher, am 19. August 1913, unter dem Kommandanten Fregattenkapitän Richard Makoviz [auch Makovitz] (*1868) zu einer Ostasienreise ausgelaufen, deren letzte Station am 22. Juli 1914 der damals vom Deutschen Reich kontrollierte chinesische Hafen Tsingtau war.

Die Hafenstadt war Hauptstadt des sog. „Deutschen Schutzgebietes Kiautschou/Jiāozhōu/CN“, eines vom Deutschen Reich den Chinesen auf 99 Jahre ab verhandeltes Pachtgebiet. Die KAISERIN ELISABETH war nach dem Attentat auf den österreichischen Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand d'Este (1863–1914) am 28. Juni 1914 in Sarajevo/BHI, per Depesche dorthin befohlen worden, um weitere Instruktionen abzuwarten. Schließlich gab nach den Kriegserklärungen das Kriegsministerium den Auftrag: „Im Interesse des Dreibundes handeln“, was die Anerkennung der Befehlsgewalt des deutschen Gouverneurs von Kiautschou, Kapitän zur See Alfred Mayer-Waldeck (1864–1928), bedeutete.

Der k.u.k. Außenminister, Leopold Graf Berchtold (1863–1942), telegraphierte am 24. August 1914 an den Missionschef in Tokio, Ladislaus Freiherr von Müller von Szentgyörgy (*1855):

„Der Kommandant S.M.S. KAISERIN ELISABETH erhielt den Auftrag, in Tsingtau mitzukämpfen. Ersuche Euer Exzellenz, mit Rücksicht auf das Vorgehen Japans gegen das uns verbündete Deutsche Reich Ihre Pässe zu verlangen, Konsulate zu verständigen und mit Kolonie und Botschafts- und Konsulatspersonal nach Amerika abzureisen. Schutz unserer Staatsangehörigen und Interessen wollen Euer Exzellenz amerikanischem Botschafter anvertrauen. Hiesigem japanischen Botschafter werden Pässe zugestellt.“

Nachdem für den österreichisch-ungarischen Kreuzer aufgrund seiner Maschinenleistung das rasche Auslaufen mit dem deutschen Ostasiengeschwader unter Vizeadmiral Maximilian Graf Spee (1861–1914) unmöglich erschien, wurde er zur Unterstützung der Verteidigung der Deutschen gegen die britischen und japanischen Verbündeten gefechtsklar gemacht.

Japan, das England im Ersten Weltkrieg seine Hilfe zusagte und massive Expansionsbestrebungen hatte, stellte nämlich dem Deutschen Reich das Ultimatum, alle seine Kriegsschiffe müssten chinesische und japanische Hoheitsgewässer verlassen oder abgerüstet werden, und Tsingtau bis 15. September 1914 an Japan zu übergeben.

Das alles war Wilhelm Kantz offensichtlich nicht bekannt, denn er erwähnt die Japaner nicht und sieht die akute Gefahr nur von den Russen und Franzosen, weniger von den Engländern ausgehen. Doch während er sein letztes Schreiben an die Eltern richtet, werden in den Staatskanzlei-



SMS KAISERIN ELISABETH. Hier noch mit 24 cm Geschützen (bis 1906) A.Beer, Pola 1914



Detail einer Parade des Deutschen III. Seebataillons auf dem Kasernenhof in Tsingtau, um 1912

en die Kriegserklärungen verfasst und kurz darauf zugestellt: Österreich-Ungarn an Russland und Japan am 5. bzw. 25. August, Frankreich und England an Österreich-Ungarn am 11. und 13. August – insgesamt werden es 21 sein – die zum Inferno des Ersten Weltkrieges führen werden.

Die Transkription des gesamten Briefes von Willy Kantz an seine Eltern:

Aus den beiden 15 cm-L/40- Geschützen I und VIII (Reichweite 13 km) des Kreuzers KAISERIN ELISABETH wurde an Land die »Batterie XV« gebildet, deren Kommandant bis zu seiner Verwundung Fregattenleutnant **Ivo Maria Baierle** (1893–1964) war. Wilhelm Kantz kam am 3. September 1914 an Land und hat sich nach Beurteilung des Batteriekommandanten »sowohl beim Bau der Batterie, als auch im Kampf hervorragend bewährt.« Und weiter: »Schon an Bord war er sehr beliebt gewesen; bei dem engen Zusammenleben in der Batterie lernte ich ihn natürlich noch besser kennen und hatte ihn sehr gern, ich glaube, es beruhte auf Gegenseitigkeit.« Das Abwehrfeuer der »Batterie XV«, die bereits Ende September gefechtsbereit war, fügte den Japanern schwere Schäden zu.

Liebste Eltern!

Tsingtau, 4/ VIII. 14

Nachdem sich heute noch Gelegenheit bietet zu schreiben, so will ich liebste Eltern Euch heute, vielleicht das letztmal, eine Nachricht zukommen lassen. Wir stehen jetzt hier in Tsingtau! Wie wir bis jetzt schon draufgezahlt haben, davon könnt Ihr Euch absolut keinen Begriff machen. Wir sind ganz „klarschiff“ und haben bis jetzt mit den Deutschen hier draußen fort während Manöver gehabt. Was das heißt, ein Schiff in Klarschiffzustand zu versetzen, kann ich Euch jetzt nicht erzählen weil viel zu wenig Zeit ist. Sonntage sind gewesen, wo ich nicht einmal wusste dass Sonntag ist. Geregnet hat es, bis auf die Haut nass, hundsmüde, hungrig zum Umfallen und doch musste ich bei meinem Geschütz ausharren. Vom Schlafen, gar keine Rede. Weißt Du, ich, sowohl wie meine Kameraden, Vorgesetzte und Offiziere, sind alle nur mehr ein Schein von dem was wir waren.

Das alles möchte mir körperlich nicht so viel schaden, aber Ihr seid meine größte Sorge. Ist Hans eingerückt? Was ist mit Polli? Die arme, arme Louise. Oh' liebste Eltern, das Herz ist mir so voll, ich hätte Euch so viel zu sagen, jedoch keine Zeit. Unsere Feinde sind der Russe, Franzose und der Engländer. Der Engländer hat hier draußen eine Flotte von 10 Schiffen und eine Unmasse von Torpedoboote. Der Russe 4 Kreuzer, 7 Torpedoboote und 4 Unterseeboote. Der Franzose nur 2 Schlachtschiffe. Von England haben wir vorläufig nichts zu befürchten, und mit den Russen und Franzosen hoffen wir und der Deutsche schon fertig zu werden. Der Deutsche hat hier in China 8 Schiffe, 4 Torpedoboote und dann sind wir noch hier. Der Italiener liegt in Shanghai, doch kann er nicht heraus, weil alles mit Minen versperrt ist. Trotzdem laufen wir aber aus um vor Wladywostok zu gehen. Jetzt wisst Ihr vorläufig unsere Pläne, wie die anderen lauten, ist nicht bekannt.

Liebste Eltern, habe mir während dieser Zeit hier draußen einige hundert Kronen erspart. Außerdem habe ich noch einige Sachen gekauft, welche für meine liebe Nora bestimmt habe. Sollte ich Euch nicht wiederseh'n, so wird Euch das alles zugesendet werden, nachdem ich schon diesbezüglich Vorkehrungen getroffen habe. Nun muß ich schließen, denn ich habe verschärften Wachdienst. Lebt wohl meine lieben lieben guten Eltern. In der Hoffnung, daß mir der liebe Gott meine Bitte erfüllt, und Ihr alle gesund bleibt, verbleibe ich mit vielen Tausend Millionen Grüßen u. Küssen Euer Euch ewig dankbarer Sohn Willy.

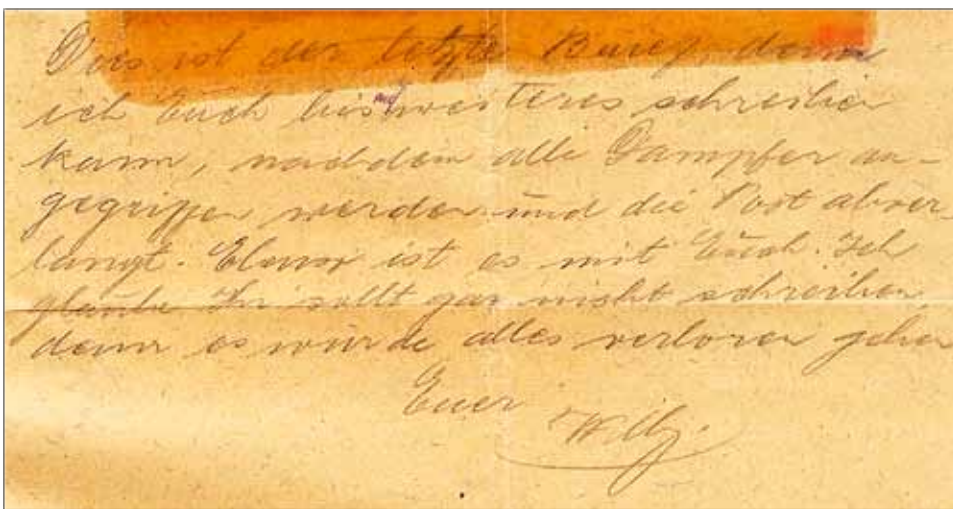
Grüßt mir alle Brüder u. Schwestern, Polli wünsche ich nur frischen Mut.

Das ist der letzte Brief, den ich Euch bis auf weiteres schreiben kann, nachdem alle Dampfer angegriffen werden und die Post abverlangt. Ebenso ist es mit Euch. Ich glaube Ihr sollt gar nicht schreiben, denn es würde alles verloren gehen.

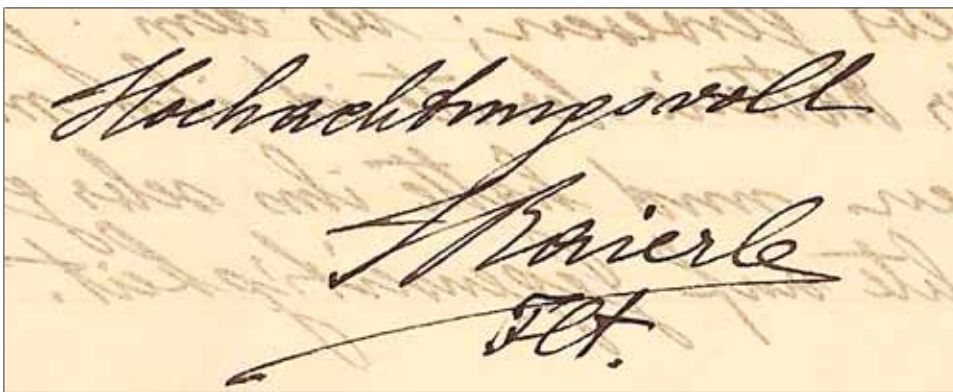
Euer Willy.

In den Morgenstunden des Samstag, dem 31. Oktober 1914 [oft als 30. Oktober angegeben] erfüllte sich allerdings das Schicksal des Artillerieinstructors Wilhelm Kantz und seiner Kameraden: Durch einen japanischen Volltreffer auf die »Batterie XV« wurden von den in der Stellung in Deckung liegenden sechzehn Mann fünf sofort getötet und drei schwer verwundet.

Die Gefallenen waren Wilhelm Kantz, Übelbacher (?) und Pokorny (?), alle aus Wien, der Kriegsfreiwillige Paul Harding-Klimanek, sowie ein ungarischer Matrose. Schwer verletzt wurden der Kommandant Fregattenleutnant Ivo Baierle und der Obermaat und Artillerieinstructor Adolf Weiß [auch Weiss]. Ein dritter Schwerverletzter, der Steuermatrose 1. Klasse F. Tauchmann, stirbt nach drei Tagen.



Detail der letzten Seite des Briefes von Wilhelm Kantz, Tsingtau, 4. August 1914



Detail der letzten Seite des Briefes von Fregattenleutnant Ivo Baierle, Ōsaka/J, 13. März 1916

Wie Fregattenleutnant **Ivo Baierle** berichtet, fand die Beisetzung »in der Nacht« (lt. Matrosen Hofer: »tags darauf«) in nebeneinander liegenden Einzelgräbern am sog. »**Europäerfriedhof**« statt. Nach Informationen von Erwin Sieche wurde dieser Friedhof während der chinesischen Kulturrevolution 1966 –1976 geschleift und teilweise in einen Park umgewandelt.

Am Sonntag, dem 14. Februar 1915, schreibt der kaiserliche japanische Dolmetscher **Isami Schoji** aus dem Kriegsgefän-

Sehr geehrte Frau!

Zu meinem grossen Mitleid muss ich Ihnen traurige Mitteilungen machen, dass der k. u. k. Unteroffizier a. S. Wilhelm Kantz am 30. Oktober vorigen Jahres als Held in Tsingtau gefallen ist, und auf dem dortigen Friedhof begraben liegt. Ich will versuchen ob jemand unter seinen Kameraden genauere Auskunft über jenen Held mitteilen kann.

Hochachtungsvoll Isami Schoji“

K.jap. Dolmetscher

Kriegsgefangenenheim Himeji Japan.

genenlager Himeji/J an Frau Wilhelmine Kantz nach Wien:

Das Datum wurde später auf den (richtigen) Tag, den 31. Oktober 1914, korrigiert. Bemerkenswert ist auch die Bezeichnung »Kriegsgefangenenheim«.

Kurz darauf, am 18. März 1915, sandte auch der der aus Spittal an der Drau stammende Kärntner, **Mathias Hofer**, Matrose 1. Klasse auf S.M.S. KAISERIN ELISABETH, Gefangener Nr. 2230 im Lager Aonogahara/J, einen Brief über die Ereignisse im fernen China an die Schwester des Artillerieinstructors nach Wien:

Himeji am 18. März 1915, Japan

Geehrte Frau Forster!

Ihr werter Brief ist am 13./3. in Himeji Japan angekommen, wo sich das deutsch-österreichische Gefangenenlager befindet. Im Auftrage unseres Dolmetschers habe ich den Brief von Ihnen übernommen und beeile mich nun Euer Hochwohlgeboren weitere Mitteilungen über Ihren Sohn Wilhelm, der mich noch vor seinem Heldentod bat, bekannt zu geben.

Wie Sie bereits wissen, hatte Wilhelm Kantz an der Verteidigung Tsingtaus teilgenommen und seinen ehrenvollen Tod erlitten. In aller erster Linie meine Kondolation zum ruhmvollen Tode des Verblichenen.

Und nun will ich in wenigen Worten kundtun wie mein Geschützführer und noch 6 andere meiner Genossen zu gleicher Zeit den Tod fanden, ausserdem unser Batteriekommandant Fregattenleutnant Baierle, der sehr schwer verwundet wurde. Es war am 31. Oktober 14. 7½ h morgens als Tsingtau von japanischer Landartillerie heftig beschossen wurde. Kantz, der auf der Wache war, weckte sofort unseren Batteriekommandanten und bemerkte noch lustig zu ihm: »Herr Fregattenleutnant was sollen wir über den Feind für eine Strafe verhängen, der Herrn Fregattenleutnant so rücksichtslos und so früh aus dem Bette trieb. Herr Fregattenl. bemerkte lakonisch

darauf: „Es bleibt uns nichts anderes übrig als ihm mit gleicher Münze heimzuzahlen, worauf er Befehl gab die Geschütze zu bemannen und alles gefechtsklar zu machen. Unsere krachten und trafen gut und sicher. Der Feind, der dadurch aufmerksam wurde stutze einen Moment, richtete dann das ganze Feuer auf uns. Noch nie in unserem Leben klopfte uns das Herz so laut wie in dieser Stunde. Wir sahen uns dadurch gezwungen, in Deckung zurückzuziehen. Es dauerte nicht lange, wie ich schon erwähnt um 7 ½ h, und drei gut gezielte Schüsse trafen unsere Deckung und die fürchterliche Katastrophe war herein gebrochen. Im Ganzen waren nur sechs Mann die von Glück reden konnten die gänzlich unversehrt blieben. Die übrigen zehn Mann lagen tot und verwundet am Boden, darunter Kantz, zu unseren Füßen. Für sofortige ärztliche Hilfe wurde gesorgt. Tags darauf wurden alle im Friedhof von Tsingtau ehrenvoll bestattet. Indem ich in der Hoffnung Ausdruck gebe, daß ich Sie, hochgeehrte Frau, diese kurzen, aufrichtigen Mitteilungen wenigstens ein wenig beruhigt habe, verbleibe ich Ihr ergebenster

Geehrter Herr und Frau Kantz!

Kurume, 30.VIII. 15

Vor allem erlaube ich mir als gänzlich Unbekannter Ihnen mein tiefstes Beileid über den Tod Ihres geliebten Sohnes Willy auszusprechen. Über die näheren Umstände, die Willy's Tod zur Folge hatten, erlaube ich mir Ihnen einige nähere Mitteilungen zu machen.

Nachdem Österr.- Ungarn den Krieg an Japan erklärt hatte, mussten wir trachten so schnell wie nur möglich von Tientsin, wohin wir irrträglich instradiert wurden, nach Tsingtau zu kommen. Der erste Trupp, bestehend aus, 2 Offizieren, Willy, ich, noch 2 Unteroffiziere und 22 Mann langten wir nach 24 stünd. Bahnfahrt in Zivil in Tsingtau an.

Unsere beiden Geschütze, (Willy und ich waren Geschützführer bei 15 cm Geschützen) waren bereits bestimmt, als schwere Batterie installiert zu werden. Kaum 1 Tag an Bord, mussten wir schon wieder an Land, in die neugebaute, unsere beiden Geschütze umfassende Batterie XV.

Unser Batteriekommandant war ein von allen verehrter und geliebter Fregattenleutnant I. M. Baierle. 2 Monate brachten wir den Feind gemeinsam Verluste bei, und daß wir etwas geleistet, das bewies die am 31.X. erfolgte Beschießung unserer Batterie. Wir waren alle in Deckung, einem aus Holzbalken und Erde gebauten Vorraum der Munitionskammer. Nach 1½ stündiger Beschießung mit schwerster Artillerie, durchschlug eine Granate die Deckung, tötete von den darin befindlichen 8 Mann, 5, und verwundete 3, wo noch einer nach 3 Tagen starb. Willy erhielt einige Sprengstücke in

die Brust, und war sofort tot. Fregattl. Baierle und ich, sind die beiden Überlebenden. Willy wurde im Friedhof bestattet. Einige hinterlassene Briefe befinden sich in Händen des Herrn Fregattenl. Willy's letztem Wunsch, den er mir 3 Tage vorher mitgeteilt, seine Brieftasche mit Inhalt einer Photographie seinen Eltern zu überbringen, falls ihm etwas passieren sollte, kann ich leider nicht erfüllen, da die Brieftasche zerplatzt und voll Blut war.

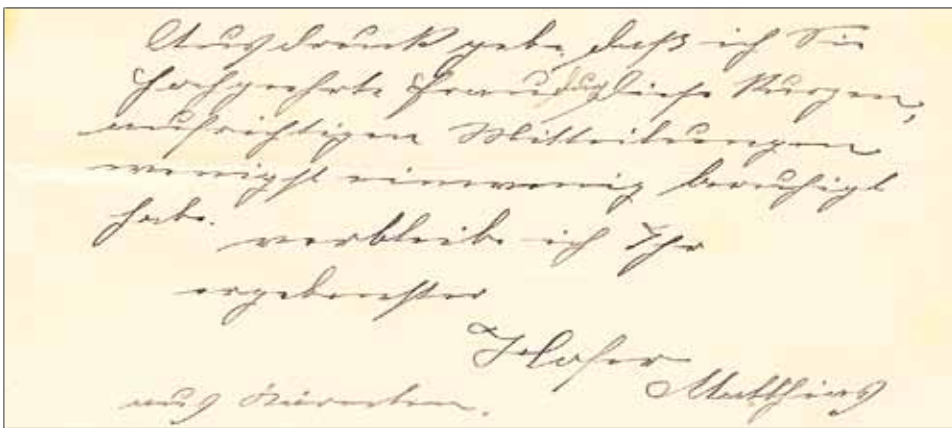
Da ich in Willy meinen treuesten Freund verliere, erlaube ich mir an Sie die Bitte zu richten ob Herr und Frau Kantz einverstanden wäre, wenn ich versichern würde Willy's Leichnam nach Friedensschluß in die Heimat zu befördern, und in Wien zu bestatten. Indem ich Ihnen nur noch mitteilen kann, daß Willy sein Leben für's Vaterland freudig hingegeben, und seinem geliebten Kaiser die gehorsame Treue treulich hielt, schliesse ich, einer gütigen Antwort entgegensehend

ergebenst gezeichnet Adolf Weiß

k. u. k. Art. Inst.

Kriegsgefangenheim Kurume Japan“

Und der ehemalige Kommandant der Batterie XV, Fregattenleutnant **Ivo Baierle**, Kriegsgefangener Nr. 4481, teilte am 13. März 1916[!] aus Ōsaka/J dem Vater des Quartiermeisters über die dramatischen Ereignisse mit:



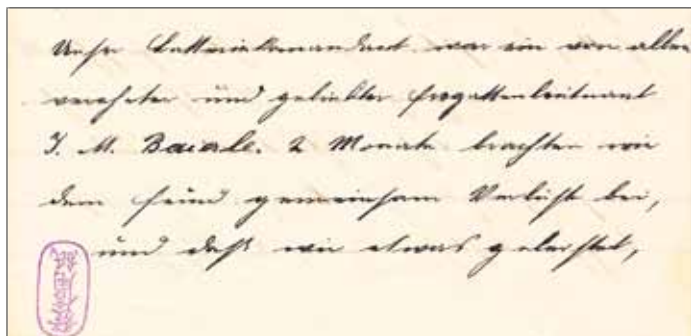
Detail der letzten Seite des Briefes von Matthias Hofer, Himeji/J, 18. März 1915

Hofer Matthias aus Kärnten.

Vermutlich irrte Hofer, wenn er „...wie mein Geschützführer und noch 6 andere meiner Genossen zu gleicher Zeit den Tod fanden“ schreibt. Allgemein werden fünf gleichzeitig Getöte angegeben, der sechste Mann starb drei Tage später.

Etwa zehn Monate nach dem verhängnisvollen japanischen Granatentreffer, am Montag, dem 30. August 1915, meldete sich ein weiteres Besatzungsmitglied der KAISERIN ELISABETH bei den Eltern, Johann (1852–1932) und Wilhelmine Kantz (1858–1917). Der Wiener Obermaat und Artillerieinstruktor **Adolf Weiß**, zweiter Geschützführer der Batterie XV und Kriegsgefangener Nr. 3820, schrieb einen vierseitigen zensurierten Brief aus dem japanischen Kriegsgefangenenlager Kurume/J.





Detail der zweiten Seite des Briefes von Adolf Weiß,
KurumelJ, 30. August 1915

„Nach längerer heftiger Beschießung durch mittleres und schweres Steilfeuer am 31.X. bekamen wir einen Volltreffer im Unterstand I. Ihr Sohn und vier Leute wurden sofort getötet, einer starb bald an seiner Verwundung und ein Unteroffizier und ich wurden schwer verwundet. Der Tod muß bei allen Gefallenen sofort eingetreten sein, da die Granate in nächster Nähe explodierte, es war jedoch absolut schmerzlos, da wir alle vom Luftdruck des niedersausenden Geschosses vorher betäubt wurden. Die Leichen wurden in der Nacht auf den Friedhof überführt und in Einzelgräbern nebeneinander bestattet. Das Kreuz wird später durch ein anderes Kreuz mit genauen Angaben ersetzt werden, die Pflege des Grabes ist eine Ehrenpflicht der Tsingtauer.“

Unter schwierigen Umständen konnte Baierle ein Foto des Grabes – das am so genannten „Europäerfriedhof“ lag – aufreiben. Er versprach, falls irgendwie möglich, der Familie Kantz nach Rückkehr aus der japanischen Gefangenschaft das Bild zu übergeben und umfassend vom Tod ihres Sohnes zu berichten. Der Fregattenleutnant war im japanischen Kriegsgefangenenlager Ōsaka interniert und konnte seine Nachricht über das Rote Kreuz absetzen.

Es ist unklar, ob Ivo Baierle das Foto der Familie jemals übergeben konnte. Gewiss ist jedoch, dass die Absicht des zweiten Geschützführers, des Artillerieinstruktors Adolf Weiß, nach Friedensschluss den Leichnam seines Freundes nach Wien zu überführen, nicht umgesetzt wurde. Denn am Familiengrab der Familie Kantz im Evangelischen Teil des Wiener Zentralfriedhofes befindet sich eine Erinnerungstafel [mit dem falschen Datum 30.10., richtig 31.10.] Foto: rechts oben.

Auch die von Wilhelm für Nora Kantz bestimmten „einige Sachen“, für die er Vorkehrungen getroffen habe, dass sie im Falle seines Todes zugestellt werden würden, hat diese nie erhalten. Resigniert vermerkt sie 1929, nachdem sie den 1914 verfassten Brief erhält: „Von den im Briefe erwähnten deponierten Sachen haben wir nichts bekommen. 15 Jahre sind eine lange Zeit!“

Genau 30 Jahre später geboren, verband **Wilhelm Kantz** mit dem Thronfolger **Franz Ferdinand d'Este** ein tragisches Schicksal – ausgelöst durch die Ermordung des Erzherzogs in Bosnien, wurde der 21-jährige österreichisch-ungarische Marineunteroffizier im fernen China von einer japanischen Granate getötet.



Gedenktafel für Wilhelm Kantz, Wien, Verfasser 2011

Bildnachweis: Alle Briefseiten und Abbildungen:

Archiv Verfasser

Literaturauswahl:

Siehe Erwin: Seiner Majestät Kreuzer ELISABETH in Tsingtau 1914, in Österreichische Militärgeschichte 1996-Folge 4, Verlagsbuchhandlung Stöhr Wien, 1996.

Balogh Tamás Dr.: A „piros-fehér-piros“ a Sárga-tengeren. A KAISERIN ELISABETH cirkáló története, 2009.

Österreichisch-ungarisches Rotbuch, Diplomatische Aktenstücke zur Vorgeschichte des Krieges 1914, Manzsche k.u.k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung, Wien, 1915.

Namensverzeichnis der deutschen und österreich-ungarischen Kriegsgefangenen in Japan, Hilfsausschuss Tokyo, Fotokopie, Juni 1917.

Kontakt: marineautograph@aon.at



Detail einer Postkarte des Österr. Flottenvereines, 1914



Zur Erinnerung an meine Reise 1906-1910 China, Japan mit S.M.S. KAISERIN ELISABETH MV-Wien MAR



Schon damals war ein Ausflug zur Großen Chinesischen Mauer ein Hit. K.u.k. Angehöriger mit fescher Fliegerbrille. MAR



»Uspomena Putovanja Kine Japan 1905«
Reiseerinnerungen an China und Japan von Petar Barbalic aus Baska, geb. 1885. Wallfahrtskirche Trsat in Rijeka MAR



Erinnerung an die Reise mit S.M.S. PANTHER 1897-1898 USA, Australien, China, Japan. MV-Wien. MAR

Sehr beliebt waren die von geschickten chinesischen Schneidern hergestellten Seidenbilder als Mitbringsel von den Reisen in den fernen Osten. Aus den Bildbeispielen sehen wir, dass schon vor der Jahrhundertwende k.u.k. Schiffe Ausbil-

dungsreisen in den fernen Osten unternahmen. Das Zeigen der Flagge, Unterstützung der im Ausland lebenden angehörigen der Monarchie, Erhaltung guter Handelsbeziehungen, waren die Aufgaben der Expeditionen.

Marineärzte und Sanitätswesen in der k.k. Kriegsmarine 1850 - 1866

Heinz Christ



Die Marine-Spitäler in Dignano und Pola

Anfangs konnte die Kriegsmarine das unter der französischen Besatzung zwischen 1805 und 1813 errichtete kleine Militär-Hospital in Dignano (Vodnjan), etwa 10 km nördlich von Pola (Pula) landeinwärts, benützen.¹ In diesem Spital wurden nicht nur Marineangehörige, sondern auch kranke oder rekonvaleszente Mannschaften anderer Truppenkörper versorgt.

In der 1856 erlassenen »Organisirung der k.k. marineärztlichen Branche« war vorgesehen, dass die Kriegsmarine »zur Pflege und Heilung ihrer Kranken und zur Instruction und Vervollkommnung ihrer Aerzte vorläufig zwei Spitäler errichten (wird), und zwar das eine in Pola und das andere in Venedig ... Das k.k. Militärspital in Dignano wird die Marine übernehmen und vor der Hand als ein Marine-Spital verwalten, in der Folge aber als Rekonvaleszentenhaus und Filial-Spital von Pola behalten.«² Der Bau des Spitals in Pola, »das sowohl den medizinischen als auch den sanitätstaktischen Anforderungen zu entsprechen hatte«, wurde erforderlich, da sich das alte Militärlazarett in Dignano durch die Vergrößerung der Garnison als viel zu klein erwies.³ Dies war umso notwendiger, da sowohl Bevölkerung als auch die Militärpersonen dort stark unter Malaria-Epidemien litten.⁴ Das Spital in Dignano blieb demgemäß weiterhin in Betrieb.

Der Personalstand des Marine-Spitals zu Pola mit Filiale in Dignano wurde mit Erlass des Marine-Ministeriums vom 27.4.1862 genehmigt:⁵

1 Stabs-Offizier	1 Corvetten-Arzt	6 Corporals
2 Ober-Offiziere	2 Marine-Verwaltungsbeamte, wovon der ältere ein Offizial der höheren Classe zu sein hat	1 Maschinenwärter
1 Marine-Caplan		30 Ober-Krankenwärter
1 Marine-Stabsarzt		45 Unter-Krankenwärter
1 Linienschiffs-Arzt	2 Feldwebel	8 Offiziersdiener
1 Fregatten-Arzt	4 Führer	

Das für Venedig geplante neue Spital wurde nicht realisiert, dort wurden weiterhin die zwei kleinen alten Anstalten betrieben.

Das 1852 für nur 200, später für 400 und letztlich für 500 Betten ausgelegte Marine-Spital in Pola nahm seine Tätigkeit in vollem Umfang 1864 auf. Bis 1866 wurde die Zahl der

¹Zorn, S. 137

²Adm.Bef. Nr. 11 Präs.Nr. 104 vom 30.11.1856

³Zorn, S. 137

⁴Rudelić, S. 8

⁵Circ.Vdg Nr. 11 Sect. I Abth. 1 Nr. 1880 vom 2.5.1862 (M.V.B. IV/1862)



Das Marinespital in Pola, Ostansicht.

Foto: A. Traiber

Krankenbetten auf 730 erhöht.⁶

Als Chefärzte des Hafenamiralates und damit Primarii des Marine-Spitals Pola fungierten im Sinne des marine-ärztlichen Organisationsstatutes bis 20.6.1866 der, von der Insel Brazza stammende, Marine-Stabsarzt Dr. Michael **Nazor**, ab diesem Datum LSchArzt Dr. Alexander **Cicoli**.⁷

Im Dezember 1866 waren im Spital in Pola

3 LSch-Ärzte und 1 Fregatten-Arzt sowie

3 Schiffs-Wundärzte 1. Cl. und 3 Schiffs-Wundärzte 2. Cl.,

im Marine-Filial-Spital in Dignano

1 Corvetten-Arzt und 1 Schiffs-Wundarzt 2. Cl.

tätig.⁸

Neben den Ärzten bestand das Personal des Marinehospitals auch aus den Marine-Medicamenten-Beamten (Pharmazeuten) für die Hospitalsapotheke.

»Von Anfang an gab es enge Verbindungen zur Universität Wien, der Betrieb galt als modern. Die Apotheke des Marinespitals Pola belieferte auch die Schiffsapotheken aller k.k. Kriegsschiffe.«⁹

Medizinische und sanitäre Maßnahmen

Schon im Laufe früherer Jahre war man bestrebt, sowohl Verbesserungen der ärztlichen Versorgung in die Wege zu leiten, als auch Vorsorgen hinsichtlich der Gesundheit der Schiffsbesatzungen zu treffen.

Maßnahmen zum Schutz gegen die Einschleppung der orientalischen Pest und des gelben Fiebers oblagen der See-Sanitätsverwaltung. Bereits vor Inkrafttreten des Reglements für die See-Sanitätsverwaltung hatte sich jedes ankommende

⁶ Patay, a.a.O., S. 27

⁷ M.V.B. XXII/1866, S. 188

⁸ Einteilungsliste Ausgabe Dezember 1866, S. 7f.

⁹ Juba, S. 7



Neuzeitliche Satellitenansicht von Pula, mit Werft, Marinekirche (eingeweiht 2.12.1898) Marinefriedhof und Marinespital. Google maps, MAR

Fahrzeuge bei der k.k. Sanitäts-Behörde anzumelden.¹⁰ In dem nunmehrigen Reglement war u.a. vorgeschrieben, dass kein Schiff mit der österreichischen Küste in freie Gemeinschaft treten durfte, solange sich das Sanitätsamt nicht von dessen Herkunft überzeugt hat, weiters dass bei verdächtiger Herkunft selbst von Offizieren befehligte Kriegsfahrzeuge von der Führung der »Sanitätsfede« (beinhaltend die Bezeichnung des Schiffes, den Namen des Schiffsführers, Angabe des Personalstandes, Auskunft der Behörde des Herkunftslandes über Gesundheitszustand des Ortes etc.) nicht befreit sind.¹¹ Bei den vorgeschriebenen laufenden ärztlichen Visiten auf den k.k. Schiffen mussten »Individuen, die mit ansteckender Krankheit behaftet vorgefunden« wurden, sofort isoliert und nach Möglichkeit dem nächsten Militär-Spital übergeben werden, ebenso waren alle »Individuen der k.k. Marine, welche zur Einschiffung bestimmt werden«, vorher ärztlich zu visitieren; der Arzt hatte auf der Transferierungsliste die vollständige Gesundheit und Dienstfähigkeit zu bestätigen.¹² Zur Vermeidung der Weiterverbreitung der Blattern an Bord seegehender Kriegsschiffe wurde im Mai 1850 über Antrag der k.k. marine-ärztlichen Direktion angeordnet, dass Impfstoffe zur sofortigen Impfung an Bord aller k.k. Kriegsschiffe aufzubewahren seien.¹³ Im Oktober d.J. wurde festgelegt, dass die Bordspitäler von Kriegsfahrzeugen bei größeren Reisen jenseits der Meerenge von Gibraltar mit Substanzen gegen Skorbut zur Vermehrung und Verbesserung des Kost-

gehalten zu versehen seien.¹⁴ Für die Vollständigkeit und den Zustand der ärztlichen Instrumentenkästen auf den Schiffen waren neben den Ärzten selbst die Schiffs-Kdten verantwortlich, die dies öfters zu kontrollieren hatten.¹⁵

Im Juli 1853 wurde die Mindest-Ausstattung der Marineärzte mit Taschen- und Zahn-Instrumenten vorgeschrieben.¹⁶ In den »Instructionen über den Dienst an Bord der k.k. Kriegsschiffe« vom gleichen Monat war eine ärztliche Visite der Mannschaft für jeden Samstag um 9h vorgesehen. Ärztliche Visitierungen jedes vom Urlaub einrückenden oder dorthin abgehenden Rekruten wurden im Februar 1854 anbefohlen. 1855 wurde darüber hinaus eine von Zeit zu Zeit stattfindende ärztliche Visitierung der Kriegsschiffe durch die Marine-Chefärzte angeordnet.¹⁷ Dabei waren »auch die an Bord vorhandenen Arzneikörper in Bezug auf die Quantität und Qualität, sowie auch die richtige Verwendung in Verrechnung zu untersuchen. Die vorgefundenen wesentlichen Mängel sind durch eine Bord-Commission ... an Ort und Stelle zu constatiren, und dem Marine-Ober-Commando im Dienstwege anzuzeigen.«

Im folgenden Jahr wurde bewilligt, dass »auf ausgerüsteten Kriegsschiffen sämtlichen eingeschiffen zum Stande derselben gehörigen Militär-Individuen, ohne Unterschied, in Erkrankungsfällen die vom Schiffsarzt verordneten Medicamente vom Aerar unentgeltlich verabreicht werden.«¹⁸

In diesen Jahren ergingen auch Vorschriften über die Anwendung verschiedener Verbandmaterialien bei Wunden und Geschwüren. Darin wurde bei manchen Wunden und Geschwüren¹⁹ die Verwendung von Baumwolle anstelle der bis dahin meist verwendeten Charpie (aus den Fäden zerzupfter Leinwandstreifen) empfohlen. Demnach mussten nunmehr die k.k. Kriegsschiffe und die Marine-Ärzte auch mit Baumwollverbandzeug versehen sein.

Ebenso wurde 1855 eine Belehrung über die Anwendung des Chloroforms und des Schwefeläthers als Anästhesierungsmittel veröffentlicht.²⁰

»Seit der im Jahre 1856 erfolgten Erhebung des Marine-Ober-Commandos zu einer selbstständigen Centralstelle und der hierdurch bewirkten Trennung der Marine-Verwaltung von jener der Armee sind auch im Sanitätswesen manche Veränderungen vor sich gegangen, zu welchen insbesondere die Einführung fol-

¹⁴ Gen.Bef. Nr. 161 R vom 27.10.1850 (Marine-Gesetze 1850, S. 48 Nr. 195)

¹⁵ Gen.Bef. Nr. 141 S 2967 vom 22.7.1851 (Marine-Gesetze 1851, S. 31f., Nr. 277)

¹⁶ Gen.Bef. Nr. 60 P.Nr. 2111 vom 2.7.1853 (Marine-Gesetze 1853, S. 46 Nr. 462)

¹⁷ Gen.Bef. Nr. 36 Sect. I Abth. 3 Nr. 1844 vom 12.4.1855 (Marine-Gesetze 1855, S. 23 Nr. 685)

¹⁸ Circ.Vdg. Sect. III Abth. 1 Nr. 7641 vom 19.8.1856 (Marine-Gesetze 1856, S. 53 Nr. 856)

¹⁹ Gen.Bef. Nr. 86 Sect. I Abth. 3 Nr. 3630 vom 29.7.1855 (Marine-Gesetze 1855, S. 41ff. Nr. 719) sowie Gen.Bef. Nr. 10 Sect. I Abth. 3 Nr. 532 vom 29.1.1856 (Marine-Gesetze 1856, S. 9 Nr. 791)

²⁰ Gen.Bef. Nr. 107 Sect. I Abth. 3 Nr. 4687 vom 4.10.1855 (Marine-Gesetze 1855, S. 62f. Nr. 748)

¹⁰ Gen.Bef. Nr. 209 P 2118 vom 25.10.1849 (Marine-Gesetze 1849, S. 26 Nr. 84)

¹¹ siehe auch Circ.Vdg. vom 5.10.1865, C.K. Nr. 278/M.S. (M.V.B. XXXVI/1865)

¹² Gen.Bef. Nr. 36 P 349 vom 23.2.1849 (Marine-Gesetze 1849, S. 9 Nr. 46)

¹³ Gen.Bef. Nr. 76 R 1865 vom 23.5.1850 (Marine-Gesetze 1850, S. 21 Nr. 141)



Ein Blick in die Apotheke des Marinespitals. Foto MV-Wien

gender Massregeln gehört: ...

Es wurde die unentgeltliche Verabreichung der Medicamente an die eingeschifften Officire und Militär-Beamten bewilligt.

Für die an Bord erkrankte Mannschaft wurde das tägliche Verpflegungsgeld dem für die Kostration der Gesunden bemessenen Betrag gleichgestellt und dadurch um ein Drittel erhöht ... Als ein zur See bewährtes Antiscorbutum wurde der aus halbreifen Citronen mit Zucker und Alkohol bereitete Citronensaft ... eingeführt.

Als ein vortreffliches Desinfectionsmittel wurde der Gebrauch der concentrirten Chlorzink-Auflösung ... vorgeschrieben. Diese Flüssigkeit wird ... angewendet; z.B. zur Reinigung der Luft des Zwischendecks und anderer schlecht ventilierter Räume ...²¹ Anstatt der bisher üblichen hölzernen Bettstätten mit Strohsack wurden in dem Marine-Spitale zu Pola eiserne Bettstätten mit Matratzen eingeführt ... Am Kopfende der Bettstatt ist für schwache Kranke eine bewegliche Lehne angebracht ... Für Verwundete oder sonst Beschädigte wurden zerlegbare Tragbahnen eingeführt ...²²

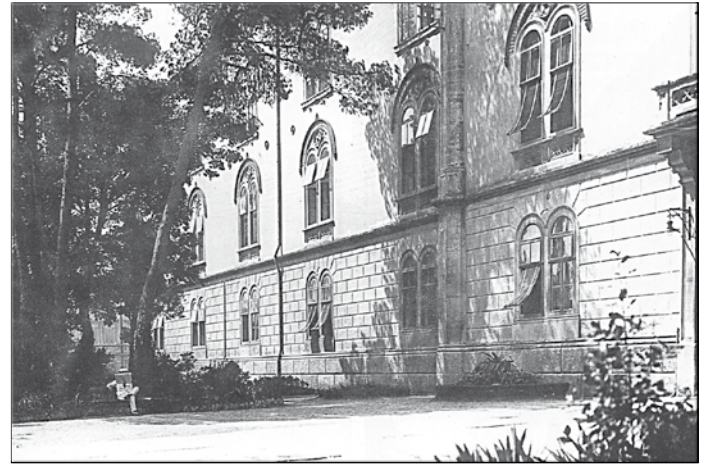
Mit 1.2.1858 trat eine Vorschrift betreffend die Krankenaufnahme in die Militär-Spitäler in Kraft.²³ Gegen eine Pauschale von täglich 28 kr. öst.W. für die Spitalspflege wurden auch Mannschaften der k.k. Kriegsmarine aufgenommen; andererseits hatte der Militär-Fonds bei Aufnahme eines Angehörigen der Land-Armee in ein k.k. Marine-Spital an die Marine-Verwaltung eine Vergütung in dem gleichen, der Charge entsprechenden Betrag zu leisten.

Mit Wirkung 1.3.1858 trat eine spezielle Regelung hinsichtlich der von Marine-Angehörigen bei Aufnahme in ein Marine- oder Militärspital zu leistenden Spitalsrücklässe in Kraft;

²¹ Die Chlorzink-Lösung und der Limoniensaft wurden mit Adm. Bef. Nr. 91 Präs. Nr. 78 vom 28.12.1859 (Marine-Gesetze 1859, S. 78 Nr. 1272) eingeführt.

²² Patay, S. 27ff.

²³ A.V.B. 4 Circ.Vdg. Abth. 18 Nr. 8 vom 20.1.1858 (Marine-Gesetze 1858, S. 9ff. Nr. 1010)



Marinespital, Garten, Eingang

Foto: A. Traiber

u.a. war für die Aufnahme täglich zu entrichten:

- von den Mannschaften der verschiedenen Branchen vom Feldwebel und den äquiparierenden Chargen abwärts die ganze Normalbesoldung;
- von den Steuermännern, Schiemännern, Quartiermeistern, Marsgasten und Maschinenwärtern 16 kr. C.M. (28 kr. öst.W.);
- von den Marine-Kadetten mit der Begünstigung, gleich den Offizieren behandelt zu werden, weiters von den Bootsmännern, Obermeistern, Meistern und Untermeistern des Arsenal 24 kr. C.M. (42 kr. öst.W.).

Nach der A.h.E. vom 2.12.1862 wurde für die Stabs- und Oberoffiziere, dann die Militär-Parteien und Beamten von der zwölften Dienstklasse aufwärts die Vergütung für jeden in einem Militärspital genossenen Verpflegstag ohne Unterschied der Charge auf das vor 1858 bestandene Vergütungspauschale von nunmehr 42 NKr. rückgeführt.²⁴

Sowohl in den Militärspitalern als auch bei den k.k. Marine-Spitälern gab es eigene Offiziers-Krankenzimmer, in denen ab 1858 »mit größter Schonung der Marine-Dotation« sukzessive feinere Leintücher eingeführt wurden.²⁵ Das Bestreben der Erzielung der »möglichste(n), jedoch das Heilgeschäft nicht beeinträchtigende(n) Sparsamkeit« dokumentiert sich auch in einer ebenfalls 1858 erlassenen »Instruction über die Behandlung der Bluteigel«, die eine möglichst lange Verwendbarkeit der Egel bewirken sollte.²⁶

Mit Wirkung ab 1.11.1858 galt eine »Anweisung zur Verfassung und Einsendung der periodischen marineärztlichen Eingaben«.²⁷

²⁴ Circ.Vdg. vom 30.1.1863, Abth. 6 Nr. 805 (M.V.B. II/1863)

²⁵ Vdg. Sect. III Abth. 1 Nr. 5865 vom 23.6.1858 (Marine-Gesetze 1858, S. 50f. Nr. 1064)

²⁶ Adm.Bef. Nr. 84 Sect. I Abth. 3 Nr. 3523 vom 8.8.1858 (Marine-Gesetze 1858, S. 60 Nr. 1082, samt Beilage S. 119ff.). Die Instruktion lehnte sich an eine einschlägige, am 18.6.1857 in Berlin herausgegebene Anweisung an.

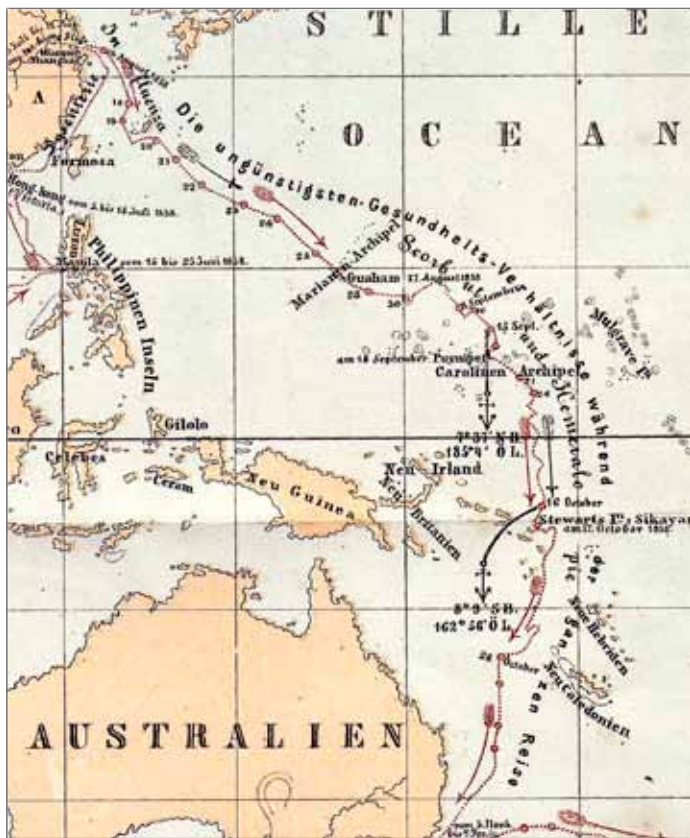
²⁷ Adm.Bef. Nr. 107 Sect. I Abth. 3 Nr. 4599 vom 10.10.1858 (Marine-Gesetze 1858, S. 74 Nr. 1105, samt Beilage S. 126ff.), teilweise abgeändert durch Circ.Vdg. vom 25.2.1863, Abth. 2,

Die von den Marineärzten zu verfassenden monatlichen Eingaben hatten zu enthalten:

- Maroden- und Kranken-Rapport
- Rapport über kranke Offiziere, Seekadetten, Militärparteien und Beamte
- Sanitätsbericht
- Journal über die Blutegel.

Weiters waren jährliche Berichte (mit dem Maroden- und Kranken-Rapport und einem Sanitätsbericht) sowie halbjährliche und fallweise Eingaben zu erstellen. Die Berichte gingen zur Vidierung an das betreffende Kommando und von dort an das Marine-Oberkommando.

Im Frühjahr 1861 wurde ein Verzeichnis jener ärztlichen Requisiten herausgegeben, mit denen die k.k. Kriegsschiffe auszustatten waren.²⁸ Neben Listen zu verabfolgender chirurgischer Requisiten, Apotheken-Requisiten, Spitals-Requisiten sowie einschlägiger Kanzlei-Requisiten waren noch auszufassen die der Desinfektion dienende konzentrierte Chlorzink-Lösung sowie Limoniensaft (Lemon-juice) zur Vorbeugung gegen Skorbut. Die Menge aller Requisiten war gestaffelt nach der Besatzungszahl der Schiffe.



Nosographische Kurskarte der NOVARA mit Notizen über die aufgetretenen Krankheiten. Die Strecke von Shanghai nach Sydney hatte »die ungünstigsten Gesundheits-Verhältnisse während der ganzen Reise«. Auftreten von Influenza, Scorbut und Hemeralopie. Reise der öst. Freg. NOVARA um die Erde. Dr. Karl v. Scherzer

Ebenfalls 1861 erging eine Verordnung über die Vorgangsweise und die Vergütungsansprüche bei »Behandlung erkrankter Individuen des Mannschaftsstandes durch Civil-Aerzte, sowohl in Civil-Spitälern als bei Hause«.²⁹ Grundsätzlich war die Marine-Mannschaft einschließlich deren Frauen und Kinder dazu verhalten, in der aktiven Dienstzeit, bei Urlaub, im Reserve- oder Invalidenstand, im Falle einer Erkrankung das nächste Marine- oder Militärspital aufzusuchen. Eine Ausnahme war möglich, wenn das nächste Marine- oder Militärspital sehr weit vom Erkrankungsort entfernt war, oder wenn der schlechte Zustand des Erkrankten einen Transport in ein solches Spital auch bei geringerer Entfernung nicht erlaubte. In diesen Fällen waren die Kranken entweder dem nächsten Zivilspital zu übergeben, oder in Ermangelung eines solchen der ärztlichen Behandlung außerhalb eines Spitals zuzuführen. Die in diesen Fällen für die ärztlichen Verrichtungen und Krankenvisiten den Zivil- und Wundärzten zustehenden unterschiedlichen Gebühren richteten sich nach der Art der Behandlung, der Entfernung vom Wohnort des Arztes, aber auch danach, ob es sich um graduierte Ärzte (Doktoren der Medizin oder Chirurgie) handelte.

Krankheitserscheinungen an Bord der NOVARA 1857-1859

Während der NOVARA-Reise befanden sich vier Ärzte an Bord

- Fregattenarzt Dr. Franz **Seligmann**,
- Korvettenarzt Dr. Robert **Lallemann**, ein besonderer Kenner der Tropenmedizin, schiffte sich aber am 20.8.1857 in Rio de Janeiro aus, um speziellen tropenmedizinischen Arbeiten nachgehen zu können,
- Schiffs-Wundarzt 1. Cl. Karl **Ruzicka** und
- prov. Schiffs-Wundarzt 2. Cl. Dr. Eduard **Schwarz**, per 1.4.1858 zum Korvettenarzt ernannt. **Schwarz** verstarb im September 1862 erst 31-jährig, wahrscheinlich an während der Reise zugezogener Tuberkulose. Ein Jahr vor seinem Tod veröffentlichte er eine Darstellung der während der Weltumsegelung aufgetretenen medizinischen Probleme.

Es hatte ja auch die k.k. Ärztesgesellschaft vor Antritt der Reise die Untersuchung zahlreicher Krankheitsbilder und ihrer Ursachen in den besuchten Ländern empfohlen.

Schwarz berichtete ausführlich über Seekrankheit und andere typische Seemannskrankheiten, zu denen er Syphilis, Skorbut und Nachtblindheit (Hemeralopie) zählte³⁰.

Über die Ursachen der Seekrankheit war man damals vollkommen im Unklaren, auch **Schwarz** vermutete neben Ermüdung eine Form der Gehirnreizung und empfahl Gaben von Narkotika, Kaffee, Belladonna oder Morphinum.

Bei insgesamt 352 Mann Besatzung (einschließlich der Isolierten) traten relativ wenige Fälle von Geschlechtskrankheiten

²⁹ Circ.Vdg. Nr. 58 Sect. III Abth. 1 Nr. 6805 vom 1.7.1861 (M.V.B. VII/1861)

³⁰ Quelle: Flottenarzt d.R. Prof. Dr. Hans Schadewaldt, Die letzte Weltumsegelung alten Stils – Die medizinischen Erfahrungen auf der Weltreise der österreichischen Fregatte NOVARA von 1857 bis 1860 (in Schiff und Zeit, Nr.6/1977, S. 13ff.)

ten auf: nur in je 15 Fällen kam es zu primärer oder sekundärer Syphilis bzw. zu Tripper (Gonorrhoe), die aber ihren Ursprung meist schon in Triest hatten. Hier wurde die Auffassung vertreten, dass sich die Seefahrt als solche auf chronische Syphilis günstig auswirken würde.

Unklar waren immer noch die ursächlichen und therapeutischen Vorstellungen über auf den Mangel an Vitamin C zurückgehenden Skorbut. Merkwürdig war auch die Diät für Skorbutkranke (morgens Einbrennsuppe und Kakao, mittags Fleischbrühe, konserviertes Fleisch, Sauerkraut, Zwieback und Bier oder Wein, abends Grießsuppe, vor- und nachmittags wenigstens etwas Limonisaft). Immerhin empfahl **Schwarz** den Genuss von Bananen, Zitronen, Orangen, Kokosnüssen oder Yams. Andererseits wurde vor dem Genuss von zu vielen oder unreifen Orangen und Zitronen gewarnt, da diese Koliken hervorrufen könnten.

Eine weitere Mangelkrankheit war Nachtblindheit (Hemeralopie) als Folge des Mangels von Vitamin A, die bei 75 Mann auftrat. Als Ursache wurde die Schädlichkeit des Mondlichtes vermutet, und daher auch die totale Lichtabschirmung bei Nacht gefordert. Schon Jahrhunderte vorher wurde von Seeleuten erfahrungsgemäß als Gegenmittel die Vitamin-A-reiche Leber von Haifischen genossen. Auch die Wiener Ärzte hatten vor Abreise empfohlen, gekochte Ochsenleber zu versuchen, was während der Fahrt von **Schwarz** auch umgesetzt wurde.

Als ein weiteres Problem stellte sich das nach dem Besuch der Inselgruppe der Nikobaren auftretende »Nikobarenfieber« heraus, bei dem es sich möglicherweise um Formen der – zu dieser Zeit durch Tee aus Chinarinde durchaus behandelbare – Malaria gehandelt haben könnte.

Das medizinische Personal

1850 bestand das gesamte marineärztliche Personal neben dem Corps- und Chefarzt Dr. Stephan v. **Patay** aus 11 Ober-Ärzten, 3 Ober-Wund-Ärzten und 11 Unter-Wund-Ärzten.³¹ Als problematisch erwies sich die langjährige Praxis, Zivilärzte zum Dienst in der Marine zu pressen. In einer Abhandlung über »Betrachtungen über das Sanitätswesen und die Stellung der Ärzte S.M. Kriegs-Marine« wies Dr. Michael **Nazor**, damals Marine-Oberarzt 2. Cl., im Februar 1853 auf Missstände und Erfordernisse im Sanitätswesen hin. »Im Spital aber, auf diesem großen Felde ärztlicher Tüchtigkeit und Erfahrung, hat der Marine-Arzt keinen Platz. Nachdem er einige Jahre am Schiffe verlebt hat, so erwartet ihn wieder ein Schiff, und es ist keine Zeit gestattet, um seine wissenschaftlichen Studien am Lande fortzusetzen, und die neuen Fortschritte der Zeit in den großen Anstalten zu beobachten ... Wenn man aber junge, kaum absolvierte Ärzte einschiffet, ohne dann und wann den praktischen Blick am Krankenbette gestärkt und die Sicherheit der Hand im Operiren eingeübt zu haben, so bleibt auch der beste theoretische Unterricht für die praktische Brauchbarkeit und für die Wissenschaft verloren.«

³¹ Militärschematismus Ausgabe 1850, S. 508

Auch Marine-Stabsarzt Dr. **Patay** ersuchte in einer Eingabe vom 9.9.1855 an das Armeekorps-Oberkommando um Regulierung des sehr mangelhaften Marine-Sanitätswesens, um dem Mangel an tüchtigen, seegewohnten Ärzten in der Kriegsmarine abzuwehren.

Ende 1856 wurden im Zuge der Erhebung des Marine-Oberkommandos zu einer eigenen Behörde die Marineärzte aus der Armee ausgelagert. Die mit 30.11.1856 erlassene eigene »Organisierung der k.k. marine-ärztlichen Branche« verfolgte den Zweck »eine von der feldärztlichen getrennte, eigene marineärztliche Branche und zur See erprobte, mit den Eigenheiten des Seedienstes vollkommen vertraute Aerzte zu gewinnen ...«³² Dieses Statut wurde erst per 25.9.1867 durch eine neue Organisierung ersetzt.

Die marineärztliche Branche bildete im Sinne § 1 des Statu-

§. 1.	
Die marineärztliche Branche bildet einen abgesonderten Status, welcher folgendermaßen zusammengefasst ist:	
1 Oberster Marinearzt mit dem Jahresgehälte (Ober-Stabsarzt 1. Kl.) von . . .	2400 fl.
und mit zeitgemäßer Vorrückung in dieser Charge in den Gehalt von 3000 fl.	
1 Marine-Stabsarzt mit dem Jahresgehälte (Stabsarzt) von . . .	1600 fl.
welche Stelle dann zu besetzen ist, wenn das Spital in Pola in Wirksamkeit tritt.	
5 Linienschiffsärzte mit dem Jahresgehälte (Regimentsärzte 1. Kl.) von . . .	1200 fl.
5 Fregattenärzte mit dem Jahresgehälte (Regimentsärzte 2. Kl.) von . . .	900 fl.
12 Korvettenärzte mit dem Jahresgehälte (Oberärzte) von . . .	700 fl.
15) Schiffswundärzte (1. Kl. mit d. J.-G. v. (Oberwundärzte) 2. Kl.	600 fl.
	500 fl.
Die übrigen Land- und Seegebühren richten sich nach der äquivalenten Offiziers-Charge.	

Faksimile des Adm.Bef.11 Präs. Nr. 104 vom 30.11.1856, §1 Sammlung Autor

tes einen abgesonderten Status.

Der Oberste Marine-Arzt wurde zum Vorstand der Sanitätsabteilung beim Marine-Oberkommando bestimmt.

Die Stelle des Marine-Stabsarztes war aus der Reihe der Linienschiffs-Ärzte nach angemessener Dienstzeit dann zu besetzen, wenn das Spital in Pola seine Tätigkeit aufnimmt.

Die Linienschiffs-Ärzte wurden vorläufig in der Marine-Akademie (als dortiger Chefarzt anstelle des bisher dort eingeteilten Stabsfeldarztes), in den drei Hafenadmiralaten und auf dem Flaggenschiff der Escadre oder einer Flottenabteilung verwendet, in der Folge sollten sie aber auf jedem der (damals geplanten) Linienschiffe eingesetzt werden.

»Die Fregattenärzte sind auf den Fregatten zu verwenden.

Die Korvettenärzte sind für die Korvetten und Dampfer dersel-

³² Patay, S.27

Gattung der Schiffe	L.Sch. Ärzte	Freg. Ärzte	Corv. Ärzte	Schiffswund-ärzte
Schrauben-Schiffe				
Linien Schiff	1	-	1	2
Panzerfregatten I. Cl.	1	-	-	2
Panzerfregatten II. Cl.	-	1	-	1
Panzerfregatten III. Cl.	-	1	-	1
Fregatte II. Cl. SCHWARZENBERG	1	-	-	2
Fregatte II. Cl. NOVARA	1	-	-	2
Fregatten III. Cl.	-	1	-	2
Corvetten	-	-	1	1
Kanonensboote II. Cl.	-	-	1	-
Kanonensboote III. Cl.	-	-	-	1
Schooner KERKA, NARENTA	-	-	-	1
Schooner MÖVE	-	-	-	1
Raddampfer				
Yacht GREIF	-	-	1	-
Aviso ELISABETH, LUCIA	-	-	1	1
Aviso ANDREAS HOFER, CURTATONE	-	-	1	-
Aviso VULCAN	-	-	-	1
Aviso TAURUS	-	-	-	1
Aviso TRIEST	-	-	-	1
Segelschiffe				
Fregatte BELLONA	-	1	-	2
Corvetten CAROLINA, DIANA	-	-	1	1
Corvette MINERVA	-	-	1	1
Briggs HUSSAR, MONTECUCCOLI	-	-	1	-
Schooner SAIDA	-	-	-	1
Schooner ARTHEMISIA, ARETHUSA	-	-	-	1
Binnengewässer-Schiffe				
Positions-Flottanten				
Gepanzerte Batterie FEUERSPEIER	-	-	1	1

ben Kategorie, und auch für die Briggs bestimmt. Die Schiffswundärzte sind in den Arsenalen, in der Marine-Schulcompagnie, und auch kleineren Schiffen als Schiffsärzte, auf den übrigen Schiffen aber als eigentliche Schiffswundärzte zu verwenden.«

- Die marineärztliche Branche ergänzte sich durch:
1. Übernahme von Zöglingen der medizinisch-chirurgischen Josefs-Academie nach erhaltenem Diplome als Doctoren der Medizin und der Chirurgie, oder als approbirte Wundärzte;
 2. Eintritt der Doctoren der Medizin und Chirurgie aus dem Civilstande;
 3. Uebertritt von Feldärzten aus der k.k. Armee.«

Zöglinge der Josefs-Akademie, die den höheren Kurs absolviert hatten, wurden als provisorische Corvettenärzte angestellt, Absolventen des niederen Kurses als provisorische Schiffs-Wundärzte. Erst nach Ableistung einer sechsmonatigen Probezeit auf See konnten sie als effektive Marineärzte in ihrer Charge übernommen werden.

Anfangs 1858 fungierte als Oberster Marine-Arzt weiterhin Dr. Stephan v. **Patay**, der systemisierte Stand konnte allerdings zu dieser Zeit nicht voll dargestellt werden.³³ Mit A.h.E. vom 5.2.1861 wurde der Stand der Marine-Ärzte erhöht um:

- 1 Linienschiffs-Arzt, 1 Fregattenarzt, 3 Korvettenärzte, 5 Schiffswundärzte 1. Cl. und 5 Schiffswundärzte 2. Cl.³⁴

Mit Ausnahme der nicht besetzten Stellen von drei Korvettenärzten entspricht diese Vorgabe dem ausgewiesenen Stand vom Frühjahr 1866:³⁵

- 1 Oberster Marine-Arzt (Dr. August **Jilek**, Vorstand der 7. Abt. der Marine-Section)
 - 1 Marine-Stabs-Arzt (Dr. Michael **Nazor**)
 - 6 Linien-Schiffs-Ärzte
 - 6 Fregatten-Ärzte
 - 12 Corvetten-Ärzte
 - 20 Schiffs-Wund-Ärzte 1. Cl.
 - 18 Schiffs-Wund-Ärzte 2. Cl.
 - 2 provisorische Schiffs-Wund-Ärzte 2. Cl.
- Insgesamt 66 Personen.

Zur Erzielung eines genauen Einblicks über die Verwendung der in Pola stationierten oder kommandierten Ärzte war der dortige Hafen-Chefarzt verpflichtet, monatliche »Standes- und Verwendungs-Ausweise der Marine-Aerzte« an das Marinekommando einzusenden.³⁶ Anzugeben war v.a., welche Charge zu welcher Dienstleistung im Marine-Haupt- und im Filialspital bzw. außerhalb des Spitals, z.B. für den Marodendienst in der Marine-Infanterie-Kaserne herangezogen wurde.

Auch für Marine-Ärzte waren jährliche Conduite-Beschreibungen zu verfassen und dem MOKdo einzusenden. Hierfür galten die gleichen Vorgaben wie für Marine-Offiziere und Kadetten, allerdings war das 1856 erlassene Formblatt kürzer gehalten.³⁷ Zu beschreiben waren auch

- Schrift und Konzept,
- Streben und Verwendung zum fortgesetzten Studium,
- Moralität.

Nach der mit A.h.E. vom 1.4.1866 festgelegten »Bemannungs-Liste der kaiserlich-königlichen Kriegsschiffe« waren Schiffsärzte für die meisten Schiffe systemisiert:³⁸ Siehe links nebenstehende Tabelle.

Angemerkt wurde hierzu, dass auf Schiffen, die von Stabsoffizieren kommandiert werden, ein graduirter Arzt als Chefarzt gebührt.

³³ Militärschematismus Ausgabe März-April 1858, S. 871f.

³⁴ Circ.Vdg. Nt. 14 Präs.Nr. 226/I vom 7.2.1861 (M.V.B. II/1861)

³⁵ Militärschematismus Ausgabe April 1866, S. 714f.

³⁶ M.C. Vdg. S. Nr. 2539 vom 8.12.1864 (Marine-Gesetze 1864, S. 141f. Nr. 2323)

³⁷ Gen.Bef. Nr. 14 Präs. Nr. 166 vom 15.2.1855 (Marine-Gesetze 1855, S. 15 Nr. 666), Gen.Bef. Nr. 57 Sect. I Abth. 3 Nr. 3979 vom 7.8.1856 (Marine-Gesetze 1856, S. 49f. Nr. 848)

³⁸ Circ.Vdg. vom 7.4.1866, C.K./M.S., Nr. 477(M.V.B. XII/1866)



Linienschiffsarzt 1874

Flottenrock für Linienschiffsarzt

Bilder: Baumgartner/Winkler, Flottenrock und Kaiseradler

Adjustierung der k.k. Marine-Ärzte:

Die Marine-Ärzte trugen anfangs die Uniform der k.k. Armee, bis 1854 mit Bortendistinktion am Ärmel und dazu Kragensterne.³⁹

Nach § 10 der »Organisirung der marineärztlichen Branche« vom 30.11.1856 wurde für sie eine eigene Marineuniform normiert:

- Hut ohne Federbusch: für Stabsärzte wie die Stabsoffiziere, für die übrigen Marineärzte wie die Oberoffiziere des Marine-Corps;
- Waffenrock aus dunkelblauem Tuch, Kragen und Aufschläge von schwarzem Samt, ohne Epauletten und ohne Passepoils. Schnitt, Futter und (gelbe) Knöpfe wie die Offiziere des Marine-Corps;
- Distinktions-Borten und Sterne wie die Offiziere in den äquiparierenden Chargen;
- Pantalon für die Stabsärzte wie die Stabsoffiziere, für die übrigen Marineärzte wie die Offiziere des Marine-Corps;
- Weste, Halsbinde, Säbel, Säbelkoppel, Bordkappe und Mantel wie die Seeoffiziere.⁴⁰

Mit A.h.E. vom 26.8.1865 wurde eine neue »Adjustirungsvorschrift für die k.k. Marine-Officiere, See-Cadeten, Parteien und Beamten« genehmigt und mit 12.9.1865 mit Erlass C.K./M.S. Nr. 137 an die k.k. Hafenadmiralate und das Eskadre-Kdo zur Publikation weitergegeben.⁴¹ Die Uniformsorten der Marine-Ärzte wurden weitgehend jener der Seeoffiziere angepasst, lediglich der Waffenrock wies Kragen und Aufschläge aus schwarzem Samt, ohne Achselspannen auf. Nicht vorgesehen waren weiters Epauletten und Feldbinde.

³⁹ Baumgartner, Lothar/Winkler, Dieter S. 140

⁴⁰ Dieter Winkler, Dr. Heinrich Wawra von Fernsee – Marine-Stabsarzt, in MGH Heft 4/1985, S. 151

⁴¹ Circ.Vdg. vom 26.3.1866, C.K./M.S. Nr. 371 (M.V.B. X/1866)

Eidesleistung

Gegen Ende 1861 wurde für die k.k. Marine-Ärzte ein neuer, die Besonderheiten dieser Branche berücksichtigender Diensteid vorgeschrieben:⁴²

»Sie werden einen Eid zu Gott dem Allmächtigen schwören und bei ihrer Ehre und Treue geloben, Seiner Majestät dem Allerdurchlauchtigsten Fürsten und Herrn Franz Joseph I., von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich ... unverbrüchlich treu und gehorsam zu sein.

Sie werden schwören, die Ihnen in Ihrem Amte obliegenden Pflichten gewissenhaft zu erfüllen, sich dem Wohle und Dienste der Kranken und Verwundeten, ... zu Wasser und zu Lande, bei Tag und Nacht, in Schlachten und Stürmen, in Gefechten und Unternehmungen jeder Art, ... mit stets gleicher Liebe und Aufopferung mannhaft zu widmen und dabei keine Gefahr und Ansteckung zu scheuen.

Sie werden geloben, in Ihrem dienstlichen Wirken, durch alle zu Gebote stehenden Mittel dasjenige hintanzuhalten oder zu beseitigen, was nach Ihrem Wissen oder Dafürhalten dem Heile der Kranken und Verwundeten oder dem Interesse des Dienstes und des Aerars abträglich sein könnte.

Sie werden schwören, in allen Ihren Amtshandlungen sich durch nichts bewegen zu lassen, Etwas zu Jemandens Gunst oder Ungunst an dem Ihnen klar gewordenen Sachverhalte abzuändern, sondern Ihren Befund und Ihr Gutachten so wie alle Zeugnisse, stets nach Ihrem besten Wissen und Gewissen abzugeben, dabei stets das Beste des Dienstes Seiner Majestät und des Staates vor Augen zu haben, den Gesetzen, so wie den Ihnen zukommenden Aufträgen Ihrer Vorgesetzten willigen Gehorsam zu leisten und das Dienstgeheimniß treu zu wahren.

Was mir eben vorgehalten wurde und ich wohl und deutlich verstanden habe, dem soll und will ich getreu nachkommen. So wahr mir Gott helfe !«

Literatur:

Baumgartner, Lothar – Winkler, Dieter, *Flottenrock und Kaiseradler* (Wien 2004) (zit.: Baumgartner/Winkler)

Guillaume, Carl Marquis de (k.k. Kriegsmarine-Registrator), *Marine-Gesetz-Sammlung* (Wien, div. Jgg.) (zit.: Marine-Gesetze)

Juba, Franz, *Geschichte der Schiffahrtsmedizin im Mittelmeerraum*, in MGH Heft 1/1983 (zit.: Juba)

K.u.K. Kriegsarchiv (Bearb.), *Sechzig Jahre Wehrmacht 1848-1908* (Wien 1908) (zit.: Sechzig Jahre Wehrmacht)

Patay, Dr. Stephan v. (Oberster Marine-Arzt), *Notizen über die in den letzten Jahren in Sr.M. Kriegsmarine eingeführten sanitären Massregeln*, in *Almanach 1863* (zit.: Patay)

Rudelić, Ivan, *Mornarička Bolnica u Puli* (in *www.histria.org*, Pula 2007) (zit.: Rudelić)

Zorn, Ernst, *Geschichte und Bedeutung des Marinehospitals von Pola, Jugoslawien* (Vortragsmanuskript Brest 1978) (zit.: Zorn)

⁴² Circ.Vdg. Nr. 96 Sect. I Abth. 3 Nr. 4701 vom 10.11.1861 (M.V.B. XIII/1861)

Abstecher nach Kopenhagen Februar 2011

Fritz Marschner



Feuerschiff Nr. XI als Restaurantschiff



Am romantischen Nyhaven liegen die historischen Segelschiffe



Dänisches Design: Die neue Oper auf der Insel Holmen...



...in der Nähe die Fregatte PEDER SKRAM im Marinemuseum



Mit diesem 20 Meter-U-Boot will ein Enthusiast die Welt umrunden



Erinnerungsstätte für gefallene Marineangehörige

Ein kurzer Abstecher nach Kopenhagen gab mir die Gelegenheit, um nach längerer Abwesenheit, zu sehen was es Neues gäbe in der gemütlichen, überschaubaren dänischen Hauptstadt. Es wird auch hier überall fleißig gebaut, die Neue Oper, die Nationalbibliothek und viele andere Gebäude geben der Stadt ein modernes Bild. Aber natürlich gibt es noch die alt-

bekanntesten Sehenswürdigkeiten wie Tivoli, Rathaus, Börse, die Schlösser und die »kleine Meerjungfrau«. Das »Orlogsmuseum« und das Marine-Freiluftmuseum sind sicher interessant, aber leider war die Zeit wieder einmal zu kurz. So wurde alles mit dem Kanalboot und guter deutscher Erklärung, ganz bequem, mit vielen Fotostopps, erkundet.

Die Vierrad-Niederwasser-Personenschiffe ISLAS und TACHTALIA der DDSG

Herbert Winkler



Am 16. Juni 1833 lief in Floridsdorf bei Wien als zweites Dampfschiff der DDSG der Dampfer ARGO (Schiff der Argonauten) von Stapel.

Auf Drängen des ungarischen Grafen **Szechenyi** Istvan wurde das neue Schiff von der DDSG auf die untere Donau entsandt. ARGO passierte am 7. April 1834 bei hohem Wasserstand die 11 km stromab Drenkova gelegenen Stromschnellen (Unterwasser Felsen) »Islas« und »Tachtalia«, damit war erstmals ein Dampfschiff durch die Katarakten und das Eiserne Tor gefahren. Am 23. Oktober 1834 hatte die Donau bei Tachtalia einen extrem niederen Wasserstand. Unter Führung des ungarischen Ing. **Vasharhelyi** Pal arbeiteten hunderte Bergknappen aus dem nahen Bergwerk Neu Moldova (Moldova Nova) an der Absperrung der durch das Niederwasser trocken liegenden Felskuppen. Danach dauerte es 56 (!) Jahre, bis vom 15. Sept 1890 bis 24. Sept. 1896 eine umfassende Regulierung der Katarakten Strecke erfolgte.

Zwanzig Jahre nach der ersten Fahrt des ARGO, die DDSG war inzwischen eine bedeutende Reederei geworden, bestand noch immer das Problem, daß die großen Dampfer bei Niederwasser die Stromschnellen von Islas und Tachtalia nicht überwinden konnten. Als Verbindungs-Schiff zwischen **Drenkova** (km 1016) und **Orsova** (km 955) benötigte die DDSG einen Dampfer mit extrem geringen Tiefgang. Die englische Schiff- und Maschinenbau Firma J. A. BLYTH in London legte der DDSG einen Entwurf für ein Schiff mit nur 0,56 m Tiefgang vor. Der absoluten Betriebsicherheit sollten zwei völlig getrennt arbeitende Dampfmaschinen dienen. Da die achteren Schaufelräder im bereits von den vorderen Schaufelrädern beschleunigten Wasser drehten, war ihre Leistung für die Schiffsgeschwindigkeit ohne Bedeutung.

Nach diesem Entwurf baute die DDSG Werft Altofen die Schiffskörper und Dampfkessel, die Dampfmaschinen lieferte J.A.BLYTH aus London.

Als erstes Schiff kam 1855 TACHTALIA in Dienst, im November 1856 folgte das Schwesterschiff ISLAS.

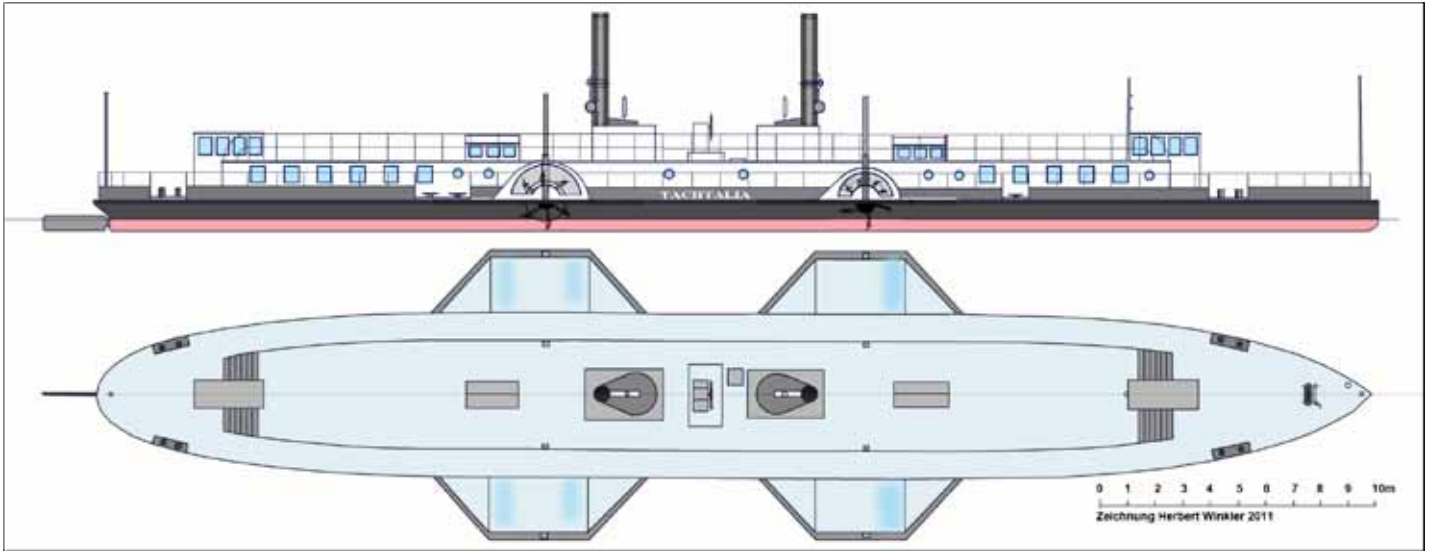
Nach 33 Dienstjahren wurde zunächst ISLAS 1889 einen Umbau der Antriebsanlage unterzogen, TACHTALIA folgte 1890. Die beiden Zwilling's Dampfmaschinen wurden zu Tandem-Maschinen umgebaut, wobei den bisherigen Dampfzylindern ein kleinerer Hochdruck-Zylinder vorgelagert wurde. Beide Zylinder hatten eine gemeinsame Kolbenstange, die über eine Gleitbahn und Kreuzgelenk die Radachsen antrieb. Somit hatte jedes Schiff 4 Nieder- und 4 Hochdruck- Zylinder.

Die Maschinen waren **diagonal** zur Radachse liegend angeordnet.

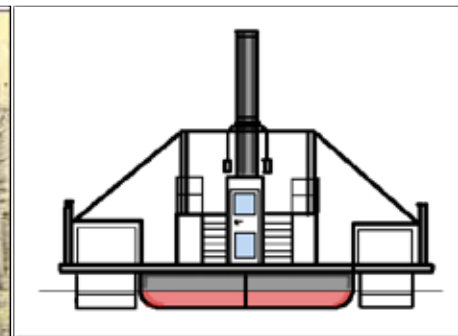
Achtern wurden neue Schaufelräder eingebaut. Die geringere Drehzahl der achteren Räder wurde durch den größeren Durchmesser und eine zusätzliche Radschaukel ausgeglichen. Bei den Regulierungsarbeiten 1890 / 1896 wurden bei den

Stromschnellen »Islas« und »Tachtalia« 60 m breite Fahrtrinnen ausgesprengt und die beiden Schiffe nicht mehr benötigt. Nach kurzen Einsatz am Wiener Donaukanal wurden ISLAS und TACHTALIA 1899 verschrottet.

TACHTALIA und ISLAS, technische Daten	
Werft	DDSG Altofen
Länge CWL	45,72 m
Breite	6,9 m
Breite ü.A.	10,67 m
Seitenhöhe	0,91 m
Tiefgang	0,56 m
Besatzung	1 Kapitän, 1 Katarakten Lotse 2 Maschinisten, 1 Bootsmann 3 Matrosen, 3 Heizer
Maschine bis 1889 / 1890	2 Diagonal Zwilling's- Maschinen
Leistung	Niederdruck je 140 PS
Zylinder	Durchmesser 457 mm, Hub 355 mm
Drehzahl	75 U/min
Kessel	2 Kofferkessel
Schaufelräder vorne bis 1889 / 1890	
Außendurchm.	1981 mm
Drehpunktdm.	1626 mm
Schaukeln	7 Stück, Holz
Schaufelräder achtern ab 1889 ISLAS	
Außendurchm	2337 mm
Drehpunktdm	1980 mm
Schaukeln	8 Stück, Holz
Schaufelräder achtern ab 1890 TACHTALIA	
Außendurchm	2286 mm
Drehpunktdm	1930 mm
Maschine ab 1889 / 1890	2 Zwilling's- Tandem- Maschinen
Leistung	bei 5 atü (bar) je 237 PS
Zylinder	ND 435 mm, HD 280 mm, Hub 335 mm
Drehzahl	ISLAS: 81,5 U/min vorne, 65 U/min achter TACHTALIA: 72 U/min vorne, 64,5 U/min achter
Kessel ISLAS	2 Siederohrkessel L/B/H 2050/1720/1720 mm
Kessel TACHTALIA	2 Siederohrkessel L/B/H 2080/1750/2130mm



Risszeichnung der TACHTALIA Herbert Winkler 2011



Heckansicht der TACHTALIA

Postkarte der Alt-Ofener Schiffswerft
Rechts im Bild die TACHTALIA
Sammlung Herbert Winkler



Der Autor beim Zeichnen des Planes
des 4-Radschiffes.
Auch als Modellbauer ist Herbert
Winkler tätig.
Links im Vordergrund sein in Arbeit
befindliches Modell der ASCHACH

Weitere Informationen:
Dampfbetriebenes Modell M 1:31
www.paddleducks.co.uk/
Bilder: www.hajoregiszter.hu/
Bild: Auf Donauwellen durch Öster-
reich-Ungarn, H.F.Mayer, D. Winkler
Seite 38.

Guadalcanal, die »kleinste Seeschlacht«

Helmut Pemsel



Der Autor, Prof. Helmut Pemsel, in Marinkreisen bestens bekannt durch seine Werke über die Weltgeschichte der Seefahrt und als Herausgeber von »Marine-Gestern-Heute« hat diesmal ein völlig unbekanntes Kapitel, der an Seegefechten reichen Geschichte Guadalcanals, herausgegriffen.

Im Zweiten Weltkrieg ist bekanntlich bei der Landung der Truppen der USA auf den Philippinen rund um die Insel Leyte die größte Seeschlacht in der Seekriegsgeschichte geschlagen worden.

Es wurde aber im Pazifik im Jahr 1942 auch die **kleinste Seeschlacht** ausgefochten. Dazu eine Einführung.

Schwerste Kämpfe zur See, zu Land und in der Luft fanden um die Insel Guadalcanal in den Salomonen Inseln statt. Diese Inselgruppe besteht aus zwei Reihen von großen Inseln, die von einem Meeresarm getrennt sind, den die Amerikaner den Slot (Schlauch) nannten. Durch diesen näherten sich die japanischen Schiffsverbände zum Angriff auf den Flugplatz der Amerikaner auf der Insel Guadalcanal im Südosten der Inselkette.

Beim Beginn der Angriffe der Japaner auf den Südpazifik hatte Australien die Bewohner aus Europa, den USA und China abgezogen, da sie keine Möglichkeit der Verteidigung hatten. Rund zwei Dutzend Europäer, die sich dort gut auskannten, wurden aber mit Funkgeräten auf den Inseln verteilt, um den japanischen Flug- und Schiffsverkehr zu beobachten und zu melden. Diese **Coastwatcher** leisteten wertvolle Dienste bei der Ankündigung von Kreuzerverbänden zur Beschießung der Insel Guadalcanal. Hier ein Einschub.

Ende des 19. Jahrhunderts hatte eine Öst.-Ung. Forschungs-Expedition auf dem Kanonenboot ALBATROS auf der Insel Station gemacht und beim Kampf mit Eingeborenen mehrere Leute verloren. Für diese wurde später ein Denkmal errichtet. Dieses wurde 1995 von Prof. Dr. Holubar mit seinem Sohn aufgesucht und wieder instand gesetzt.

Im Reisebericht der ALBATROS Expedition wurde die Insel mit Guadalcanar geschrieben. Diese Schreibweise setzte sich dann in Österreich durch, ist aber falsch. Die Insel wurde von ihrem Entdecker, dem Spanier Mendaña de Naira, nach seinem Geburtsort in Andalusien Guadalcanal mit **al** zum Schluss genannt. So findet man sie auch heute an Ort und Stelle überall geschrieben.

Nun zurück zu den Coastwatchern. Diese waren nicht nur zur Beobachtung wertvoll. Sie retteten auch so manchen Piloten der USA, der über den Inseln abgestürzt war das Leben. Die Japaner peilten nun die Funksignale an, um diese unangenehmen Gegner abzufangen.

Einmal erschien im Jahr 1942 das Beiboot eines japanischen Kriegsschiffes (Name nicht überliefert) in den Mangroven-gewässern einer der Inseln. Das Beiboot war motorisiert und

hatte drei oder vier Mann Besatzung. Der Coastwatcher hatte nur ein Kanu und ein Gewehr. Er flüchtete sich in die engen Fahrrinnen der Küstengewässer, wo das Boot der Japaner nur schwer folgen konnte. Durch ihre größere Geschwindigkeit konnten sie ihn aber mehrmals auf Umwegen stellen. Dank seiner guten Ortskenntnis konnte der Gejagte aber schließlich entkommen. Bei den mehrmaligen Treffen gab es immer einen Schusswechsel. Über Verluste ist aber nichts überliefert. Trotz seiner Flucht war der Coastwatcher aber erfolgreich, denn die Japaner erreichten nicht ihr Ziel. So eine »Seeschlacht« gab es nicht einmal in der Antike oder dem Mittelalter, denn da hatte man weder Motorantrieb noch Gewehre. Leider ist auch der Name des Coastwatchers nicht überliefert.

Quellen: Bericht im Archiv des Museums der Salomonen Inseln in der Hauptstadt Honiara.

Literatur: S.E. Morison, *The Struggle for Guadalcanal, Band 5* in: History of United States Naval Operations in World War II

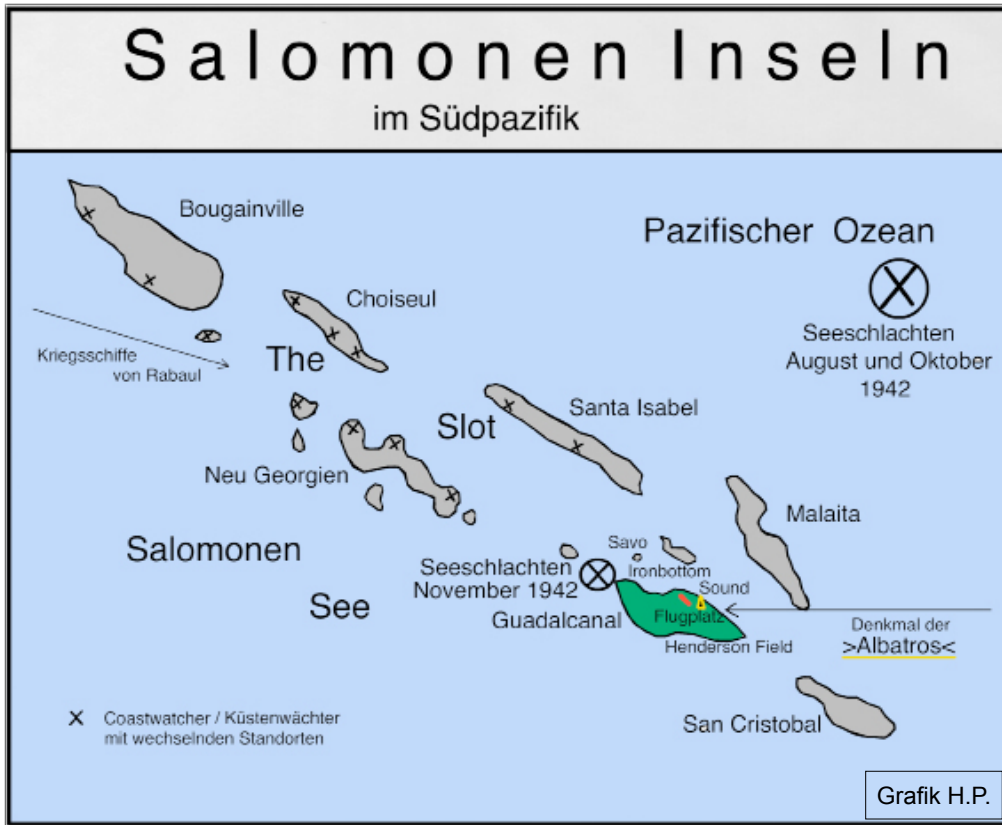
H.Pemsel: *Weltgeschichte der Seefahrt, Band VII*, Seiten 1152 - 1160

http://de.wikipedia.org/wiki/Schlacht_um_Guadalcanal

Plagiatsvorwürfe sind zwecklos, denn über diese »Seeschlacht« wurde in Europa noch nicht berichtet.



S.M. Kanonenboot ALBATROS in Pola im weissen Missionsanstrich war 1896 vor Guadalcanal. Sammlung MV-Wien, Alex Traiber



Karte der Salomoneninseln mit Positionen der Coastwatcher. Grafik H.Pemsel



Commander Eric Feldt, RAN (Royal Australian Navy) wurde mit der Organisation und Betreuung der Küstenbeobachter beauftragt. Eine gute Wahl, denn er hatte Erfahrung bei der Marine im ersten Weltkrieg und war in der Zwischenkriegszeit beruflich auf den Inseln tätig.

Die Beobachter wurden mit Sendern ausgerüstet die etwa 400 Meilen Reichweite hatten. Seine organisatorischen Möglichkeiten diktierten die weiteren Entscheidungen. Er rekrutierte Plantagenbesitzer, Missionare, Händler, Lehrer- jeden brauchbaren Mann. Zu Beginn 1939 dachte keiner daran jemals hinter feindlichen Linien zu arbeiten, die Front war eine halbe Welt entfernt und es gab keine Vorkehrungen hier Elitesoldaten auszubilden, aber der schnelle Vormarsch der Japaner änderte die Situation. Bald waren die Beobachter mit Angriffen konfrontiert.

Ergänzung der Redaktion.

Als aufmerksame Leser von »Österreich Maritim« wissen sie auch, dass 2005 unsere Mitglieder Roswitha und Georg Schaller und Oliver Trulei wieder auf der Insel waren und das Kreuz besuchten. Dieses wurde 1901 im Gedenken an die von Einheimischen am 10. August 1896 (vor 115 Jahren) getöteten, österreich-ungarischen Marineangehörigen, errichtet. Bericht siehe ÖM Nr. 19 - 2005.

Die Küstenbeobachter verloren 43 Europäer und 60 Einheimische, das wurde allerdings durch einen hundertfachen Verlust der Angreifer aufgewogen. Abgesehen davon retteten sie 75 Kriegsgefangene, 321 abgeschossene Flieger, 280 schiffbrüchige Seeleute und 190 Missionare und Zivilisten, unzählige Einheimische und 260 Asiaten die ihr Leben einsetzten. Die Küstenbeobachter schrieben somit ein ruhmreiches Blatt in der traurigen Geschichte des Krieges.

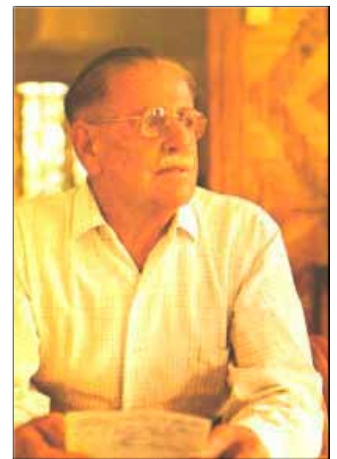
Berichte und Bilder: Jane Resture
<http://www.janeresture.com/coastwatchers/>



Tenaru Beach, (Red beach) hier landeten die Amerikaner am 7. August 1942. Die Kämpfe dauerten bis 23. Jänner 1943. Sie verließen 1952 wieder die Insel.



Bill Mc Nicoll einer der Salomonen-Insulaner die als Costwatcher tätig waren.



Paul Mason. Er meldete von Bougainville aus, den Anflug von 24 Torpedobombern auf die US-Flotte vor Guadalcanal.

S.M. Torpedoboot XIV in Wien

Aus einem Bericht der Neuen Illustr. Zeitung 1885

entdeckt von Fritz Marschner



Den Wienern war es der zweiten Hälfte des Monats Juli zum erstenmal gegönnt, ein Torpedoboot mit seiner ganzen Besatzung zu sehen. Die Wasserfläche des schönen Donaustromes ersetzte ihm für einige Zeit die salzige Fluth des Meeres. Das gefürchtete Kampfschiff war nämlich am linken Donauufer unterhalb der Kronprinz-Rudolfbrücke vertaut und empfing hier den Besuch von Tausenden, die herbeigeströmt kamen, ein Stück Seeleben kenn zu lernen. S.M. Torpedoboot Nr. XIV hat die Reise von Pola nach Budapest am 21. April d.J. angetreten und kam nach 14tägiger Fahrt in Budapest an, um dort sozusagen als Ausstellungs-Objekt seine enorme Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit zu demonstrieren. Der Capitän des Schiffes, Herr Linien-Schiffs-Lieutenant Julius Ripper, hatte die Fahrt von Pola bis Constantinopel ohne Berührung eines Zwischenhafens geplant; allein in Folge stürmischen Wetters war er gezwungen, mit dem kleinen Fahrzeug am 24. April in Syra Schutz zu suchen. Am Morgen des folgenden Tages wurde die Reise fortgesetzt und am 26., nach Vorweisung des großherrlichen Fermans, passirte das Schiff die Dardanellen. Nach einem eintägigen Aufenthalte in Constantinopel dampfte das Torpedoboot in das Schwarze Meer und erreichte nach einer stürmischen Fahrt am 29. die Sulina Mündung. Die Donaufahrt, namentlich die Passage des „Eisernen Tores“, vollzog sich, obzwar das Boot einen bedeutenden Tiefgang besitzt anstandslos. Am 5. Mai um 8 Uhr Morgens war Budapest erreicht. Das Torpedoboot hat während seiner Reise von Pola nach Budapest 2300 See- oder 575 geographische Meilen (4600 Kilometer) in 240 Dampfstunden zurückgelegt. Die größte, ohne Aufenthalt zurückgelegte Distanz betrug 830 Seemeilen (207 geogr. Meilen) und entfielen von der ganzen Reise

nur 96 Stunden für die Aufenthalte an verschiedenen Punkten. Die Leistung des Torpedobootes ist somit eine ganz bedeutende gewesen.

S.M. Torpedoboot Nr. XIV ist ausschließlich aus Gußstahl, inländischer Provenienz, hergestellt. Es wurde auf der Werfte des k. und k. See-Arsenals in Pola noch zur Zeit, als der derzeitige Marine-Commandant, Vice-Admiral Baron Sterneck, derselben vorstand, erbaut. Der Körper ist 34,2 Meter lang, 4 Meter breit, hat einen mittleren Tiefgang von 1,1 Meter und umfaßt bei einer Hauptspantfläche von 2,6 Mm. Ein Displacement (Gewicht des verdrängten Wassers) von 53,2 Tonnen. Es ist der Länge nach in 10 vollkommen getrennte wasserdichte Abtheilungen getheilt, besitzt sowohl ein Bug-, als auch ein Heck-Balance-Steuer, von welchem das erstere nach Bedarf gesenkt und gehoben werden kann. In den mit einem Rammsporn versehenen Bug sind zwei Lancirrohre eingebaut, aus welchen die Whitehead-Fischtorpedos durch den Druck von comprimierter Luft lancirt werden. Das Boot durch einen zwei-flügeligen Propeller betrieben, welcher von einer zweicylindrigen Compound-Hammer-Maschine bewegt wird. Diese Maschine, welche den Dampf von 10 Atmosphären Druck aus einem Locomotiv-Kessel mit künstlichem Luftzug erhält, vermag 850 Pferdekräfte zu indiciren und dem Boote die bedeutende Geschwindigkeit von 21,5 See- oder 5,4 geogr. Meilen (43 Kilometer) per Stunde zu verleihen.

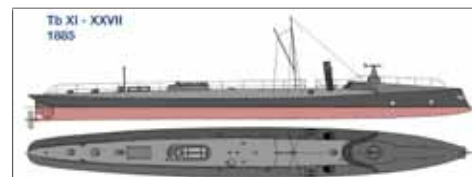
Das Boot vermag an Kohle, Süßwasser und sonstigem Betriebsmaterial und Vorräthen so viel mitzuführen, daß es 1200 Seemeilen directen Weges zurückzulegen vermag. Höchst interessant sind die zum Verkehr mit dem Lande oder anderen Fahrzeugen dienenden zwei kleinen, aus Leinwand hergestellten, zusammenklappbaren Boote, welche sowohl für sich selbst, als auch zu

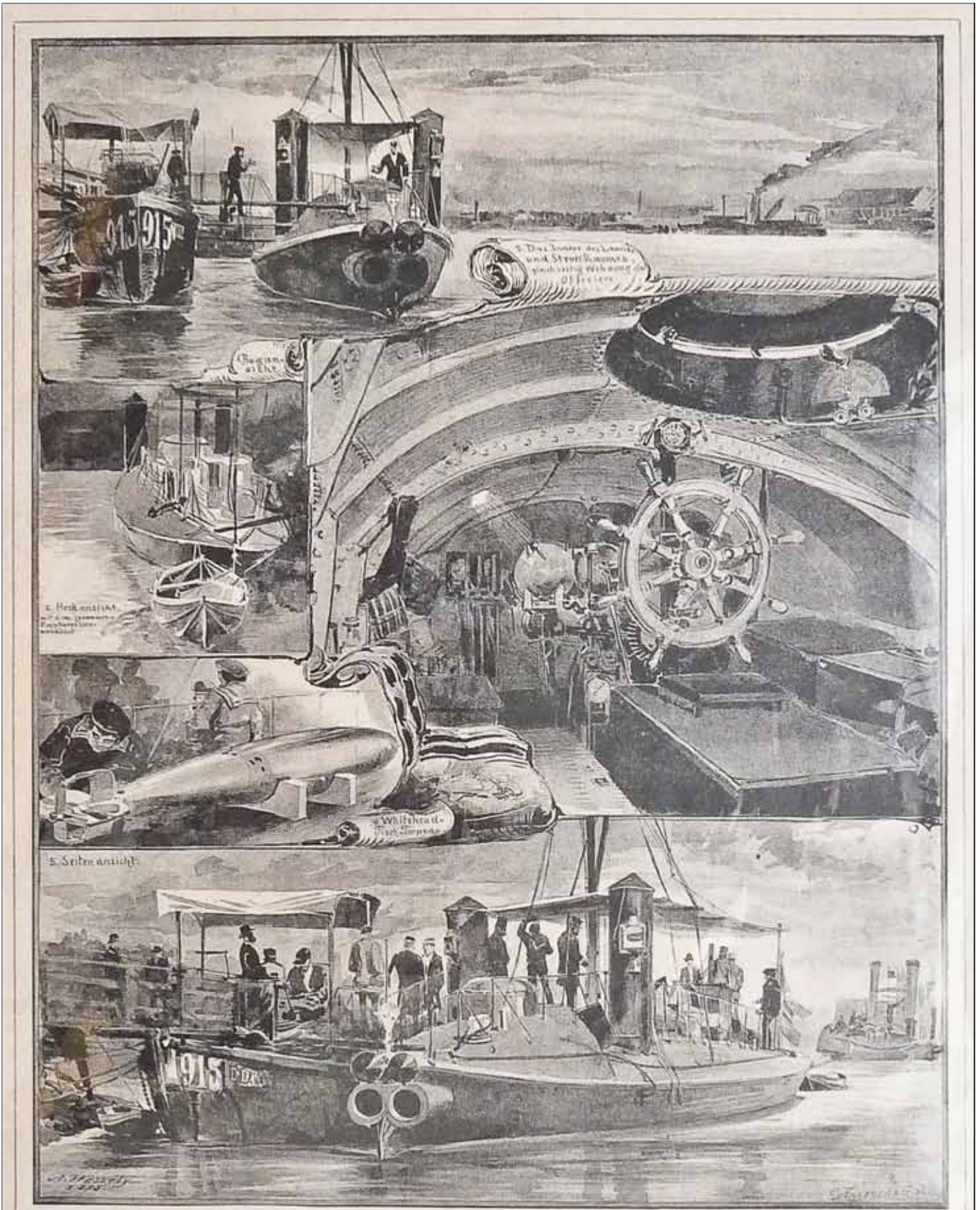
einem Boote aneinandergesetzt, benützt werden können. Das Boot führt vier Stück Fischtorpedos mit sich, von welchen zwei beständig in den Lancirrohren schußbereit liegen.

Bei der Beweglichkeit des Torpedobootes, seiner geringen Größe und der kleinen Zielfläche, welche es dem Gegner bietet, vermag dasselbe sich in einem unbeachten Momente bei Tage oder bei Nacht dem Feinde bis auf Lancirdistanz rasch zu nähern, ohne bemerkt, oder erheblich durch das feindliche Mitraillireusenfeuer beschädigt zu werden, und darin liegt die Taktik dieser heimtückischen Fahrzeuge.

Soweit der zeitgenössische Bericht im Originaltext.

Im Register der k.(u.)k. Kriegsschiffe von Dr. Aichelburg, einem unentbehrlichen Nachschlagwerk, fand ich dazu noch folgendes. Die Fahrt wurde bald nach der Indienstellung (16.4.1885), zum Besuch der ungarischen Landesausstellung in Budapest angetreten. Die Stromschnellen der Donau bei Drenkowa wurden im Schlepp des Dampfers SZAVA passiert. Das Schiff wurde in Budapest, Komorn, Preßburg und Wien von etwa 14.000 Personen besucht und unternahm in Budapest 10 Demonstrationenfahrten. Bei der Rückfahrt mußte wegen extremen Niedrigwassers bei Drenkowa und dem Eisernen Tor, der Propeller abgenommen und die Maschine ausgebaut werden. Im Schlepp der Dampfer TISZA und MAROS gelangte das Boot nach Turn Severin wo Maschine und Propeller wieder eingebaut wurden. Am 20. September 1885 lief das Boot wieder in Pola ein. 1904 wurde S.M. Tb XIV gestrichen und 1905 verkauft.





S. M. Torpedoboot Nr. XIV in Wien.
 Nach der Natur gezeichnet von A. Wessely.

Oben Tb XIV auf seinem Liegeplatz in Wien, kleine Abbildungen darunter: Heckansicht mit dem klappbaren Beiboot und Torpedo. Mitte: Blick ins Innere mit dem Steuerrad unter Deck und Offiziersraum. Unten: Bugansicht mit den 2 Torpedorohren und nebeneinander angeordneten Schornsteinen. Nach der Natur gezeichnet von A. Wessely, Holzstich von Angerer. Sammlung MV-Wien

Georg bastelt - die heitere Modellbaustory

Erfahrungsbericht aus der echten Praxis - Die Vitrine
von Georg Schaller



Ob kleine Schiffsmodelle oder Eisenbahnmodelle - um sie schön zu präsentieren benötigt man eine geeignete Vitrine. Hier gibt es gute Ausführungen im Handel mit vielen schmalen Fächern, in welche unsere Objekte der Begierde wunderbar hineinpassen. Eine solche Vitrine hatte ich erstanden und wollte sie eines schönen Tages im Stiegenhaus aufhängen, allwo sie nicht nur wir, sondern auch alle potentiellen Besucher betrachten sowie den Inhalt bewundern können. An der Wand des Stiegenhauses war gerade noch Platz für eine derartige Vitrine. Die Vitrine lag noch originalverpackt im Stiegenhaus als ich die Details der kommenden Montage zu überlegen begann. Da trat meine Mutter auf den Plan oder viel mehr in das Stiegenhaus. »Die paßt aber nie daher« meinte sie in ihrem üblichen Optimismus. »Wie kommt's denn da drauf?« War meine eher mißmutig vorgebrachte Antwort. »Ich bin doch nicht blind, auch wenn ich nicht mehr so gut sehe wie früher. Daß die Vitrine hier keinen Platz hat sieht ein Blinder mit Krückstock.« Ich beschloß, Ihre Aussage zu ignorieren und warf einen Blick auf die Schachtel, sodann auf die Wand und tatsächlich kam mir etwas sehr komisch vor. »Das paßt sicher« meinte ich dann zu meiner Mama, »die Vitrine ist nach meinen Angaben nach Maß gefertigt worden.« »Das macht mich ja so skeptisch« war die wenig aufbauende Antwort. Streit vermeidend zog sich meine Mutter in ihre Kemenate zurück und ich packte die Maßvitrine aus. Meine Vermutung, daß bloß die Verpackung so groß geraten war bestätigte sich nicht. Ich versuchte, die Vitrine an jene Stelle zu halten, an der die spätere Montage vorgesehen war. Mir kam eine interessante Erkenntnis: wollte ich die Vitrine an der vorgesehenen Stelle montieren, dann würde sich die Türe in den Garten nur mehr einen Spalt öffnen lassen. Zu wenig, daß meine Mutter hätte hin-

durchschlüpfen können. Ich sann nach zündenden Argumenten meine Mutter zu überzeugen, daß das Betreten des Gartens ja auch über die Route: einen Stock hinunter, durch die Haustüre in die Einfahrt und dann ums ganze Haus herum ebenfalls möglich war und den besseren Weg darstellte. Soviel ich auch nachdachte, mir war klar daß ich meiner Mutter nicht ausreden würde können, daß der von mir vorgeschlagene Alternativweg in den Garten ein umständlicher war. So sind eben Mütter. Die Idee, aus dem Schlafzimmer meiner Mutter eine neue Türe in den Garten zu durchbrechen scheiterte an der zu erwartenden Staubentwicklung. Nun entsann ich mich des Umstandes, daß die Vitrine nach Maß gefertigt war und der Hersteller einen Fehler gemacht haben mußte. Mit triumphierendem Grinsen „die werden das auf eigene Kosten neu machen müssen“ kramte ich nach dem Auftragsschreiben und aus irgendeinem Grund fand ich es auch. Dann stellte ich etwas Seltsames fest: die Maße in meiner Bestellung stimmten mit jenen der Vitrine überein ...?? Dann begann ich, den zur Verfügung stehenden Platz an der Wand nachzumessen und - komisch, ich kam auf die gleichen Werte. Wieso in aller Welt paßt dann die Vitrine..... Ah! Sie paßte, aber man mußte sie um 90° drehen. Das war irgendwie blöd, denn dann standen die Fachbretter senkrecht. Eines war klar: ICH hatte Höhe und Breite vertauscht und eine Reklamation war daher wenig erfolgversprechend. Ich entfernte das triumphierende Grinsen wieder aus meinem Gesicht. Eine neue Idee war, die Lokomotiven und Züge anzukleben und das ganze eben senkrecht aufzuhängen. Diese Idee hab ich Gottseidank für mich behalten. Blieb nur, alle Vitrinen, die schon an dieser Wand hingen, abzumontieren und versetzt wieder zu befestigen. So konnte ich insgesamt ausreichend Platz schaffen für die zu große neue Vitrine. Ich

wollte diese Aktion schnell umsetzen, bevor ich noch weitere Erklärungen zu meinem Irrtum abgeben mußte. Zu spät! Meine Frau steckte den Kopf aus einer Türe; sie hatte mich wohl schon längst beobachtet und mein Vorhaben erraten. Sie sprach nur einen Satz: „Du brauchst doch nur die erste und letzte Vitrine vertauschen, dann geht sich das aus und du kannst die anderen lassen“. Sie hatte zwar Recht, aber das war nun die totale Bankrotterklärung meiner Vitrinenaufhängefähigkeiten. Als ich fertig war, kam der krönende Abschluß aus dem Mund meiner Frau Mama: »warum fragst Du nicht gleich die Roswitha, bevor du eine Vitrine bestellst oder aufhängst?« Irgendwie stecken alle Frauen unter einer Decke ...



Da hängen sie friedlich nebeneinander, ohne die Gartentüre zu blockieren



Hier passt sie her wie angemessen.

Von Tegetthoffs Schreibtisch

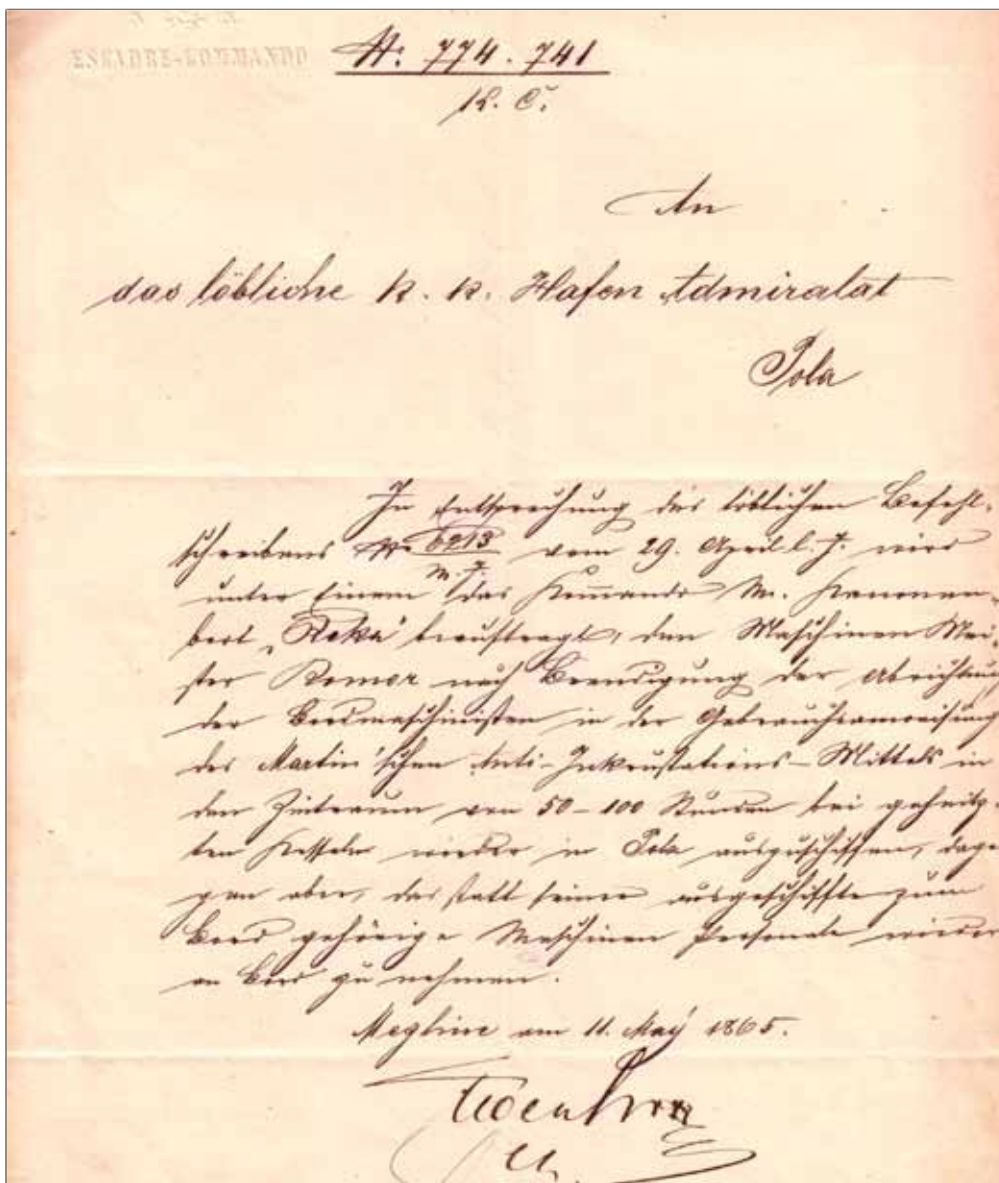
Fritz Marschner



Auch in dieser Ausgabe finden wir wieder einen Brief von Admiral Tegetthoffs Schreibtisch. Dieses Schreiben beschäftigt mit dem Personalaustausch bei einer Ausbildung

(Abrichtung!) für die Anwendung eines Mittels gegen die Inkrustation der Dampfkessel.

Brief: Sammlung MV-Wien



An das löbliche k.k. Hafsen Admiralat
Pola

In Entsprechung des löblichen Befehlsschreibens Nro. 6213 vom 29. April l.J. wird unter Einem das Kommando SM Kanonenboot „Reka“ beauftragt, den Maschinenmeister Romor nach Beendigung der Abrichtung der Bordmaschinisten in der Gebrauchsanweisung des Martin'schen Anti-Inkrustations-Mittels in dem Zeitraum von 50 - 100 Stunden bei geheizten Kesseln wieder in Pola auszuschieffen, dagegen aber das anstatt seiner ausgeschiffen zum Bord gehörigen Maschinen Personale wieder an Bord zu nehmen.

Meghine am 11. Maij 1865

Tegetthoff

Die »Monarch-Klasse«

Frhr. Alfred v. Koudelka, nachgelesen von Fritz Marschner

*Modell SMS WIEN
Jim Baumann*



Nachdem in weiterer Folge der Reprint von Frhr. Alfred Koudelka 1899 erschienenem Werk »Unsere Kriegsmarine« besprochen wird, bringe ich einen Auszug daraus, in welchem er mit großem Stolz die neuesten Schlachtschiffe, die man später als »Küstenverteidiger« klassifizierte, beschreibt.

Die Thurmschiffe MONARCH, WIEN und BUDAPEST welche in den Jahren 1895 und 1896 (BUDAPEST) vom Stapel liefen. Sind unsere neuesten Schlachtschiffe. Sie bilden in ihrer Gleichartigkeit eine machtvolle Division und als solche eine namhafte Verstärkung unserer Flotte; da bei diesen Schiffen weiters die modernsten Principien des Schiff- und Maschinenbaues, der artilleristischen Armierung und Verwertung der Elektrizität zur Anwendung gelangten, dürfte deren eingehendere Beschreibung gewiss am Platze sein.

Zu den hervorragendsten Eigenschaften dieses Schiffstypus gehören: starke Bestückung, hohe Fahrgeschwindigkeit, guter Panzerschutz, bedeutender Actionsradius und gesteigerte Schwimnfähigkeit; die Combination dieser Factoren mit dem geringen Tonnengehalte verursachte bedeutende constructive Schwierigkeiten, wurde aber doch zufriedenstellend durchgeführt.

Das Baumaterial der Schiffskörper ist bester SiemensMartin-Stahl; sie sind fast durchgängig nach dem Doppelboden-Systeme construiert, so dass zwischen beiden Böden wasserdichte Längsbänder und Querwände zahlreiche kleine Zellen bilden, welche im Vereine mit den vielen wasserdichten Abtheilungen über dem Schiffsboden Wassereinbrüche räumlich zu beschränken vermögen; bemerkt sei, dass die Pumpen stündlich über 500 t Leckwasser wieder in die See schaffen können.

Den Schutz der beiden Schiffseiten gegen feindliche Geschosstreffer an der Wasserlinie bewirkt ein 2,1 m hoher Panzergürtel aus Nickelstahl, vaterländischer Provenienz, der sich von vorne auf fünf Sechstel der Schiffslänge erstreckt und nach oben durch ein Panzerdeck abgeschlossen wird, welches das ganze Schiff durchzieht.

Die Casematte des Oberdecks, in welcher die durch Splitter-schotte getrennten sechs 15 cm Schnellade-Geschütze installiert sind, dann die im Mitteldecke befindliche Citadelle sind mit einem 80 mm starken, die beiden zur Aufnahme von je zwei schweren Geschützen bestimmten Barbettethürme mit einem 250 mm starken Panzer versehen. Das Bestreben, den Bewegungsmechanismus und die Munitionszufuhr der Hauptgeschütze mit Rücksichtnahme auf deren Wichtigkeit ganz besonders zu sichern, bedingte einen weiteren, 160 mm starken Panzer, welcher die Unterbauten der Thürme im Bereiche des - ohnehin gepanzerten - Mitteldecks umgibt.

Die Munitionspassagen der Beigeschütze sind mit einem 50 mm starken Panzer, die Luken-Scherstöcke am Panzerdecke mit Glacisplatten versehen; letztere sind 60 mm dick und un-

ter 45° geneigt. Das Gewicht der ganzen Panzerung, welche reichlich bemessen wurde, beträgt über 1700 t, d. i. nahezu ein Drittel des ganzen Displacements.

Die Fläche des Steuerblattes misst 16,5 m² durch mehrere an verschiedenen Orten aufgestellte Steuerräder und durch eine Reserve-Dampfsteuermaschine wurde die Steuerung dieser Schiffe besonders gesichert.

In den letzten Jahren wird allgemein an Stelle weiterer Vergrößerung des Geschützcalibers die Verlängerung der Rohre angestrebt, welche zu vorzüglichen ballistischen Resultaten führte; so besaßen die Krupp'schen Geschützrohre bei ihrer Einführung in unsere Flotte die 20 bis 26 fache Länge des Calibers, während die neuesten Rohre dieser Fabrik bereits 50 Caliber lang sind. Schon eingangs wurde erwähnt, dass unsere Kriegs-Marine sich diesen Fortschritt zunutze machte und bei der Bestückung neuerer Schiffe verwendete; KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF, KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEPHANIE, TEGETHOFF und die Rammkreuzer besitzen 35 Caliber lange, MONARCH, WIEN und BUDAPEST 40 Caliber lange Geschützrohre.

Die Hauptarmierung der letztgenannten Schiffe besteht aus vier 24 cm Kanonen, welche paarweise in den bei den Thürmen installiert sind und einen Bestreichungswinkel von 260° (von der Mittschiffs-Linie 130° nach jeder Bordseite) aufweisen. Die Länge dieser Geschützrohre beträgt 9,6 m, ihr Gewicht 26t; das Gewicht der für je zwei Geschützrohre bestimmten Lafette sammt Panzerschild, welcher vermöge seiner gewölbten Oberfläche einen ziemlich wertvollen Schutz darstellt, erreicht 123 t.

Die Geschosse, 84 cm lang und 215 kg schwer, besitzen bei einer Anfangsgeschwindigkeit von 700 m eine totale Energie von 5380 Metertonnen und ein Durchschlagsvermögen von 88 cm Schmiedeeisen. Die größte Elevation, welche diesen Geschützrohren ertheilt werden kann, beträgt 25°, ein bei dieser Elevation abgefeuertes Geschoss erreicht die gewiss hervorhebenswerte Tragweite von 16 km. Die Einstellung der Höhenrichtung, die Drehung der Thürme zur Ertheilung der Seitenrichtung (»Backsen« genannt), endlich die Zuführung der Munition erfolgt durch elektrische Kraftübertragung; die hierfür bestimmten Secundär-Dynamos sind mit den zum Betriebe dienenden primären Dynamomaschinen verbunden, diese unter dem Panzerdeck aufgestellt. Sechs Krupp'sche 15 cm Schnellade-Kanonen bilden die Beigeschütze, welche derart installiert sind, dass je drei derselben gleichzeitig nach jeder Bordseite, je zwei in der Kielrichtung nach vorne und achter feuern können. Die Feuerschnelligkeit dieser Geschütze ist eine ganz bedeutende, da jedes in der Minute mindestens acht gezielte Schüsse abgeben kann. Aus sechzehn 47 mm-Schnellfeuer-Kanonen, zwei Gewehrcaliber-Mitrail-leusen und zwei 7 cm Uchatius-Kanonen setzt sich die leich-

te Armierung zusammen; die Uchatius-Kanonen dienen als Boots- und Landungsgeschütze, die beiden Gewehrmitrailleusen und zwei Schnellfeuer-Kanonen sind in den beiden Marsen des Gefechtsmastes installiert. Die Torpedo-Ausrüstung besteht aus zwei Breitseit-Lancierapparaten.

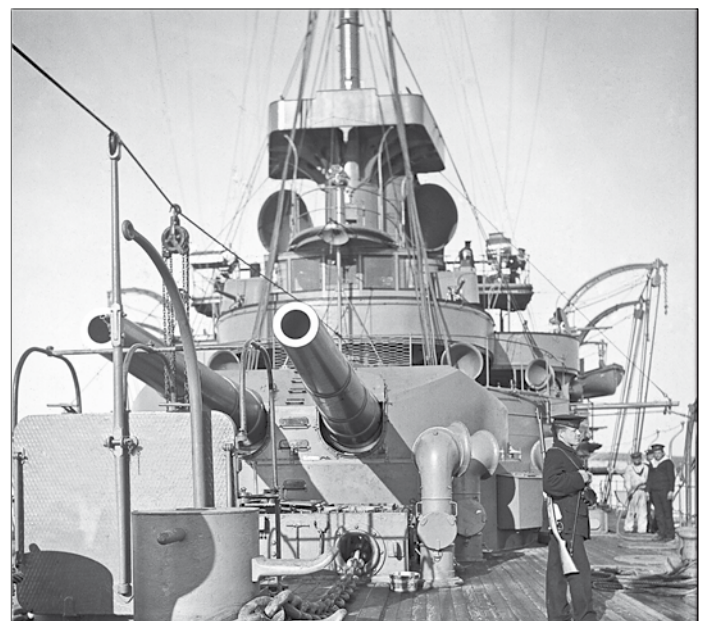
Aus diesen Darstellungen ist unschwer zu entnehmen, dass die MONARCH -Classe unserer Schlachtschiffe als eine durchaus gelungene bezeichnet werden kann; ihr geringes Deplacement steht aber weit zurück gegen jenes der Panzerkolosse anderer Seemächte. Beabsichtigt unsere Flotte auch keineswegs, in den Wettkampf um die größten Schlachtschiffe einzutreten, so weisen doch die im Zuge befindlichen Panzerschiffs-Neubauten eine ansehnliche Steigerung des Tonnengehaltes auf. Ersparnisse im Deplacement beeinträchtigen oft den Gefechtswert der Schlachtschiffe, manche Fachautoritäten vertreten daher die Ansicht, dass moderne Schlachtschiffstypen nicht unter 10.000 t haben dürfen.



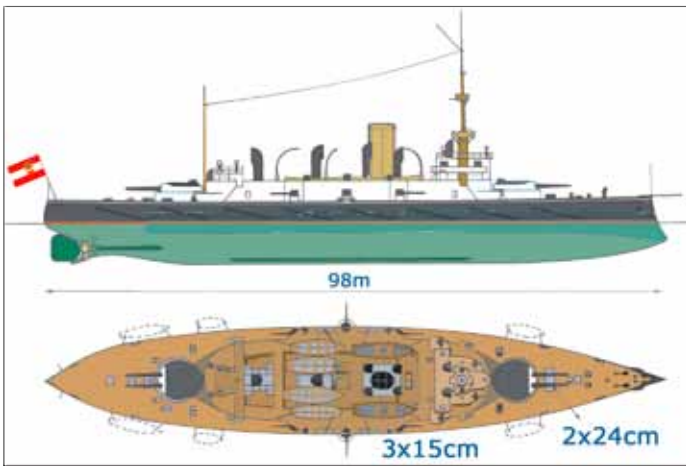
SMS MONARCH im »viktorianischen« Anstrich



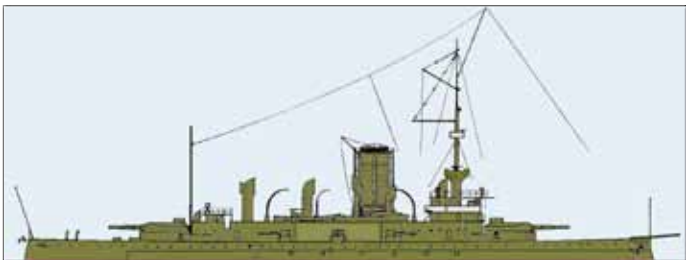
SMS MONARCH in »Montecuccolin« (olivgrün)



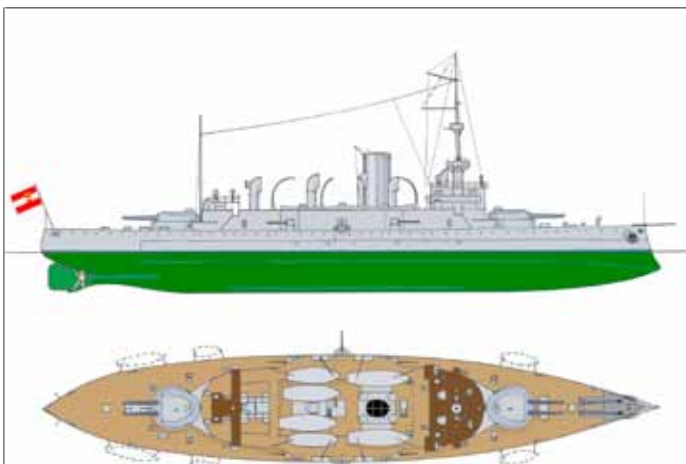
SMS MONARCH im hellblaugrauen Anstrich, Bugpartie



SMS MONARCH in viktorianischer Farbgebung. Zeichnungen von E. Sieche, coloriert F. Marschner



SMS BUDAPEST in »Montecuccolin« 1903



SMS BUDAPEST in Farbschema 1914, hellblaugrau

Sektion Allgemein

Georg Schaller

Eine fotografische Nachlese zu unserer Italienreise.
Bilder und Texte von Roswitha und Georg Schaller.



Riva, Gardasee, der kleine Hafen lag gleich vor unserem Hotel.



Festung Sirmione, der Hafen in der Festung ist gut geschützt.



Verona, aha! Julia stand mit ihrer Mutter am Balkon, da nahm Romeo Reißaus! So war's wirklich!



Riva, die Gäste lasen in den Karten, jetzt tun sie auf das Essen warten.



La Spezia, Schau, schau! Das gab es schon vor Tegetthoff!



Mailand, Dom, hoch ist es schon, das dunkle Hauptschiff.

Sektion Dampf und VSDK

Romuald Artmann



Bei der kürzlich unternommenen FHS-Reise im September nach Budapest, hatten wir die Gelegenheit den ehemaligen Donaumonitor LEITHA an seinem Liegeplatz im Museumshafen Neszmely zu besichtigen. Nachdem wir die LEITHA bei ihrer zweiten Taufe im August 2010 schon gesehen hatten, waren wir gespannt auf den Fortschritt der weiteren Arbeiten, vor allem unter Deck.

Hier hat die Werft im benachbarten Komarno wieder gute Arbeit geleistet und einen Dampfkessel und eine Dampfmaschine eingebaut. Natürlich keine funktionsfähigen Aggregate, die Originale existieren auch längst nicht mehr, sondern Replikatate. Der Monitor hatte ursprünglich zwei idente, nebeneinander liegende Anlagen, um die Leistung auf die beiden, dadurch kleiner ausgelegten Schrauben, aufbringen zu können, wie uns Dr. Akos György, der sachkundig durch das Schiff führte, erklärte.

Um die Lokomotivkessel, die richtige »Kohlenfresser« waren unterzubringen, war auch in der Längsachse des Schiffes eine deutlich erkennbare Aufwölbung notwendig. Die Abgase wurden durch einen einzelnen, umlegbaren Kamin abgeführt. Frischluft wurde neben dem Kamin und durch zwei Windhutzen angesaugt. Die Kessel und die zweizylindrigen stehenden »Hammerdampfmaschinen« wurden damals von Georg Sigl in Wien erzeugt. Die Maschinenleistung betrug 320 PS (235 kW) und ermöglichte eine Stillwassergeschwindigkeit von 8,3 kn/15,3 km/h. Für uns war es wieder ein eigenartiges Gefühl auf einem der letzten Relikte der ehemaligen k.u.k. österreichisch-ungarischen Kriegsmarine zu stehen und wir können den ungarischen Freunden, die dieses »Wunder« möglich gemacht haben dankbar sein.



Georg Schaller vor der Dampfmaschine. Kolbendurchm. 381 mm, Hub 305 mm, Stephensonsteuerung, Trick'sche Schieber, das rote Handrad für die Umsteuerung. Backbordseite.



György Akos mit der Gruppe im Kesselraum, man sieht die geringe Raumhöhe.



Die Dampfmaschine von der Schieber- und Rückseite gesehen.

Text und Fotos: Marschner

K.u.k. Monitore - Sommereskadre 1912

Fritz Marschner

Lst. Percival Graf Pachta-Rayhofen hat uns ein Manuskript einer geplanten Romantrilogie, über das Ende der k.u.k. Kriegsmarine, die Nachkriegszeit und die Hoffnung auf einen Neubeginn, hinterlassen. Wie manch anderer Seeoffizier hat er die Geschehnisse um Zusammenbruch und Nachkriegszeit schriftlich verarbeitet und auch einige Zeichnungen angefertigt, künstlerische Talente gab es zahlreiche in der Marine.

Dabei befindet sich auch ein Schreiben in dem das Buchprojekt darstellt, weiters auch ein kurzer Bericht über die Sommerübungsperiode der Monitore. Meist kennen wir das Einsatzgebiet der Monitore an der mittleren und unteren Donau, so war es zumindest interessant zu erfahren, dass diese Einheiten auch über Linz hinaus gekommen sind.

Die Sommereskadre 1912

Laut V.O.Bl. der k.u.k. Kriegsmarine wurde Linienschiffsleutnant Percival Pachta-Rayhofen für die Dauer der Sommerübungsperiode 1912 (vom 1.5. bis 15.9. zum Kommandanten von S.M.S. SZAMOS ernannt. S.M.S. SZAMOS war ein älterer Monitor, gehörte zur II. Monitorgruppe und hat sich während des Weltkrieges auf der Save sowie den serbischen, ungarischen, rumänischen und bulgarischen Donauabschnitten tapfer kämpfend und narbenbedeckt unvergängliche Lorbeeren geholt. Zufolge des Versailler-Friedensdiktats hätte die SZAMOS nach Kriegschluss verschrottet werden sollen, wurde aber von einer Budapester Sandbagger A.G. angekauft und als Baggermaschine umgebaut. Als solche führt der brave alte Krieger noch heute ein wenig rühmliches Dasein.

Zur Übungsgruppe der k.u.k. Donauflotte im Jahre 1912 gehörten die k.u.k. Monitore KÖRÖS, SZAMOS und das Patrouillenboot »b«. Chef der Gruppe war Fregattenkapitän von Mallinarich, Kdt. der KÖRÖS Linienschiffsleutnant John Vok-Collins, Kdt. der SZAMOS Linien-

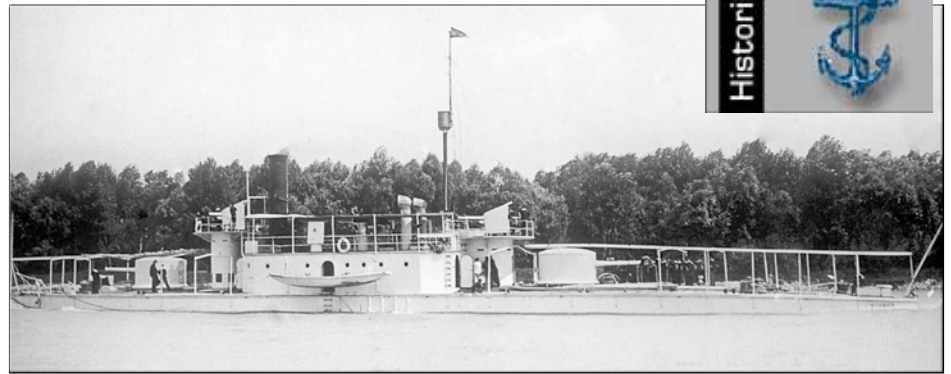
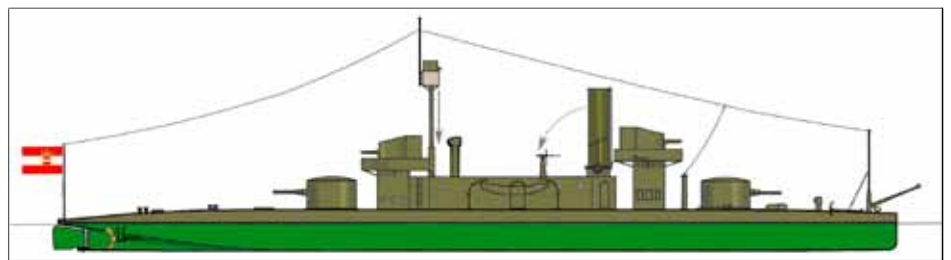


Foto und Skizze Monitor SZAMOS um 1900.

Sammlung MV-Wien, Traiber



SMS SZAMOS, Stapellauf 1892, Schönichen & Hartmann Budapest
2 x 12 cm, 2 x 7 cm, 2 MG. Verdrängung 448 t, Länge 54 m, Breite 9 m, Tiefg. 1,2 m
1200 PS, 2 Schrauben, 18 km/h mittl. Geschw. Besatzung 77 Mann.

schiffsleutnant Percival Graf Pachta und Kdt. des Pt.-Bootes »b« Linienschiffsleutnant Paul Ekl.

Die Übungen unterschieden sich in solche militärischer und nautischer Art. Bei ersteren wurde zumeist im Vereine mit Teilen der Truppe auf Save, Theiss und Donau operiert, wobei es sich in der Hauptsache um Truppenübergänge handelte, die durch die Monitorgruppe je nach der Lage zu stören oder zu decken waren.

Die nautischen Übungen hatten den Zweck Offiziere und Mannschaften der Schiffe mit dem Fahrwasser der Donau von Engelhardtszell bis Orsova, dem der Theiss von Slankamen bis Szolnok und der Save bis zur Einmündung der Kulpa vertraut zu machen.

Wie alljährlich wurden die Schießübungen oberhalb Semlin, bei der Insel Belarica durchgeführt, wobei SZAMOS die besten Schießresultate erzielte.

Anfangs September fanden dann die Kaisermanöver oberhalb Szeged unter der Oberleitung des Erzherzog-Thronfolgers Franz Ferdinand statt. Hierbei erhielten SZAMOS und Patrouillenboot.

»b« den Auftrag, vom 9. bis 12.9. Übergangsversuchen des Gegners bei der Marosmündung entgegenzutreten. Linienschiffsleutnant Graf Pachta hat alle, die ihm gestellten Aufgaben mit seinem Monitor, zur vollsten Zufriedenheit des Chefs gelöst.

Verlobungsfeier in Engelhartszell

Als sich Percy im Sommer 1912 verlobte, hielt sich die Monitorgruppe eben zu jener Zeit im oberösterreichischen Donauteil auf und ankerte in Engelhartszell, nachdem sie vorher die bayrische Landesgrenze auf traditionelle Weise mit 21 Salutschüssen begrüßt hatte.

Die zum Verlobungsfest geladenen Offiziere der Donauflotte verbrachten auf Schloss Engelszell einen sehr gemütlichen und stimmungsvollen Abend im Kreise der gräflichen Familie.

Mit den aufrichtigsten Glückwünschen für die Zukunft, des bei seinen Kameraden überaus beliebten Percy, schieden sie zu später Stunde von Schloss Engelszell, um wieder zeitlich am nächsten Morgen die Talfahrt mit den Monitoren anzutreten.



Sektion Modellbau

Robert A. Tögel

Open-Air-Saison 2011 ist so gut wie erledigt.

Man sollte nicht glauben, wie schnell eine Saison vorübergeht. Wir haben den Hauptteil hinter uns. Und ob der Oktober-Termin noch klappt, hängt vom Wettergott ab. Bisher hatten wir ja „gemischtes Glück“. Mehr Glück hatten wir mit einer Reihe von neuen Mitgliedern, mit denen wir wieder interessante Freunde dazu gewonnen haben.

Das **Modell des Pascal** hat bezüglich der Fertigstellung eindeutig gewonnen. Es ist schon weiter, wie das Original im Hafen: Ganz fertig ist es noch nicht – aber das ist nur für Insider sichtbar. Eine geglückte Probefahrt hat schon stattgefunden!



Das k.u.k. Forschungs-U-Boot LOLIGO. Sicher wieder eine Attraktion in Neulengbach.

Modell-U-Boot-Treffen im Freizeitzentrum Neulengbach

Am 17. und 18. September werden wir bei der Veranstaltung unserer Freunde von der IGU, der INTERESSENSGEMEINSCHAFT U-BOOTE beim zweitägigen U-Boot-Treffen dabei sein.

Die Modellbau-Saison 2011/2012 ist eingeläutet.

Jetzt werden die Pläne für die eigentliche »Modellbau-Saison« im Herbst und Winter geschmiedet: Ein Freund kauft das HELGOLAND-Paket mit unserem vorgefertigten Rumpf, ein anderer bereitet sich auf den Bau S.M. Jacht DALMAT vor. Das Original ist im Werftbecken von Split zwischenzeitlich schon abgetaucht?

Am Tisch des September-Modell-Schiff-Fahrens haben wir schon ein beachtliches Rohmodell eines Seenotkreuzers gesehen. Da steht auch noch viel Arbeit bevor. Bild rechts. Doch die bisherige Ausführung verspricht Großes.

Auch neue Modelle für unsere Ausstellungen haben wir aus einem Nachlass bekommen ...

Unsere sonstigen Pläne?

Für das Jahr 2012 haben wir eine Zusammenarbeit mit dem Kulturverein OKAY aus Ybbs/Donau geplant: Wir stellen Know How und Modelle für die Ausstellung:



Neu in der Saison 2011 war die XARIFA, das Forschungsschiff von Hans Hass – hier einem Schwan-Angriff ausgesetzt.



Der PASCAL auf der Probefahrt am 4. September 2011. 1:0 für die Modellbauer. Vielleicht gibt es eine gemeinsame Taufe?



175 Jahre Donaudampfschiffahrt im Raum Ybbs, die ab Juni 2012 laufen wird, zur Verfügung. Und dann planen wir schon wieder unsere Teilnahme an der **GoModelling** im Heeresgeschichtlichen Museum im März 2012 ...

Kontakt für alle Fälle:

Obmann der FHS-Sektion Modellbau
Robert A. Tögel, 3400 Klosterneuburg-Kierling,
In der Dietschen 28, 043 (0)2243/87 333.

Sektion Museumshafen

Charly Minke

In der 86. Vorstandssitzung der FHS, vom 20. 7. 2011, wurde **Karl »Charly« Minke** einstimmig als geschäftsführender Obmann der Sektion Museumshafen, bestellt. Die endgültige Ernennung geschah anlässlich der HV der Sektion am 23. 8. 2011.

Der Vorstand freut sich, mit Charly einen Kenner des Schiffsbetriebes, für diese anspruchsvolle Funktion gewinnen zu können. Wir wünschen ihm bei dieser Tätigkeit, auch im Interesse des gesamten Vereins, alles Gute und viel Erfolg. Unterstützung bei seinem Wirken findet er bei **Birgit Mallon** als Stellvertreterin und **Gerda Roller** als Kassierin und Schriftführerin.

Ein erstes Projekt ist wieder die Abhaltung eines Kurses zur Erlangung des **»Österreichischen Schiffsführerpapents - 20 Meter«** als Berechtigung zur selbständigen Führung von Kleinfahrzeugen auf Wasserstraßen und sonstigen Binnengewässern.

Der Kurs findet ab März/April 2012 statt und wird vom »Arbeitskreis Schiffsführerkurs« betreut. Charly, Gerda, Werner und als Vortragender Kapitän Jobstmann, der sich unentgeltlich zur Verfügung stellt, werden den Ablauf sicherstellen.

Zur Zeit wird ein Folder mit allen interessanten Fakten zusammengestellt, der den Interessenten auf Anfrage zugestellt wird.

Anfragen bitte an Gerda Roller

E-Mail: gw.roller@gmx.at

Die Anzahl der Kursteilnehmer ist zwischen 8 und 12 Teilnehmern begrenzt. Der Kursbeitrag beträgt 700,- €. Die behördlichen Prüfungstaxen sind vom Teilnehmer zu erlegen (87,-€)



Charly, wie wir ihn alle kennen, im Steuerhaus seiner FRIEDA.

Benötigt werden ein Gesundheitszeugnis wie für den Führerschein C und ein Erster-Hilfe-Kurs von 2 x 8 Stunden. Beim Besitz eines Führerscheines C oder D, der nicht vor 1972 ausgestellt ist, entfallen diese Nachweise.

Ein Strafregisterauszug - nicht älter als 3 Monate ist beizubringen.

Es ist eine Fahrpraxis in der Höhe von 40 Tagen bzw. 2 Monaten nachzuweisen, hier zählen auch Hausbooturlaube, bzw. die Übungsfahrten.

Die praktischen Übungen werden an einem Wochenende auf dem Schiff ANA von Charly Minke geleitet.

Die Fahrten für die Streckenkunde führen von **Krems** nach **Grein**, bzw. von **Wien** nach **Deutsch-Altenburg**, wo auch jeweils übernachtet wird. Diese Fahrten werden mit dem Schiff von Herbert Klein, FALKE, jeweils an einem Wochenende durchgeführt.

Dort sind dann auch Angehörige und Freunde gerne gesehen, um nach einem interessanten, lehrreichen Tag auf der Donau im geselligen Kreise den Abend zu verbringen.

Die Kosten für Unterkunft und Verpflegung werden von den Teilnehmern getragen.

An zwei weiteren Wochenenden wird der Theoriekurs von Kapitän D.I. Gustav Jobstmann abgehalten.

Der behördliche Prüfungsablauf gestaltet sich üblicherweise als schriftliche Prüfung nach einem Fragenkatalog, der Erstellung einer Unfallmeldung, der rechtlichen Prüfung durch einen Juristen, einer technischen Prüfung, der nautischen Prüfung »Streckenkunde« und der praktischen Prüfung auf dem Übungsschiff.

Hier ein Link zur Behörde, mit weiteren interessanten Hinweisen:

http://www.bmvit.gv.at/verkehr/schiff-fahrt/binnen/downloads/fuehr_pdf.pdf



Das Traditionsschiff ANA wird für die Praxisfahrten verwendet.



Sektion Schiffseigner

Bobby Kugel



...und wieder kreißte die Behörde und gebar: Die neue per 2012.01.01 in Kraft tretende Wasserstraßenverordnung (WVO) wurde beschlossen und im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Natürlich mit Anlagen. Natürlich mit Änderungen. Sie beruht auf den ebenfalls geänderten Bestimmungen der europäischen Verkehrsvorschriften (CEVNI) und den Grundsätzlichen Bestimmungen für die Donau (DFND) der Donaukommission. Sowohl donauspezifische Abweichungen von CEVNI als auch nationale Abweichungen von der DFND sind in dieser Fassung laut BMVIT gekennzeichnet. Wir können Ihnen leider noch nicht sagen, was sich für unseren Bereich Neues ergibt, aber es betrifft auf jeden Fall auch jene, die im kommenden Jahr ihre Schiffsführerprüfung ablegen wollen. Die aktuelle Fassung der WVO und der Anlagen finden Sie auf unserer Homepage www.fhsaustria.org im Bereich »News. Aktuelles« und natürlich »News.Schiffahrt«. Nach dem Studium des knapp 200 Seiten Elaborats werden wir eine Zusammenfassung erstellen und ebenfalls dorthin zur Veröffentlichung stellen. Nach einem ersten Überblick wurden auch optische und akustische Zeichen auf der Wasserstraße geändert (und hoffentlich internationalisiert, »donauspezifische Abweichungen« klingt immer noch österreichischen Extrawürsteln). Unser gemeinsamer Heimathafen Korneuburg ist ja nun fast schon Vergangenheit (Siehe weiter oben); Der lange vorbereitete »Plan B« ist unterschiftsreif, aber eben noch nicht gezeichnet. Deshalb haben Sie bitte Verständnis dafür, daß wir den Ort noch nicht nennen – aber schauen Sie doch einfach auf der Homepage vorbei, in wenigen Tagen ist es soweit – womit wir auch

auf den Notfallplan »C« verzichten können. Kommentare zu den Verantwortlichen der Korneuburger Politik und einigen unserer Ex-Mitglieder erspare ich mir und Ihnen. Es ist einfach ein Schande, was da mit dem FHS aus persönlichen und parteipolitischen Gründen gespielt wurde.

Der Winter kündigt sich an – ein wenig früh zwar und sicherlich nur vorübergehend – aber es erinnert daran, rechtzeitig Vorsorge für Temperaturstürze zu treffen, Glykol aus dem Wein zu filtern und sonstige Frostschutzmittel bereit zu halten. Und Seeventile sowie sonstige tiefliegenden Ventile zu überprüfen – zu gut in Erinnerung sind Schiffe, die plötzlich im eisigen Donau-Winterwasser einige Meter zu tief lagen und als Casco immer noch zu kaufen sind.

Die Vorbereitungen für das FHS-Nostalgieschiffstreffen 2012

(Wien/Budapest - 28. Juli bis 05. August) laufen; Der Termin wurde etwas früher als sonst angesetzt, um unseren aus dem Norden und Westen angesagten ausländischen Freunden Gelegenheit zu geben, auch die Heimreise noch bei hoffentlich normalen Wetter antreten zu können. Über den Stand der Vorbereitungen werden wir Sie auf unserer Homepage informieren. Das Hafenfest in diesem Jahr fiel aus verständlichen Gründen aus, ab kommenden Jahr werden wir diese Veranstaltungen wieder groß aufziehen und echte Events daraus machen. Das Verbot der etwas größer als sonst angesetzten Veranstaltung der



Ein Bild vom Nostalgieschiffstreffen 2006 zeigt die Parade in Linz.

Modellbauer im Frühsommer durch die Korneuburger Politiker hat uns allen gereicht.

In knapp zwei Monaten steht wieder die jährliche FHS-Generalversammlung an, zu der wir Sie gesondert einladen werden. Bis dahin sollte schon wieder und noch etwas mehr Normalität in die Sektionen Museumshafen und Schiffseigner eingekehrt sein. Ich freue mich auf jeden Fall auf ein Wiedersehen!



Nostalgieschiffstreffen 2012 vor dieser Kullisse. Burg und Kettenbrücke in Budapest

Buchbesprechungen



Alfred Frh. v. Koudelka

Die k. u. k. Kriegsmarine

Reprint des Werkes „Unsere Kriegsmarine“ von Alfred Freiherr von Koudelka, Wien 1899.

Mit zahlreichen Illustrationen nach Aquarellen und Zeichnungen von August Frh. v. Ramberg.

Neu herausgegeben und erläutert von Bernhard Wenning

Format: 16,7 x 24 cm

Umfang: 520 Seiten und 8 doppelseitige Farbtafeln

Einband: matt cellophanierter Pappband, Leseband

Preis: € 29,90

ISBN 978-3-9503077-3-3

Verlag Edition Winkler-Hermaden

Hauptstraße 37

A-2123 Schleibach/Austria.

Homepage: www.edition-wh.at/

Der Verlag Winkler-Hermaden bringt Werke heraus die sich mit der Geschichte Österreichs befassen. Besondere Schwerpunkte bilden die Lokalgeschichte Wiens und Niederösterreichs ein Blick in die Homepage des Verlages ist durchaus lohnend für den Historiker. Der vorliegende Band ist durch das Vorwort zur Neuauflage von Mag. Dr. Bernhard Wenning, Bestandsgruppenleiter im Österreichischen Staatsarchiv - Kriegsarchiv besonders aufgewertet. Das Besondere an diesem Buch ist nicht nur die anschauliche Schilderung des

seemännischen Berufs und seine damit verbundene werbewirksame Vermarktung; es war vielmehr das erste Kaiser Franz Joseph I. persönlich gewidmete Marinebuch.

Die Marinegeschichte Österreich-Ungarns erfreut sich seit jeher großer Beliebtheit. Das ist heute noch immer so, obwohl bereits vor über 90 Jahren Österreichs Zugang zum Meer verlorengegangen ist. Das Buch ist immer noch leicht und interessant lesbar. Koudelka, schriftstellerisch begabt, verfasste das Buch als 35jähriger Linienschiffsleutnant im Dienst bei der Präsidialkanzlei und war im Jahr 1897 GDO des Torpedobootes BLITZ während der Kreta-Krise. Das Buch bietet für den interessierten Leser eine Fülle von Informationen über alle Aspekte des Seewesens. Ein Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis verdeutlicht das.

Die k. u. k. Flotte

Aufgaben und Personal der Kriegsmarine

Im Escadre-Verbande: Die Indienststellung / Im Hafen / In See

Krieg im Frieden

Unter Dampf: Eine Missionsreise S. M. Schiffes „Kaiserin Elisabeth“ / Von der kretensischen Blockade

Unter Segeln: Das getakelte Schiff / Eine Kreuzung im Mittelmeere

Marine-Stationen und Schulschiffe

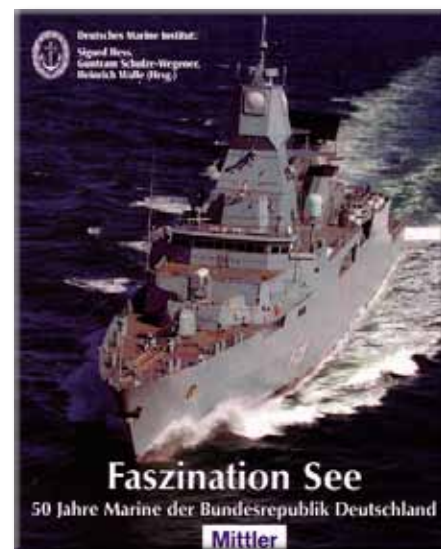
Flottenliste und Tabellen

Alphabetisches Sachregister

Erläuterung maritimer Ausdrücke

So gibt der Reprint, des längst nur mehr antiquarisch erhältlichen Werkes, dem heutigen Marinehistoriker Gelegenheit dieses Buch in seine Bibliothek einzureihen.

Fritz Marschner



Faszination See

50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland.

Deutsches Marine Institut

Hess / Schulze-Wegener / Walle (Hrsg.) Verlag E. S. Mittler & Sohn

21 x 25 cm | 304 Seiten

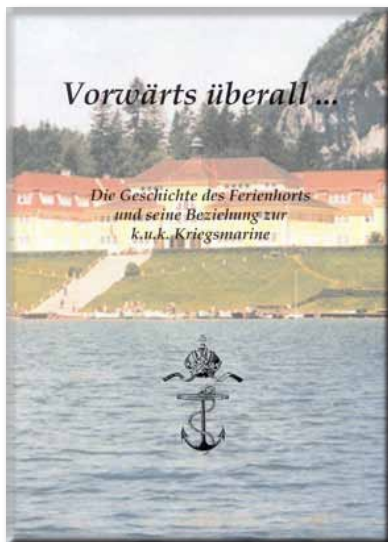
zahlr. Farb-Abb. | Hardcover

€ (D) 29,90 | € (A) 30,80 | SFr* 47,90

ISBN 978-3-8132-0838-2

Nicht weniger als 3 Herausgeber und 21 Autoren, Experten auf den vielfältigen Gebieten der Marine kommen hier zu Wort und decken mit ihren Artikeln das weite Feld des Themas »Marine« ab. Von den Anfängen 1945 als noch unter alliierter Aufsicht Minen geräumt wurden bis zur Hochtechnologie des modernen Schiffsbaus und der umfangreichen Elektronik-Komponente und der völlig geänderten strategischen Situation wird vieles angesprochen. Die Sicherung der Seeinteressen der Bundesrepublik Deutschland ist eine Aufgabe, der sich die Marine seit 50 Jahren stellt. Im historischen Teil werden Gründung, Aufbau, Auslandseinsätze unter sich wandelnden politischen Bedingungen beleuchtet. Im technischen Teil geht es um die Entwicklung der Waffen- Antriebs- und Schiffs- Systeme auf See, unter Wasser und in der Luft. Zahlen, Daten und Fakten sind in einer Zeittafel übersichtlich geordnet. Lesenswert.

Fritz Marschner



Der im Jahre 1888 gegründete Verein Ferienhort (FH) ist mit seinem markanten Gebäude und seiner einzigartigen Bootsflotte (darunter befinden sich vier Boote der k.u.k. Kriegsmarine) ein vom Wolfgangsee nicht mehr wegzudenkendes Bild.

Die beiden ehemaligen „Zöglinge“ Alexander Traiber (FH-Aktion 1964-1967) und Martin Szojak (FH-Aktion 1982-1985) haben in diesem Werk die Geschichte des Ferienhorts und seine Beziehung zur k.u.k. Kriegsmarine festgehalten.

Zusammengestellt von Martin Szojak und Alexander Traiber
DIN A4 Softcover, 112 Seiten, Preis € 32,-

Erhältlich unter: traiber.sen@aon.at



Abb. 41: Ansicht der Flotte im Hafen



Abb. 42: Phönix, Condor, Seefalke

Einige Bilder aus dem reich illustrierten, lesenswerten und interessantem Buch, das ein Kapitel der immer noch lebendigen Erinnerung an die k.u.k. Marine hochhält.

Siehe auch das Bild auf der letzten Umschlagseite

BIS-C 2000

4th. generation

Archiv- und Bibliotheks-Informationssystem



DABIS.eu

Gesellschaft für Datenbank-Informationssysteme

DABIS.com - alle Aufgaben - ein Team

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

Software - State of the art - Open Source

- | | |
|---|------------------------|
| Über 20 Jahre Erfahrung und Wissen | |
| Leistung | Sicherheit |
| Standards | Offenheit |
| Stabilität | Verlässlichkeit |
| Generierung | Adaptierung |
| Service | Erfahrenheit |
| Outsourcing | Support |
| Dienstleistungen | Zufriedenheit |
| GUI-Web-Wap-XML-Z39.50-OAI-METS | |

Archiv

Bibliothek

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

Portale

- | | |
|---|---|
| http://landesbibliotheken.eu | |
| http://VThK.eu | http://bmlf.at |
| http://VolksLiedWerk.org | http://bmwfj.at |
| http://behoerdenweb.net | http://wkweb.at |

DABIS.com

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

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

Ihr Partner für Archiv-, Bibliotheks- und DokumentationsSysteme

FHS		Die nächsten Termine 2011		FHS	
11.Okt.	Stammtisch Arsenal	8.Nov.	Stammtisch Arsenal	13.Dez.	Stammtisch Arsenal
17.Okt.	Stammtisch Linz	15.Nov.	Stammtisch Linz	20.Dez.	Stammtisch Linz
25.Okt.	Stammtisch Korneuburg	22.Nov.	Stammtisch Korneuburg	27.Dez.	Stammtisch Korneuburg



Ein prachtvoller Anblick des Ferienhortes am Wolfgangsee, der Raddampfer KAISER FRANZ JOSEF paddelt gemächlich über den See.
Foto Schafbergbahn&Wolfgangsee Schifffahrt



Ferienhort Wolfgangsee: Die Gigg PRÄSIDENT, ein Beiboot 1. Klasse eines Schlachtschiffes der HABSBURG Klasse, für 14 Rojer.
Foto Martin Szojak