

BORDNACHRICHTEN

Marinekameradschaft

Babenberg- Traisental



3.Quartal 2015



Unsere treuesten Partner: MK Albstadt-Ebingen, ÖKB-Herzogenburg und Traismauer und Pionierbund Krems-Mautern



... Rees an Backbord



Allen Kameradinnen und Kameraden, die im
3. Quartal ihren Geburtstag feiern dürfen,
wünschen wir alles Gute.

Unsere Geburtstagskinder :

4. Juli Speiser, Walter
10. Juli Haidanek, Elfriede
18. Juli Eder, Annemarie
24. Juli Ing. Hans Baumgartner,
27. Juli Redl, Franz
28. Juli Drescher, Leopold
10. Sept. Schmidt, Eva
24. Sept. Sonnhoff, Eberhard
24. September Günsthofer, Karl

All denen, die sich zur Zeit im Krankenstand
befinden,

wünschen wir baldige Genesung.

Der Vorstand

Vortrag Jänner Bordabend 2015. Von Ernst J. Oppel Maritime Gedenktage und Katastrophen auf See,

Vor 120 Jahren, 1895.

Am 17. Mai verließ ein österreichischer Flottenverband, bestehend aus den Kreuzern „Maria Theresia“, „Kaiserin Elisabeth“, „Kaiser Franz Josef“ und dem Torpedofahrzeug „Trabant“ Pola um an der Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals (heute Nord Ostseekanal) teilzunehmen.

Mit an Bord war der später als Operettenkomponist bekannt gewordene Marinekapellmeister Franz Lehar.

Vor 115 Jahren, 1900.

Am 1. Mai lief die Korvette „Donau“ zur letzten Weltumseglung eines Schiffes der k.u.k. Marine aus Pola aus. Am 13. September 1901 traf die Korvette wieder in Pola ein.

Im Mai 1900 kam es in China zu einer Rebellion, dem sogenannten Boxeraufstand, welcher sich gegen die ausländischen Mächte in China richtete. Die in China lebenden Ausländer gerieten in Bedrängnis und Landungsdetachements der in chinesischen Häfen liegenden Kriegsschiffe der Europäer und der USA stießen nach Peking vor um die belagerten Botschaften zu sichern. 100 Matrosen des kleinen Kreuzers „Zenta“ waren daran beteiligt.

Die k.u.k. Kriegsmarine entsandte am 23. Juni den Panzerkreuzer „Maria Theresia“, die Kreuzer „Kaiserin Elisabeth“ und „Aspern“ als Verstärkung nach China. Bei den Kämpfen in Peking fanden zwölf Angehörige der österreichischen Kriegsmarine den Tod, darunter der Kommandant der „Zenta“ Fregattenkapitän Thomamühl v. Montalmar.

Am 30. Juni 1900 geriet das Passagierschiff „Saale“ des Norddeutschen Lloyd im Hafen von Hoboken, New Jersey, in Brand und brannte vollständig aus. 99 Todesopfer waren zu beklagen.

Vor 110 Jahren, 1905.

Am 27. Mai kam es in der Korea Straße zur Seeschlacht von Tsushima. Nachdem im Russisch-Japanischem Krieg die japanische Marine 1904 das in Port Arthur stationierte russische Wladiwostok Geschwader vernichtet hatte wurde die russische Baltische Flotte unter Admiral Rodjestwensky nach Port Arthur entsandt. Nach acht Monaten und einer Fahrt um die halbe Welt traf die zum Teil veraltete und deshalb auch langsame russische Flotte in Korea ein.

Am 27. Mai traf das russische Geschwader auf die in der Straße von Korea wartende moderne japanische Flotte. Durch das Feuer der überlegenen Schnellfeuerkanonen der japanischen Flotte wurden von den 33 russischen Schiffen 22 versenkt, 6 wurden von der japanischen Marine erbeutet. Russland verlor in der Schlacht 4830 Tote und hatte 10 000 Verwundete.

Vor 100 Jahren, 1915.

Am 24. Jänner trafen vor der Doggerbank (180 Meilen westlich Helgoland) die deutschen Schlachtkreuzer „Derfflinger“, „Seydlitz“, „Moltke“ und der Große Kreuzer „Blücher“ auf die vom deutschen Auslaufen informierten britischen Schlachtkreuzer „Lion“, „Tiger“, und „Princess Royal“. In dem Gefecht wurden „Seydlitz“ und die britische „Lyon“ schwer beschädigt. Der ältere, langsame Kreuzer „Blücher“ wurde versenkt.

Am 27. April versenkte das k.u.k. U-Boot „U 5“ unter Linienschiffs Leutnant Georg Ritter v. Trapp den französischen Panzerkreuzer „Leon Gambetta“ in der südlichen Adria.

Am 24. Mai, kurz nach der italienischen Kriegserklärung lief das Gros der k.u.k. Marine aus und beschoss die italienischen Häfen Ancona, Senegaglia, Porto Corsini und Rimini. Dabei wurde der Italienische Zerstörer „Turbine“ versenkt.

Am 8. Juni schoss das k.u.k. Seeflugzeug „L 48“ das italienische Luftschiff „Citta di Jesi“ in Brand.

Am 18. Juli versenkte Linienschiffs Leutnant Rudolf Singule mit „U 4“ den italienischen Panzerkreuzer „Giuseppe Garibaldi“ in der Adria.

Am 8. August lief das österreichische U-Boot „U 12“ unter Linienschiffs Leutnant Egon Lerch beim Eindringen in den Kriegshafen von Venedig auf eine Mine. Die gesamte Besatzung fand den Tod.

Am 12. August griff Linienschiffsleutnant Karl Strnad mit „U 3“ den italienischen Hilfskreuzer „Citta di Catania“ an und wurde dabei gerammt. Einen Tag später, am 13. August wurde das tauchunfähige Boot vom französischen Zerstörer „Bisson“ entdeckt und versenkt.

Am 27. August versenkten Agenten des k.u.k. Marineevidenzbüros (österreich. Marinegeheimdienst) im Hafen von Brindisi das italienische Schlachtschiff „Benedetto Brin“.

Vom 4. bis 5. Dezember griffen der Rapidkreuzer „Helgoland“ die Torpedofahrzeuge (österreich. Bezeichnung für Zerstörer) „Huszar“, „Warasdiner“, „Pandur“, „Turul“ und drei Torpedoboote den Hafen von San Giovanni di Medua, an der Südspitze Italiens gelegen an und versenkten zwei Dampfer und acht Trabakel. (Segelschiffe). Der Zerstörer „Warasdiner“ zerstörte am Rückweg das gestrandete Französische U-Boot „Fresnel“ durch Artilleriefeuer.

Am 30. Dezember griffen der Rapidkreuzer „Helgoland“ und die Torpedofahrzeuge „Balaton“, „Czepel“, „Tatra“, „Lika“ und „Triglav“ Durazzo (heute Durres, Albanien) an. Dabei wurde das Französische U-Boot „Monge“ gerammt und versenkt. Bei der Beschießung von Durazzo gerieten „Lika“ und „Triglav“ in ein Minenfeld und sanken. Im anschließenden Seegefecht mit überlegenen Italienisch – französischen Einheiten entkam der österreichische Verband bis nach Brindisi gejagt, dank seiner höheren Geschwindigkeit in den Hafen von Sebenico.

Am 7. Mai versenkte das deutsche U-Boot „U 20“ unter Kapitänleutnant Schwieger das britische Passagierschiff „Lusitania“ in der Irischen See.

Obwohl 1914 von den Briten zum Hilfskreuzer erklärt, verkehrte das bewaffnete Schiff weiter im Liniendienst Liverpool- New York. Nach dem Torpedotreffer explodierte die aus Munition bestehende Ladung der „Lusitania“. Das Schiff sank kurz darauf. An Bord befanden sich 1100 Passagiere und 400 Besatzungsangehörige. Bei dem Untergang fanden auch 124 US-Bürger den Tod. Als Folge der Versenkung der „Lusitania“ erklärte die USA Deutschland den Krieg. Bis heute ist ungeklärt ob die Briten unter Marineminister Churchill die Versenkung eines Passagierschiffes bewusst in Kauf nahmen um die USA zum Kriegseintritt zu bewegen. Im November wurde von dem unter österreichischer Flagge fahrenden deutschen U-Boot „U 38“ im Atlantik das italienische Passagierschiff „Ancona“ auf der Fahrt von Neapel nach New York versenkt. Unter den Opfern befanden sich 11 US Bürger. Das führte zur massiven Verschlechterung der Beziehungen zwischen den USA und Österreich Ungarn. Im Jahr 1915 verlor Österreich-Ungarn zwei U-Boote, die deutschen U-Boot Verluste betrugen 19 Boote.

Vor 75 Jahren, 1940.

Ab März 1940 liefen die deutschen Hilfskreuzer zum Handelskrieg in den Nord und Südatlantik aus. Der Hilfskreuzer „Atlantis“ versenkte 13 Schiffe, „Pinguin“ versenkte 11 Schiffe, „Orion“ und „Kormoran“ zusammen 12 Schiffe.

Am 16. Februar lief das ehemalige Versorgungsschiff der „Graf Spee“ die „Almark“ unter Geleit eines norwegischen Torpedobootes in Norwegische Hoheitsgewässer ein. An Bord befanden sich 299 gefangene britische Seeleute der „Graf Spee“. Zwei britische Zerstörer versuchten durch Warnschüsse die „Almark“ zu stoppen. Nach Protest des norwegischen Torpedobootes zogen sich die britischen Zerstörer zurück. Um 23 Uhr lief der britische Zerstörer „Cossak“ zu der im Joessing Fjord ankernden „Almark“ und enterten diese. Dabei wurden sechs deutsche Handels-schiffsmatrosen erschossen. Die gefangenen britischen Seeleute wurden von der „Cossak“ übernommen. Diese Neutralitätsverletzung bestärkte die deutsche Seekriegsleitung zur beschleunigten Durchführung der Besetzung Norwegens. **Am 8. April** begann das deutsche Unternehmen „Weserübung“, die Besetzung Dänemarks und Norwegens. Dabei kamen fast alle deutschen Großkampfschiffe zum Einsatz. Einige wurde beschädigt, der schwere Kreuzer „Blücher“ vor Oslo versenkt, sieben deutsche Zerstörer sanken im Rombakfjord bei Narvik. Bis Mitte Mai dauerten die Kämpfe an dann zogen sich die gelandeten britisch französischen Truppen zurück, Norwegen kapitulierte.

Am 8. Juni versenkten die deutschen Schlachtschiffe „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ den britischen Flugzeugträger „Glorios“ und zwei Begleitzerstörer im Nordatlantik, im November versenkten die beiden Schlachtschiffe den britischen Hilfskreuzer „Rawalpindi“.

Am 20. Juli fand vor Kreta eine Seeschlacht zwischen italienischen und britischen Kreuzern statt. Der italienische Kreuzer „Bartolomeo Corleoni“ wurde versenkt.

Am 3. Juli wurde die bei Oran vor Anker liegende französische Flotte von der britischen Force H, bestehend aus 1 Schlachtkreuzer, 2 Schlachtschiffen, 1 Flugzeugträger, 2 Kreuzern und Zerstörern überfallsartig angegriffen.

Das Schlachtschiff „Bretagne“ wurde versenkt, drei weitere Schlachtschiffe wurden schwer beschädigt. Bei dem Angriff kamen 1147 französische Seeleute ums Leben. England wollte mit der Vernichtung der französischen Flotte verhindern dass diese in deutsche Hände fallen könnte.

Am 12. November griffen Flugzeuge des britischen Flugzeugträgers „Illustrios“ im Hafen von Tarent liegende italienische Kriegsschiffe an. Drei italienische Schlachtschiffe, die „Littoria“, die „Ciao Duilo“ und die „Conte di Cavour“ wurden versenkt. Im Jahre 1940 versenkten deutsche U-Boote ca. 500 alliierte Handels Schiffe mit einer Gesamttonnage von 2.606. 000 BRT. 24 deutsche U-Boote gingen verloren.

Vor 70. Jahren, 1945.

Am 30. Jänner wurde das mit Flüchtlingen und Verwundeten beladene ehem. KDF Schiff „Wilhelm Gustloff“ nach dem Auslaufen aus Gdingen von einem sowjetischen U-Boot versenkt. Die genaue Zahl der Opfer ist ungewiß , über 6000 Menschen fanden den Tod, nur 500 konnten gerettet werden. Es ist dies einer der größte Verlust an Menschenleben in der Seefahrtsgeschichte.

Am 10. Februar versenkte das sowjetische U- Boot „S 13“ das aus Pillau auslaufende Passagierschiff „General von Steuben“. 2700 Flüchtlinge und Verwundete gingen mit dem Schiff unter, 300 Menschen konnten gerettet werden. Am 3. Mai versenkten britische Jagdbomber die in der Lübecker Buch liegenden deutschen Passagierschiffe „Cap Arcona“ und die kleinere „Thilbek“. Auf beiden Schiffen befanden sich KZ Häftlinge welche nach Dänemark gebracht werden sollten. Mehr als 7000 fanden den Tod, nur 200 konnten sich retten. Am 6. April lief das japanische Schlachtschiff „Yamato“ ,das mit 72 000 Tonnen Verdrängung größte Schlachtschiff der Welt, bewaffnet mit neun 45 cm Kanonen zu einer befohlenen Selbstmordaktion aus. Es sollte die vor Okinawa liegende US Flotte angreifen. Im Falle einer Beschädigung sollte die „Yamato“ auf den Strand gesetzt werden und bis zur Zerstörung weiterfeuern. Eine Rückkehr war ausgeschlossen da sich nur so viel Treibstoff an Bord befand um Okinawa zu erreichen.

Am 7. April um 12 Uhr 35 griffen 386 Trägerflugzeuge die 26 Knoten laufende „Yamato“ an. 8 Bomben und 13 Torpedos trafen die „Yamato“ Um 14 Uhr 32 kenterte das Schlachtschiff mit 2500 Seeleuten an Bord. 10 US Flugzeuge wurden abgeschossen, 16 US Flieger kamen dabei ums Leben.

Im Jahr 1945 gingen noch 142 deutsche U-Boote verloren, zum Teil auch durch Fliegerangriffe auf die Basishäfen. Nach dem Waffenstillstand versenkten sich 218 U-Boote selbst, 154 wurden an die Siegermächte übergeben.

Vor 60 Jahren, 1955.

Am 25. Juli kam es auf der Reise von Genua nach New York, zwei Tage vor New York, zur Kollision des italienischen Luxusliners „Andrea Doria“ mit der schwedischen „Stockholm“. Bei dem Unglück starben 47 Personen. Am 26. Juli sank die „Andrea Doria“.

Vor 50 Jahren, 1960.

Am 13. November brach auf der in der Karibik fahrenden britischen „Yarmouth Castle“ ein Brand aus. Das Schiff brannte vollständig aus 90 Personen kamen dabei um.

Vor 35 Jahren, 1980.

Am 3. Juli brach auf dem im Hafen von La Spezia aufgelegten italienischen Luxusliner „Leonardo da Vinci“ ein Brand aus. Das 1958 gebaute Schiff ersetzte die 1955 gesunkene „Andrea Doria“. Das Feuer konnte nicht mehr gelöscht werden, die „Andrea Doria“ wurde aus dem Hafen geschleppt und kenterte schließlich. Menschenleben waren nicht zu beklagen.

Das ist nur ein Teil der auf See stattgefundenen Katastrophen und Kriegsereignisse und keinesfalls vollständig, aber sicher schrecklich genug.

Ernst Joh. Oppel



„Andrea Doria“

Gedenkfeier 70 Jahre Kriegsende und 60 Jahre Staatsvertrag

Am 15. Mai versammelte sich der Österreichische Kameradschaftsbund zu einer Gedenkfeier auf dem Wetterkreuz bei Hollenburg. Daran nahm u.a. auch die Marinekameradschaft Babenberg-Traisental teil. Zelebriert wurde der Gedenkgottesdienst von Pfarrer, Konsistorialrat Mag. Wolfgang Payrich. Das Bläserkorps Hollenburg-Wagram intonierte die Schubert-Messe. Zuvor die Begrüßung durch den Obmann des ÖKB-Stadtverbandes und die Kranzniederlegungen durch die anwesenden Vereine und Verbände. Im Anschluß an den offiziellen Teil der Veranstaltung sorgte der ÖKB für das leibliche Wohl.

Gegen Ende des 2. Weltkrieges, in der 2. Aprilhälfte und Anfang Mai 1945 kämpften deutsche und russische Truppen um den Brückenkopf Krems. Die Front zwischen Krems und St. Pölten verlief dabei auch über den Wetterkreuzberg in Hollenburg. Die dortige Kirche wurde schwer beschädigt.

Anlässlich 70 Jahre Kriegsende und 60 Jahre Staatsvertrag lud die ÖKB-Stadtorganisation Traismauer für diesen Tag zu dieser Gedenkfeier auf dem Wetterkreuz. Neben zahlreichen ÖKB-Verbänden war auch die MK Babenberg-Traisental mit den Kameraden Ernst Oppel, Erich Track, Franz Redl sowie Ernest Hadwiger vertreten. Mit dem Zapfenstreich fand die Feier ein würdiges Ende.





Tag der „Offenen Tür“ bei den Pionieren

Auf Anregung unserer Freunde und Partner vom Pionierbund Krems—Mautern veranstalteten wir am 30. Mai anlässlich des Tages der offenen Tür in der Pionierkaserne Melk eine Ausstellung mit 18 Modellen der Donauschiffe. Unser Obmann-Stellvertreter und Marinekamerad Ernst Oppel hat diese Schiffs- und Bootsmodelle in akribischer Arbeit gebaut. Dafür wurde am Wasser-Übungsplatz an der Donau - nahe der Schiffsanlegestelle ein großes Zelt erstellt. Die Ausstellung wurde sehr gut besucht und wurde sehr gut angenommen. Aus diesem Grunde haben wir uns überlegt und kamen zum Entschluß, diese Ausstellung beim „Tag der offenen Tür“ in der Pionierkaserne Mautern im September zu wiederholen.

Anwesend waren der Vize-Präsident des ÖMV, dr. Brun aus Wien, der Wandtafeln zur besseren Sichtbarmachung der Schiffsskizzen und des Werbematerials mitbrachte.

Des Weiteren ließ es sich der Obmann, DI Herwig Haböck nicht nehmen, mit den Kameraden der Marinekameradschaft Babenberg-Traisental präsent zu sein Rudolf & Irene Assmus, Ernest Hadwiger, Anton Schmidt und Erich Track.

Beim Aufbau waren die Kameraden Ernest Hadwiger und Erich Track. Selbstredend auch der „Chef der Schiffs-Miniwerft“ Ernst Oppel.





Blick über den Zaun

Hin und wieder werfen wir einen Blick über den Zaun unseres Wirkungskreises und somit auf die Aktivitäten unserer befreundeten Marinekameradschaften in Österreich sowohl auch im benachbarten Deutschland. In dieser Ausgabe wollen wir über die Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen und ihren Shantychor berichten. Mit dieser Marinekameradschaft pflegen wir eine sehr kameradschaftliche und rege Partnerschaft seit 2006. Die Wurzeln dieser Verbindung sind wiederum bei Kamerad Egon Haug zu suchen, der schon frühzeitig seine Fühler in seiner Heimat ausstreckte und mit Hilfe der Kameraden Gerd Hoffarth und Karl Heinz Lohf schon bald ein Treffen auf der Schwäbischen Alb arrangierte. Eine weitere Begegnung fand dann schon bald beim 15jährigen Bestandsjubiläum unserer MK im Volksheim zu Herzogenburg statt. Der Shantychor der MK Albstadt-Ebingen gilt weit über die Landesgrenzen hinaus als maritimer Botschafter - sogar im gesamten europäischen Ausland und ist bekannt und beliebt. Die Kieler Woche, Veranstaltungen am Bodensee, bei der Hansa-Sail in Rostock und in Bremerhaven sowie Sendungen im Süddeutschen Rundfunk sind markante Wirkungsorte dieses Shantychores. Auch beim 20-jährigen Bestandsjubiläum als auch zu unserem 25-jährigen Bestehen waren die Freunde von der Schwäbischen Alb gern gesehene Freunde.



Egon mit seinen Albstädter Marinefreunden - 12-

Internationales ShantychorFestival an der Ostsee

vom 26.- 28. Juni 2015

Und wieder mal lichtete der Shantychor der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen die Anker, um am Internationalen Shantychor- Festival in Travemünde teilzunehmen. Unser Redakteur Egon war vor Ort, um sich ein Bild zu machen über die diversen Auftritte der Ebinger Freunde. Von Gelnhausen über Fulda-Hannover-Hamburg und Lübeck machte sich unser rasender Reporter auf den Weg nach Travemünde an der Ostsee, wo er nach 5 1/2 Stunden Fahrzeit sein Haupt im Hotel niederlegen konnte. Dieser Besuch diente vor allem zur Freude seiner Österreicher Marinekameraden - der Erhaltung der Partnerschaft und kameradschaftlichen Brücke beider Marine-kameradschaften. Natürlich traf er dort auch nach eingehender Absprache die Freunde der befreundeten Marinekameradschaft Lübeck bei dieser Gelegenheit. Auch zur Marinekameradschaft Lübeck bestehen sehr freundschaftliche Bande, die den Kameraden Uwe Zeitler dieser MK bewogen, per Fahrrad den Weg nach Herzogenburg unter die Räder zu nehmen.



Chorleiter Manfred Ströle hatte für dieses großartige und international besetzte Festival die schönsten und aussagekräftigsten Shantys und Seemannslieder ausgesucht und mehrfach geübt wie „Seemann deine Heimat ist das Meer“, „der Junge von St. Pauli“... „Blau ist das Meer“ und Shenandoah. Als Krönung brachte dann Uwe Ströle richtiges „Seemannsgarn“ zu Gehör, was die zahllose Zuhörer mit donnerndem Applaus quittierten. Kaum eine der fünf Bühnen an der Trave zeigte so viel Andrang bei den Gesangsvorträgen wie beim Auftritt dieses Shantychores. Kamerad Siegfried Krattenmacher als Confrencier stellte die Solisten vor. Der Shantychor der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen hatte übrigens den wohl längsten Anreiseweg. Dieser Auftritt ist sicher ein wichtiger Beweis und ein markanter Glanzpunkt in den Analen dieses Shantychores.

Seeschlacht von Lissa

Am 28. Juli gedenkt der Österreichische Marineverband und seine angegliederten Marinekameradschaften wieder der Schlacht vor Lissa. Im kommenden Jahr gedenken wir anlässlich des 150.Jahrestages wieder dieser Schlacht vor Lissa. Im [Dritten Italienischen Unabhängigkeitskrieg](#) gewann der österreichische [Admiral Wilhelm von Tegetthoff](#) am 20. Juli 1866 durch Anwendung der [Rammtaktik](#) die Seeschlacht von Lissa bei der heute [Vis](#) genannten Insel gegen die zahlenmäßig überlegene [italienische Flotte](#) unter Admiral [Carlo Pellion di Persano](#). Vermutlich handelte es sich um die letzte durch Anwendung dieser Taktik gewonnene größere Seeschlacht. Dies war die erste Seeschlacht, in der in größerem Umfang [Panzerschiffe](#) eingesetzt wurden. Trotz einiger Siege über Italien verlor [Österreich](#) aber den Krieg vor allem an der zweiten Front gegen das mit Italien verbündete [Preußen](#) ([Schlacht von Königgrätz](#)) und musste im [Frieden von Wien](#) [Venetien](#) an Italien abtreten.

Vorgeschichte

Im Juni 1866 brach der [Krieg zwischen Preußen und Österreich](#) aus. Italien, mit Preußen alliiert, erklärte Österreich den Krieg und sandte Truppen in die [Lombardei](#). Obwohl die italienische Armee den Österreichern zahlenmäßig überlegen war, wurde sie am 24. Juni besiegt und zum Rückzug gezwungen. Die Preußen retteten die Situation, indem sie die Österreicher in der [Schlacht von Königgrätz](#) (heute: [Hradec Králové](#)) am 3. Juli schlugen. Die Niederlage in Königgrätz und die Information, dass die Österreicher über einen Waffenstillstand verhandelten, zwang die italienische Marine zum Zug. Die Italiener wollten die österreichischen Gebiete an der [Adria](#) einnehmen, um sie in den Friedensverhandlungen als Verhandlungsgegenstand zu nutzen. Der Kommandeur der italienischen Flotte, Admiral [Carlo Persano](#), kreuzte vom 9. bis zum 11. Juli auf der geografischen Breite von Lissa, ohne die Österreicher aktiv anzugreifen. Persanos passives Verhalten wurde stark kritisiert, und der Oberbefehlshaber der Marine befahl ihm, irgendeine erfolgversprechende Aktion zu unternehmen. Folglich wurde beschlossen, die Insel Lissa (kroat. [Vis](#)), das sogenannte „Gibraltar der Adria“, einzunehmen. Die [österreichische Flotte](#) war zu dieser Zeit veraltet. Konteradmiral Wilhelm von Tegetthoff griff zur Improvisation: Er ließ seine Schiffe mit Eisenplatten, Eisenbahnschienen und Ketten behelfsmäßig panzern. Die Verteidigung von Lissa bestand aus 1.833 Soldaten, starken Festungen und [Küstenbatterien](#) (Wellington, Bentinks, Magnaremi und Nadpostranje) mit insgesamt 88 Kanonen. Weiter existierte eine Polizeistation auf dem Hügel Hum (585 Meter) mit einer [Telegraphenverbindung](#) zum Festland über die Insel Hvar. Die italienische Flotte verließ [Ancona](#), den italienischen Flottenstützpunkt, am Nachmittag des 16. Juli und erreichte Lissa, ohne einen detaillierten Operationsplan vorbereitet zu haben.

Braunau war auch eine Marinestadt

Aus Braunau am Inn stammte nicht nur ein ehem. Reichskanzler, dessen Name von der Redaktion aus verständlichen Gründen nicht genannt werden möchte.

Am 26. Juni 1915 kamen die ersten k.u.k. Marine-Schüler in Braunau an. Bis zum Ende des Krieges und der Monarchie wurden sie am Inn und am Wolfgangsee ausgebildet.

Von Monika Raschhofer, 13. Juni 2015

Weit und breit kein Meer, nur eine eilig, aber beflissen renovierte Kaserne statt eines standesgemäßen Schlosses – und dennoch blieb die k.u.k. Marine-Akademie drei Jahre lang in Braunau am Inn. Die politische Großwetterlage in Europa und das geschickte Bitten der Braunauer Stadtväter sind Ursachen für diesen kuriosen Wimpernschlag der Geschichte. Anfang Mai 1915 erklärte Italien der ehemals verbündeten Donaumonarchie den Krieg. Die k.u.k. Marine-Akademie musste rasch weg aus dem von Italien bedrohten Fiume, heute Rijeka. Die Wiener Stiftskaserne war erste Wahl, wurde jedoch bald für verwundete Soldaten benötigt. Das kaiserliche Lustschloss Schlosshof war die nächste Station, aber weil befürchtet wurde, dass russische Truppen durchbrechen, begann erneut die Suche nach einem geeigneten Domizil für die Marine-Akademie.

„Braunau war eine ungeliebte Notlösung, weil die geografische Lage alles andere als günstig war“, erklärt der Braunauer Historiker und ehemalige Gymnasiumsleiter Florian Kotanko, der an der Konzeption der Sonderausstellung „100 Jahre Marine-Akademie Braunau am Inn“ mitgewirkt hat. Die Ausbilder und Auszubildenden entstammten den führenden Familien der Monarchie und waren eher Schlösser als Kasernen gewohnt.

Der Braunauer Bürgermeister Josef Bautenbacher bekundete großes Interesse daran, dass die Marine in die Gebäude einzieht, weil die dort einquartierten galizischen Flüchtlinge „die Kaserne ruinieren“. Heimatforscher Manfred Rachbauer hat im Stadtarchiv einen Brief des Bürgermeisters gefunden, in dem dieser „höflichst um Mitteilung“ bittet, „ob die Kaserne von der Kommission für den gedachten Zweck entsprechend gefunden wurde“.

**Nautischer Verein Cuxhaven
Der Vorsitzende
Kapitän-Alexander-Straße 40
27472 Cuxhaven**

Pressemitteilung über die Podiumsdiskussion „Situation der Deutschen Seeschifffahrt, Beschäftigung Deutscher Seeleute“

Selten war der Andrang zu einer Abendveranstaltung des Nautischen Vereins Cuxhaven im Captain Ahab's Culture Club so groß, daß sich die interessierten Zuhörer selbst um die Stehplätze bemühen mußten. Aber das Thema versprach ja auch einigen Zündstoff und man merkt, daß es nicht nur den zahlreich erschienen Seefahrtsschülern, sondern auch vielen Reedern unter den Nägeln brennt. Nach kurzer Begrüßung der hochkarätigen Podiumsgäste und aller Anwesenden ersparte sich der NVC-Vorsitzende, Kapitän Ralf Gütlein die sonst übliche namentliche Begrüßung und eröffnete die Veranstaltung gleich mit dem Zitat der Bundeskanzlerin: „Die Schifffahrt ist ein wesentlicher Part der exportierenden Wirtschaft. Der weit überwiegende Teil des internationalen Warentransportes geschieht weltweit per Schiff.“ Ausgelöst durch die Lehmann-Bankenpleite vor sieben Jahren geriet die deutsche Seeschifffahrt in schwieriges Fahrwasser, aus dem es scheinbar kein Entrinnen gibt.

Sinkende Frachtraten, höhere Sicherheitsansprüche und steigende Betriebskosten, machen die vorfinanzierenden Banken zu immer unangenehmeren Geschäftspartnern für die deutsche Schifffahrt. Immer größere Schiffe bei sinkender Auslastung erhöhen die Welttonnage und die Krise nährt sich damit scheinbar selbst. Verlierer sind die deutschen Seeleute! Der NVC-Beiratsvorsitzende, **Kapitän Burkhard Rasch** und der Leiter der staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven, **Rudolf Rothe** gaben mit kurzen Statements eine Einführung in die Problematik, die allen Anwesenden mehr als gut bekannt ist.

Seit 13 Jahren besteht das „Maritime Bündnis“, eine gemeinsame Aktion der Bundesregierung, der Wirtschafts-, Verkehrs- und Kultusminister der nord-deutschen Küstenländer, des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) und der Gewerkschaft ver.di zur Förderung der maritimen Wirtschaft und der Deutschen Seeschifffahrt. Was damals als Erfolgsmodell startete, ist im Laufe der Zeit selbst zu einem Sanierungsfall geworden. Rasch stellte seine Erfahrung aus der Sicht des maritimen Unternehmers vor.

Rothe trug die durch den Arbeitskreis Berufsbildung im Deutschen Nautischen Verein formulierten Fragen als Einleitung vor.

Das hochkarätig besetzte Podium, bestehend aus dem parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, der Bundestagsabgeordneten Dr. Valerie Wilms, dem Sprecher vom Verband Deutscher Reeder, Dr. Ottmar Gast, dem Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, Kpt. Prof. Dr. Christoph Wand ging sehr wortreich auf die Problematik ein und nannte viele Gründe für das Zustandekommen der Misere.

Die Lösungsvorschläge dagegen klangen sehr viel weniger erfolgsversprechend. Obwohl alle Redner davon überzeugt sind, daß eine Lösung gefunden werden muß und zwar möglichst rasch, sonst handelt es sich bei der Deutschen Handels-schiffahrt wahrhaftig bald um ein Auslaufmodell. Der NVC-Vorsitzende Kpt. Ralf Gütlein stellte darauf die Frage, wieso es in den Nachbarländern Niederlande und Dänemark möglich ist, eigene Schiffe mit eigenem Personal zu besetzen, während in Deutschland immer mehr ausgeflaggt wird, auf deutschen Schiffen kaum noch deutsches Personal zu finden ist und den abgehenden Seefahrtschülern keine Gelegenheit geboten wird, ihre Patente auszufahren, wie es der Ausbildungsweg zum Kapitän zwingend vorschreibt. Der Erlass der Lohnnebenkosten für die Schiffahrt scheint ein wesentlicher Grund zu sein. Diese Maßnahme auch in Deutschland umzusetzen stieß auf Widerstand, da sich dann andere Branchen ebenfalls zu Wort melden würden. z. Bsp. das Speditionsgewerbe.

Mehrere Absolventen der Seefahrtsschule Elsfleth und Cuxhaven schilderten in der anschließenden Fragerunde eindringlich und mit deutlichen Worten die verfahren Situation.

Der zweite, volkswirtschaftlich sogar wichtigere Aspekt, nämlich der des zweiten Arbeitsmarktes für die Nautiker und Techniker, wurde eingehend beleuchtet. Hier sind diese, in der Seefahrt erworbenen Qualifikationen für das Funktionieren der ganzen Küste notwendig. Gemeint sind die Lotsen, die Wasser-und Schiffahrtsverwaltung, die seefahrenden Behörden des Bundes und der Länder über die gesamte Industrie bis hin zu den Seefahrtsschulen. Wenn die Seeleute ihre Patente nicht ausfahren können, werden sich junge Leute von diesem Beruf abwenden und es kommt in kürzester Zeit zu großen Problemen der gesamten Branche.

Ich habe nicht den Eindruck, daß der Ernst der Lage die wichtigen Akteure wirklich zu entschlossenem Handeln bewegt. Mein Eindruck ist „Zögern und Taktieren“ so der Vorsitzende des NVC Kapt. R.Gütlein „Berlin, aber auch Deutschland hat traditionell nicht allzu viel Interesse an der Seeschiffahrt, dies setzt sich auch heute fort.“

Alle noch verbliebene Hoffnung ruht nun auf der nationalen maritimen Konferenz im Oktober 2015 in Bremerhaven.

In der Hoffnung, daß die Bekenntnisse der Politiker und Schiffahrtsexperten zur deutschen Seeschiffahrt nicht „in den Wind gesprochen“ sind, schloß der maritime Abend.

Leuchttürme in Schleswig-Holstein / Fortsetzung

Die „Bakenlüde“ bekamen dann in der Ratsschenke drei Glas Brantwein und je eine Kanne Bier eingeschenkt. Man nannte die Schnäpse im Volksmund „Lüchterschnaps“ und die Bierkannen „Fürlöper- Stöpen“. Bei dieser Zusammenkunft mußten ein Richter und ein Burger Ratsverwandter zugegen sein und die „Bakenbrenner“ „zum Antrinken“ auffordern .

Dieser bemerkenswerte Brauch auf Fehmarn ging verloren, aber nicht das Bemühen, die Schifffahrt rund um die Insel mit Leuchtfeuern zu sichern.

Nach dem Puttgardenriff, gesichert durch das Seefeuer Marienleuchte, ist die



gefährlichste Stelle Fehmarns für Sport- und Berufsschiffer ein Steinriff vor der Südostspitze Staberhuks. Richtet man den Blick von See auf die Ecke, so fällt die wuchtige Laterne des Leuchtturms Staberhuk auf, die Seezeichengeschichte gemacht hat.

Ausgangspunkt ist die Nordseeinsel Helgoland, dort wurde, wie bereits im ersten Kapitel berichtet, 1811 von der englischen Seezeichenverwaltung „Trinity House“ ein Ziegelsteinturm mit verglaster Laterne in Betrieb genommen. Anfangs warfen 24 versilberte Reflektoren mit jeweils einer Argandschen Lampe das Licht in die Nacht. Im Jahre 1875 modernisierten die Engländer den Leuchtturm mit einer großen Fresnel-Optik I.Ordnung. Die 2,41 Meter hohe, in Frankreich gefertigte Gürtelleuchte mit 43 geschliffenen Glasprismaringen wurde

1902 wieder demontiert und sorgfältig in Kisten verpackt. Helgoland war mittlerweile deutsch geworden, und neben dem englischen stand ein 36 Meter hoher neuer Leuchtturm, zu jener Zeit mit einer der stärksten „Schnellblinkfeueranlagen“ der Welt gekrönt. Der englische Leuchtturm wurde abgerissen, doch die in vielen Kisten verpackte Optik und die gesamte Laterne verließen im Laderaum eines Schiffes mit dem Namen „Heinrich Wilhelm“ Helgoland.

Ziel der Reise war der Hafen von Burgstaaken auf der Ostseeinsel Fehmarn.

Dort war 1903 vor der Landzunge Staberhuk der Bau des gleichnamigen Leuchtturms weit genug fortgeschritten, um im Laternenraum die Optik aufzunehmen. Noch heute bündelt diese Optik Licht und strahlt ihr unterbrochenes Feuer mit Gruppen zwischen Fehmarnsund und Fehmarnbelt wie ein beständiger Stern unter den Wolken.

Auf der Reise von Leuchtturm zu Leuchtturm, die uns nun an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste entlang führt, begegnen wir Traditionen und Entwicklungen, die vom gemeinsamen Streben geprägt sind, Menschen auf See zu helfen. So haben oder hatten Leuchtfeuer-, Lotsen- und Rettungswesen an manchen Orten den gleichen Standort. Travemünde gilt dafür als ein herausragendes Beispiel. Aber auch Schleimünde, wo der Leuchtturm nahe der Lotseninsel steht, Kiel in den Hafen- und Kanaleinfahrten sowie Falshöft, am Eingang zur Flensburger Förde, sind zu nennen.



Spezialausbildung für Flieger startet mit neuester Technik

Bremerhaven

Eine Notwasserung mit einem Luftfahrzeug ist der Alptraum für jede Besatzung. Damit in einer Notsituation jeder Handgriff sitzt, trainiert die Inspektion „Überleben auf See“ diese Soldaten seit fast 50 Jahren. Es hat lange gedauert, doch das Warten hat sich gelohnt. Der Umzug in die neue Rettungs- und Wasserübungshalle an der Marineoperationsschule in der Seestadt Bremerhaven ist vollzogen.

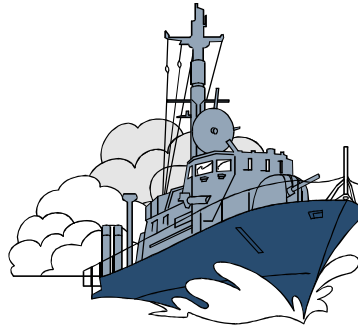
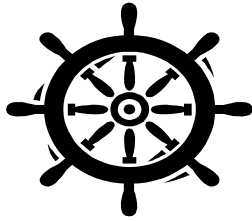
Auf dem Schulgelände der Marineoperationsschule wurde in den vergangenen ca. zweieinhalb Jahren eine neue Rettungs- und Wasserübungshalle gebaut. Die Besonderheit ist, dass dort zwei Schwimmbecken integriert sind. Während in der einen Halle die Schwimmausbildung der Rekruten und die Einweisung in die zur Verfügung stehenden Rettungsmittel an Bord von Kriegsschiffen stattfindet, wird im zweiten Becken die hochwertige „Überleben auf See“-Ausbildung durchgeführt. Die Kartons sind schon wieder ausgepackt. Der Notausstiegsimulator wurde per LKW an die neue Wirkungsstätte verbracht und hängt mittlerweile einsatzbereit in der neuen Rettungs- und Wasserübungshalle. Die Wasserbecken sind gefüllt und die Temperaturanzeige zeigt angenehme 28 Grad an. Schon Anfang März soll die Spezialausbildung „Überleben auf See“ an ihrem neuen Standort beginnen.

Reiches Vokabular

Zu den bekanntesten Originalen des Heeres gehörte der langjährige Militär-Kommandant von Niederösterreich, Divisionär Ernest Maerker, der einstige Adjutant von Minister Prader. Maerker war einsatzfreudig, dienstforndernd, aber auch ein großer Choleriker, der sich sogar über Kleinigkeiten ganz fürchterlich aufregen konnte. Besonders in Wut geriet er, wenn ein Befehl seines vorgesetzten Korpskommandanten eintraf, der für ihn unverständlich war. Da ließ er sich augenblicklich mit Graz verbinden, um seinen gesamten Groll abzuladen. Als er nach so einem Wutanfall wieder einmal den Hörer auf die Gabel knallte, meinte seine Sekretärin :
„Herr Divisionär, ich habe gestoppt. Sie haben jetzt drei volle Minuten mit dem Korpskommando geschimpft, ohne ein Schimpfwort zweimal zu gebrauchen!“

Der Fensterwurf

Es geschah vor Jahren, just zu der Zeit, als gerade über das Budget für die Landesverteidigung verhandelt wurde.
Ein Oberst betritt sein Dienstzimmer im Verteidigungsministerium am Franz-Josefs-Kai und beginnt an seiner goldenen Uhr herumzufummeln. Sie ärgert ihn schon seit Tagen. Als es ihm nicht gelingt, das Uhrwerk wieder in Gang zu bringen, gerät er so in Rage, daß er die Uhr vom Handgelenk reißt und sie mit den Worten:
„Glumpert,ölendiges!“ in Richtung Fenster schleudert.
Ein junger Beamter, mit dem der Oberst sein Zimmer teilt, stößt geistesgegenwärtig den Fensterflügel zu. Der Oberst, er hat sich inzwischen wieder beruhigt, bedankt sich herzlich bei seinem Zimmerkollegen. „Es ist ja nicht wegen Ihrer Uhr, Herr Oberst. Aber grad jetzt, wo unser Minister um mehr Geld fürs Heer kämpft, schaut´s net gut aus wenn unten die Passanten festsetellen, im Verteidigungsministerium werfen´s schon die goldenen Uhren aus dem Fenster !“



Wichtige Termine:

Die Bordabende finden auch weiterhin wie üblich am ersten Donnerstag des Monats statt.

Unseren sonntäglichen Frühschoppen wollen wir wie bisher um 10.00 Uhr beibehalten. Wir bitten um zahlreiche Beteiligung.

Heuer findet der Marinegedenktag am **28. Juli** in Wien statt. **2016** gedenken wir anlässlich des **150. Jahrestages** der Seeschlacht vor Lissa.

Ebenfalls am **06. September** findet die Friedensmesse, veranstaltet vom ÖKB am Heiligenkreuz zu Gutenbrunn statt. Wir bitten um rege Teilnahme!

Impressum:

Marinekameradschaft *Babenberg-Traisental*
3130 Herzogenburg, Ossarner Hauptstr. 66

Für den Inhalt verantwortlich:

Egon Haug, Am Waldeck 1

D-63571 Gelnhausen

Tel. 0049 6051/4663

Mobil: 0049151-400 93 645

Interne Mitgliederzeitung der Marinekameradschaft
Babenberg-Traisental

Zentral.-Vereinsregister-Nr. 767 727 438



Der Flugzeugträger USS John C. Stennis
durchfährt den Regenbogen

