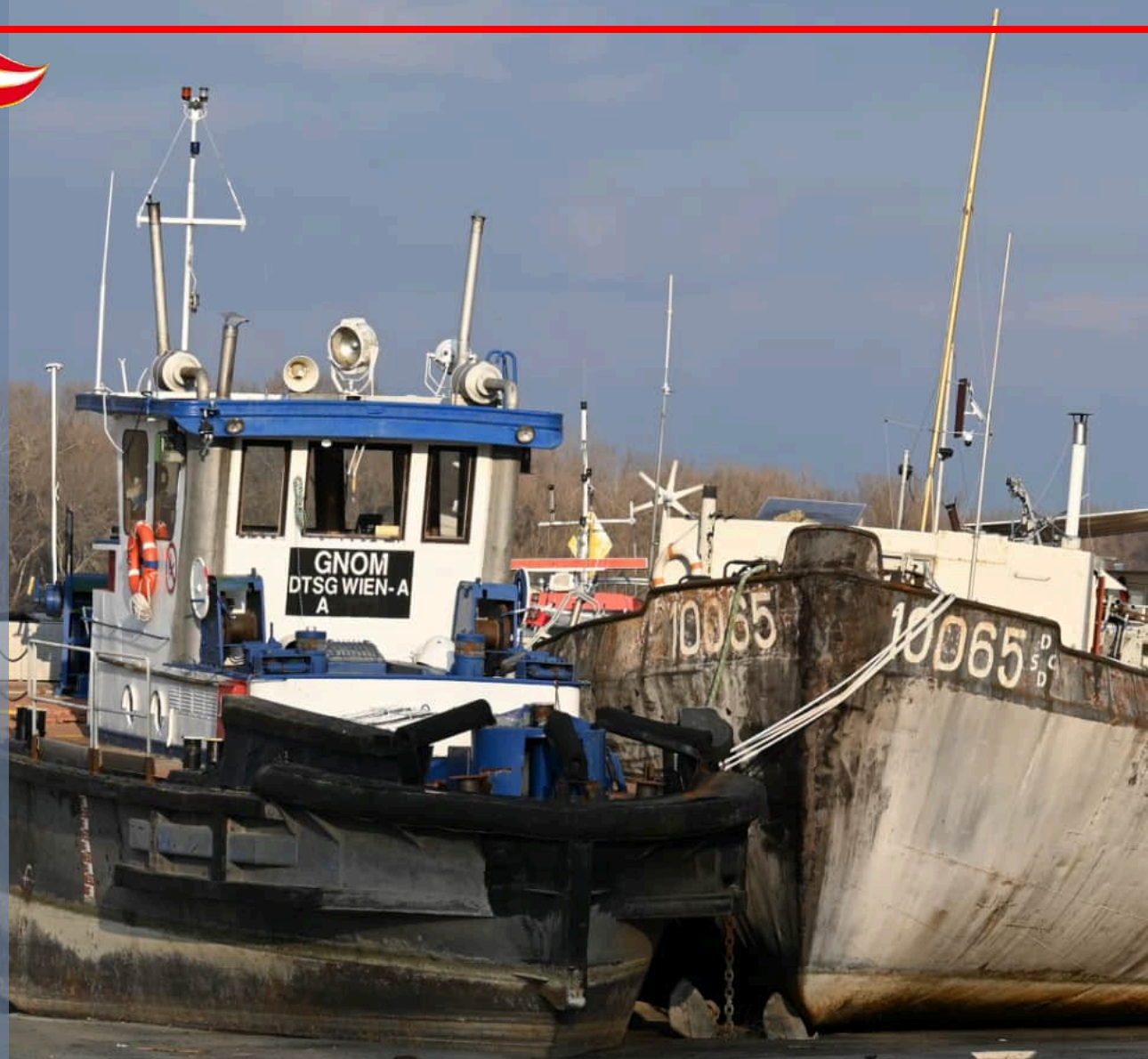




# Österreich Maritim



K. u. k. U-Bootkrieg 1915

Donau-Album des Amand Helm

Eduard von Orels Stereoautograph

Revierberichte Adria und Donau

Hochwasserfolge: Länden versandet



## Maritime Geschichte

Der k. u. k. U-Bootkrieg vor 110 Jahren <i>Oliver Trulei</i> .....	4
Gedenktage der k. u. k. Kriegsmarine 2025 <i>Oliver Trulei</i> .....	7
Der Photograph Amand Helm und sein Donau-Album <i>Thomas Zimmel</i> .....	10
Eduard Ritter von Orels Stereoautograph <i>Peter Strecha</i> .....	12
Luxuskreuzfahrt unter österreichischer Flagge <i>Historische Fundstücke</i> .....	19

## Aus aller Welt – Chronikberichte

Flotten werfen weltweite Schatten .....	21
Gefährlicher Zwischenfall vor Englands Küste .....	23

## Reviere: Adriatisches Meer und Donau

Rijekas neue maritime Attraktion <i>Michael Ellenbogen</i> .....	25
Schiffshavarie bei der Insel Premuda .....	27
Flussökologischer Fund an der Donau .....	28
Marinekameradschaft »Admiral Erzherzog Franz Ferdinand« <i>Wladimir Aichelburg</i> .....	29

## Unsere Mitglieder reisen – und arbeiten

Wertzeitbericht der Sektion <i>Aglaia-Am Meer</i> .....	31
MS Froukje – Europa auf eigenem Kiel »er-fahren« <i>Gerhard Friedl</i> .....	33
Vom Trensén, Smarten und Kleeden ... <i>Ulrich Jakubec</i> .....	36
Einen Sommer lang im Norden (Teil 3) <i>Stephan Schernikau</i> .....	38
»Das Vermächtnis meines Vaters« <i>Andrea Stubner</i> .....	41
Hochwasserfolge: Die Insel, die keine mehr ist ... <i>Sektionsbericht »Am Wasser« von Edgar Wilhelm</i> .....	42

## Titelbild



Aufnahme der Situation an der FHS-Lände am 17. Februar 2025 (Autor: Peter Strecha)  
Zu sehen ist der FHS-eigene Bugsiertrecker GNOM neben dem Bug des denkmalgeschützten Güterkahns 10065.

Hier noch zwei weitere Bilder, um die gewaltige Menge des beim Katastrophen-Hochwasser am 15. September 2024 angelandete wurde, erkennbar zu machen (siehe auch den Bericht auf Seite 42):





Liebe Leserin,  
lieber Leser von »Österreich Maritim!«

Lloyd's List, eine seit 1734 bestehende weltweit führende Zeitung der Marineindustrie, berichtete am 4. Januar 2025: »Der Roböltanker Eagle S könnte laut der finnischen Polizei in der östlichen Ostsee mehrere Unterseekabel durchtrennt haben (...) Dabei handelte es sich zumeist um Stromleitungen, aber auch Datenkabel waren davon betroffen«.

Bereits im November des Vorjahres häuften sich Berichte über Aktivitäten der nun – von vielen als »Schattenflotte« bezeichneten – Schiffe. Im Auftrag Russlands sollen diese Einheiten das nach der Eröffnung des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine ausgerufenen Öl-Embargo »umschiffen« – lesen Sie unseren Bericht auf Seite 21.

Im Fall von zerstörten Datenkabeln ist die Auswirkung wohl vergleichsweise gering – konnte bereits im Jahre 1989 bei dem katastrophalen Erdbeben in San Francisco das damals in den »Kinderschuh« steckende Internet (»Arpanet«) durch seine Netzwerk-Topologie aus Verbindungen vieler Computer die Telefon-Infrastruktur substituieren – den Großteil der Verbindungen stellten gleichwohl damals Funkamateure mit ihren Sendestationen bei, wie sie auch unsere FHS-Funkstelle mit dem Rufzeichen OEXHS einsetzt. Bei Redaktionsschluss berichteten Agenturen über die Verdachtslage aufgrund ähnlich gearteter chinesischer Unterwasser-Aktivitäten in der Straße von Taiwan.

Ein seismisches Ereignis globaler Bedeutung ereignete sich vor zehn Jahren, als sich infolge eines unterseeischen Erdbebens eine im gesamten pazifischen Raum einwirkende Tsunami-Welle ausbreitete. Leider war auch Österreich im vergangenen Jahr nicht von Naturkatastrophen verschont, insbesondere balten uns die Folgen des Hochwassers am 15. September 2024 dramatisch im Griff. Siehe dazu unseren Bericht der FHS-Sektion »Am Wasser« auf Seite 42.

Wir wünschen Ihnen mit diesem Heft wieder eine spannende Lektüre – und einen schönen Sommer am Wasser 2025!

Herzlichst,  
Ihre Redaktion von »Österreich Maritim«

## Impressum

### Medieninhaber:

FHS – Freunde Historischer Schiffe, ZVR-Zahl 344016034  
Vereinszweck: Erforschung marinehistorischer und nautischer Sachverhalte, insbesondere unter Bezug zu Österreich, Herausgabe eines Mitteilungsblattes.

FHS-Magazin ISSN 1813-3525  
Key title: Österreich Maritim

### Herausgeber:

FHS – Freunde Historischer Schiffe, 1070 Wien,  
Neubaugasse 24/1/4. - E-Mail: info@fhsaustria.info

### Blattlinie:

Fachmagazin für die Geschichte der Schifffahrt und verwandter Themen, insbesondere unter Bezug zu Österreich.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren und nicht jene der Redaktion wieder.

Nicht eigens gekennzeichnete Abbildungen und Bilder sind gemeinfrei oder als Public Domain lizenziert.

Redaktion: Peter Strecha (CvD)

Autoren dieser Ausgabe: Wladimir Aichelburg, Michael Ellenbogen, Gerhard Friedl, Ulrich Jakubec, Stephan Schernikau, Andrea Stubner, Oliver Trulei, Edgar Wilhelm, Thomas Zimmel

Lektorat: Gerhard Nauer

Druck: druck.at, 2544 Leobersdorf, Aredstraße 7, office@druck.at

Online-Version: <https://www.fhsaustria.info/projects-2-2>

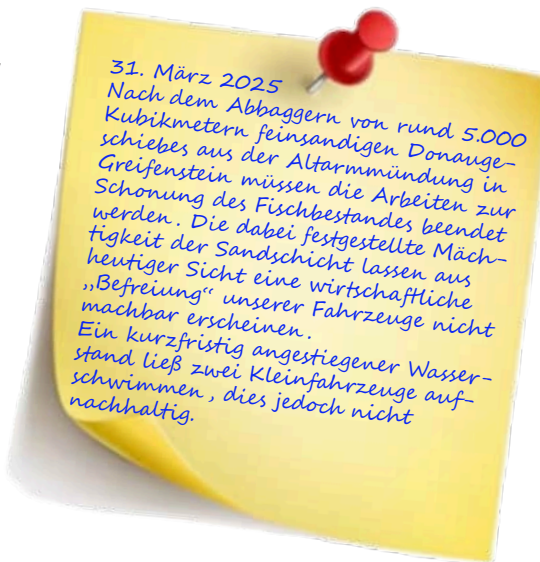
Inseratenpreise: 1/4 Seite, EUR 100, 1/2 Seite EUR 200,-, 1/1 Seite EUR 400,-

Abonnement-Preise Inland EUR 46,-, Ausland EU EUR 54,-, übriges Ausland EUR 58,-

Bestellung Abonnements unter FHS – Freunde Historischer Schiffe, 1070 Wien, Neubaugasse 24/1/4

Bankverbindung:

IBAN: AT85 6000 0005 1006 4100  
BIC: BAWAATWW



# Der k. u. k. U-Bootkrieg vor 110 Jahren

Marine-historische Zusammenfassung von Oliver Trulei (Kriegsmarine-Archiv Wien)



## Einleitung

Als wenige Wochen nach der Ermordung des Thronfolgers *Erzherzog Franz Ferdinand* in Sarajevo der Erste Weltkrieg ausbrach, ging die k. u. k. Kriegsmarine mit sechs zum Teil veralteten Unterseebooten in den Krieg. Am 21. August 1914 wurde der Spekulationsbau S.S. 3 der Whiteheadwerft übernommen und als S.M. Unterseeboot 12 (U 12) in Dienst gestellt. Damit hatte die k. u. k. Kriegsmarine sieben Unterseeboote in Dienst und weitere fünf (U 7 bis U 11) auf der Germania-Werft in Kiel in Bau. Daher, und in dem Glauben an einem kurzen Krieg, sah man in der Habsburgermonarchie keine Notwendigkeit für weitere Neubauten. Jedoch übernahm das Deutsche Reich am 28. November 1914 die auf der Germania-Werft in Bau befindlichen k. u. k. U-Boote, da man eine erfolgreiche Überfahrt von Kiel in die Adria nicht für möglich hielt. Die Übergabe von U 7 bis U 11 an die Deutschen war für die k. u. k. Kriegsmarine ein großer Rückschlag, der bis Kriegsende nicht mehr aufgeholt werden konnte. Die fünf Unterseeboote hätten eine deutliche Steigerung des Kampfwertes der k. u. k. Kriegsmarine bedeutet, und sie hätten sogar die Kräfteverhältnisse im Mittelmeer beeinflusst.

Unverhofften Zuwachs erhielt man durch das erbeutete französische U-Boot CURIE. Beim Versuch, in den Hafen von Pola einzudringen, wurde das französische U-Boot in der Hafeneinfahrt am 20. Dezember 1914 versenkt. Das Boot wurde später gehoben, repariert und als U 14 am 1. Juni 1915 in Dienst gestellt.

Am 30. März 1915 bestellte die k. u. k. Kriegsmarine drei BI- (*spricht:*

*B-Eins*)-U-Boote bei der Weser-Werft, sowie am 3. April 1915 und am 9. Juli 1915 insgesamt vier Havmanden-U-Boote. Zudem erhielt man von Deutschland zwei BI-U-Boote, die am 12. Juli 1915 als U 10 und am 18. Juni 1915 als U 11 in Dienst gestellt wurden. Die drei bestellten BI-U-Boote wurden am 6. Oktober 1915 als U 15, U 16 und U 17 in Dienst gestellt. Die bestellten Havmanden-U-Boote sollten auf Grund verschiedener Umstände erst 1917 in Dienst gestellt werden.

## Der U-Boot-Krieg 1915

Nachdem es Linienschiffsleutnant Egon Lerch mit U 12 am 21. Dezember 1914 gelang, das französische Schlachtschiff JEAN BART zu torpedieren, beschloss die französische Admiralität, nicht mehr mit Schlachtschiffen, sondern mit Panzerkreuzern die Straße von Otranto zu überwachen und sperren.

Anfang 1915 waren in Cattaro die Boote U 5, U 6 und U 12 stationiert. Diese unternahmen mehrere

Fahrten in die Straße von Otranto und ins Ionische Meer. Am 4. April sichtete Linienschiffsleutnant Friedrich Schlosser mit U 5 westlich von Paxos den französischen Panzerkreuzer JURIEN DE LA GRAVIÈRE, kam aber nicht nahe genug heran, um einen Angriff erfolgreich abzuschließen.

Am 22. April wurde Schlosser abgelöst und Linienschiffsleutnant Georg Ritter von Trapp übernahm nun das Schiffskommando von U 5. Am Morgen des 24. April 1915 verließ U 5 den Golf von Cattaro mit dem Befehl, soweit wie möglich nach Süden vorzudringen, um den Gegner zu suchen. Am 25. April 1915 sichtete U 5 erstmals LÉON GAMBETTA, war aber für einen Angriff nicht nahe genug herangekommen. Trapp vermutete, dass der Panzerkreuzer in seinem Aufklärungsrayon regelmäßige Kurse fuhr und legte sich entsprechend auf die Lauer. In der Nacht vom 26. auf den 27. April 1915 wurde der Panzerkreuzer gegen 0:40 Uhr rund 15 Seemeilen südlich von Leuca, mit 6 kn Fahrt in ruhiger See, an der Backbordseite von zwei Torpedos getroffen, und sank.

Dabei kamen 681 Mann, darunter der Kommandant der 2. leichten Division Kontreadmiral *Victor Baptist Sénés*, sowie Schiffskommandant CdV *Georges André*, ums Leben. 137 Mann konnten gerettet werden. Hierfür erhielt Trapp das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens und 1924 das Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens. Es war dies die erste Versenkung eines Kriegsschiffes durch U-Boote bei Nacht. Französische Schlachtschiffe und Panzerkreuzer operierten daraufhin bis Kriegsende nicht mehr in der Adria.



Georg Ritter von Trapp

Der Untergang von LÉON GAMBETTA mit 681 Toten gehört zu den größten Niederlagen der französischen Kriegsmarine des 20. Jahrhunderts, und in Frankreich wird noch heute das Andenken bewahrt, wie Gedenktafeln und Gedenkfeiern zeigen.



Linienschiffsleutnant Rudolf Singule

In den folgenden Wochen unternahmen die k. u. k. U-Boote zahlreiche Kreuzungen in der Adria, konnten jedoch keine weiteren Erfolge verbuchen. Einzig Linienschiffsleutnant *Rudolf Singule* errang mit U 4 einen Treffer gegen ein feindliches Kriegsschiff. Am 9. Juni 1915 gelang es ihm, den englischen Kreuzer DUBLIN mit einem Torpedotreffer zu beschädigen. Dabei kamen 13 Mann ums Leben.

Einen Versenkungserfolg hätte die k. u. k. Kriegsmarine wohl lieber vermieden. Am 28. Mai 1915 hatte Linienschiffsleutnant *Egon Lerch* mit U 12 den neutralen griechischen Dampfer VIRGINA ohne Vorwarnung versenkt. Dabei kamen 22 Personen ums Leben, lediglich zwei überlebten. Dem Flottenkommando war die Sache mehr als peinlich und es ordnete an: »Angelegenheit nicht

weiter verfolgen. Tun, als ob durch Mine Dampfer gesunken.«

Die im Juni und Juli übernommenen BI-Boote U 10 und U 11 unternahmen zwar etliche Fahrten, jedoch sind diese noch als Übungs- und Erprobungsfahrten mit den neuen U-Booten zu klassifizieren.

Am 18. Juli 1915 sichtete Linienschiffsleutnant Singule mit U 4, eigentlich auf der Suche nach dem vermissten Seeflugzeug L 43 (Maglić, Wollemann), gegen 3:20 Uhr die italienischen Panzerkreuzer GIUSEPPE GARIBALDI, FRANCESCO FERRUCIO, VARESE, VETTOR PISANI und die Kreuzer MARSALA und QUARTO sowie die Zerstörer INTREPIDO, IRREQUIETO sowie die Torpedoboote ARDITO, ARDENTE, STRALE, ALCIONE, AIRONE, ASTORE, ARPIA, CIGNO, CLIO, CALLIOPE und CENTAURO. Die italienischen Einheiten wollten durch Beschießung und Ausschiffung von Landungstruppen die für die Versorgung der Bocche (di Cattaro, Red.) wichtige Bahnlinie zerstören. Es gelang zwar rund 50 Mann auszuschiffen, die jedoch unverrichteter Dinge zurückkehrten. Noch bevor U 4 einen Torpedo lancieren konnte, wurde es bereits entdeckt und beschossen. Singule feuerte um 4:38 Uhr zwei Torpedos auf den Panzerkreuzer GIUSEPPE GARIBALDI (Contramiraglio *Eugenio Trifari*), der daraufhin sank. Bei der Versenkung kamen 53 Mann ums Leben, 525 Mann konnten gerettet werden. Beim nächsten Auslug sichtete er mehrere Zerstörer an der Sinkstelle – gekennzeichnet mit der Rot-Kreuz-Flagge (!) – was diese jedoch nicht daran hinderte, U 4 zu beschießen.

Hierfür erhielt Singule das Ritterkreuz des Leopold-Ordens und 1929 das Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens. In der Folge unterließen es die Italiener bis Kriegsende, mit Großschiffen auszulaufen.

Das Wrack des U-Bootes U 4 wurde 2009 in 122 Meter Tiefe entdeckt.

Der Flottenkommandant Admiral Anton Haus war jedoch mit der Leistung Singule unzufrieden. Er kritisierte Singule, weil er »nur« den Panzerkreuzer versenkte, obwohl er weitere zahlreiche Kreuzer vor sich hatte. Haus verglich Singule mit einem »Sonntagsjäger, welcher nicht im Stande ist, ein doublé zu machen, sondern sich begnügt, eine Schnepfe aus einer Kitt heraus zu schießen«.

Am 5. August 1915 versenkte Linienschiffsleutnant Trapp das italienische U-Boot NEREIDE (CdC *Carlo del Greco*) vor Pelagosa (kroat. Palagruža, Red.). Dabei kam die gesamte Mannschaft ums Leben. Er erhielt dafür das Militärverdienstkreuz 3. Klasse. Das Wrack wurde 1972 entdeckt, 1973 gehoben und verschrottet. Einige Erinnerungstücke daran befinden sich im Marinemuseum Split.

Drei Tage später musste die k. u. k. U-Bootflotte einen schweren Verlust hinnehmen. Am 8. August lief vor der Einfahrt in die Lagune von Venedig Linienschiffsleutnant *Egon Lerch* mit U 12 auf eine italienische Mine. Dabei fand die gesamte Besatzung den Tod.

Bereits vier Tage danach kam es erneut zu einem schweren Verlust.



Gedenktafel für Admiral Victor Sénès





Der französische Panzerkreuzer LÉON GAMBETTA, Typschiff der gleichnamigen Klasse

Am 12. August griff U 3 mit Linienschiffsleutnant Karl Strnad erfolglos den italienischen Hilfskreuzer CITTÀ DI CATANIA an und wurde beim Rammversuch des Gegners beschädigt. Das beschädigte Unterseeboot wurde am nächsten Tag im Morgengrauen vom französischen Zerstörer BISSEON entdeckt und mit Artillerie versenkt. Der Kommandant blieb freiwillig im sinkenden Boot. Mit ihm kamen sieben Mann ums Leben, der Rest geriet in Kriegsgefangenschaft.

In den nun folgenden Wochen und Monaten blieben den k. u. k. U-Booten Erfolge versagt. Zwar wurden einige feindliche Einheiten angegriffen, jedoch konnte keine Treffer erzielt werden. Einzig vier kleinere Segler und Schoner mit insgesamt 140 BRT wurden versenkt.

Hinzu kam natürlich auch, dass nach den Verlusten von LÉON GAMBETTA und GIUSEPPE GARIBALDI keine größeren Einheiten mehr in der Adria operierten. Den k. u. k. U-Booten »fehlten« quasi die »großen Gegner«. Es kreuzten nur mehr Zerstörer und Torpedoboote der italienischen bzw. der französischen Kriegsmarine in der Adria.

Die im Oktober 1915 in Dienst gestellten BI-Boote U 15, U 16 und U 17 unternahmen zwar – wie U 10 und U 11 – etliche Fahrten, konnten

jedoch keinen Versenkungserfolg für sich verbuchen. Ihre zugeordnete Hauptaufgabe, nämlich den »Schutz der heimischen Küste«, vermochten sie dagegen erfolgreich zu bewerkstelligen.

#### Resümee: Das Jahr 1915

Als am 4. Februar 1915 das Deutsche Reich auf Grund der von England durchgeführten Blockade den uneingeschränkten U-Bootkrieg ab 18. Februar 1915 proklamierte, besaß Österreich-Ungarn keine hochseegehenden U-Boote, die sich im Mittelmeer daran hätten beteiligen können. Hier zeigte sich das Fehlen der am 28. November 1914 an Deutschland abgetretenen U-Boote U 7 bis U 11. Laut dem ursprünglichen Vertrag hätten ab Juni 1915 die ersten U-Boote ausgeliefert werden sollen. Einen erfolgreichen Handelskrieg im Mittelmeer zu führen war den vorhandenen k. u. k. U-Booten aufgrund ihrer Bauart und Reichweite nicht möglich.

Hinzu kam, dass die k. u. k. U-Bootflotte »Opfer ihrer Erfolge« wurde. Nach der Versenkung von zwei gegnerischen Panzerkreuzern liefen keine größeren Kriegsschiffe mehr in die Adria ein. In der Adria operierten nur mehr kleinere Einheiten.

Weiters ist zu bedenken, dass die k. u. k. Kriegsmarine primär »verteidigend« auftrat. Hauptziel war immer »Schutz der eigenen Küste«. Dies wurde bis Kriegsende erfolgreich praktiziert. Erst mit der Indienststellung der BII-Boote sowie nach dem Umbau von U 14 beteiligte sich die k. u. k. U-Bootflotte am Handelskrieg. Dies sollte aber erst im Kriegsjahr 1917 erfolgen.

Der Verlust von U 3 und U 12 wog schwer, zumal man auch erfahrenes U-Bootpersonal, Offiziere wie auch Mannschaft, verlor. Daher reifte auch der Plan beim deutschen Bündnispartner, nach weiteren U-Booten nachzufragen. In der Folge kam es dann zum Bau der BII-Boote. Aber das ist eine andere Geschichte.

#### Literatur

*Wladimir Aichelburg:*

»Die Unterseeboote Österreich-Ungarns«, Graz 1981

*Erwin Sieche:*

»Zeittafel der maritimen Ereignisse der k. u. k. Kriegsmarine 1914-1916«, Wien 2021

*Nikolaus Sifferlinger, Oliver Trulei:*

»Die Versenkung des französischen Panzerkreuzers LÉON GAMBETTA durch das k. u. k. UNTERSEEBOOT 5 am 27.. April 1915«, Wien 2015

*Oliver Trulei:*

»Tauchfahrt in den Tod – Die Havmanden-Boote der k. u. k. Kriegsmarine«, Wien 2021

*Oliver Trulei:*

»Die U-Boot-Kommandanten der k. u. k. Kriegsmarine«, Wien 2012

## Gedenktage der österreichischen Kriegsmarine 2025

Zusammengestellt von Oliver Trulei (KMA)

Der Historiker Oliver Trulei ist Präsident des »KMA – K. u. K. Kriegsmarine Archiv«, welches in seiner umfassende Sammlung Literatur, Photographien, Modelle, Uniformen und vieles mehr zum Thema der alten österreichischen Kriegsmarine beherbergt.

In diesem schon lange bewährten Format wird die Geschichte der k.(u.)k. Kriegsmarine anhand von Jahrestagen ausgewählter Ereignisse dargestellt

### Vor 250 Jahren – 1775

Am 8. Mai wurde in Fermo (Vatikanstaat) der spätere Kontreadmiral Michael Freiherr Accurti von Königsfels geboren. 1814 kommandierte er die Gardaseeflotte. 1817 begleitete er auf der Fregatte AUGUSTA die Fregatte AUSTRIA (Linienchefskapitän Nicolò Pasqualigo) nach Brasilien, um die Erzherzogin Leopoldine zu ihrem Bräutigam Dom Pedro (König von Brasilien) zu bringen. 1824 erhielt er das Kommando der Levante-Eskadre, die er bis 1826 führte.

Von 1830 bis 1833 hatte Accurti noch einmal das Kommando der Schiffsdivision in der Levante. Danach war er Kommandant der Marinetruppen in Venedig und ab 1835 Adlatus des Marine-Oberkommandanten Viceadmiral Hamilkar Paullucci (\* 11. Jänner 1773 Modena; † 17. März 1845 Padua). 1843 wurde Accurti in den Ruhestand versetzt und verstarb am 5. Februar 1850 in Venedig.

### Vor 240 Jahren – 1785

Am 24. Mai wurde in Venedig der spätere Kontreadmiral Franz Frei-

herr von Bandiera geboren. Bandiera nahm unter anderem 1817 an der Reise nach Brasilien teil und bewährte sich auch bei der Bekämpfung der Seeräuberei im westlichen Mittelmeer. Für seine Erfolge erhielt er die recht hohe Auszeichnung des Ordens der Eisernen Krone 2. Klasse. 1828-29 kommandierte er eine Expedition gegen Marokko und zeichnete sich vor allem bei der Beschießung von El Araish (3. Juni) aus. Man sprach sogar vom Maria-Theresien-Orden, doch unterließ er die Eingabe und begnügte sich mit dem Kommandeurskreuz des Leopold-Ordens. 1833-34 brachte er mit der Fregatte GUERRIERA polnische Flüchtlinge nach Amerika. Den Höhepunkt seiner Karriere bildet der Feldzug gegen Syrien 1840. Er kommandierte das k. k. Geschwader, wofür er den Orden der Eisernen Krone 1. Klasse erhielt.

Das Jahr 1844 brachte für Bandiera ein unrühmliches Ende seiner glanzvollen Karriere. Seine Söhne Attilio und Emilio waren Mitglieder eines italienischen Geheimbundes, für den diese einige k. k. Kriegsschiffe kapern wollten. Der Plan scheiterte zwar, beide flohen, wurden aber in Neapel verhaftet und hingerichtet. Bandiera, der mit beiden auch noch nach deren Desertion korrespondiert hatte und die politischen Ansichten kannte, musste zurücktreten. Auf eine Anklage wurde verzichtet. Er starb am 16. September 1847 in Carpenedo bei Mestre.

### Vor 220 Jahren – 1805

Am 21. März wurde der spätere Fregattenkapitän Ludwig Freiherr von Kudriaffsky in Wien geboren. Von

1824 – 1824 war er während des griechischen Freiheitskampfes in der Levante Augenzeuge der Schlacht bei Nawarin am 20. Oktober 1827, in der die türkische Flotte vernichtet wurde. 1828-29 war er auf der Korvette CAROLINA und nahm an den Aktionen bei El Araish teil. Von 1833 bis 1837 war er als Diplomat tätig. Im Feldzug gegen Syrien 1840 machte er die Erstürmung von Saïda mit. 1845-46 leitete er das Marinekollegium in Venedig. Danach war er bis 1848 bei der DDSG tätig. 1848 übernahm er die – durch den Abfall des größten Teiles der Offiziere und Mannschaft ins feindliche Lager beinahe aufgelöste – k. k. Flotte. Die Aufforderung des Kommandanten des dreifach überlegenen sardinisch-neapolitanisch-venezianischen Geschwaders, Admiral Giovanni Battista Albini (\* 20. September 1812 in Rom; † 14. August 1876 Rom), zur Übergabe wies er mit der Erklärung zurück, kämpfen zu wollen. Dadurch imponierte Kudriaffsky, und er irritierte den Gegner, sodass dieser nicht angriff. Bald darauf wurde er nach Frankfurt zu Erzherzog Johann berufen, um an den Beratungen zur Organisation der deutschen Flotte teilzunehmen. 1851 unterrichtete er Erzherzog Ferdinand Max in Marinewissenschaften. Danach war er bis 1865 bei der k. k. Armee in Verwendung und erreichte den Rang eines Feldmarschalleutnants. Er starb am 7. Jänner 1894 in Meran.

(Lesen Sie weiter auf Seite 14)



12038 - 6

# DONAU



Helm's phot. Kunstverlag, Wien.

SU





# U - ALBUM.

*Aufnahme Amand Helms von der  
Ortschaft Sulina an der Mündung des  
gleichnamigen Donauarms ins Schwarze  
Meer.*

*Je nach Tiefgang und Wasserstand muss-  
ten Seeschiffe hier ihre Ladung von Do-  
naukähnen übernehmen, beziehungsweise  
in solche Fahrzeuge umladen. Im Hin-  
tergrund sieht man den neu errichteten  
»Palast« der Europäischen Donaukom-  
mission, der 1868 in Betrieb genommen  
wurde. Davor kann man die große hölzer-  
ne Baubaracke erkennen, wodurch das  
Bild auf die Zeit vor der Eröffnung datiert  
werden kann.*

*Bildquelle: Niederösterreichische  
Landesbibliothek*

*Lesen Sie dazu den Artikel von Thomas  
Zimmel ab Seite 10!*



Nachdruck vorbehalten.

# SULINA.



## Der Photograph Amand Helm und sein Donau-Album

Text von Thomas Zimmer (KMA)



Obwohl Amand Helm in den 1860er und 1870er Jahren einer der produktivsten Landschaftsfotographen in Österreich war, ist seine Lebensgeschichte weitgehend unbekannt geblieben.

Geboren wurde Helm 1831/32 im nordböhmischen Teplitz, seine Ausbildung zum Photographen erhielt er sehr wahrscheinlich in Prag, wo er 1858 sein eigenes Atelier eröffnete.

In dieser Zeit betrieb er in der Kursaison eine Filiale in Teplitz, die provisorisch im »Caffee-Salon« eingerichtet wurde. In Prag und Teplitz galt er als einer der besten Portraitphotographen. Ein Bericht von einem Besuch in seinem Prager Atelier im Jahr 1865 erwähnt, dass »sich die hervorragendsten Künstler Prags in seinem Atelier einfanden, wo sie dann auf das trefflichste zu Papier gebracht werden.«

Am 25. Mai 1860 heiratete er in der russischen Kapelle in Wiesbaden Anna (auch Annette genannt) Lapschin, die aus Sankt Petersburg stammte. Wie und wo er Anna kennengelernt hatte, bleibt unbekannt.

Bereits 1864 dürfte das Paar nach Wien übersiedelt sein, und im Mai 1865 brachte Anna Helm die Tochter Olga zur Welt, die im Taufbuch der Pfarre Döbling aber als unehelich eingetragen ist – der Name des Vaters wird nicht genannt. Vielleicht hat der katholische Pfarrer die russisch-orthodoxe Eheschließung in Wiesbaden nicht anerkannt, vielleicht war Amand Helm auch wirklich nicht der Vater – wir können das heute nicht mehr nachvollziehen. Das Paar ließ sich in Döbling nieder, wo es in den 1860er und 1870er Jahren an wechselnden Adressen wohnte. Erst

ab 1882 fand die Familie in der Silbergasse 11 (Unterdöbling, heute Wien XIX, Red.) eine längerfristige Bleibe. Nach seiner Übersiedelung nach Wien erwarb Amand Helm im Herbst 1865 das »Photographische Geschäft Rerich« an der Elisabethbrücke (Kärntnerstraße, Ecke Friedrichstraße 2).



Es zeigte sich aber, dass Amand Helm, der in Prag als gefragter Portraitphotograph etabliert war, in Wien auf ein neues Geschäftsfeld ausweichen musste. Der Wettbewerb der vielen Photographenateliers in der Reichshauptstadt hatte zu einem Preisverfall auf dem Gebiete der Portraitphotographie geführt, sodass Helm seine Chance in der Landschaftsfotographie suchte. Auch das Geschäft an der Elisabethbrücke dürfte er nur kurz betrieben haben, denn in den Wiener Adressverzeichnissen schien er an dieser Adresse niemals auf.

Wahrscheinlich bereits 1866 bereiste er mit seiner Kamera das Donautal und schuf entlang des Stromes Aufnahmen von Landschaften und Ortschaften. Amand Helm be-

reiste die Donau von Passau bis zur Mündung nach Sulina am Schwarzen Meer, er photographierte systematisch alle Orte und Landschaften an den Stromufern. Viele diese Aufnahmen gelten heute als die frühesten Lichtbilder dieser Orte.

Dabei dürfte er bereits in den Jahren 1866/67 auch die untere Donau bereist haben, denn seine Aufnahme von Turnu-Severin kann aufgrund des Bauzustands der Kirche auf diese Zeit datiert werden.

Die Aufnahmen konnte man einzeln oder als Konvolute in Alben, in Mappen oder Kassetten erwerben. Amand Helm zeigte diese auf Ausstellungen und bot sie über den Buchhandel an. Mit den Motiven aus dem Donaualbum konnte er mehrere Kundengruppen erreichen: Sommerfrischler und Ausflügler aus den großen Städten an der Donau, die sich Souvenir-Bilder aus Nußdorf, Klosterneuburg oder der Wachau anschafften, aber auch die ersten Fernreisenden entlang der Donau, die den Strom auf den Dampfschiffen der DDSG bereisten. Die Bilder wurden in allen gängigen Formaten produziert, von »Carte de Visite« bis zu großformatigen Abzügen.

Der Erfolg seines Donau-Albums führte dazu, dass Amand Helm sich weiteren Landschaften zuwandte. So entstanden in den 1870er Jahren das »Kremstal-Album« und das »Thayatal-Album«. Auch das Donau-Tal wurde in den folgenden Jahren von Amand Helm immer wieder bereist und die neu aufgenommenen Ansichten dem Bestand der 1860er Jahre hinzugefügt.

In den 1870er und am Beginn der 1880er Jahren wurden Anna und Amand Helm weitere Kinder gebo-





Amand Helm:  
Aufnahme der Insel Ada Kaleh mit der  
österreichischen Festung »Fort Elisabeth«;  
ca. 1866/67

Helm's phot. Kunstverlag, Wien.

DONAU-ALBUM.  
FORT ELISABETH.

Nachdruck vorbehalten.

ren: Angelika (\*1874), Alexander (\*1875), Antonia (\*1877) und August (\*1881). Bemerkenswert ist, dass die Taufen dieser Kinder zum Teil mit mehrjähriger Verspätung in Wien-Döbling erfolgten. Eine Erklärung dafür könnte sein, dass die Kin-

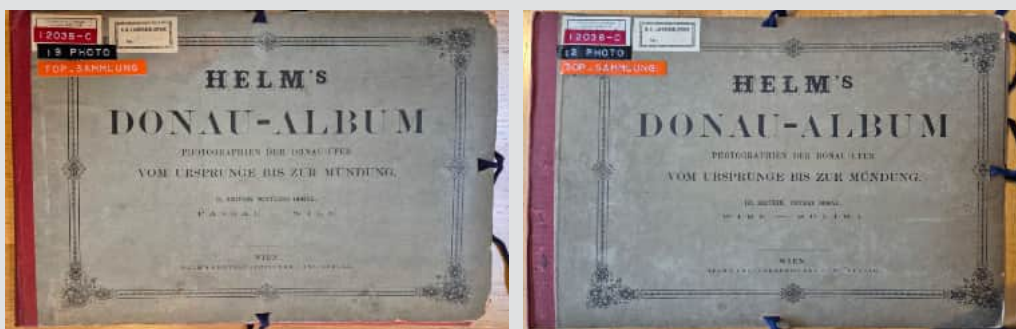
der auf den vielen Reisen der Familie geboren wurden und erst nach der Rückkehr getauft wurden.

Amand Helm verstarb am 27. Juni 1893 in seiner Wohnung in der Silbergasse 11 in Wien-Döbling. Im Jahr 1894 wurde im Adressver-

zeichnis von Wien einmalig eine Photographin Amalie Helm an dieser Adresse genannt, wobei wir nicht wissen, ob es sich dabei um eine weitere Tochter der Helms, oder um eine Schwester gehandelt hat.

Katalogisat der NÖ Landesbibliothek – Topographische Sammlung:

### *Helm, Amand: Donau-Album vom Ursprunge bis zur Mündung*



II. Section. Mittlere Donau.  
(Passau-Wien, linkes Bild),

III. Section. Untere Donau.  
(Wien-Sulina, rechtes Bild).

Eingesehen mit freundlicher Unterstützung durch Herrn Dr. Ralph Andraschek-Holzer, Leiter der Topographischen Sammlung, Online-Katalog unter <https://opac.noel.gv.at>



## Eduard Ritter von Orels Stereoautograph

*Ein k. u. k. Beitrag zur (Fern)erkundung als Grundlage für Kartenwerke, von Peter Strecha*



### Vorbemerkung

Gewiss ist der Name Eduard Orel (1841-1892) allen Kennern der österreichischen (Marine-)geschichte vertraut. Der in Neutitschein (Nový Jičín in Böhmen) geborene Namensträger in erster Generation begann 1861 seine Ausbildung zum Marine-Offizier beim Seebezirkskommando in Triest; am 5. Oktober wurde er Seekadett.

Nach erstem Einsatz in der Adria und bei der Gardaseeflotte erfolgte letztlich die Versetzung zum Dienst auf See Ende 1865.

In seiner Dienstzeit von 1866 bis 1868 im Golf von Mexiko (sic!) eingesetzt übernahm er den kaiserlichen Besitz an Bord des Raddampfers ELISABETH, Maximilian blieb jedoch in Mexiko, um seine Ansprüche zu sichern.

Im Mai 1868 Dienstantritt beim Hydrographischen Institut in Pola – Orel war damit einer der wenigen Marineoffiziere, der hydrographische Forschungsarbeit kennenlernte. Wieder auf ELISABETH kommandiert, erfolgte die Teilnahme an der Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869.

Im Zuge früherer Unternehmungen lernte Orel die Kameraden Weyprecht, Brosch und von Littrow kennen. Mit diesen plante er 1872 die österreich-ungarische Nordpolarexpedition (siehe u.a. OeM 83, Juli 2023), bei welcher er 1874 die Funktion des zweiten Offiziers bekleidete. Im Oktober 1875 folgte die Dekoration mit dem Orden der Eisernen Krone dritter Klasse und durfte sich um den erblichen Ritterstand bewerben.

1877 wurde Orel (sen.) zum Verwalter des Schlosses Miramar ernannt – ebendort erblickte sein gleichnamiger Sohn das Licht der Welt, von dem in der Folge die Rede sein soll.

### Biographie Eduard Ritter von Orel (1877-1941)

Der Sohn von Eduard Orel und Auguste Braun besuchte 1892-1896 die Infanteriekadettenschule in Triest und wurde 1897 zum Leutnant ernannt. Bereits mit dem Eintritt in die Mappeurschule des Militärgeographischen Instituts (MGI) erhielt er eine solide Ausbildung zum Kartographen und Hochgebirgs-Photographen.

Im Jahre 1910 wurde im MGI die neue Abteilung »Photogrammetrie« eingerichtet, deren Leiter Orel wurde. 1911 erfolgte seine Ernennung zum Hauptmann.

Bereits 1907 entwarf Eduard von Orel ein sehr komplexes – und auch tonnenschweres(!) Gerät zur stereoskopischen Auswertung von einander partiell überdeckenden Luftbildern. Er benannte diese Einrichtung *Stereoautograph*, da der Messvorgang sogar teilautomatisch ablaufen konnte. Zusammen mit Carl Zeiss wurde das Vermessungsinstitut *Stereographik GmbH* gegründet. Die entwickelten Modelle (1911 und 1914) wurden in Europa erfolgreich vertrieben.

1914 war Orel »zur besonderen Verwendung« im Generalstab eingeteilt: auf diversen Kriegsschauplätzen war die kriegsphotogrammetrische Abteilung am MGI unter seiner Anleitung. Sogar Ballonaufnahmen wie von der Festung Brest (heute Belarus, Red.) wurden angefertigt. 1918 erfolgte die Beförderung zum Major, der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein (ÖIAV) lehnte jedoch die Verleihung des Ingenieurtitels an Orel ab (!). Da er in Miramare geboren worden war, nahm er

1919 die italienische Staatsbürgerschaft an.

Weitere Arbeitsschwerpunkte Orels nach Kriegsende waren:

- In Deutschland: Photogrammetrische Bestimmung der Navigationseigenschaften von Luftfahrzeugen;
- In Neuseeland: photogrammetrische Aufnahme der Küstenlinien.

Als Alterssitz erwählte sich Orel Bozen, wo er 1935 ein »Verfahren und Vorrichtung zum mechanischen Abteilen und Zuführen von Papierbogenanlagen zu Schreibmaschinen od. dgl.« entwickelte – dieses Patent fand später in den ersten computergesteuerten Druckern als perforiertes Endlospapier mit Durchschlägen weltweit Verwendung. Im Jahre 1941 starb er zurückgezogen in Bozen.

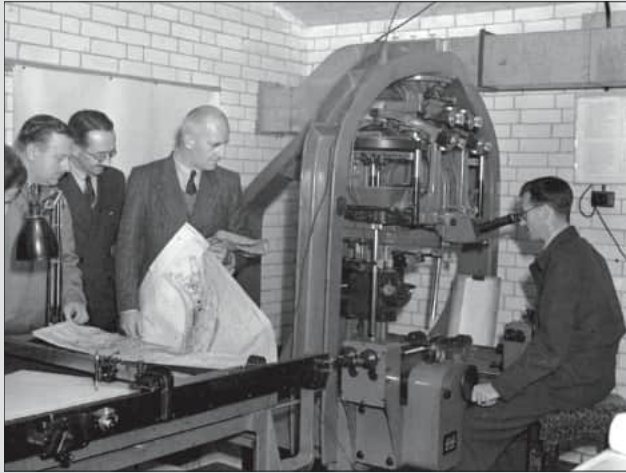
### Ehrungen

- 1926 Ehrendoktorat der *Deutschen Technischen Hochschule Prag*
- 1927 Ehrenmitglied der *Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie* (DGPF).
- 1938 Ehrenmitglied der *International Society for Photogrammetry and Remote Sensing* (ISPRS).



Eduard Orel bei der Arbeit an einem Stereoautographen Modell 1909





Royal Air Force-Central Interpretation Unit / Allied Central Interpretation Unit, 1941-1945.

Leutnant H.H. Williams demonstriert den Wild A5 Stereoautographen vor Pressevertretern in Medmenham, Buckinghamshire. Das Gerät stand während des Zweiten Weltkriegs bei der (Allied) Central Interpretation ((A)CIU) in Verwendung.



Ein Wild Autograph A8 im Mercator-Museum in Sint-Niklaas (Belgien).

## Der revolutionäre Orel-Zeiss-Stereoautograph

Mit diesem Gerät können folgende Messungen gemacht werden:

- Linienstrukturen (Verkehrswegen, Gewässer, Geländekanten);
- Umriss von Ortschaften;
- Einzelpunkte (Kirchen etc.);
- Höhenkoten und Höhenlinien.

Höchste Präzision im Bereich von tausendstel Millimetern und die Möglichkeit zu teilweiser Automatisierung des Messvorganges zählen zu den Merkmalen des Verfahrens.

Zwei etwa 21 x 21 cm große Fotoplatten (oder später Filmbilder) liefern dem Beobachter über Messmikroskope ein stereoskopisches (»dreidimensionales«) Bild mit räumlichem Seheindruck, in dem die Lage- und Höhenkoordinaten der photographisch aufgenommenen Erdoberfläche mit einer Messmarke abgegriffen werden können.

Nach der Entwicklung zur Marktreife durch Orel und Carl Zeiss waren später die bekanntesten Bauserien dieser – nebenbei tonnenschwe-

ren – Geräte jene der Schweizer Firma *Wild-Heerbrugg*. Auch kompaktere Tischgeräte kamen später auf den Markt.

### Weiterentwicklung: LIDAR/ALS

In den 1990er Jahren setzte sich auch in der Photogrammetrie die Digitalphotographie durch.

Aber bereits ab den 1970er-Jahren war bekannt, dass mit dem *Light Detecting And Ranging*-Verfahren (LIDAR) die Bodenentfernungen von Luftfahrzeugen mit einer Genauigkeit von weniger als einem Meter gemessen werden können.

Ab Ende der 1980er-Jahren stand auch ein hochgenaues Satelliten-Vermessungssystem (DGPS) zur Verfügung. Damit konnten nun von »luftgetragenen« (engl. airborne) Plattformen wie Flächenflugzeugen, Hubschraubern oder auch Drohnen aus hochgenaue digitale Modelle von Geländeoberflächen dargestellt werden.

Für Analysen in der Wasserwirtschaft – und natürlich auch für das Schifffahrtswesen – ist das Verfahren

eine hoch wichtige Anwendung: Gefahrenzonenplanung, Hochwasserschutz- und Prognosesysteme verwenden die damit gewonnenen Grundlagen-Modelldaten der Geländeoberfläche.

### Glossar

#### MGI

Ursprünglich genehmigte Kaiser Franz I. 1814 die »einstweilige Beybehaltung des (militärischen) Bureau topographique in Mailand«, 1867 übergegangen in das »k. u. k. österreichisch-ungarische MilitärGeographische Institut« in Wien.

#### Photogrammetrie, Fernerkundung

Berührungslose (geometrische) Messung oder Gewinnung von Strahlungsinformationen der Erdoberfläche als Grundlage für Karten und digitale Modelle.

#### DGPS

Differentielles GPS zur hochgenauen satellitengestützten Vermessung, nutzt ausgestrahlte Korrekturdaten von geodätisch oder astronomisch eingemessene Referenzstationen.

(Fortsetzung von Seite 7)

### Vor 210 Jahren – 1815

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

### Vor 200 Jahren – 1825

Am 19. August wurde in Szobotist (Ungarn) der spätere Admiral und Marinekommandant *Friedrich Freiherr von Pöck* geboren. Nach seiner Ausbildung und Dienst auf verschiedenen Schiffen zeichnete er sich während der Belagerung von Venedig 1848-49 aus. Von 1857-1859 war er Kommandant der Fregatte *NOVARA* bei der Weltumsegelung. 1864 war er Kommandant des Linienschiffes *KAISER*, kam aber nicht mehr ins Gefecht. 1866 war er dem Hauptquartier der Südarmee unter Erzherzog *Albrecht* zugeteilt. 1869



Schraubenfregatte *DONAU* am 19. August 1866 in Algier

wurde er Stellvertreter *Wilhelm von Teggethoffs* als Chef der Marinesektion, und nach dessen Tod sein Nachfolger. Die Ära *Pöck* wird allgemein ungünstig beurteilt. Zu Anfang profitierte er noch von den Programmen *Teggethoffs*, brachte aber selbst nur wenig zustande. Unter ihm erlebte die Marine eine Periode der Stagnation. Dennoch wurde er am 18. September 1882 zum zweiten Admiral der österreichischen Kriegsmarine ernannt. *Pöck* erkrankte und wurde am 1. Dezember 1883 in den Ruhestand versetzt. Er starb am 25. September 1884 in Graz.

### Vor 190 Jahren – 1835

Am 3. Februar verließ die Korvette *ADRIA* unter dem Kommando von Schiffsleutnant *Georg Bua* Triest, um eine Reise nach *New York* anzutreten. An Bord des Schiffes befanden sich 39 polnische Emigranten. Die Reise führte über Gibraltar, Tanger nach *New York*, wo die Korvette am 11. Mai ankam. Am 13. Mai wurden die Emigranten ausgeschifft und anschließend Reparaturarbeiten am Schiff vorgenommen. Am 1. Juni verließ *ADRIA* wieder *New York* und erreichte am 23. Juli Triest.

### Vor 180 Jahren – 1845

Am 8. April wurde in Wien der spätere Fregattenleutnant und Diplomat *Alfons Freiherr von Pereira-Arnstein*

geboren. Er trat 1863 als See-Eleve in die k. k. Kriegsmarine ein und nahm 1864 an der Missionsreise der Fregatte *NOVARA* mit *Kaiser Maximilian* nach Mexiko teil. Die Seeschlacht von Lissa machte er an Bord des Linienschiffes *KAISER* mit. Mit 2. Februar 1868 wurde er vom Dienst freigestellt und ging als Kurier von Außenminister Graf *Beust* auf Missionsreise mit der Schraubenfregatte *DONAU* nach *Ostasien*. Dabei wurden mit China, Japan und Siam Handels- und Freundschaftsverträge abgeschlossen. Danach war er in verschiedenen diplomatischen Missionen tätig. Von 1899 bis zu seiner Pensionierung 1906 war er Gesandter für *Württemberg*, *Baden* und *Hessen* in *Stuttgart*. 1906 erschienen seine Memoiren »1866-1906 – Meine Erinnerungen von der Seeschlacht bei Lissa«. *Pereira-Arnstein* verstarb am 21. August 1931 in Wien und wurde auf dem Zentralfriedhof beerdigt.

### Vor 170 Jahren – 1855

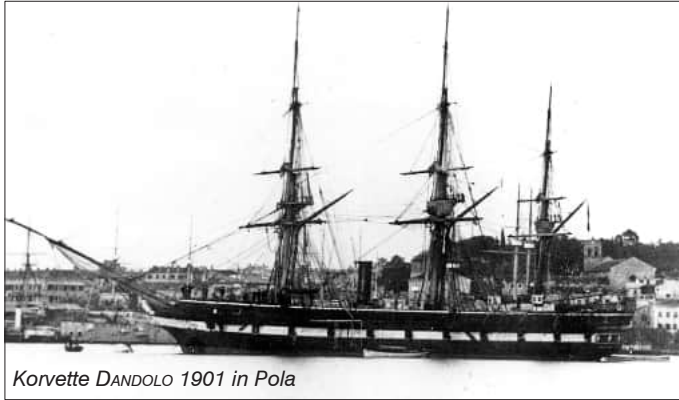
Am 25. Juni wurde in Mailand der spätere Kontreadmiral *Ferdinand Bublay* geboren. Von 1895 bis 1897 nahm er an der Ostasienreise der Korvette *ALBATROS* teil und war Leiter der Mannschaft, die jene am 6. August 1896 auf *Guadalcanar* verbliebenen Besatzungsmitglieder zu retten versuchten, jedoch zu spät kamen und deren Ermordung nicht mehr verhindern konnten. 1905 war er Kommandant des Kreuzers *KAISER FRANZ JOSEPH I.*, welcher als Stationsschiff nach Ostasien ging. 1909 kam er zum Hafendirektorat *Pola* und wurde später Adlatus des Hafendirektors. Als 1910 die sterblichen Überreste der Mitglieder der



Kontreadmiral *Ferdinand Bublay*



ALBATROS-Expedition gefunden wurden, kamen diese 1911 nach Pola und wurden am 10. August 1911, dem 15. Jahrestag des Überfalles, in der Marinekirche Pola beigesetzt. Bublay nahm in Vertretung des beurlaubten Hafenamirals daran teil.



Korvette DANDOLO 1901 in Pola

Mit 1. Oktober 1911 wurde er in den Ruhestand versetzt. Er starb am 6. Dezember 1923 in Schwanenstadt (Oberösterreich).

#### Vor 160 Jahren – 1865

Am 4. Februar verließ die Korvette DANDOLO unter dem Kommando von Fregattenkapitän *Gustav von Nauta* (\* 20. März 1828 Komorn; † 1. September 1893 Tarvis) Pola. Die Korvette war als Stationsschiff für die mexikanischen Gewässer bestimmt. Am 9. Juni 1896 kehrte die Korvette nach Triest heim.

Am 16. April wurde in Venedig der spätere Vizeadmiral *Hugo Zaccaria*, Sohn des k. k. Linienschiffskapitän *Gustav Zaccaria* (\* 11. August 1816 Preßburg; † 23. Februar 1897 Görz) geboren. Während des Weltkrieges war er Seebezirkskommandant von Sebenica (Šibenik, Dalmatien, Red.). Sein ältester Sohn Ernst (\* 30. Juni 1892 Brünn; † 8. August 1915 Venedig) fiel als 2. Offizier mit S. M. UNTERSEEBOOT 12, sein jüngster Sohn Leo (\* 10. August 1899; Pola † 12. April 1946 Trogir), ebenfalls in der k. u. k. Kriegsmarine tätig, wurde 1946 von den Kommu-

nisten hingerichtet. *Hugo Zaccaria* starb am 23. Februar 1865 in Agram.

#### Vor 150 Jahren – 1875

Am 4. Februar wurde in Wien der »letzte Admiral der k. u. k. Kriegsmarine« *Viktor Pohl* geboren. Nach dem Besuch der Marineakademie in Fiume trat er am 1. Juli 1894 als Seekadett 2. Klasse in die k. u. k. Kriegsmarine ein. Es folgten die übli-

chen Einschiffungen und Einteilungen. Bei Kriegsbeginn war er provisorischer Kommandant des in Bau befindlichen Schlachtschiffes SZENT ISTVÁN. Nach Indienststellung diente er als Gesamt-Detailoffizier auf diesem Schiff. Mit 18. Februar 1918 wurde Pohl Kommandant der U-Bootsuchflottille, und am 8. Oktober 1918 der Marinesektion in Wien zugeteilt.

Am 1. Jänner 1921 wurde Pohl zum Linienschiffskapitän befördert und am 30. September 1922 pensioniert. Danach war er Vertragsbediensteter im Finanzministerium. 1926 schied er endgültig aus dem Staatsdienst aus, nicht ohne zuvor noch befördert zu werden. Sein Vorgesetzter stellte Pohl vor die Wahl: »Wollen Sie als Hofrat oder Admiral in Pension geben?«. Am 28. Mai 1926 wurde Viktor Pohl als letztem Offizier der k. u. k. Kriegsmarine der Titel eines Konteradmirals (die k. u. k. Bezeichnung Kontreadmiral hat die Republik wohl vergessen ...) durch Bun-



Admiral Viktor Pohl

despräsident *Michael Hainisch* verliehen. *Viktor Pohl* starb am 25. August 1943 in Gars am Kamp.

Am 7. Mai 1875 wurde ein Arbeitsdetachment der Korvette ERZHERZOG FRIEDRICH unter Linienschiffsleutnant *Tobias Freiherr von Oesterreicher* (\* 13. Juni 1831 Pießling, Mähren; † 26. August 1893 Wien) an der *Sibucobai* (Borneo) von Einheimischen überfallen. Dabei kamen die Matrosen *Delconte* und *Kiraz* ums Leben und zwei weitere wurden schwer verwundet.

#### Vor 140 Jahren – 1885

Am 14. März wurde in Pohrlitz (Mähren) der spätere Linienschiffsleutnant *Karl Strnad* geboren. 1903 trat er als Seespirant in die k. u. k. Kriegsmarine ein. 1910 kam er zur U-Bootwaffe und wurde bis 1912 zweiter Offizier auf U 4. Am 19. Juni 1915 übernahm er das Kommando von U 3. Beim Angriff auf den italienischen Hilfskreuzer CITTÀ DI CATANIA wurde das Boot vom französischen Zerstörer *Bisson* schwer beschädigt, sodaß das Boot aufgegeben werden mußte. *Strnad* gab den Befehl »Schiff verlassen!«. Er selbst blieb am Turm, drückte jedem der Vorbeikommenden die Hand und ging am 13. August gegen 4:45 Uhr mit seinem Boot unter. Am Grab der Familie wurde eine Gedenktafel errichtet, die in den späten 1970er Jahren verschwand. 2017 wurde diese in einem Auktionshaus angeboten und vom KMA erworben.

Am 8. Juni 1885 wurde in Klagenfurt der spätere Dipl. Ing. Maschinenbauingenieur 1. Klasse *Josef Mickl* geboren. Nach dem Besuch der Technischen Hochschule in Wien, kam er zur k. u. k. Kriegsmarine nach Pola und konstruierte zahlreiche Seeflugzeuge. Dafür erhielt er unter anderem das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens. Nach dem Krieg war er zunächst bei den Daim-

ler-Motorenwerken, ehe er 1923 mit Linienschiffsleutnant *Demeter Konyovits* (\* 29. Dezember 1888 Stanisic; † 5. Jänner 1982 Belgrad) die IKARUS-Werke in *Belgrad* mitgründete, deren technischer Direktor er wurde. 1931 ging er zu Ferdinand Porsche nach Deutschland. Josef Mickl starb am 14. Februar 1965 in Klagenfurt.

Am 5. August 1885 wurde in Wien der spätere Linienschiffsleutnant *Robert Teufl von Fernland* geboren. 1906 machte er als Signalkadett auf Panzerkreuzer SANKT GEORG die Reise nach Jamestown, Virginia, zur Feier des 300-jährigen Jubiläums der ersten Siedlung mit. 1909 kam er zur U-Bootstation, 1913 zur Seefliegerstation. Im September 1915 kam er erneut zur U-Bootstation und wurde Kommandant von U 11. Am 30. August 1916 wurde Teufl Kommandant von U 27. Zu seinen größten Erfolgen zählt die Torpedierung des japanischen Zerstörers SAKAI am 11. Juni 1917. Seine Erlebnisse schilderte er anschaulich in seinem Buch »U-Boots-Tagwerk«. Bei Kriegsende war Teufl Kommandant von S. M. TORPEDOBOOT 98. Bei Beginn des zweiten Weltkriegs wurde er in die deutsche Kriegsmarine eingezogen und 1941 zum Korvettenkapitän befördert. 1942 wurde er Kommandant des U-Bootstützpunktes Pola. Robert Teufl von Fernland starb am 19. April 1946 in Wien.

Am 1. Oktober 1885 verließ die Korvette DONAU unter dem Kommando von Fregattenkapitän *Hermann Czeike* (\* 23. Juni 1837 Triest) Pola, zu einer Instruktionsreise mit den neu ausgemusterten Seekadetten. Die Reise führte nach Westindien, Nordamerika und in die Nord- und Ostsee. Der Kommandant starb am 27. Dezember 1885 in *Havanna* an einem Herzschlag. Fregattenkapitän *Richard Pogatschnigg* (\* 14. Dezember 1838 Triest; † 22. Oktober 1895

Pola) übernahm das Kommando. Am 3. Februar 1886 kamen in New York bei einem Bootsunglück Seekadett Otto Karsch sowie die Matrosen Ciparic, Marchesan, Tanzer, Patinovic und Lorenzin ums Leben. Am 11. November 1886 erreichte Korvette DONAU wieder die Heimat.

#### Vor 130 Jahren – 1895

Am 3. April wurde in Salzburg der spätere Fregattenleutnant *Johann Ritter Fritsch von Cronewald* geboren. Nach dem Besuch der Marineakademie trat er 1915 in die k. u. k. Kriegsmarine ein und kam zu den Seefliegern. Am 8. Juni 1915 gelang ihm mit L 48 unter Linienschiffsleutnant *Gustav Klasing* (\* 10. März 1884 Triest; † 6. November 1916) das italienische Luftschiff CITTÁ DI FERARRA mit der Signalpistole abzuschießen. Am 22. April 1917 stützte er mit K 204 vor *Durazzo* (Durrës, Albanien, Red.) bei einem Probeflug ab und kam dabei ums Leben. Fritsch erhielt zweimal die silberne und zweimal die Goldene Tapferkeitsmedaille.

Am 8. Mai 1895 traf *Kaiser Franz Joseph I.* um 7:00 Uhr in Pola ein. Nach der Begrüßung durch den Hafenkommendanten besuchte er die noch in Bau befindliche Marinekirche »Madonna del Mare«, danach besichtigte er das Fort Verudella, ehe er am Nachmittag einer Minenübung in der Bucht von *Valmaggiora* beiwohnte. Am

nächsten Tag, dem Jahrestag des Seegefechtes bei Helgoland, fand in Pola der Stapellauf des Küstenverteidigers MONARCH statt, dem der Kaiser bei-

wohnte. Am Nachmittag fuhr er mit der Jacht CHRISTA von Erzherzog Karl Stephan zu einer Vorführung des Jachtgeschwaders und einer Regatta der Ruderboote der k. u. k. Kriegsmarine, dem am Abend ein Festball im Marinekasino folgte. Am 10. Mai fanden im Kanal von *Fasana* Flottenmanöver statt, die der Kaiser auf

KRONPRINZ RUDOLF beobachtete. Am Nachmittag folgten Schießvorführungen mit TEGETTHOFF und KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA, ehe der Kaiser in *Fasana* übernachtete. Am 11. Mai wurden die Flottenmanöver fortgesetzt, denen am Nachmittag ein Besuch des 97. Infanterieregiments in der Franz-Joseph-Kaserne folgte, ehe der Kaiser am Abend Pola verließ. Es war dies die dritte von vier Teilnahmen des Kaisers an Flottenmanövern.

Am 17. Mai 1895 verließen KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA, KAISERIN ELISABETH, KAISER FRANZ JOSEPH I. und TRABANT unter Kontreadmiral *Erz-*



Johann Ritter  
Fritsch von Cronewald

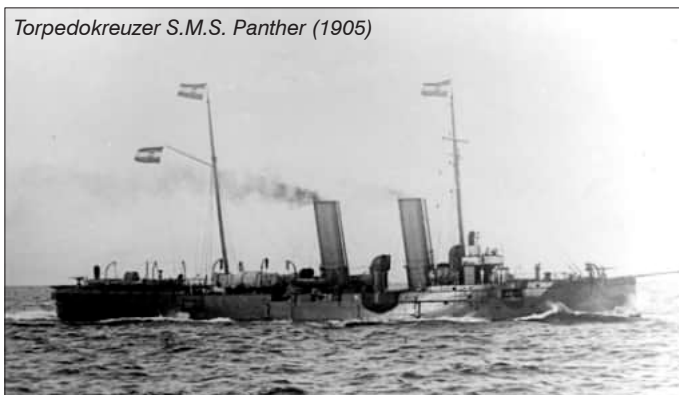


Stapellauf Einheitslinienschiff MONARCH (Schlachtschiff)  
(Kaiser Franz Josef auf SMS Kronprinz Rudolf, Juli 1887)



*herzog Karl Stephan* (\* 5. Mai 1860 Groß-Seelowitz, Mähren; † 7. April 1933 Saybusch, Galizien) Pola zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals (heute Nord-Ostsee-Kanal). Als Marinekapellmeister mit an Bord war damals der später als Operettenkomponist zu Weltruhm gelangte *Franz Lehár* (\* 30. April 1870 Komorn; † 24. Oktober 1948 Bad Ischl). Am 15. Juli traf der Verband wieder in Pola ein.

#### Vor 120 Jahren – 1905



Am 15. Jänner verließ der Kreuzer PANTHER unter dem Kommando von Fregattenkapitän *Ludwig Ritter von Höbnel* (\* 6. August 1857 Preßburg; † 23. März 1942 Wien), Pola. Ziel der Reise waren Abessinien, Australien und Ostasien. Ergebnis der Reise war der Abschluss eines Freundschafts- und Handelsvertrages mit *Kaiser Menelik* von Abessinien. Das Schiff erreichte am 21. Dezember 1906 wieder Pola.

#### Vor 110 Jahren – 1915

(Eine detailliertere Beschreibung der österreichischen U-Bootgeschichte des Jahres 1915 lesen sie im Artikel auf Seite 4, Red.)

Am 24. Februar sank um 10:30 Uhr durch Minenexplosion der französische Zerstörer DAGUE, (LdV Ernest Bouquet) vor *Antivari* (Stari Bar, Montenegro, Red.). Dabei kamen 38 Mann ums Leben. Reste des Wracks

liegen in 18 Meter Tiefe und sind ein beliebtes Tauchobjekt. Am 27. Februar 2015 wurde anlässlich des 100. Jahrestages des Untergangs des Schiffs am Eingang zur Marina eine Gedenktafel enthüllt. Am 27. April 1915 gelang es Linienschiffsleutnant *Georg Ritter von Trapp* auf U 5 nach zweitägiger Jagd den französischen Panzerkreuzer LÉON GAMBETTA zu versenken. In der Folge unterließen es die Franzosen bis Kriegsende, mit Großschiffen in die Adria zu fahren.

Am 24. Mai 1915 beschoss – als Antwort auf die italienische Kriegserklärung – das Gros der k. u. k. Kriegsmarine im Morgengrauen die italienischen Häfen Ancona, Senigallia, Rimini und Porto

Corsini. Im Rahmen der Aktion kam es zu einer Gefechtsberührung zwischen HELGOLAND, CSEPEL und TÁTRA mit dem italienischen Zerstörer TURBINE (CdC *Luigi Biancchi*). Dieser wird schließlich nach Zeigen der weißen Flagge (!) in sinkendem Zustand zurückgelassen.

Am 8. Juni 1915 griff das italienische Marineluftschiff CITTÀ DI FERRARA mit vier Bomben die Danubius-Werft in Fiume an. Auf dem Rückweg gelang es L 48 (Klasing, Fritsch) das Marineluftschiff in Brand zu schießen, so daß das Luftschiff niedergehen mußte. Dabei kamen zwei Mann ums Leben, sechs gerieten in Gefangenschaft.

Am 5. August 1915 versenkte Linienschiffsleutnant Trapp das italienische U-Boot NEREIDE (CdC Carlo del Greco) vor *Pelagosa* (Palagruža, Dalmatien).

Am 8. August 1915 lief vor der Einfahrt in die Lagune von Venedig

Linienschiffsleutnant *Egon Lerch* mit U 12 auf eine italienische Mine. Dabei fand die gesamte Besatzung den Tod.

Am 12. August 1915 griff U 3 mit Linienschiffsleutnant *Karl Strnad* erfolglos den italienischen Hilfskreuzer CITTÀ DI CATANIA an und wurde beschädigt. Das Unterseeboot wurde am nächsten Tag im Morgengrauen vom französischen Zerstörer BISSON versenkt.

Am 17. August 1915 stieß das italienische Unterseeboot JALEA (CdF *Ernesto Giovannini*) im Golf von Triest auf eine österreichische Mine und sank. Sechs der 24 Mann

#### Die Beteiligten am Seegefecht vom Nachmittag des 5. Dezember 1915

England:

Kreuzer WEYMOUTH  
Kreuzer DARTMOUTH

Italien:

Kreuzer NINO BIXIO  
Kreuzer QUARTO

... und weitere sieben Zerstörer

Österreich-Ungarn:

HELGOLAND  
CSEPEL  
TÁTRA  
TRIGLAV

starken Besatzung konnten aus dem U-Boot entkommen und schwammen Richtung Küste, aber nur einer, Torpediniere Arturo Vietri konnte sich retten. Das Wrack wurde 1953 entdeckt, gehoben und verschrottet. Die sterblichen Überreste der Besatzung wurden in die Gedenkstätte Redipuglia (nahe Monfalcone, Italien) überführt.

Am 27. September 1915 sank um 8:00 Uhr nach einer Explosion das italienische Schlachtschiff BENEDETTO BRIN im Hafen von Brindisi. Dies war das Ergebnis von Agenten des k. u. k. Marineevidenzbüros (Marinegeheimdienst). Dabei kamen 21 Offiziere, darunter Con-

trammiraglio *Rubin de Cervin* und Schiffskommandant CdV *Fara Forni* und 433 Mann der Besatzung ums Leben. 482 Mann überlebten die Versenkung.

In der Nacht vom 4. auf den 5. Dezember 1915 unternahm der Rapidkreuzer NOVARA mit den Torpedofahrzeugen HUZÁR, TURUL, PANDUR, WARASDINER und den Torpedobooten 61 T, 66 F, 67 F einen Vorstoß gegen San Giovanni di Medusa. Dabei wurden im Hafen zwei Dampfer und acht Trabakel versenkt. Auf dem Rückweg wurden durch WARASDINER 27 Mann des gestrandeten französischen U-Bootes FRESNEL (LdV *René Jouen*) gefangen genommen und das Boot durch Artillerie zerstört.

Bei einem Vorstoß am 29. Dezember 1915 nach Durazzo mit Rapidkreuzer HELGOLAND unter dem Kommando von Linienschiffskapitän *Heinrich von Seitz* (\* 15. Mai 1870 Cilli; † 16. Mai 1940 Graz) und den Torpedofahrzeugen BALATON, CSEPEL, TÁTRA, LIKA und TRIGLAV wurde das französische U-Boot MONGE (LdV Roland Morillo) um 2:35 Uhr von HELGOLAND gerammt und von BALATON mit Artillerie schwer beschädigt. Ein Offizier und 15 Mann wurden gefangen genommen. Der Kommandant blieb an Bord, sprengte das U-Boot und ging mit ihm unter. Gegen 7:30 Uhr wurde Durazzo angegriffen und einige dort liegende Handelsschiffe zerstört. Auf der Rückfahrt erhielten

LIKA und TRIGLAV Minentreffer. Während LIKA schnell sank, wurde TRIGLAV nach einem vergeblichen Schleppversuch durch die Besatzung selbst versenkt.

Im anschließenden Seegefecht von 13:30 bis 16:30 Uhr wurden die österreichisch-ungarischen Einheiten quer über die Adria bis Bari gejagt, ehe diese dann bei Einbruch der Dunkelheit quer über die Adria nach Sebenico entkommen konnten. Seitz, der nach dem erfolgreichen Durchbruch mit Anerkennung gerechnet hatte, wurde vom Flottenkommandant Admiral Anton Haus (\* 13. Juni 1851 Tolmein; † 8. Februar 1917 Pola) mit den Worten: »*Sie sind also geflohen! Sie sind sehr geschickt geflohen!*« empfangen. Seitz wurde seines Kommandos enthoben und erhielt erst nach dem Tode von Admiral Haus wieder ein Schiffskommando.

<https://kriegsmarinearchiv.at/>

#### Ranglisten in Italien und Frankreich (mit Abkürzungen)

Italien:

Capitano di Corvetta (CdC) - Korvettenkapitän

Capitano di Fregata (CdF) - Fregattenkapitän

Frankreich:

Lieutenant de Vaissau (LdV) - Linienschiffsleutnant / Korvettenkapitän

Capitaine de Vaisseau (CdV) - Linienschiffskapitän

#### Die Rapidkreuzer der österreichisch-ungarischen Marine

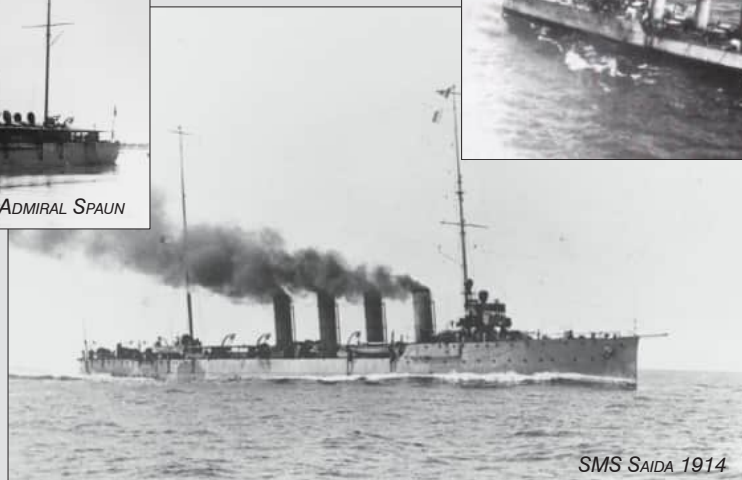


SMS ADMIRAL SPAUN

Aufnahmen von Marine-Photographen zur Zeit des Ersten Weltkrieges



SMS Novara nach der Otranto-Schlacht am 15. Mai 1917



SMS SAIDA 1914

Quelle:  
Erwin Sieche: *Kreuzer und Kreuzerprojekte der k. u. k. Kriegsmarine*, Hamburg 2002



# Luxuskreuzfahrt unter österreichischer Flagge: Das Lloydsschiff S.S. THALIA

Zusammenstellung der Redaktion Österreich Maritim



## Vorbemerkung

Der Wiener Schubertbund hatte 1909 die Annehmlichkeiten dieses Lloyd-Schiffes sehr geschätzt, als er zum ersten Mal für die Mitglieder dieser im Jahre 1863 gegründeten musischen Gesellschaft eine Vergnügungsfahrt mit Konzertreise des bekannten Männer-Chores (dieser besteht noch heute) auf S.S. THALIA auslobte.

Bereits im Jahre 1905 fand auf dem Lloyd-Dampfer GORITIA die erste Fahrt des Schubertbundes unter Kapitän von Bretfeld in der Adria statt; auch frühere Konzertreisen anderer Wiener Klangkörper bedienten sich Lloyd-Schiffen. So führte auch der »Wiener Männergesang-Verein« mit der GALICIA im März und April 1905 eine Ägypten-Reise mit Konzertvorführungen durch.

Eine Nordlandreise absolvierte der Schubertbund nun vom 12. Juni bis zum 4. Juli 1909 auf der THALIA. An der Fahrt nahm auch der damalige Vizebürgermeister (und 1910 bis 1912 christlich-sozialer Bürgermeister) von Wien Josef Neumayer teil. Die Reise begann in Swinemünde, und endete in Hambur. Es war dies die erste Kreuzfahrt der THALIA auf der Ostsee.

*Das kulturell interessierte Bürgertum beförderte also die Entwicklung des eigentlichen Kreuzfahrtwesens auf luxuriösen Seeschiffen.*

## Die S.S. THALIA

Die Indienstellung des vom Österreichisch-Ungarischen Lloyd in Auftrag gegebenen und bei William Denny and Brothers in Schottland gebauten Fracht- und Passagierschiffes erfolgte im Jahre 1886. Im Jahre 1907 wurde es zum Kreuzfahrtschiff umgebaut, wodurch THALIA buchstäblich als »erstes Schiff der weißen Flotte des Lloyd« bezeichnet werden kann. Dienstgebiet waren vor allem das Mittelmeer und das (europäische) Nordmeer. Ab 1919 bis 1922 fuhr sie für den Lloyd Triestino, später dann unter dem italienischen Namen DALIA bei der Triestiner Reederei Tripcovich. 1926 wurde sie schließlich außer Dienst gestellt und abgewrackt.

## Aus der Schiffs-Biographie

Die Indienstellung der S.S. THALIA erfolgte, wie bereits erwähnt, noch 1886 und war auch ein Meilenstein im Jahr des 50-jährigen Jubiläums der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichisch-Ungarischen Lloyd. Als Schiffsname wurde auf eine Muse aus der antiken griechischen Mythologie zurückgegriffen: *Thalia* war gewissermaßen »zuständig« für komische Dichtung und Unterhaltung.

## Schwesterschiffe beim Lloyd

Die Schiffsnamen aus der griechischen Mythologie und der Geschichte des Altertums bildeten eine eigene Gruppe innerhalb der Lloyd damp-

fer: AMPHITRITE, ELEKTRA, EUTERPE, URANO, CLEOPATRA und SERAMIS. Die entsprechend benannten Schiffe befuhren im Wesentlichen die Levanterouten.

EUTERPE wurde auf der englischen Werft Robert Thompson and Sons gebaut und ebenfalls im Jahre 1886 ausgeliefert. Sie endete 1918 als Truppentransporter auf der Eillinie Fiume-Cattaro und sank am 11. August 1918 nach einem italienischen Torpedotreffer in der Nähe der Insel Pag.

THALIA war eines der wenigen gleichartigen Schiffe, die gegen Ende des ersten Weltkrieges nicht in Truppentransporter oder Lazarettsschiffe umgebaut wurden.

## Einsatzbereich der THALIA

Die Eillinie *Triest-Alexandria*, die auch die Postbeförderung mit übernahm, war das Haupt-Einsatzgebiet der THALIA – »ein besonders schönes und gutes Schiff«, wie ein weit verbreiteter Reiseführer des *Baedeker*-Verlages anmerkte. Daneben gab es auch »Vergnügungsfahrten« in der Adria – und sogar in der Lagune von Venedig.

Im Jahre 1898 charterte das Berliner Reisebüro Carl Stangen die THALIA für eine »Orientfahrt« kirchlicher oder kirchennaher Passagiere. Diese Fahrt stand im Zusammenhang mit der Palästina-Reise des deutschen Kaisers Wilhelm II. (dieser war gar mit einer Flottille von drei eigenen Yachten vertreten) und gipfelte am 31. Oktober 1898 mit der Einweihung der evangelischen Erlöserkirche in Jerusalem.

## THALIA als Kreuzfahrtschiff

### Technische Daten der THALIA 1896 (als Kreuzfahrtschiff)

Verdrängung	3.500 t
Maschinenleistung	2.544 PS
Länge (Lüa)	97,3 m
Breite	11,4 m
Tiefgang	8,4 m
Höchstgeschwindigkeit	14 kn
Besatzung	41
Passagiere max.	166
Kabinen	99

Die »Erfindung« des *Kreuzfahrtwesens* wird der *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (P&O) zugeschrieben, welche ab 1844 Luxuskreuzfahrten anbot. Dies kann als erster »Anstoß« zu ähnlich gearteten Unternehmungen des Österreichisch-ungarischen Lloyd gelten, der ab 1904 mit den eigenen Dampfern BOHEMIA (4.087 t) und eben auch THALIA erfolgreiche Fahrten absolvierte.

### Die Vergnügungsfahrten der THALIA

Die Lloyd-Reederei bezeichnete Thalia als »Yacht für Vergnügungsfahrten«. Kommandant dieser »Jungfernfahrt« war Kapitän *Karl Freiherr von Bretfeld*, die Fahrt dauerte vom 14. Februar bis 10. März 1907 und führte von *Triest* nach *Palästina* und *Ägypten* – und wieder zurück.

In den folgenden Jahren wurden

regelmäßig jährlich neun bis elf Kreuzfahrten veranstaltet. Wichtige Reiseziele waren unter anderem das Mittelmeer, die Nordsee, die Ostsee und das Europäische Nordmeer. Von 1907 bis 1914 fuhr THALIA insgesamt 81 Reisen mit einer Fahrtstrecke von rund 250.000 Seemeilen.

Neben den Kreuzfahrten im eigentlichen Sinn gab es auch eine Reihe von »Vergnügungs-Sonderfahrten«. Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges fanden diese Unternehmungen ein abruptes Ende.

Die letzte angebotene Kreuzfahrt – angezeigt mit Inserat im *Prager Tagblatt* vom 30. Juni 1914, also zwei Tage (!) nach dem Attentat auf *Franz Ferdinand* in Sarajewo – endete knapp vor Kriegsbeginn am 30. Juli 1914 in Amsterdam. Der neutrale Hafen wurde erreicht, knapp bevor dort zur Sicherung der Einfahrt Seeminen gelegt wurden. Dadurch konnte das Schiff den Weltkrieg ohne Schäden überstehen. Kapitän Bret-

feld blieb an Bord, ist jedoch im Jahre 1915 im Dienst verstorben.

1919 wurde THALIA vom *Lloyd Triestino* übernommen. Bereits 1922 wurde sie jedoch ausgeschieden und an die Reederei *Tripkovich* übertragen, welche ihr den Namen DALIA (*ital.*) gab. Im Herbst 1926 folgte die endgültige Außerdienststellung und Abwrackung.

### Literaturempfehlung

*Lloyd Triestino:*

Der Lloyd in Triest gestern, heute, morgen: vom Österreichischen Lloyd zum Lloyd Triestino; Ausstellungsband, Triest 1987

*Horst Friedrich Mayer, Dieter Winkler:*

In allen Häfen war Österreich; Verl. d. Ost. Staatsdruckerei, Wien 1987

*Gregor Gatscher-Riedl:*

Dampfer unter dem Doppeladler; Kral-Verlag Berndorf 2022 (und weitere einschlägige Titel vom selben Autor)

## Fundstücke zu Kreuzfahrten des Österreichisch-ungarischen Lloyd

### Bord-Kartenspiel

Der Österreichische Lloyd gab sogar ein eigenes Tarock-Kartenspiel mit Motiven der Lloyd-Schiffe heraus. Entworfen wurde dieses vom Triestiner Maler *Argio Orell* (1884-1942, nicht verwandt mit *Eduard Orel*, Vater und Sohn – siehe Beitrag auf Seite 12). Verlegt wurde das Spiel bei der noch heute bestehenden Spielkartenfirma S.D. Modiano, Triest.

Digitalisate der Kartenmotive mit den Schiffen THALIA, GABLONZ und HELOUAN aus der Sammlung von Prof. Mag. Hans-Joachim Alscher, Melk an der Donau



### Bord-Literatur

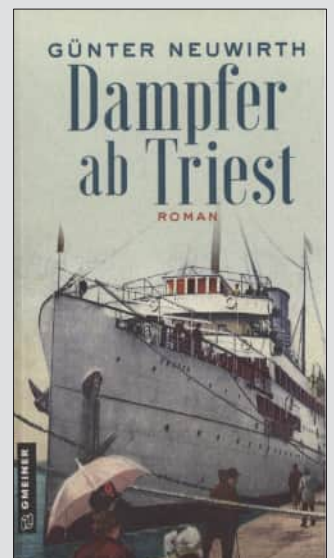
Triest 1907. – Inspector Bruno Zabini ist ein wahrer Triestiner, er spricht mehrere Sprachen und liebt Kaffee. Seine Heimatstadt Triest ist für die Donaumonarchie der »Hafen zur Welt«. Als Bruno den Befehl erhält, zum Schutz des Grafen Urbanau an Bord des Kreuzfahrtschiffes »Thalia« zu gehen, ist er nicht erfreut ...

Bis auf Kapitän von Bretfeld sind alle Protagonisten fiktiv. Die atmosphärische Beschreibung des See- und Hafenlebens auf einem Lloyd-Dampfer zur Wende des 20. Jahrhunderts ist jedoch recht wirklichkeitsgetreu gelungen.

*Günther Neuwirth*, geb. 1966, publiziert seit 2008 Romane, vornehmlich Kriminalliteratur.

471 S., 13,5 x 21 cm, Paperback  
ISBN 978-3-8392-2800-5

[www.gmeiner-verlag.de](http://www.gmeiner-verlag.de) 2021





## Flotten werfen weltweite Schatten

Angriffe auf Kommunikations- und Energiekabel erleben ungeahnte Häufung



Am 27.12.2024 titelte Lloyd's List folgende Zeile:

»Russia-linked cable cutting tanker seized by finland was loaded with spying equipment«.

Im Text wird berichtet, dass der Tanker EAGLE S (IMO 9329760) – mit russischem Kontext – verdächtigt werde, am Weihnachtstag ein submarines Stromkabel beschädigt zu haben. Das Schiff war mit speziellen Sende- und Empfangsgeräten ausgestattet, die zur Überwachung von nautischen Aktivitäten geeignet ausgestattet sind, wodurch es als »spy ship« fungieren konnte.

### Auffällige Häufung von Vorfällen

Zur Darstellung der seltsamen Auffälligkeiten kann eine auszugsweise Chronologie dienen. Ende Oktober 2023 stand das Feeder-Schiff NEW POLAR BEAR der Reederei Hainan Xin Xin Yang Shipping (registriert in Hong Kong) in Verdacht, die Erdgas-Pipeline *Balticconnector* und eine Reihe von Telekommunikations-Kabeln in der Ostsee zwischen Finnland und Estland bereits am 7.10. beschädigt zu haben.

Nach Verlassen der Ostsee wurde NEWNEW POLAR BEAR am 22.10. beim Anlaufen von Archangelsk (Russland) mit anscheinend fehlendem Backbord-Anker photographisch dokumentiert. Zwei Tage später meldete die finnische Kriminalpolizei (NBI) die Bergung eines im Seegrund eingegrabenen Ankers in der Nähe der beschädigten Gas-Pipeline. Eine interne chinesische Untersuchung im Jahre 2024 zeigte eine tatsächliche Verantwortung des betreffenden Schiffes, wobei die Havarie nicht auf internationale Sabotage,

sondern auf Schwerwetter zurückzuführen sei.

Am 17. November 2024 ließ der Massengut-Frachter YI PENG 3 in internationalen Gewässern vor der schwedischen Küste einen Anker fallen, der beim Nachschleppen vermutlich das Seekabel des *East-West Interlink* durchschnitt. Anschließend fuhr YI PENG 3 mit schleifendem Anker – bei deaktiviertem AIS (!) – weiter und beschädigte vermutlich am 18.11. das *C-Lion*-Kabel. Nach Aufholen des Ankers verließ



Rohöltanker EAGLE S am 31.12.2024, Porvoo, Finnland

der Frachter unter Begleitung dänischer Marine die Ostsee Richtung *Kattegat*, um dort in internationalen Gewässern zu ankern. Der Vorfall wurde durch den für die Ermittlung zuständigen Flaggenstaat China dokumentiert. Nach vier Wochen verließ das Schiff seinen Ankerplatz.

Am 24. Dezember 2024 querte der Tanker EAGLE S (IMO 9329760, unter Flagge der Cook-Inseln) das Unterseekabel *Estlink 2* im Finnischen Meerbusen. Gleichzeitig meldet das Unternehmen *Fingrid* einen Stromausfall auf dem betroffenen Seekabel. Daraufhin brachte die fin-

nische Küstenwache EAGLE S auf und es wurde das Fehlen des Backbordankers festgestellt. Die Küstenwache geleitete den Tanker in finnische Küstengewässer und ging zur Untersuchung an Bord. Am 28. 2. wurde das Schiff in der Nähe des Hafens *Sköldvik* zur Ermittlung durch die finnische Polizei gebracht.

Unter anderem wurde festgestellt, dass die letzte Versicherung (bei der russischen Gesellschaft *Ingosstrakh*) im August 2024 abgelaufen war. 32 weitere Sicherheitsmän-

gel wurden ermittelt, die vor einer Wiederinbetriebnahme zu beheben seien. Die EU geht davon aus, dass EAGLE S Teil der russischen »Schattenflotte« zur Umgehung des Öl-Embargos<sup>1</sup> ist.

Anfang Januar 2025 wurde der verlorene Anker des Tankers im Auftrag finnischer Behörden mit Hilfe eines schwedischen Spezialschiffes geborgen und zur forensischen Untersuchung beschlagnahmt.

<sup>1</sup> Verhängt gegen Russland nach dem Angriff auf die Ukraine am 24. Februar 2022

Nach Informationen von *Lloyd's List* könnte EAGLE S auch weitere Kabel und Gasleitungen zerstört haben. Der Tanker wurde am 25.02. durch die Untersuchungsbehörden wieder freigegeben.

Am 10. Januar 2025 kam es an Bord des Tankers EVENTIN bei Rügen zu einem Totalausfall der Stromversorgung, in der Folge trieb der Tanker manövrierunfähig in der Ostsee östlich von Rügen. Ein Schlepper aus Bremen konnte am selben Tag eine Schleppverbindung herstellen, später war ein Havariekommando mit mehreren Einheiten an Ort und Stelle im Einsatz. Bis zum Nachweis der Seetüchtigkeit untersagte die deutsche »Berufsgenossenschaft Verkehr« die Weiterfahrt.

Beladen war das Schiff mit rund 100.000 t Rohöl, vermutlich russischen Ursprungs. Die Umweltorganisation *Greenpeace* führt den Tanker auf einer Liste von 192 Einheiten, die sie der russischen Schattenflotte

zurechnet.

Am 8. Januar 2025 veröffentlicht *Lloyd's List Intelligence* die Meldung: »Taiwan is hunting one cable cutting vessel disguised with three separate digital identities (Taiwan jagt ein Schiff, das im Verdacht steht, ein Kabel durchschnitten zu haben und drei unterschiedliche digitale Identitäten besitzt).«

Ziel des befürchteten Sabotage-Aktes am 3.1. ist das internationale Telekommunikations-Kabel *Trans Pacific Express*, welches den Datenverkehr zwischen Taiwan und den USA (Westküste) trägt. Über das Schiff selbst können keine zuverlässigen Angaben gemacht werden. Der tansanische Frachter XING SHUN 39 scheint auch als identische Einheit unter dem Namen SHUNXIN 39 oder auch SHUNXIN39 (geflaggt in Kamerun). Alle drei Schiffe sind mittlerweile nicht mehr im AIS-Verfolgungssystem auffindbar. Die taiwanesischen Küstenwache hat im Ope-

rationsgebiet ein Schiff angetroffen, das mit zwei verschiedenen Kommunikationssystemen über Funk und AIS ausgestattet war.

Daten von *Lloyd's List Intelligence* ([lloydslistintelligence.com](http://lloydslistintelligence.com)) zeigen hingegen die Tansania-geflaggte XING SHUN 39 und die unter Kamerun-Flagge fahrende SHUN XING 39 vor dem 1. Oktober 2024 als unterschiedliche Schiffe – die AIS-Meldungen beider Fahrzeuge wurden zur selben Zeit von völlig unterschiedlichen Positionen gesendet. Manipulationen natürlich ausgeschlossen ...

*Wir hoffen, dass wir unsere maritimenautisch interessierten Leserinnen und Leser mit dieser kurzen Presseschau auf neuesten Stand bringen konnten. Für Ergänzungen und Diskussionen stehen wir gerne zur Verfügung!*

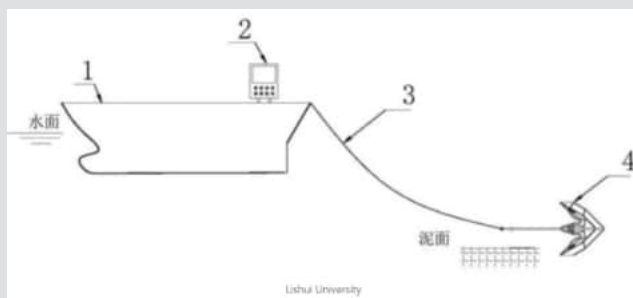
*Die Redaktion*

## Neues Patent aus China

*Anker-artiges Gerät zum Durchschneiden von Unterwasserkabeln macht Schlagzeilen*

China wurde in der letzten Zeit noch mehr ins Zentrum von weltweiten Vorfällen gerückt, zumal bereits 2020 ein Team von Ingenieuren der *Lishui-Universität* ein »anker-artiges Unterwassergerät zum Durchschneiden« [von Kabeln, Red.] entwickelt hat. So berichtete dies etwa *Newsweek* in seiner Zusammenstellung von chinesisch-sprachigen Patentanträgen.

Die *Lishui-Universität* hat ihren Sitz in *Liandu*, einem Stadtbezirk im Südwesten der chinesischen Provinz *Zhejiang*.



Im Patentantrag wird beschrieben, dass immer öfter »Unterwasserkabel in bestimmten Gefahrensituationen durchschnitten werden müssen.« Die herkömmliche, kostenintensive Arbeitsweise habe erfordert, die Kabel zuerst zu orten, um sie dann auszugraben und in der Folge zum Durchschneiden zu bergen.

Die Existenz einer solchen Patentanmeldung bedeutet jedoch nicht, dass diese bei den kürzlichen Vorfällen benützt worden wäre, sie zeigt nur, dass chinesische Ingenieure darüber nachgedacht haben. Einer der Gründe für diese Anwendung waren »illegale« Kabel vor der chinesischen Küste. Laut *Newsweek* wurden dieses und ein weiteres, einschlägiges Projekt im Jahre 2009 aus ungeklärten Gründen aufgegeben.

Ein norwegischer Experte für Unterwasserkabel berichtete unter Anonymität, dass die Behauptung, diese Geräte seien für die Entfernung illegaler Kabel notwendig, als absurd. Mit derartigen Geräten könnten wohl auch (legal, Red.) genutzte Kabel zerstört werden.

*Quelle: splash247.com*



# Gefährlicher Zwischenfall vor Englands Küste

Ethanolfrachter SOLONG rammt Kerosintanker STENA IMMACULATE



Am 10. März 2025 kollidierte der Containerfrachter MV SOLONG mit dem Öltanker MV STENA IMMACULATE, der in der Nordsee vor der Ostküste von Yorkshire (53°44' N 0°24' E) auf 25 m Wassertiefe vor Anker lag.

SOLONG ist eine portugiesisches Schiff (Flaggenstaat Madeira) und war mit Ethanol (Äthylalkohol) beladen. STENA IMMACULATE ist in den Vereinigten Staaten registriert und hatte im Charter für die US-Luftwaffe Kerosin (Flugbenzin) geladen. Beide Schiffe hatten als Treibstoff Schweröl gebunkert.

Nach mehreren Explosionen gingen beide Schiffe Feuer, sie wurden danach aufgegeben und von der Besatzung verlassen. 36 Menschen wurden gerettet, einer davon musste in eine Klinik verbracht werden, und eine Person wird vermisst und ist vermutlich tot.

Es gab keine Anzeichen, dass es bei dem Zusammenstoß weitere Beteiligte oder einen böswilligen Eingriff gab. Die anfängliche Sorge galt der Begrenzung von Umweltschäden



### Technische Beschreibung SOLONG

Schiffstyp	Feeder-Frachter
Länge (Lüa)	140 m
Kapazität	804 TEU
Baujahr	2005
Eigner	Ernst Russ AG (Börsen-notiert Hamburg)
Fracht	Ethanol, Kunststoff-Pellets
Besatzung	Kapitän (russisch); Mannschaft russisch oder philippinisch

durch auslaufendes Kerosin und Schweröl. Das Anlaufen einer Bergungsaktion unter Beteiligung mehrerer europäischer Länder wurde wegen Nebels verzögert.

Am 11. März nahm die Polizei von Humberside kriminalistische Ermittlungen auf und verhaftete den Kapitän der SOLONG wegen grob fahrlässiger Tötung.

### Der Unfallhergang

SOLONG legte von Grangemouth ab und war auf Kurs nach Rotterdam, sie sollte planmäßig dort am Abend des 10. März einlangen. SOLONG hatte vor dem Zusammenstoß beinahe dieselbe Route durch den Ankerplatz genommen wie mehrfach in den vergangenen Monaten. STENA IMMACULATE war von Agioi Theodorri (Griechenland) abgegangen und lag 14 Seemeilen nordöstlich von Spurn Head vor Anker, um in der Folge nach Killingholme (nahe Hull) einzulaufen.

Der Ankerplatz vor der Mündung des Humber wird zwar häufig verwendet, ist aber nicht in den Karten explizit als solcher verzeichnet. Fünf weitere Tanker und drei Massengutfrachter lagen zur Zeit der Kollision ebenfalls dort auf Reede.

Um 1:30 GMT passierte SOLONG den Leuchtturm Longstone vor der Küste von Northumberland, zuvor war der Steuerkurs auf 150° geändert worden. Um 9:47 (GMT) kollidierte sie mit einer Fahrt von 16,4 Knoten mit STENA IMMACULATE. Die Besatzungen meldeten mehrfache Explosionen.



### Technische Beschreibung STENA IMMACULATE

Schiffstyp	Chemieprodukte-Frachter der IMOIIIMAX-Klasse
Länge (Lüa)	183 m
Breite	32 m
Tonnage	49.729
Brutto-Raumgehalt	29.666 (BRZ)
Baujahr	2017
Werft	Guangzhou Shipyard International
Fracht	26.400.000 l Kerosin (Jet A-1, NATO-Code F-35) aviation fuel, Flammpunkt bis 55 °C
Besatzung	23, alle US-amerikanisch

Mindestens einer der Frachttanks von STENA IMMACULATE wurde aufgerissen.

Um 9:48 wurde die Küstenwache alarmiert, beide Schiffe gingen Feuer und Kerosin floss in die See. Das Feuerlöschsystem an Bord STENA IMMACULATE funktionierte ordnungsgemäß. Crews der Royal National Lifeboat Institution (RNLI) von Bridlington, Mablethorpe, Skegness und Cleethorpes liefen zur Unfallstelle aus. Die Besatzungen beider Schiffe verließen diese. Nach ihrer Bergung wurden nach Angabe der Hafenbehörde Port Grimsby 32 Personen an Land gebracht. Ein philippinisches Besatzungsmitglied von SOLONG wurde als vermisst bzw. getötet vermutet.

### Nach der Kollision

Die Unfallstelle wurde im Umkreis von drei Seemeilen für den See- und gesperrt und – da die Brände auch

am 11. März weiterhin loderten – konnte man wegen dichten Brandrauchs nicht dorthin vordringen. In Begleitung mehrerer Schlepper trieb SOLONG in die Humber-Mündung hinein. STENA IMMACULATE machte seitlich über ein großes Leck Wasser, die Generatoren an Bord arbeiteten nach wie vor. Am Abend wurde klar, dass beide Schiffe wohl über Wasser bleiben würden. Beide Fahrzeuge wurde durch Berger geentert. Beobachtungen aus der Luft zeigten nur geringe Gefahr von Umweltverschmutzungen.

### Die Untersuchung

Das Unglück ereignete sich in einem stark befahrenen Gebiet, Fahrtrouten nach Deutschland, Holland und Skandinavien führen durch dieses. Vertreter der britischen Admiralität nahmen an, dass die Passage »mit nachlässig hoher Fahrt« erfolgt sei. Die elektronische Navigationshilfe AIS kann eine Kollisionsgefahr innerhalb 24 Seemeilen anzeigen, und beide Schiffe sollten entsprechend Wache gegangen haben. Da ein Anker-auf-Manöver bis zu einer Stunde dauern könnte, wäre ein Ausweichmanöver von STENA IMMACULATE zur Kollisionsverhütung nur eingeschränkt möglich gewesen. Näheres solle nach Bergung beider Fahrtdaten-Rekorder feststehen.

### Die rechtlichen Folgen

Der 59-jährige Vladimir Motin, Kapitän der SOLONG wurde am 14. März wegen fahrlässiger Tötung beschuldigt und am folgendem Tag einem Gericht in Hull vorgeführt.

### Die ökologischen Auswirkungen

Laut Greenpeace war es zu früh, um den Umweltschaden zu berechnen. Kerosin ist weniger viskos als Schwer-

öl und verklebt nicht die Federn von Seevögeln, ist jedoch sehr giftig. Vermutlich könnten Papageientaucher, Tordalke, Töpel und Dreizehnmöven betroffen sein. Wegen der Brutzeit sammeln sich diese auf See und landseitigen Schutzgebieten. Die Kosten der Havarie wurde auf 10 Millionen Pfund (rund 8,3 Millionen Euro) geschätzt.

HM Coast Guard, die britische Küstenwache, fand Kunststoff-Pellets (tech. »Nurdles«) an Stränden bei Wash, diese Verschmutzung wurde auch durch Überwachungsflüge bestätigt. Die Beseitigung des Materials wurde bereits begonnen. Es wird vermutet, dass die Teilchen ihren Ursprung an der Kollisionsstelle haben – dies wurde in der Folge vom Eigner von SOLONG auch zugegeben. Das Material ist zwar nicht toxisch, eine Aufnahme durch Tiere würde diese jedoch gesundheitlich gefährden bzw. beeinträchtigen.

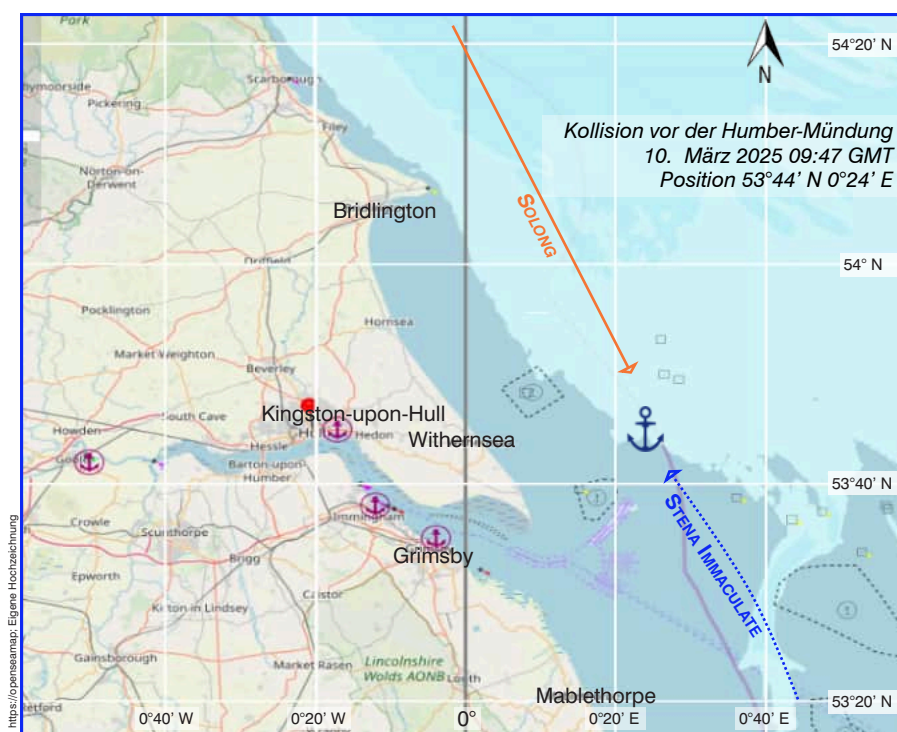
### Weitere Entwicklung

Der Operator des Tankers STENA IMMACULATE (Crowley Maritime,

Florida, US) hielt in einer Stellungnahme fest, dass von den geladenen 220.000 Barrels (rund 35.000 m<sup>3</sup>) Kerosin 17.515 Barrels (rund 2.800 m<sup>3</sup>, entsprechend knapp 8 % der Ladung) durch den Zusammenstoß und Feuereinwirkung ausgetreten sind. Er versicherte, dass die Feuerwehrleute erfolgreich bemüht waren, die Schiffshülle durch Aufspritzen von kühlendem Löschwasser auf die an die Unfallstelle angrenzenden Frachttanks zu sichern. Vizepräsident Cal Hayden (*Stena Bulk*) stellte am 16. März fest, dass der Schaden im Wesentlichen auf einen Kerosintank und einen mit Seewasser gefüllten Ballasttank beschränkt ist.

Die Reederei Stena Bulk arbeitet als Eigner der STENA IMMACULATE nach der Kollision mit SOLONG eng mit dem Operator Crowley gemeinsam mit britischen Agenturen zusammen. Experten vom niederländischen Bergungsunternehmen *Smit Internationale* haben erste Bergungsmaßnahmen gesetzt.

(Presseberichte, Red.)





## Rijekas neue maritime Attraktion

Das gute Ende einer sehr langen und ereignisreichen Reise der GALEB, von Michael Ellenbogen



Bereits in der Ausgabe 80 von Österreich Maritim (März 2021) konnten wir über aktuelle Situation des ehemaligen (ex)-jugoslawischen Schulschiffes berichten. Nun scheint sich die Geschichte einem guten Ende zu nähern.

Die Hafenstadt im Golf von Kvarner verfügt über ein schwimmendes Museum mit historischem Hintergrund. Die ehemalige Staatsjacht des jugoslawischen Präsidenten Josip Broz Tito, später Schulschiff der jugoslawischen Volksmarine, präsentiert sich in restauriertem Zustand ihren Besuchern.

Nach jahrelangem politischem Tauziehen fand das Schiff am Molo Longo im Hafen von Rijeka seinen endgültigen Liegeplatz. Der ehemalige Bananentransporter, der 1938 als RAMB III des Unternehmens Regia Azienda Monopoli Bananas (Ramb) in Dienst gestellt wurde, sah sich bereits ein Jahr später von der italienischen Kriegsmarine als Hilfskreuzer requiriert.

So brachte das Schiff zwischen 1941 und 1943 Lebensmittel und Ausrüstung zu den im Wüstenkrieg kämpfenden italienischen Truppen. Das britische U-Boot TRIUMPH torpedierte die RAMB III im libyschen Hafen Bengasi und beschädigte es schwer. Der ehemalige Frachter wurde nach Triest geschleppt und instandgesetzt. Nach der Kapitulation Italiens 1943 übernahm die deutsche Kriegsmarine das Schiff und setzte es

als Minenleger und Truppentransporter KIEBITZ ein. Am 4. November 1943 lief der ehemalige Frachter auf eine von ihm selbst gelegte Mine und wurde wiederum beschädigt. In langsamer Rückwärtsfahrt erreichte KIEBITZ den Hafen von Rijeka, wo sie nur 24 Stunden später bei einem US-amerikanischen Luftangriff versenkt wurde. Das Wrack lag bis 1948 im Hafenbecken und bildete für den zivilen Schiffsverkehr ein gefährliches Hindernis. Das ehemals jugoslawische, heute kroatische Schiffsbergungsunternehmen Brodospas hob

GALEB wie das Schauspieler-Ehepaar Richard Burton und Elizabeth Taylor. Nach dem Zerfall Jugoslawiens verblieb die GALEB zunächst im Hafen von Tivat in Montenegro. Die Regierung des Landes wollte das Schiff verkaufen. Schließlich interessierte sich der griechische Reeder John Paul Papanicolaou für das Schiff, der es auf der kroatischen Werft Shipyard Viktor Lenac d.d. (in der Bucht Martinšćica nahe Rieka, Red.) zu einer Jacht umbauen lassen wollte. Aus finanziellen Gründen nahm er jedoch von diesem Projekt

Abstand. Der Werft entstanden enorme Kosten, die der Reeder nicht bezahlte. Schließlich nahm die Republik Kroatien das Schiff in die Liste nationaler Kulturgüter auf. Der Verfall des Schiffes schritt jedoch weiter voran,

da zu diesem Zeitpunkt niemand mehr die Instandsetzung des Schiffes bezahlen wollte. Die Stadt Rijeka erwarb die ehemals jugoslawische Staatsjacht für 150.000 Euro. Jahrelang lag die im Verfall befindliche »Möwe« im Hafen von Rijeka. Der Plan der Stadt, daraus ein Museum zu machen, schien finanziell nicht realisierbar, ehe die Europäische Union das Museumsprojekt großzügig unterstützte. Ab dem Jahr 2019 wurde das geschichtsträchtige Wasserfahrzeug in der Schiffswerft Dalmont in Kraljevica, wenige Kilometer von Rijeka entfernt, generalsaniert. Die Kosten betragen bislang 12,4 Millionen Euro, davon wurden 4,2 Millio-



Galeb 2008 in der Werft Viktor Lenac, Kostrena

das Schiff 1948 und schleppte es in die Werft Uljanik in Pula, in der es wiederhergestellt wurde. Das Schiff wurde vollkommen saniert und 1952 fertiggestellt. Die GALEB, zu deutsch »Möwe«, wie sie von nun an hieß, sollte in der Folge Präsident Tito als Jacht dienen. Im Jahr 1953 begab sich das jugoslawische Staatsoberhaupt an Bord der GALEB nach London. Später befuhr der Marschall und Mitbegründer der Bewegung der blockfreien Länder unzählige afrikanische und asiatische Länder. Weltberühmte Persönlichkeiten aus Politik und Kultur, wie Jawarhalal Nehru, Gamal Abdel Naser, Nikita Chruschtschow weilten ebenso auf der

nen Euro vom Fonds der Europäischen Union bereitgestellt. Am 10. Februar 2025 wurde das Museumsschiff an seinen endgültigen Liegeplatz am *Molo Longo* im Hafen von

Rijeka geschleppt. Die Besucher können vier Themenbereiche besichtigen, die sich von der Geschichte der *GALEB* über Josip Broz Titos Reisen im Zeichen der Bewegung der block-

freien Staaten bis hin zum Bordleben der Schiffsbesatzung auf einem Schulschiff erstreckt. Das schwimmende Museum wird am 9. Mai 2025 feierlich eröffnet.



Musej Grada Rijeka



Musej Grada Rijeka

#### Alumbilder aus der Geschichte des Schiffes *RAMB III* – *KIEBITZ* – *GALEB*

*Links oben:*

*Im Tarnanstrich als Minenleger im Dienst der Kriegsmarine, 1943 (als *KIEBITZ*).*

*Rechts oben:*

*Hebung der gesunkenen *GALEB* 1948 im Hafenbecken von Rijeka.*

*Rechts:*

**GALEB* wird am 10. Februar 2025 unter großer Anteilnahme der Bürger an ihren endgültigen Liegeplatz am *Molo Longo* in Rijeka bugsiert*



Autor: Damir Skomrlj

### Kroatische Schiffswerften – mit der Wiederherstellung der *GALEB* beauftragt

#### *Viktor Lenac d.d.*

Sie wurde 1896 in Fiume / Rijeka als Schiffsreparaturwerft *Lazarus* gegründet, nach dem Zweiten Weltkrieg verstaatlicht und in *Viktor Lenac* umbenannt. Der Betriebsstandort wurde Ende 1960er Jahre in die Martinscica-Bucht in der kleinen Gemeinde Kostrena verlegt.

Nach einer Managment-Umstrukturierung wurde das Unternehmen 1990 in Aktiengesellschaft umgewandelt und ist bis heute die einzige große Werft Kroatiens in privater Hand.

Die Werft besitzt drei Schwimmdocks und verfügt über rund 1.000 m Liegeplätze.

#### *Brodogradilište Dalmont d.o.o.*

Der Standort des Betriebes liegt in der dalmatinischen Stadt *Kraljevica* (Porto Re – projektiertes Endpunkt des Wiener Neustädter Kanals (!), Red.)

Gegründet 1729 durch Karl VI., Kaiser des heiligen römischen Reiches und Vater von Maria Theresia stellt sie den Anspruch, die älteste durchgehend noch in Betrieb stehende Schiffswerft der Welt zu sein.

Von Fischereifahrzeugen über Marineschiffe bis zu Superyachten reicht das Arbeitsfeld von Dalmont.



## Schiffshavarie bei der Insel Premuda

Der Zwischenfall in der Adria vom November 2024, Bericht von Michael Ellenbogen



Mehr als zwei Jahrzehnte fuhr das Doppelrumpf-Schnellschiff PRINC ZADRA (Prince of Zadar, Red.) auf der Linie Zadar-Premuda-Silba-Olib. Im Jahr 1989 in der Werft der norwegischen Küstenstadt Fjellstrand gebaut, stand es zunächst im Dienst einer norwegischen Reederei, ehe das in Zadar beheimatete Schifffahrts- und Tourismus-Unternehmen Miatrade d.o.o. das Schiff erwarb. Ein Tag im Spätherbst, der 15. November 2024, wurde für den mittlerweile 35 Jahre alten Katamaran zum Schicksalstag. Die PRINC ZADRA kämpfte sich von Silba aus durch die schwere See westwärts zur Insel Premuda, in dessen Hafen Krijal sie schließlich auch anlegte.

### Der Hergang der Havarie

Felsformationen prägen das Gebiet rund um den Hafen auf der Westseite der Insel, die teilweise für den Bau des Hafens Krijal integriert wurden. Dort ankern in den Sommermonaten Segelboote und Motorjachten. Die Ausfahrt aus dem Hafen in Richtung der Inseln Skarda, Ist und Molat ist recht eng. Felsformationen vor der Insel Premuda erfordern von den Kapitänen und Steuerleuten höchste Vorsicht bei der Durchfahrt – und dies auch in langsamer Fahrt. Gerade bei schwerer See, die am 15. November 2024 durch den heftigen Nordwind, die Bura (kroat.; ital. Bora) hervorgerufen wurde, ist in diesem Seegebiet die Kunst erfahrener Kapitäne und Rudergänger ge-

fragt. Augenscheinlich beurteilte der Kommandant des Schiffes die Situation falsch. Sobald PRINC ZADRA den an der Westseite befindlichen Hafen Krijal verließ, wäre es notwen-



Princ Zadra, auf Otočić Bračići in der Nacht vom 15. auf den 16. November 2024

dig gewesen, in langsamer Fahrt bis zum SE-Ende Premudas (Lopata, Red.) zu fahren. Dies deshalb, da nordwestlich des Kurses die kleine Felsformation Otočić Bračići mit einer Fläche von 0,012 Quadratkilometern und einer Länge von 0,65 Kilometern liegt (44°19,6' N, 14°36,2' E), die gerade wegen der immer stärker werdenden Bora im See-gang kaum sichtbar war.

Trotz der Wetterlage und des See-gangs, sowie trotz der dem Steuer-mann bekannten GPS-Position kollidierte das Schiff gegen 18:30 Uhr mit lautem Krachen von berstendem Stahl mit der Felseninsel. Das Wasser-fahrzeug bohrte sich mit hoher Fahrt in die kleine Insel. Einige der erschrockenen Passagiere schrien auf, als Meerwasser ins Schiffsinere ein-drang. Eine junge Frau, die nicht ges-sen war, fiel durch den Aufprall zu Boden und wurde, wie sich später herausstellte, glücklicherweise nur leicht verletzt. An Bord brach gleich-wohl keine Panik aus, die meisten der 70 Passagiere legten ihre Rettungs-

westen an. Das Schiffsunglück wur-de von der Insel Premuda aus beob-achtet. Sofort machten sich etwa 15 bis 20 Boote auf den Weg zum hava-rierten Passagierschiff, um die Fahr-gäste zu bergen.

Die beherzten Helfer bargen nicht nur Frauen, Kinder und Män-ner, sondern auch deren Gepäck. Die Geretteten wurden zur Insel Silba ge-bracht und dort medizinisch unter-sucht. Im Fall der verletzten jungen Frau konnte später im Krankenhaus Zadar Entwarnung gegeben werden. Außer Abschürfungen und leichten Prellungen hatte sie glücklicherweise keine schwereren Verletzungen erlit-ten.

Mittlerweile wurden die Seepoli-zei, die Hafenbehörde in Zadar, so-wie das Amt für Schiffsunfälle in Ri-jeka alarmiert. Die Fähre VLADIMIR NAZOR, die sich auf dem Weg nach Mali Losinj befand, wurde nach Silba beordert, um die geretteten Passagie-re aufzunehmen.

Das Wrack der PRINC ZADRA wurde durch den hohen Wellengang vom Felsen heruntergespült und ver-sank am 16. November 2024 im Meer. Taucher von der Insel Premu-da lokalisierten das Schiff in einer Tiefe von 50 Metern vor der Felsfor-mation. Der Schiffsbetreiber Miat-trade d.o.o. wurde von den Behör-den angehalten, alle Treib- und Schmierstoffe aus dem versunkenen Schiff absaugen zu lassen, um eine Umweltkatastrophe zu verhindern. Gegen den Kapitän wurde Anzeige erstattet. Gegenwärtig läuft das Ge-richtsverfahren, bei dem dieser mit einer Höchststrafe von drei Jahren Gefängnis wegen grob fahrlässigen Verhaltens zu rechnen hat.

## Die »aufgeblasene (?) Flussmuschel« – ein flussökologischer Fund an der Donau



Eine großgewachsene Molluske an der FHS-Lände in Greifenstein

Bei einer Wanderung an den Ufern des Donaustromes kann man gelegentlich unerwartete Entdeckungen machen. So auch an einem trüben, kalten Wintertag, als ich die gewaltige Dünenlandschaft betrat, die an der Lände der FHS nach dem katastrophalen Hochwasser im September liegen geblieben war.

Wie im Bericht der FHS-Sektion »Am Wasser« beschrieben (siehe Seite 42, Red.) ist eine frühere »Biotop-Insel« durch die Ablagerung von zehntausenden Tonnen Donau-Feinsediment nunmehr zur Halbinsel geraten. Und tatsächlich: obenauf im Trockenem gelegen fand ich eine prächtige Flussmuschel (siehe Bild).



Die Länge der Schale konnte mit rund 12 cm bestimmt werden, die Breite war etwa 9 cm, die Dicke etwa 5-6 cm. Eine ca. 1,5 cm große, kleinere Muschel war im Bereich des Scharniers aufgewachsen. Eine unkritische Abschätzung des Alters der Muschel anhand von »Jahresringen« ergab etwa vierzig Jahre.

Eine Rückfrage bei biologischen Sachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung ergab folgende erste Einsufung: die große Muschel sei *Sinanodonta woodiana*, Chinesische Teichmuschel. Beim kleinen »Aufsitzer« handelt sich um *Dreissena polymorpha*.

Ursprünglich hatte ich tatsächlich vermutet, dass es sich bei dem großen Tier aufgrund der Dicke der Schale um *Unio tumidus* (»Aufgeblasene Flussmuschel«) handeln könnte, die an der Donau bis zu 14 cm Größe wachsen kann. Nach Expertenmeinung ist die alternative *Sinanodonta woodiana* in der älteren Literatur garnicht behandelt worden (hypothetisch kann angenommen werden, dass es sich bei dem Organismus um eine rezent *qua* Schiffsverkehr eingeschleppte Art handeln könnte). Die große Muschel dürfte interessanterweise nicht im Substrat

(konkret: Feinsediment) vergraben gewesen sein, sonst hätte sich die kleine Muschel nicht an ihr angeheftet.

Tiefer gehendes Literaturstudium der Fachleute im Bestimmungsschlüssel des Molluskenexperten *Falkner*<sup>1</sup> ergab eine mögliche Alternative der Bestimmung: Da es nicht sicher ist, dass der Unterrand so kreisrund wie bei *Sinanodonta* ist, wäre daher die Differentialdiagnose somit *Anodonta anatina* (Gemeine Teichmuschel).

Naturliebhaber oder -experten unter der Leserschaft von *Österreich Maritim* seien ermutigt, mir ihre eigenen Erkenntnisse via [info@fhsaustria.org](mailto:info@fhsaustria.org) zukommen zu lassen – ich werde die Ergebnisse gerne in einem folgenden Artikel präsentieren.

Selbstverständlich wurden die beiden Tiere – ohne tiefere anatomische oder genetische Untersuchung! – schonend wieder dem angestammten Element übergeben. Mögen ihnen noch eine Reihe von Jahrzehnten gegönnt sein ...

Peter Strecha



Fundstelle an der Oberfläche des angelandeten Donaueschiebes

<sup>1</sup>Der Zoologe *Gerhard Falkner* war unter anderem 1984 bis 2004 Begleitung des Donau-Ausbaus als Weichtierforscher



## Marinekameradschaft »Admiral Erzherzog Franz Ferdinand«

Jahresbericht 2024, verfasst von Wladimir Aichelburg

Wie schon in den vergangenen Jahren seit Beginn der Corona-Pandemie verlief auch das Jahr 2024 in Korneuburg viel ruhiger als vorher. Anfang Jänner waren die Schiffe bei Nieder- und Mittelwasser und Minusgraden vom Schnee angezuckert, das Wasser aber eisfrei. Erst ab dem 7. Jänner wurde die NIEDERÖSTERREICH wegen der kalten Nächte über einige Wochen geheizt. Am Ponton vorne bei der Buchteinfahrt überwinterte das Kabinenschiff VIVALDI. Nach dem 20. Januar vereiste die Wasseroberfläche der Bucht für mehrere Tage. OBERST BRECHT befand sich in Hainburg.

Mitte Februar lag an der NIEDERÖSTERREICH eines der modernsten Vermessungsschiffe der *via donau* vertäut. Ende Februar wurden die ersten Modellbaukästen der NIEDERÖSTERREICH (von Firma *Trident*) an die Modellbaugeschäfte ausgeliefert. Im gleich neben der Wiener Karlskirche befindlichen Geschäft *Camo Modellfahrzeuge* (1040 Wien, Karlsgasse 3) sind die Baukästen stets lagernd.

Mitte März kehrte OBERST BRECHT mit einer neuen Ankerklüse nach Korneuburg zurück, noch mit von Probeankermanövern verschmutztem Anker. Kabinenschiff VIVALDI ist zu Beginn der Touristensaison abefahren.

Am 16. April nachmittags wurden zwei Schülerklassen der Landesschule für Elektrotechnik Stockerau im Rahmen ihres Unterrichts durch die Schiffe geführt. Den fachlichen Vortrag vor zwei Lehrerinnen und 40 Schülern hielt Ing. Otto Pacher. Am 21. April früh belästigten aggressive Schwäne die in der Bucht trainie-

rende Ruderer und brachten durch ihre Kraftausübung auf die Riemen ein Einserboot zum Kentern. Die schiffsbrüchige Ruderin wurde mit ihrem Boot von einem größeren Zweier bis zum Clubsteg des Rudervereins *Alemannia* im Wasser geschleppt.



Am 30. April wurden die neuen Bücher über die beiden Patrouillenboote NIEDERÖSTERREICH und OBERST BRECHT des Österreichischen Bundesheeres als Außenstelle des Heeresgeschichtlichen Museums Wien unter der Obhut der Marinekameradschaft Admiral Erzherzog Franz Ferdinand (MKFF) vom Heeresdruckzentrum (1030 Wien) an das Heeresgeschichtliche Museum Wien

**Neuerscheinung.** »Die Patrouillenboote NIEDERÖSTERREICH UND OBERST BRECHT des Österreichischen Bundesheeres als Außenstelle des Heeresgeschichtlichen Museums Wien unter der Obhut der Marinekameradschaft Admiral Erzherzog Franz Ferdinand (MKFF)« vom Heeresdruckzentrum (1030 Wien) an das HGM ausgeliefert. Format DIN A4, 122 Seiten.

Autoren:

Wladimir Aichelburg, Harald Fiedler, Otto Pacher, Werner Pfeiffer, Horst Pleiner. Verkaufspreis 15 Euro. ISBN 978-3-903403-07-9.

Erhältlich im HGM-Shop, Arsenal, und im Geschäft *Camo Modellfahrzeuge*, 1040 Wien, Karlsgasse 3.



(HGM) ausgeliefert (Details dazu siehe Kasten).

Am 5. Mai begannen die üblichen sonntäglichen Schiffsbesichtigungen zwischen 9:00-12:00 Uhr, die Besucher wurden von Wladimir Aichelburg, Werner Jung und Günter Ctortnik betreut. Die Besucherzahlen bewegten sich jeweils um die hundert Personen, meist aber darüber. Es kamen nur wirklich die an den Schiffen fachlich Interessierte, oft sogar von weit her, diesmal auch aus Kärnten. Die übliche Werbung durch Plakate und Ansichtskarten wurde inzwischen durch die modernen sozialen Netzwerke nicht mehr nur unterstützt, sondern sie wurden zum wichtigsten Kommunikationsmedium.

Der neben uns liegende, schmale, altersschwache Feuerwehrsteg wurde zu Beginn des Monats durch einen modernen, breiten Kunststoffsteg für die Motorboote der Feuerwehr Korneuburg ersetzt. Die Wiener Fachfirma *Jobann Knoll* (Bau- und Kunstschlosserei, Schifffahrtszentrum 1020 Wien, Handelskai 265) führte die Arbeiten durch. Der neue Steg hat eine Reling und wird in der Nacht durch ein Solarlicht beleuchtet. Eine große Tafel mit der Inschrift »Privatlände Stadtentwicklungsfonds Korneuburg, Betreten verboten« weist auf die Eigentumsverhältnisse hin.

Anfang Juni kam Hochwasser. Der Wasserstand der Donau stieg langsam, aber stetig an. Am 2. Juni um 7:00 Uhr zeigte der Pegel Korneuburg 537 cm, um 13:00 Uhr war der Stand 557 cm. Das war gerade

noch zu wenig, um den Hochwasserschutz montieren zu müssen. So fand der seit langem geplante Besucher- und Funkertag des *International Museum Ships Weekend* mit 104 angemeldeten Schiffen ungehindert statt.

Für den Funkbetrieb wurden zwei Maste zwischen dem Schiff und dem Kai mit einer 40 m langen horizontalen Antenne aufgestellt. 22 Kontakte unter sieben Staatsflaggen konnten mit Morse- und Sprechfunk erzielt werden. Am 4. Juni meldete Pegel Korneuburg 617 cm, der Hochwasserschutz wurde bereits aufgerichtet.

Samstag, den 8. Juni herrschte klares Wetter bei 20 °C und Windstille. Ursprünglich hätten wir wie jedes Jahr mit der NIEDERÖSTERREICH zum Tag der Melker Pioniere fahren sollen, doch bekamen wir vom Bundesheer im Rahmen der beginnenden neuen Sparmaßnahmen diesmal keinen Kraftstoff zugeteilt. Der Ausfall der Fahrt war wegen der Einstellung der Schifffahrt nun endgültig. Für alle Fälle lagen bei uns am neuen Steg zwei Motorboote der Feuerwehr Korneuburg. Am 17. Juni wurde der Hochwasserschutz abgebaut und das Gelände gesäubert.

Der 7. Juli war heuer der bisher stärkste Besichtigungstag mit 150 – auch aus der weiter Ferne angereisten – Besuchern.

Am 20. Juli gedachte man in der sonst am Handelskai stattfindenden, heuer aber abgesagten Gedenkfeier zum Lissa-Gedenktag durch eine Ausfahrt bis zur Schleuse Freudenu, ohne der sonst üblichen Kranzwasserung. Da dazu OBERST BRECHT verlegt werden musste, fand vorher noch eine kleine Rundfahrt unter Kpt. Richard Koza statt. Während der nachmittäglichen Ausfahrt der NIEDERÖSTERREICH talwärts nach Wien befanden sich die Funktelegraphisten an Bord. Für den weltweiten Funkbetrieb während der Fahrt

wurde neben der Brücke eine hohe Mastantenne senkrecht aufgestellt; das Kommando führte Kpt. Otto Bohdal.

Beim Besichtigungstag am 4. August befand sich unter den Besu-



chern der Korneuburger Bürgermeister Christian Gepp, MSc, Abgeordneter zum Landtag von Niederösterreich, mit dem Stadtrat und Abgeordneten zum Nationalrat Andreas Minnich.

Am 16. August nachmittags fand eine Ausfahrt mit beiden Schiffen statt. Die NIEDERÖSTERREICH führte Kpt. Otto Bohdal, OBERST BRECHT wurde von Richard Koza kommandiert. Anlass waren Aufnahmen des Herausgebers und Verlegers Dipl.Ing. Mag. Wolfgang M. Buchta. Ein Artikel erschien in der Zeitschrift für Technik-Geschichte *Austro Classic* (Ausgabe 5/2024). In der Werft hatten wir äußerst schwierige Durchfahrten zwischen den – dort unerlaubt vor Anker liegenden Motorbooten privater Sommerurlauber – zu bewältigen.

Beim Besichtigungstag am 1. September war die Bucht wieder voll dort liegender Motorboote, die auch die Ruderer der *Alemannia* behinderten. Wegen der guten Werbung der Stadt Korneuburg, des HGM auf Facebook sowie wegen des ausgezeichneten Wetters kamen über 200 Besucher, die sich im Schiffsinneren stauten, darunter Amerikaner und Chinesen.

Am 13. September wurden wegen der Gefahr eines neuerlichen Hochwassers die mobilen Schutzwände aufgebaut. Für den 14. und

15. September war das große Korneuburger Hafenfest mit vielen Attraktionen und Schiffsausfahrten geplant gewesen, dieses musste nun abgesagt werden. Am 15. September lag der Donaupegel Korneuburg bei 758 cm. Am 16. September wurde der Höchststand von 760 cm erreicht, am 17.9. gab es noch 704 cm.

Mitte Oktober stieg wieder die Donau kurz an, blieb aber ungefährlich. Am neuen Steg lag ein Feuerwehr-A-Motorboot, neben uns für einige Tage das Ausflugschiff CARNUNTUM von Kapitän Markus Haider, und später auch wieder im November.

Am 21. Dezember wurde ein Funkertag anlässlich »126 Jahre österreichischer Marinefunk« abgehalten. Die zwei Maste für die horizontale Antenne wurden wieder aufgebaut, und sie ermöglichten 38 Verbindungen. Am Werftgelände sah man neben den üblichen Anglern, Hunden und Schwänen auch zwei Schwimmer. Einer der Sportler trug einen dunklen Neoprenanzug, der andere war lediglich mit Badehose bekleidet.





## Segeljacht AGLAIA – Sektion »Am Meer«



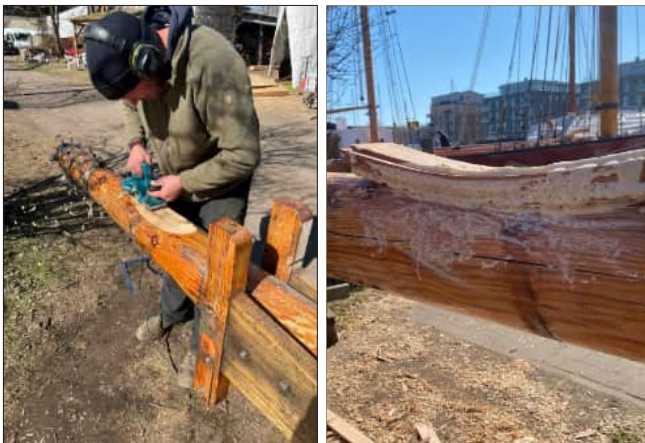
Wertzeitbericht der Crew von den Arbeiten der Vorsaison 2025

Liebe Freund\*innen der AGLAIA,

dank zahlreicher fleißiger »Helferlein« von außerhalb, welche die Mitglieder aus dem Verein tatkräftig unterstützten, hatten wir im März eine gute Wertzeit auf der AGLAIA und haben vieles erreicht und geschafft!

Was wurde alles getan?

Unser größtes Projekt war der gezogene Mast: hier wurde fleißig alles abgeschliffen und anschließend wurden viele Öl- und Lackschichten auftragen, sodass der Mast jetzt wieder richtig strahlt und glänzt! Bevor dies geschah, wurden auch die zwei faulen Stellen am Mast erfolgreich repariert. Hier haben wir ein Stück Holz ausgehobelt, viele dünne Holzplatten übereinander geklebt, in die Dellen gepresst und anschließend das überstehende Holz weggehobelt. Das Ergebnis ist sehr überzeugend - diese einfache Methode, welche uns der Bootsbaumeister Karsten empfahl, kann man sich für die Zukunft also merken!



Am Mast wurden außerdem die Mastkälber neu gebaut, die Saling geschliffen, geölt und lackiert und zwei Beschläge mit Rostschutzlack gestrichen. Die Stenge, welche leider eine zu tiefe morsche Stelle hatte, wird aktuell von Karsten neu gebaut und anschließend am Mast wieder montiert und zwar in einer neuen Konstruktion, sodass die Schelle, welche am Mast für morsches Holz gesorgt hatte, vermieden werden kann!



Ein anderes großes Projekt war der Klüverbaum. Dieser wurde auch aufgrund einer großflächigen morschen Stelle in Berlin aus Lärchenholz komplett neu gebaut (und zwar einen Meter länger!) und zur Aglaia nach Greifswald gebracht. Unsere Aufgabe war es dann, ihn an Deck zu heben, ordentlich zu ölen und zu lackieren und die Klüverbaum-Wanten und Stage soweit vorzubereiten, dass sie beim Montieren des Klüverbaums angepasst und gespannt werden können. Wir haben abgesehen vom Mast und Klüverbaum auch sämtliche Spieren, sowie Blöcke und Nagelbänke geschliffen, geölt und lackiert. Die Blöcke wurden auch gefettet und zwei Blöcke sowie mehrere Klampen wurden neu gebaut. An Deck widmeten sich einige von uns tagelang dem Verschluss eines Deckslochs, welches durch Entfernen von morschem Holz (samt Holzwürmern!) zwi-





schen den vorderen Pollern unter dem alten Klüverbaum entstand. Mit Holz, Epoxy und Sikaflex wurde das Problem ordentlich und hoffentlich nachhaltig gelöst.

Eine Erneuerung, welche jeder Person ins Auge springen wird, sobald sie das Deck betritt und welche das rote Schanzkleid nun etwas schäbiger aussehen lässt, sind die frisch gestrichenen schwarz glänzenden Schanzkleidstützen, welche einige von uns mit Rostschutzlack nach stundenlangem aufwendigem Abkleben fleißig strichen.



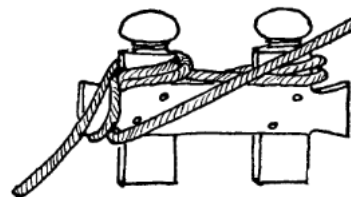
Doch nicht nur an Deck, auch unter Deck wurden kleine, aber nicht unwichtige Aufgaben erledigt. Hier wurden beispielsweise zwei Polsterbezüge aus dem Salon gewaschen und neu angebracht, auf welche im letzten Sommer Öl ausgelaufen war, sowie Regal- und Türscharniere repariert und ein Haltbarkeitscheck der Medikamente durchgeführt.

Ja, und wo die AGLAIA schonmal aus dem Wasser ist, wurde zu guter Letzt natürlich auch das Unterwasserschiff mit Antifouling schön gestrichen und die Schraube wieder montiert. Außerdem ist der Motor durch das eingebaute Getriebe, welches über den Winter repariert wurde, bald wieder einsatzbereit.



Kaum zu glauben, dass all dies in den zehn Tagen passiert ist – sie vergingen wie im Flug! Aber es wäre – wie gesagt – ohne die vielen Helfenden nicht möglich gewesen, und wir wären angesichts des nach vorne verschobenen Kranterminals in echte Schwierigkeiten geraten. Deshalb hier nochmal der große Dank an all die Freund\*innen, Kommiliton\*innen und Bekannten, die ihre freie Zeit auf der für viele bis dahin noch unbekanntem Aglaia verbrachten!

Das war es soweit von uns, bis bald an Bord!  
Eure AGLAIA-Crew



## MS FROUKJE: Europa auf eigenem Kiel »er-fahren«

Text und Bilder: FHS-Mitglied Gerhard Friedl (Sektion »Am Wasser«)



*Gleich nach meiner Pensionierung 2024 habe ich die Umsetzung meines langjährigen Plans begonnen, mit dem eigenen Schiff Europa zu bereisen.*

Aber der Reihe nach: Ich war schon immer mit dem Wasser verbunden, so habe ich bereits mit 17 Jahren den »ÖSV-A-Schein« gemacht. Danach wurde viel gesegelt, am Neusiedlersee und an der adriatische Küste. Später Erwerb diverser Küstenpatente, Segellehrerprüfung, u.v.m. Doch dies wurde mir rasch zu eintönig, und auch die jeweiligen Anreisen erwiesen sich als zu mühsam. Da kam die Donau als näher liegendes Gewässer »ins Spiel«.

Zunächst folgte also 2010 das Schiffsführerpatent, und dann erfolgte im März 2012 der Ankauf eines eigenen Bootes. Dieses war als veritables »Bastlerobjekt« geplant, denn dies störte mich als langjährigen »Schrauber und Zangler« in keiner Weise.



MS Froukje zu Berg ...

### Zum Schiff - MS FROUKJE

FROUKJE dürfte schon immer der Schiffsname gewesen sein. Ich habe diesen aus Tradition behalten (und auch weil mir nichts Besseres eingefallen ist).

Als Baujahr dieses Binnenschiffes wird – in diversen Kaufverträgen und Dokumenten – das Jahr 1973 angegeben, wobei am ursprünglich eingebauten DAF-Motor auch Anbauteile von 1962 erkennbar waren. Als Werft wird *Bootsbau Leuwarden* (NL) angegeben. Das älteste Dokument, welches mir vorliegt, ist ein Flaggenzertifikat aus den Niederlanden von 1985. Das Schiff ist ein typischer holländischer Stahlverdränger mit möglichst flachem

Aufbau, um unter Brücken hindurchfahren zu können. Das Boot hat einen Langkiel, damit ist der Propeller nicht der tiefste Punkt. Dadurch ist auch ein Trockenfallen möglich. Soweit mir bekannt ist, wurde es immer als Sportboot verwendet.

Die unmittelbaren Vorbesitzer hatten das Boot komplett entkernt, außen sandgestrahlt und neu lackiert. Ich habe es im diesem Zustand übernommen. Es gab kaum Fotos vom ursprünglichen Zustand. Somit habe ich es nach meinen eigenen Wünschen und technischen Vorgaben und Möglichkeiten neu eingerichtet. Nach gut vier Jahren Restaurierung (nebst ungeplantem Motortausch) fand der neuerliche Stapellauf (richtiger: die Kränzung) im Mai 2016 statt.

#### Technische Daten der FROUKJE

Länge (Lüa)	9,5 m
Breite	3,3 m
Tiefgang	0,95 m
Maschine	Mitsubishi S6S
Hubraum	5 l
Leistung	95 PS
Tankinhalt	420 l
Wassertank	720 l

### Leinen los - die erste Reise

Nach vielen »Versuchsfahrten« auf der Donau wurde eine Europareise immer konkreter. Es zog mich immer mehr in den Westen als in den Osten. Die »östlichste Länge«, die FROUKJE jemals »sah«, war das Oberwasser des Kraftwerks *Freudenau*. Bereits 2018 folgte eine Fahrt von *Pöchlarn* (Heimathafen) bis nach *Straubing* (D). Im Jahr 2022 wagte ich mich bis Würzburg am Main, von dort musste dann aber berufsbedingt die Rückreise angetreten werden.

In diesem Bericht soll sich aber der Schwerpunkt auf die Fahrt *Pöchlarn – Berlin 2024* beziehen. Allfällige Erfahrungen aus früheren Fahrten werde ich in meinem Bericht aber einfließen lassen. Da ich Techniker bin, werde ich auch immer wieder praktische Belange erwähnen und auch praktische Informationen für Skipperfreunde einarbeiten. Dabei ist zu bedenken, dass dies meine eigene Ansicht der Dinge ist. Die Angaben beziehen sich auf einen 10 m-Stahl-Verdränger (Sportboot) mit 1 m Tiefgang. Für eine Fahrt mit einer Zille oder einem 20 m-Schiff möge manches vielleicht anders aussehen.

Am 8. Mai 2024 ging es endlich los. Um 08.00 Abfahrt aus *Pöchlarn*, die Donau zu Berg. Alles schon bekannte Gewässer, eine erste Nächtigung in *Wallsee* vor Anker.



Nächster Aufenthalt war *Linz*, dann sollte es weiter über *Aschach* und Hafen *Landshut* zum »MYC Kachlet« gehen.

Bei *Aschach* gab es etwas Abwechslung: Die Bergung eines Sportbootes! Ich war gerade mit dem Studium des Hafenführers beschäftigt, als ein Sportboot – mit freundlich winkender Mannschaft – an mir vorbeikam. Natürlich habe ich zurückgewunken. Aus dem Winken am Sportboot wurde ein energisches »Wacheln«, begleitet von diversen Zurufen wie: »unser Motor geht nicht ....«. Also rasch roudiert, das Boot geborgen und in den Hafen geschleppt.



Hilfsmanöver bei Aschach

Vermutlich war der Sprit ausgegangen – meine Rückfrage: Reservekanister? Nein! Tankuhr? Ja schon, ist aber beim Radioeinbau kaputtgegangen. Radio läuft dafür perfekt. Sind der Besatzung Notsignale bekannt (weil freundliches Winken ist nicht ganz das Richtige)? Na dann: passt schon, man will ja nicht belehrend sein.

Am Samstag Weiterfahrt nach *Schlögen*, der einzigen »echten« Marina, die ich an der Donau bisher kennenlernte. Einfach schön hier. Nach der Übernachtung geht es weiter Richtung Deutschland.

Hier eine Empfehlung: Wenn Ihr die Donau weiter zu Berg wollt, dann nutzt bei der Schleuse *Kachlet* (Passau) jede Möglichkeit der Schließung. Eine Kammer ist dort gesperrt, die zweite darf nur langsam befüllt werden. Es entsteht immer ein Rückstau, die Schleusung hat dadurch zuweilen bis zu vier Stunden gedauert. Die Bauarbeiten sollen bis zum Jahr 2037 andauern.

Oberhalb von *Kachlet* gibt es zwei Vereine mit Gastliegeplätzen. Ich kenne nur jenen am rechten Ufer. Man liegt zwar meist im Strom, aber dennoch ruhig. Von dort gibt gute Busverbindungen nach *Passau*.

Oberhalb *Passau* wird es für Verdränger bald mühsam, 80 km freie Fließstrecke, oft steht starker Gegenstrom. Bei *Deggendorf* mündet die Isar in die Donau, man freut sich über etwas weniger Gegenstrom, dies hält aber nicht lange an. Übrigens: der Hafen in *Deggendorf* soll – laut Information Stand 2024 – für Sportboote ab 2025 nicht mehr verfügbar sein. Er ist dann ein reiner Schutzhafen und nur

mehr der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zugänglich. Die nächste Schleusung folgt in *Straubing*, dann wird die Donau wieder ruhiger und auch schon merklich schmaler. In *Straubing* gibt es einen stadtnahen Anleger (10 m lang) für Sportboote.

Nun kommt auch bald *Regensburg*, wie *Passau* sicher eine Pause wert. Altstadt, Donau-Schifffahrtsmuseum und *Walhalla* machen einen mehrtägigen Halt ratsam. Die »Steinerne Brücke« habe ich nur zu Fuß überquert, die Durchfahrt mit dem Schiff habe ich mir verkniffen. Liegemöglichkeiten gibt es stadtnah, aber mit wenig guter Busverbindung. Liegeplätze beim Bootsverein *Regensburg* unterhalb der Schleuse oder nach *Regensburg* in *Sinzing*. Beide Destinationen haben einen längeren Fußmarsch zur Bushaltestelle, bzw. Bahnhof.

Immer diese Yachtclubs – hier zahle ich für Einrichtungen, welche ich eigentlich nicht benötige. Da ich am Schiff weitestgehend autonom bin, benötige ich keine Dusche oder WC; Strom und Wasser brauche ich nur gelegentlich. Aber mit dem Ankern ist es hier nicht so einfach: In Bayern ist das Ankern hinter Leitwerken und in Altarmen generell verboten. Dies ist nur eine kleine Vorschau, das ist natürlich auch auf dem Main-Donau-Kanal (MDK) und am Main selbst ebenso.

Die Schleuse *Abbach* ist die letzte Donauschleuse, leider mit Spundwänden, also heißt es gut abzufendern. Am linken Ufer kommt der Yachthafen *Donautal* (in der Saison oft voll belegt) etwas danach am rechten Ufer *Marina Saal* (mit etwas »überhitzten« Preisen), aber hier liegt die letzte Bootstankstelle für eine lange Fahrtstrecke. Gleich darauf zweigt man in den MDK ab. Mit etwas Wehmut verlasse



Große Fallhöhe in Schleuse...

ich nun endgültig »heimatliches« Donaugewässer.

Der Schifffahrtskanal bietet jede Menge Schleusen mit teils imposanter Fallhöhe von bis zu 25 Metern. Die ersten drei Stauhaltungen haben auch eine Schleuse für Kleinfahrzeuge. Hier ist aber Achtung geboten, die Schleuse muss von Hand bedient werden – und das während des gesamten Schleusenvorganges. Für mich als Alleinfahrer ist dies schwer möglich – entweder bediene ich die Schleuse oder ich bin am Schiff und sichere dieses. Bei entsprechender Anmeldung in der Schleusenzentrale wird darauf aber





Heftiger Wassereinlauf in die Sparschleuse

Rücksicht genommen, und man darf in die große Kammer einfahren. In den Kammern mit Sparfunktion (genannt »Sparschleusen«) strömt es beim Bergschleusen gewaltig. Vor allem die erste Teilfüllung zieht gewaltig. Wenn möglich sollte man in der Mitte der Kammer – in Längsrichtung gesehen – festmachen. Dort scheint es etwas ruhiger zu sein.

Es gibt in den Schleusen oft Nischen, in denen auch die Leitern angebracht sind, dort ist aber auch der Wassereinlass, bei einer solchen Situation ist Vorsicht geboten, wenn man das Boot lediglich mit einem Schleusenhaken an einer Leiter fixiert.

Je nach Mut (Frechheit siegt), Bootsgröße oder Nettigkeit der Schleusenaufsicht kann man fallweise die eine oder andere Festmachmöglichkeit im MDK finden. Man darf hier schon einmal in der Vorkammer anlegen und nächtigen. Sonst bieten sich nur diverse Yachtclubs an, welche aber nicht zu dicht gesät sind – Planung ist gefragt. Beilngries und Forchheim sind zwei nette Städtchen (mit Yacht-



Einfahrt nach Nürnberg

club), welche sicher eine Nächtigung lohnen. Nürnberg und Bamberg brauchen sicher ein paar Sightseeing-Tage, das kommt drauf an, wie Ihr eure Fahrt anlegt. Der erste Blick auf Nürnberg zeigt den 292,8 m hohen Fernsehturm – das höchste Bauwerk Bayerns, der eiförmige Umriss ist dem »Nürnberger Ei« geschuldet.

Auch die *europäische Wasserscheide* wird überfahren, Höhe 406 m über Adria. Bis dorthin gab es nur Bergschleusungen, von nun an geht es »bergab«. Die erste



Schleuse Hilpoltstein

Schleuse liegt bei *Hilpoltstein*, Fallhöhe 24,7 m zu Tal. Hier am Foto sieht man, dass man »hoch oben« ist. Man schleust quasi »ins Nichts«. Es ist auch eine nette Fahrt, wenn man mit dem Boot oben am »Bergkamm« entlang fährt. Bei *Bamberg* gibt es zwei oder drei Anlegemöglichkeiten, welche aber alle westlich, außerhalb der Stadt (schon im Main) liegen. Hier endet der MDK und man gelangt in den Main ...

*Die Fortsetzung dieser Reisebeschreibung folgt in der Ausgabe 90 von Österreich Maritim (Erscheinungstermin September 2025, Red.).*

*Liebe Leserschaft,*

*wollt Ihr mehr Details zu dieser Reise: ich habe 2024 ein elektronisches Tagebuch geschrieben, das findet Ihr unter:*

<https://ms-froukje.blogspot.com>



*Weiters suche ich auch für 2025 ab Mitte Mai wieder Damen und Herren, welche mich streckenweise auf meinem Boot begleiten möchten. Das Fahrtgebiet wird in und um Berlin sein, sowie allgemein Deutschland Ost. Weitere Details (PDF zum Download) unter:*

[https://c.gmx.net/@325241385785497670/4PZpAcx\\_TauuLWfTUyUkw](https://c.gmx.net/@325241385785497670/4PZpAcx_TauuLWfTUyUkw)

*Habt Ihr Fragen zu diesem Thema, dann bitte ein E-Mail an:*

[MS-Froukje@a1.net](mailto:MS-Froukje@a1.net)



*Euer Gerhard*



Schleuse Kachlet: Visuelle »Belohnung« für langes Warten

## Vom Trensens, Smarten und Kleeden ...

... und wieso Lederstrumpf auf Schiffe gehört, Text und Bilder Ulrich Jakubec



Während wir in Egersund vor der Werft liegen und darauf warten, auf den Slip zu kommen, nutzt die Besatzung der YRSA die Zeit und Gelegenheit, lange überfällige Pflegearbeiten am stehenden Gut vorzunehmen.

Während die Wanten in gutem Zustand sind und nur an einzelnen Stellen die Umwicklung, die das Drahttauerwerk schützt, beschädigt ist, haben die großen Augen in den Vorstagen (wir haben drei mit gespleißten/verpressten Augen) schon bessere Zeiten gesehen.

Der Skipper ist nicht gewillt, die Stagen in diesem Zustand wieder zu verwenden und nutzt daher die Gelegenheit, ihnen die Pflege und Instandsetzung zukommen zu lassen, die ihnen in den letzten Jahren verwehrt geblieben sind.

Die Autopsie ergibt, dass die Augen nicht getrenst, gesmartet, gekleedet und dann mit Leder eingenaht waren, sondern einfach Stoffstreifen in unterschiedlichen Verwehungszuständen um das Drahtseil gewickelt wurden und überzogen mit Tennisschläger-Griffband – immerhin aus echtem Leder – in Position gehalten wurden. Wir erkennen: das geht besser ...



Diagnose: dringend reparaturbedürftig!

Glücklicherweise haben die Stahlseile noch keinen ernstzunehmenden Schaden davongetragen. Sie wurden gereinigt und auf Korrosion und Abrasion untersucht. Fazit: »Die dürfen nochmal!«

Aus einem Stück Brennholz wird eine *Kleedkeule* angefertigt, und die Post bringt geteerten *Marline* und robustes Rindsleder.

»Trens und smarte wie gedreht,  
anders schlage stets das Kleed«  
Merkvers der Seemannschaft zur Arbeitsrichtung am Tauwerk



Die selbst hergestellte Kleedkeule

»Aber was ist eigentlich *Trensens*, *Smarten* und *Kleeden*? Und wozu soll das gut sein?«

*Trensens* heißt das Einlegen von dünnen Strängen von-Schnur zwischen die einzelnen Stränge (*Kardeele*) eines dickeren Stückes Tauwerk. Das *Trensens* dient dazu, das Tauwerk möglichst glatt und rund zu machen, damit bei den kommenden Arbeitsschritten keine Lücken zwischen den einzelnen Strängen (den *Kardeelen*) entstehen.

*Smarten* nennt man das spiralförmige Umwickeln der getrensten Taue mit in *Labsal* getränkten Stoffstreifen. Es erfolgt, ebenso wie das *Trensens*, in die selbe Richtung in der das Tauwerk geschlagen ist und idealerweise von unten nach oben. Damit wird erreicht, dass der Segeltuchstreifen jeweils über dem darunter liegenden sitzt und – nach dem Prinzip von Dachziegeln – Wasser nach außen ableitet, anstatt es nach innen zu führen.

*Kleeden* schlussendlich ist das Umwickeln des nun getrensten und gesmarteten Taus mit dünner Schnur aus Hanf (*Marline*). Dies erfolgt möglichst dicht und fest und wird mithilfe einer *Kleedkeule* gemacht. Anschließend wird alles nochmals mit *Labsal* eingestrichen und damit vor schädlichen Witterungseinflüssen geschützt.

Eine *Kleedkeule* mit Spule ermöglicht das Arbeiten ohne Helfer. In diesem Fall wurde sie aus einem Stück Abfallholz, einer Torbandschraube und ein paar Holzresten für die Spule gefertigt.

Die Augen der Vorstagen liegen oberhalb des Eselshauptes und der Salinge um den Mast und spannen ihn einerseits nach vorne ab, andererseits werden an und von ihnen die Stagegel (Fock, Innen- und Außenklüver) befestigt und geführt.



Um unseren Großmast einerseits, aber vielmehr noch die Kleedung der Vorstage zu schützen, wurden die Bereiche, in denen die Augen mit dem Holz des Mastes in Berührung kommen, mit einem langen strumpfbartigen Lederband benäht. Dazu wird zunächst aus vegetabil gegerbtem Rindsleder ein Streifen der entsprechenden Breite geschnitten, anschließend an beiden Seiten im Abstand von 8 mm-Löcher ( $d = 2 \text{ mm}$ ) gestanzt, und zu guter Letzt alles

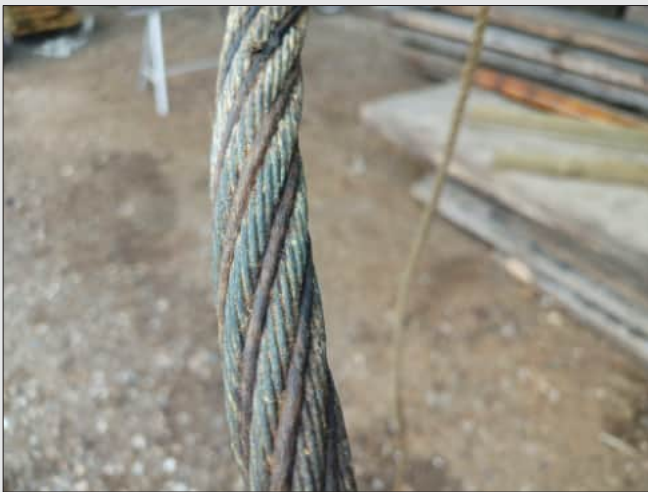
im nassen Zustand vom Scheitelpunkt der Schlaufen aus nach »unten« hin mit einem »Baseball-Stitch« genäht... Eine großzügige Zuwendung mit selbst gemachtem Lederfett bietet einen Schutz, der kaum zu überbieten ist.

Nun liegen die drei Vorstagen bereit, um den Mast und die Segel zu tragen und uns noch viele Jahre hin gute Dienste zu leisten.



Diese Arbeiten und auch weitere könnt Ihr »live« auf der historischen Ketsch YRSA (unter österreichischer Flagge) begutachten - hier ist der Törnplan für 2025 abrufbar:  
<https://www.yrsa.at/tornplanung-2025/>

### Trensen – Smarten – Kleeden: die Arbeitsgänge im Detail



Das getrennte Tau – deutlich sichtbar die in die Keelen des dicken Taus in Schlagrichtung eingelegten dünnen Schnüre.



Mit der Kleedkeule (teilweise am unteren Bildrand sichtbar) wird unter ständiger Spannung eine dicht gewickelte Schnur-Bekleidung hergestellt.



Mit Labsal (traditionelle Mischung von Holzteer und Leinöl) getränk- te Stoffstreifen werden über die bekleedete Stelle gewickelt.



Abschließend erfolgt das Einnähen in einen Lederstreifen.



## Einen Sommer lang im Norden – Teil 3

(Fortsetzung aus Ausgabe 87/88)

Text: Stephan Schernikau, Bilder: Hannah Keil



*Eine schöne, aber beschwerliche Heimreise aus den schwedischen Schären*

### Sonntag, 13.8.2023

Die beiden kleinen Segelyachten BELIEVE (Lüa 20 Fuß) und die HOPPETOSSE (Lüa 27 Fuß) Liegen in der Bucht vor dem Hafen vom Marstrand an der schwedischen Westküste. Nach einem wunderschönen Segelsommer in den Schären von Südnorwegen und der schwedischen Provinz *Bobuslän* wird es Zeit, zurück nach Kiel zu segeln. Das Wetter ist gut und wir lichten zur Mittagszeit die Anker.

Nun heißt es Abschied nehmen von der schwedischen Westküste mit ihrer so schönen Schärenlandschaft. Unsere Heimreise wird uns über die dänische Hauptstadt Kopenhagen bis nach Kiel führen.



*Graues Wetter vor der schwedischen Westküste*

Es weht mit gut 4 Beaufort aus Südwest. Die Sonne scheint, die beiden Schiffe segeln hoch am Wind aus den Schären hinaus.

Das macht Spaß – allerdings setzt uns draußen ein starker Nordstrom entgegen, sodass ein Kreuzen für die BELIEVE fast unmöglich wird. Ich starte den Motor auf der HOPPETOSSE und nehme die BELIEVE in Schlepp. So erreichen wir am Abend den kleinen Hafen *Kalvsund*, etwas nördlich von *Göteborg*.

Der nächste Tag bringt SSW-Wind mit 5 Beaufort und Nieselregen – keine guten Bedingungen, um die ca. 85 Seemeilen nach Hallands *Värderö*, einer kleinen Insel vor dem Ausgang des *Öresunds*, anzugehen. Also beschließen wir, einen Landtag einzulegen. Am nächsten Morgen sieht es kaum besser aus, der Himmel ist grau und es nieselt, aber

der Wind hat etwas mehr auf West gedreht und wir beschließen auszulaufen.

In den Schären vor Göteborg steht eine kurze, steile See, wir müssen kreuzen, und die kleine BELIEVE tut sich dabei sehr schwer: immer wieder zieht sie das Leebord tief durchs Wasser, sodass auch Wasser ins Cockpit strömt. Es ist dann schon spät am Nachmittag, als wir endlich außerhalb der Schären sind und Kurs Süd entlang der schwedischen Küste nehmen können. Jetzt fangen auch beide Schiffe zu laufen an, obwohl uns ein Strom immer noch nach Norden versetzt.

Es wird dunkel der Wind nimmt etwas ab, so dass es etwas gemütlicher wird. Ich koche auf der HOPPETOSSE Nudeln mit Tomatensauce für Hannah, fülle zwei Portionen in eine aufgeschnittene PET-Flasche ab, klebe diese mit Kleband wieder gut zusammen, dann wird das Lunchpaket »per Luftpost« zur BELIEVE hinüber geworfen.

Morgens flaut es ab, und die letzten Meilen motort die HOPPETOSSE – die BELIEVE im Schlepp. Gegen 7 Uhr morgens machen wir im kleinen Naturhafen von Kappelhamn fest. Wir sind müde, nass und kalt, aber die Sonne scheint und wärmt und wir essen gut, trinken Kaffee und fallen dann in die Kojen.

Am Nachmittag unternehmen wir eine Wanderung über die wunderschöne Insel. Hallands *Väderö* ist für mich die schönste Insel an der schwedischen Westküste. Das Leuchtfeuer am Nordwest-Ende steht auf rauen, wilden Klippen, es gibt sehr schöne Buchten mit Sandstrand und Felsen. Im Inneren der Insel wandern wir durch uralte Wälder entlang kleiner Seen und Moore. Wir genießen die Insel, und es ist schon stockdunkel, als wir zu den Booten zurück kommen - ja, wir merken sehr deutlich, dass der Sommer zur Neige geht.

Am nächsten Morgen brechen wir früh auf, es sind etwa 75 Seemeilen bis zur dänischen Hauptstadt *Kopenhagen*. Es ist erst grau und regnerisch, aber wir können unseren Kurs in den *Öresund* anliegen, und später kommt auch die Sonne zum Vorschein. Zu sorglos segle ich an der Küste entlang, denke mir: »Schären und Unterwasserklippen sind vorbei«, jedoch ein etwas anderer Geruch des Wassers, mehr nach Algen und Seetang, macht mich aufmerksam. Ich zoomte die elektronische Seekarte am Tablet heran und – oh Gott! Die HOPPETOSSE ist mitten in ein Dreieck aus großen Unterwasserfelsen gelaufen, sehr knapp vor uns ist nur eine Wassertiefe von etwas mehr als einem Meter. Verdammst nochmal – wie leichtsinnig! Ich reiße das Ruder

herum und hoffe, aus diesem »Dreigestein« herauszukommen. Hannah ruft an, sie will mich warnen – ihr ist mein Fehler aufgefallen. Zum Glück komme ich ohne Grundberührung wieder ins freie Wasser.

Wir segeln weiter, die schwedische Küste entlang, allerdings wird der immer noch nach Norden setzende Strom immer stärker. In der Enge zwischen Helsingör und Helsingborg haben wir geschätzt 3 Knoten Strom gegen uns.

Strömung und Wind meinen es weiterhin nicht gut mit uns, sodass wir erst um halb drei am nächsten Morgen in Kopenhagen festmachen. Wir essen und trinken und feiern unsere Fahrt – ja, wir freuen uns auf ein paar Tage in Kopenhagen!

Wir kommen auf unsere Kosten, das Wetter ist prachtvoll heiß und sonnig. Wir unternehmen Ausflüge in die Stadt mit Fahrrad und Roller, baden im Hafen und tauchen in den Trubel der großen Stadt ein. Leider wird unsere Zeit knapp und wirklich günstige Winde sind auch nicht vorhergesagt.



Fischerhütten in Kopenhagen

#### Montag, 21. 8.

Nach zwei Tagen Aufenthalt in Kopenhagen machen wir uns auf gen Süden. Es geht mit halbem Wind und 4-5 kn gut voran. Abends ankern wir vor den wilden Kreidefelsen von *Stevens Klint*.

#### Dienstag, 22. 8.

Wir gehen um 8 Uhr ankerauf und kreuzen über die Faxebucht zur Ansteuerung vom Smalandsfahrwasser, einem schmalen und nicht sehr tiefen, circa 20 Seemeilen langen, geschützten Fahrwasser zwischen den Inseln Seeland Falster und Mön. Spät am Abend ankern wir vor der Kleinen Insel *Veirö* am Eingang zum Großen Belt.

#### Mittwoch, 23. 8.

Wir kommen spät los. Das Wetter ist sehr gemischt mit SW-Wind 3-4 Bft. Wir kreuzen Richtung Langeland, der Wind ist launisch: einmal Regengfronten mit gut 5 Beaufort, dann wieder nur zwei Beaufort. Und erraten: da ist sie wie-

der, unsere Nordströmung, die uns das Vorankommen so schwer macht!

Es wird eine lange Fahrt, und nachdem wir die Südspitze von Langeland gerundet haben, wird die See ungemütlich. Die letzten Meilen schleppe ich die BELIEVE wieder, wir sind müde, und es ist kalt, als wir gegen 3 Uhr morgens den Hafen von Bagekoop ansteuern.



Idylle im Alten Hafen in Kopenhagen

Den Hafen von Bagekoop ansteuern. Die Ansteuerung von Bagekopp ist eigentlich sehr einfach, zumal wenn der Seegang moderat ist. Als wir uns jedoch gerade in der Hafeneinfahrt befinden, strahlt uns plötzlich unmittelbar vor uns wie aus dem Nichts ein Scheinwerfer an, blendet mich und beleuchtet dann einen großen Fischkutter 10 m genau vor uns. Ich reagiere sofort, gebe Vollgas voraus, und lege das Ruder im scharfen – aber nicht zu scharfen – Winkel nach Steuerbord, sodass auch die noch immer im Schlepptau hängende BELIEVE noch von dem Kutter freikommt. Uff – wir haben weiche Knie, als wir am Steg festmachen. Wie konnte das passieren – wir haben den Kutter beim Ansteuern beide nicht wahrgenommen!

Nun, es war mondlos und also stockdunkel, wir waren müde und haben uns auf die Hafeneinfahrt und die Lichter des Hafens konzentriert – ehrlich gesagt, ich habe auch nicht damit gerechnet, dass zu dieser Zeit ein Schiff ausläuft. Der Kutter hatte sicherlich keine Decksbeleuchtung eingeschaltet und auch kein Licht im Ruderhaus. Hingegen ich kann mir aber nicht vorstellen, dass er keine Positionslichter gesetzt hatte. Kann es sein, dass wir seine Positionslichter als Teil der Hafenbeleuchtung wahrgenommen haben? Der Kutter hat sich direkt auf uns zubewegt, sodass eine Bewegung oder ein Verschieben der Positionslichter eventuell schwer zu erkennen war. Das ist wohl am wahrscheinlichsten, ein Rätsel ist es aber doch, weil wir beide scharfen Ausguck gehalten hatten.

#### Donnerstag, 24.8.

Wir schlafen erst einmal aus. Im Hafen sind alte Freunde, es werden Palatschinken gegessen und Kaffee getrunken und dabei viel erzählt. Wir aber wir müssen dann weiter, und gegen 3.00 Uhr am Nachmittag laufen wir zu unserer letzten Überfahrt nach Kiel aus, die Entfernung bis dorthin beträgt rund 27 Seemeilen. Wir haben raumen Wind mit 4 Beaufort und es läuft richtig gut, die BELIEVE will



Unterwegs (Bild: Hannah Keil)

wohl nach Hause und läuft diesmal der HOPPETOSSE davon. Doch wehe, wehe, wenn ich an das Ende sehe!

Es ist stockdunkel, als wir *Kiel Leuchtturm* mit der Lotsenstation passieren. Regenflagen nehmen die Sicht, und harte Böen fallen spitz von vorne in die Segel, dazu herrscht jede Menge Verkehr in der Kieler Förde!

Die letzten Meilen werden zur echten Herausforderung. Hannah muss auf der BELIEVE die Segel reffen und dabei auf den Verkehr und das Fahrwasser achten. Die Sicht ist schlecht, und ihre Brille ist nicht zu finden, und außerdem hat sie keinen Suchscheinwerfer! Auf der HOPPETOSSE ist es etwas einfacher, ich beschließe daher, die Genua und das Großsegel stehen zu lassen, da es sich ja auch nur noch um etwa 6 Seemeilen handelt. Die HOPPETOSSE rast derart durch die Nacht, dass das Lee-deck weit unter Wasser liegt, und ich halte nach dem gestrigen Schrecken noch mehr scharfen Ausguck. Ich strahle

mit dem Scheinwerfer meine Segel an, damit auch Hannah sich an meiner Position orientieren kann.

Als wir eineinhalb Stunden später in Stickenhörn einlaufen, ist der Spuk ironischerweise vorbei. Beim Anlegen opfert Hannah dann – nicht ganz freiwillig – ihr teures Fernglas dem Meer. Neptun hat uns zum Abschluss eine Lektion erteilt. Er hat gesagt: »Segelt, freut euch über die See, aber passt auf gibt acht und seid wachsam!« Ja, das haben wir wieder einmal gelernt, und ja – wir freuen uns immer noch über das Meer und segeln auf ihm – und ja, wir haben Respekt vor dem, wie es ist.



In Kiel angekommen: Segel trocknen, aufklaren

Bitte beachten Sie die nebenstehende Anzeige der Firma Karner, diese steht uns stets hilfreich mit Personal und schweren Geräten zur Seite.

  
**KARNER**  
KRAFTVOLL AN JEDE AUFGABE

**Karner GmbH**  
Hauptstraße 3  
3422 Greifenstein  
Telefon: +43 (0)2242/3224  
E-Mail: erdbau@karner-gmbh.at

**Unsere  
Tätigkeitsbereiche:**

**Abbruch- und  
Rodungsarbeiten**

**Erdbauarbeiten**

**Entsorgung  
Baurestmassen/  
eigene  
Bodenaushubdeponie  
/Recyclinganlage**

**Natursteinmauern/  
Außenanlagen**

**Sand, Schotter,  
Recyclingmaterialien**

**Straßen- Plätze- und  
Wegebau**



## »Das Vermächtnis meines Vaters«

Wie man zu FHS kommt, von FHS-Mitglied Andrea Stubner



Mein Vater ist viel im Prater spazieren gegangen, nabeliegend, wenn man im zweiten Bezirk Wiens wohnt. Irgendwann ist er dabei auf die historischen Schiffe, die im Freudenuferhafen gelegen sind, gestoßen. Geprägt von der Donau, da er die Sommer immer in Greifenstein in der Badehütte seiner Eltern verbracht hat, ist er dann mit dem Kapitän ins Plaudern gekommen und hat auch von seinen eigenen Schiffsplänen erzählt. In seiner Jugend hat er Radios gebastelt, Modellflugzeuge gebaut, und offenbar auch vorgehabt, ein Schiff zu bauen. Er hat diese Pläne dem Verein versprochen, leider hat er sie nicht mehr gefunden (und ich auch nicht).

Irgendwie hat sich daraus ergeben, dass er einige Exemplare von unserer Zeitschrift Österreich Maritim zugeschickt bekommen hat, ohne dass er Mitglied war. Mein Vater ist im Jänner 2009 gestorben, eine letzte Ausgabe ist im Nachhinein noch gekommen, mit der Ankündigung vom Hafenfest in Enns. Gefundenes Fressen für einen »Wasserratz« wie mich.

Ich bin also mit meinem VW-Campingbus »hinausgeritten«, bloß um dann der Bundesbeerfäbri hinten nachzuschauen.

Dumm gelaufen, denn das war der eigentliche Hauptgrund der Reise. Am Ufer stehend bin ich dann mit einem Schwimmgewagenfahrer ins Gespräch gekommen, Arthur Böck, den sicher viele kennen. Wir sind in Kontakt geblieben, es hat nicht lange gedauert und er hat mich überredet, dem VW-Käferclub beizutreten. Er hat auch mit viel Geduld immer wieder auf die FHS-Termine hingewiesen, und irgendwann bin ich dann doch hingegangen.

Die Gemeinschaft hat mir gut gefallen, obwohl ich weder Modellbauerin noch Historikerin bin – und Eignerin? Hm, da war doch noch was: als ich am Abend des Hafenfests mit einer netten Runde zusammen war, bin ich gefragt worden, mit welchem Schiff ich da wäre. Selbstbewusst habe ich erklärt: »nixe@reflex.at, Selbstfahrer«, was schallendes Gelächter hervorgerufen hat. Erst viel später habe ich erfahren, dass ich damals schon mit »richtigen« FHS-Mitgliedern zusammengessen bin.

So ist also meine Mitgliedschaft bei den FHS eigentlich das Vermächtnis meines Vaters.

### FHS historisch-amphibisch



Ennsener Hafenfest 2009 (Bildautor unbekannt)

Ein derartiges Fahrzeug könnte es sein, das unser Mitglied Andrea Stubner so nachhaltig beeindruckt hatte. Es handelt sich um ein Amphibienfahrzeug sowjetischer Provenienz mit der Typenbezeichnung »GAZ-46«. Wegen rauen Wassers hat der Schiffsführer den umklappbaren »Wellenbrecher« am Bug geriggt. Eigentlich handelt es sich dabei um eine US-amerikanische Konstruktion, basierend auf dem Typ Ford GPA; Etwa 3.000 Stück davon wurden im Zweiten Weltkrieg der Roten Armee(!) zur Verfügung gestellt. GAZ-67 war eine Weiterentwicklung des Fahrzeugtyps.

Bereits beim Nostalgie-Schiffstreffen 2006 wurde ein ähnliches Amphibienfahrzeug – diesmal aus Deutschland – vorgeführt: der Original-VW-Kübelwagen von Mitglied Ing. Arthur Böck von 1946 (unten im Bild). Der VW-Typ 82 wurde auf Basis des KdF-Wagens (»Volkswagen«) konstruiert. Nach Kriegsende wurden das Fahrzeug unter der Bezeichnung »Typ 21« für kurze Zeit aus übrig gebliebenen Bestandteilen in unveränderter Form weiter gebaut.



Der VW-Schwimmgewagen Typ 21 (Bildautor unbekannt)

## Hochwasserfolge: Die Insel, die keine mehr ist ...

Chronologischer Bericht der Sektion »Am Wasser« von Sektionsobmann Edgar Wilhelm



### 13. September 2024, 20:00 Uhr: Prognose

Die Durchflussprognose am Pegel Korneuburg, herausgegeben vom hydrographischen Dienst (Amt der NÖ Landesregierung) wurde für den 16.09. um 0:00 Uhr mit rund  $9.300 \text{ m}^3/\text{h}$  angegeben, bei einem Wasserstand von  $730 \text{ cm}$  über Pegelnulld; die aktuelle Prognosekurve sagt weiteres Steigen voraus.



Gleichzeitig werden für Niederösterreich – speziell für das Tullnerfeld – Katastrophen-Niederschlagsereignisse von  $400 \text{ mm}$  (das sind  $400 \text{ Liter}$  pro Quadratmeter) prognostiziert, bzw. waren diese Werte örtlich bereits erreicht.

### 14. September 2024 0:00 Uhr Pegelstand Korneuburg $391 \text{ cm}$ (gemessen)

Aufgrund der bestehenden Hochwasserwarnung wurden die Sektionsmitglieder zu einem ganztägigen Arbeitseinsatz an die FHS-Länden in der Altarmmündung Greifenstein einberufen. Ziel des Einsatzes:

- Entfernung von allem beweglichen Material und allen gelagerten Geräten, sowie die
- Sicherung der Verheftung des vereinseigenen Güterkahns und der an diesem verhefteten Kleinfahrzeuge; Auch die vereinseigene Schiffshebeanlage wurde hochwassersicher gemacht.

Am frühen Nachmittag wurde der höchste schiffbare Was-

Glossar: **Kennzeichnende Wasserstände der Donau (KWD)**

Herausgegeben von der Donaukommission 2020  
(Werte für Pegel Korneuburg in cm in Klammer)

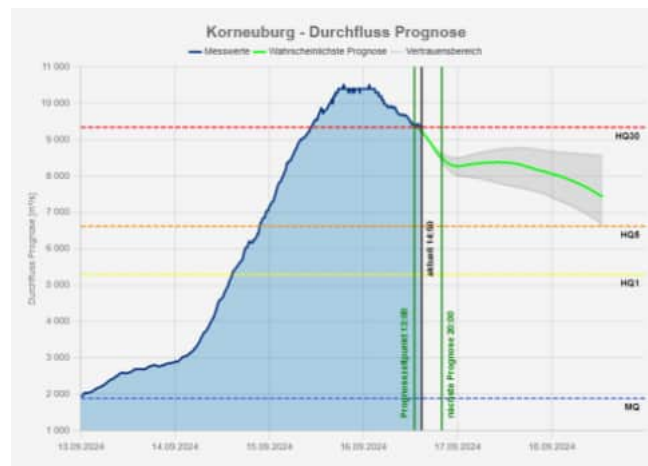
RNW: Regulierungsniederwasser (196)

MW: Mittelwasser (290)

HSW: Höchster schiffbarer Wasserstand (545)

HW100: 100-jährliches Hochwasser (791)

Abflusswerte: MQ bzw.  $HQ_{30}$  /  $HQ_{100}$  in  $\text{m}^3/\text{h}$



erstand (HSW 2020) überschritten, durch die Schifffahrtsaufsicht wurde in der Folge die Schifffahrt auf der Wasserstraße Donau eingestellt.

### 15. September 2024 18:00 Uhr Scheiteldurchgang der HW-Welle

Bei einem maximalen Durchfluss von  $10.300 \text{ m}^3/\text{s}$  beträgt der Wasserstand am Pegel Korneuburg  $754 \text{ cm}$  (Messwert, das ist rund  $15 \text{ cm}$  über dem Prognosewert vom 13. September abends). Im Kehrwasser unterhalb des KW Greifenstein werden Strömungen von etwa  $15 \text{ km/h}$  geschätzt. Die Hochwasser-Anschlagslinie verläuft entlang des ÖBB-Bahndammes der Franz-Josefsbahn, die Länden sind fußläufig nicht mehr zu erreichen.

Das ablaufende Hochwasserereignis entspricht in unserem Bereich statistisch jenem mit einer Wiederkehrwahrscheinlichkeit von mehr als dreißig Jahren (mehr als  $HQ_{30}$ ).

### 16. September 2025

Arbeitseinsatz zum Sichern und Aufräumen an den FHS-Länden:

### 20. September 2024, morgens

Der höchste schiffbare Wasserstand (HSW 2020) wird erstmals wieder unterschritten. Fortsetzung der Sicherungs- und Aufräumarbeiten an der Lände.

### 20. Oktober 2024

Der Mittelwasserpegel wird wieder erreicht. Um 14:00 Uhr meldet Pegel Korneuburg  $292 \text{ cm}$  (MW 2020:  $290 \text{ cm}$ ).



### Die Aufräumungs-Arbeiten beginnen

Das untenstehende Bild zeigt das Aussehen des Treppelweges und des angrenzenden, im öffentlichen Wassergut stehenden Grundstückes an unserer Ländeneanlage. Für den Weiterbau der Anlage vorgesehene Pontons hatten wir mit Zurrgurten fixiert, diese waren zwar weitgehend noch vorhanden, aber durch die Kraft der Wasserströmung teilweise bis zur Unbrauchbarkeit beschädigt. Diese mussten mit großen Mengen an Treibholz gemeinsam entsorgt werden. Auch gab es an Verheftung und am Güterkahn Schäden zu vermelden, die Anlage selbst hat jedoch das Katastrophenhochwasser überstanden. Korrekturen an der Verheftung einschließlich Austausch »angekratzter« Seile wurden in den folgenden Arbeitseinsätzen gemacht.

### Die große Überraschung: Geschiebeablagerung

Als Ende Oktober die Pegel wieder Mittelwasserverhältnisse anzeigen, wird – nach und nach – das »sachte« Aufsetzen der verhefteten Kleinfahrzeuge bemerkbar. Als der Wasserspiegel weiter und weiter absank, setzte auch unser



denkmalgeschützter Güterkahn auf dem angelandeten Geschiebe auf, dies jedoch leider nicht auf »ebenem Kiel«, sondern in der Längsachse um rund 10 Winkelgrad toridiert.

Vorsichtige Schätzungen haben ein Volumen von etwa 10.000 m<sup>3</sup> Feinsand an der Lände ergeben. Nachdem bei



folgenden, nur kurzfristigen Anstiegen des Pegels nicht absehbar war, dass die Fahrzeuge wieder vollständig aufschwimmen würden, haben wir zahlreiche Kontakte mit Behörden, Institutionen und auch mit den Verfügungsberechtigten von benachbarten Steganlagen aufgenommen. Ziel ist nach wie vor die maschinelle Entfernung der hinderlichen Massen durch Baggerung, um die Schiffe wieder in Bewegung zu bringen. *A propos* Insel: die neben unserer Lände liegende »Biotopinsel« kann nun trockenen Fußes erreicht werden ...





*Scheitel der Hochwasserwelle am 15. September 2024*



15/09/2024

*Die Wüste lebt ... 9. November 2024 bis dato*



Hauptanker des Güterkahns 10065



Eingesandetes Schifffahrtszeichen



BT GNOM und Güterkahn 10065



Voith-Schneider-Antriebe von GNOM in Sand und Schlamm