

BORDNACHRICHTEN DER MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL



2. Quartal 2013



Hamburg Landungsbrücken

*Allen Kameradinnen und Kameraden, die im 2. Quartal
ihren Geburtstag feiern dürfen, wünschen wir auf
diesem Wege alles erdenklich Gute !*

<i>01. April</i>	<i>Samstag,</i>	<i>Anna</i>
<i>07. April</i>	<i>Hubmayer,</i>	<i>Leopold</i>
<i>11. April</i>	<i>Haböck,</i>	<i>Herwig</i>
<i>11. April</i>	<i>Schmidt</i>	<i>Anton</i>
<i>18. April</i>	<i>Mag. Stefanson,</i>	<i>Elfriede</i>
<i>28. April</i>	<i>Winter,</i>	<i>Alfred</i>
<i>28. April</i>	<i>Hadwiger,</i>	<i>Ursula</i>
<i>06. Mai</i>	<i>Track,</i>	<i>Margarete</i>
<i>10. Mai</i>	<i>Assmus,</i>	<i>Rudolf</i>
<i>15. Mai</i>	<i>Samstag,</i>	<i>Ruppert</i>
<i>16. Mai</i>	<i>Marchart,</i>	<i>Karl</i>
<i>17. Mai</i>	<i>Ronacher,</i>	<i>Franz</i>
<i>03. Juni</i>	<i>Pimperl,</i>	<i>Wilhelm</i>
<i>05. Juni</i>	<i>Scheuch,</i>	<i>Waltraud</i>
<i>15. Juni</i>	<i>Stoll,</i>	<i>Alois</i>
<i>16. Juni</i>	<i>Matzl,</i>	<i>Brigitte</i>
<i>26. Juni</i>	<i>Neulinger,</i>	<i>Anton</i>
<i>28. Juni</i>	<i>Schatzl,</i>	<i>Wolfgang</i>
<i>30. Juni</i>	<i>Eder,</i>	<i>Gottfried</i>

Allen Kranken wünschen wir baldige Genesung !

*Liebe Kameraden ! Kurz vor Redaktionsschluss erreichte mich die
traurige Nachricht, dass unser Freund und Marinekamerad,
Christian Drolle im Alter von nahezu 88 Jahren seine letzte große
Reise in den unbekannten Hafen antreten musste. Kamerad Drolle
lebte zwar im Bundesland Kärnten – sah aber in unserer MK eine
freundschaftliche und kameradschaftliche Heimat. Wir werden ihm
ein ehrendes Andenken bewahren !*



Das Foto auf der Titelseite soll uns schon mal einstimmen auf unseren nächsten Törn, der uns im August nach Hamburg, Wedel und Bremerhaven führen soll.

Der Redakteur unserer "Bordnachrichten" hat wieder ein interessantes Reiseprogramm zusammengestellt, das keine Wünsche offen läßt.

Einzelheiten über die geplante Reise können im Bordlokal unserer Marinekameradschaft eingesehen werden. Die Reise findet voraussichtlich in der zweiten Augushälfte statt.

Sicher wundert sich der Leser dieser Zeilen, dass der Redakteur und Organisator immer so früh beginnt, die Reisen zu planen. Doch er weiß auch warum !

Als ehemaliger Angehöriger der Deutschen Marine hat er u.a. diesen Satz gelernt :

“Nur eine frühzeitige Vorplanung kann Garant für den reibungslosen Ablauf eines Unternehmens sein:”

Die Erfahrung gibt ihm Recht ! So wird auch für jeden der Reiseteilnehmer wieder das Passende dabei sein! Mehr wollen wir heute nicht verraten !



Dabei sein ist alles ! Hafenrundfahrt – Besuch der Binnen-und Außenalster-Rathausmarkt Hamburg – Ballinstadt mit Auswanderer-Museum und Bootsfahrt durch die Speicherstadt- nächtlicher Bummel über die Reeperbahn und vieles mehr!

So zum Beispiel die größte Modell-Eisenbahn-Ausstellung der Welt ! Eine Bootsfahrt ist sicher dabei ! Nach Möglichkeit Besuch des Musicals >Der König der Löwen< !

Ganz bewußt hat der Organisator unserer Reisen darauf geachtet, dass genug Zeit bleibt, um das Flair der schönsten Hansestadt zu erleben und Einkäufe zu tätigen. Ein besonderes Bonbon ist zweifelsfrei der Besuch der Schiffsbegrüßungsanlage "Willkommhöft" am "Schulauer Fährhaus" bei Wedel an der Unterelbe.

Barbarafeier mit den Pionieren

am 18. Dez. 2012, in der Julius Raab - Kaserne in Mautern

Seit einigen Jahren pflegt unsere Kameradschaft gute Beziehungen zum Pionierbund Krems – Mautern. Sind es doch die Pioniere, welche in unserem Land, auch die Aufgaben einer nicht vorhandenen Marine, übernommen haben.

Diesmal wurden wir zu einer Barbara – Feier eingeladen und wir sind dieser Einladung gerne gefolgt.

Nach der Begrüßung aller Teilnehmer, durch den Obmann, RegR Juster, wurde vor dem Pionier – Denkmal angetreten. Hier wurde vom Militärfarrer die Barbara – Andacht zelebriert. Dabei wurden auch Fahnenbänder gesegnet und an die teilnehmenden Organisationen überreicht. In Anschluss, konnten wir uns in einem Zelt, mit Glühwein, Grog und kleinen Imbissen, aufwärmen.

Nach folgender Verlegung, zum Pionierwirt in Förthof, gab es dort einen Bieranstich mit Barbara-Bier aus der Gösser Brauerei, sowie eine Videoschau, über die Aktivitäten des Pionierbundes in den letzten 2 Jahren. Beim gemütlichen Ausklang wurden noch einige Anekdoten aus der Zeit beim Bundesheer erzählt, ehe wir die Heimfahrt antraten.

Erich Track



Barbarafeier der Pioniere in Mautern



Wohl bekomm's !



90 Jahre

Marinekameradschaft Ebingen



Am 26. Januar war unsere Marinekameradschaft zu Gast beim 90 jährigen Bestehen bei unseren Freunden in Albstadt-Ebingen auf der Schwäbischen Alb. Bereits im Jahr 2006 wurden die Partnerschaftsurkunden in Ebingen ausgetauscht. Bereits beim 20 jährigen Bestandsjubiläum unserer Marinekameradschaft im Jahre 2009 gab der Shantychor aus Ebingen ein Konzert in Herzogenburg.

Nun war es an der Zeit, dass sich unsere Marinekameradschaft auf den Weg über 600 km machte, um ein Zeichen zu setzen, dass Partnerschaft nicht nur auf Pergament festgehalten wird. Mit sieben Kameraden machte sich eine Gruppe unserer MK auf den Weg. Selbstverständlich war auch unser Redakteur unserer Bordnachrichten dabei, der sich von Gelnhausen aus auf den Trail begab. Nicht von ungefähr kam sein Entschluss, denn es war schließlich seine Idee, diese Partnerschaft auf den Weg zu bringen.

Nachdem wir in unserem Hotel eingeecheckt hatten, begaben wir uns zur Heilig Kreuzkirche, wo die Feier mit einem Gottesdienst eröffnet und vom Shantychor musikalisch umrahmt wurde.



Der Shantychor der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen

Das Städt. Blasorchester Ebingen sorgte ebenfalls für die richtigen Töne.

Im Großen Saal neben der Heilig Kreuz Kirche fand zunächst ein Empfang der geladenen Gäste statt. Der Vertreter des Oberbürgermeisters Albstadts sowie der Landrat des Zollern-Alb-Kreises waren neben dem Landesverbandsleiter, Kam. Manfred Wüst ebenfalls unter den Ehrengästen. Die Kameraden unserer Marinekameradschaft neben Obmann Haböck Ernst Oppel, Erich und Grete Track, Egon Haug, Hedwig Wallner, Anton Schmiedt, Walter Speiser, Ernst Hadwiger und Reinhard Köstler wurden durch den Ersten Vorsitzenden, Kamerad Wolfgang Schulz herzlich begrüßt und willkommen geheißen.

Die Jubelfeier fand im großen Gemeindesaal der Heilig Kreuzkirche ihre Fortsetzung. Unsere Marinekameradschaft wird alles erdenkliche tun, diese Partnerschaft weiterhin zu pflegen und mit Leben zu erfüllen.



Nach dem Festgottesdienst brachte uns ein bereitgestellter Bus zum Friedhof der Stadt, wo das Orchester "Ich hatt' einen Kameraden" spielte während ein Kranz für die gefallenen und verstorbenen Kameraden niedergelegt wurde. Dann erklang vom Shantychor "Seemannslos". Dann ging es zurück zum Festsaal. Nach einem Stehempfang wurde das Abendprogramm mit Pfeifensignalen



eingeleitet, denen die Grußworte der Ehrengäste folgten.

Mit „Rolling home“ und „Flaggen im Wind“ sowie einem zünftigen „Backen und Banken“ verging die Zeit wie im Fluge. Auch Obmann, Herwig Haböck gratulierte der gastgebenden Marinekameradschaft für dieses schon seltene Jubiläum.

Hier handelt es sich um den ältesten Shantychor im Deutschen Marinebund.



Mit den Freunden der Partnerkameradschaft wurden noch lange interessante und freundliche Gespräche geführt, bevor die österreichischen Kameraden ihr Hotel aufsuchten, um am nächsten Tag die 600 km lange Heimreise anzutreten. Eines jedoch haben die beiden Partnerkameradschaften auf ihre Fahnen geschrieben: "Wir werden uns im nächsten Jahr bei unserem 25 jährigen Bestandsjubiläum wieder sehen!

**Obmann Herwig Haböck gratuliert zum 90jährigen Jubiläum.
Rechts: der 1. Vors. der MK Albstadt-Ebingen, Wolfgang Schulz**

Jahreshauptversammlung unserer Marinekameradschaft

Am 7. März fand im Bordlokal unserer Marinekameradschaft die Jahreshauptversammlung statt.

Obmann, DI Herwig Haböck eröffnete die diesjährige Jahreshauptversammlung und begrüßte alle Kameradinnen und Marinekameraden auf das Herzlichste. Den Ehrengästen rief er ein kameradschaftliches Willkommen in unserem Bordlokal zu. Unter den Ehrengästen waren : Bürgermeister, Reg.Rat Franz Zwicker und eine Delegation des Pionier-Bund aus Krems-Mautern, zu dem unsere MK sehr gute Kontakte pflegen. Besonders begrüßte er die sieben neuen Mitglieder, die im vergangenen Jahr zu uns gestoßen sind. Nachdem er die Beschlussfähigkeit der Versammlung festgestellt hatte, erfolgte sein Jahresbericht über das abgelaufene Jahr. Dabei umriss er in knappen Sätzen auch unsere letzte Reise. Dabei dankte er auch dem Redakteur der "Bordnachrichten", Kamerad Egon Haug für seine korrekte Berichterstattung und für seine Bemühungen bei der Organisation und der Durchführung unserer Reisen an Nord-und Ostsee sowie nach Berlin aufgrund seiner guten Kontakte zur Deutschen Marine sowie zu den befreundeten Marinekameradschaften in Deutschland. Weiter berichtete der Obmann über die Teilnahme einiger Kameradinnen und Kameraden am 90jährigen Bestandsjubiläum der MK Albstadt-Ebingen auf der Schwäbischen Alb, mit der im Jahr 2006 eine Partnerschaft vereinbart wurde. Ein herzlicher Dank ging an die Vorstandsmitglieder und an alle, die sich um erfolgreichen Fortbestand unserer Marinekameradschaft verdient machten. Diesem schloss sich die Power Point Präsentation des Schriftführers, Kamerad Erich Track und der Kassenwartin, Kameradin Hermine Fial an. Die Kassenprüfer bescheinigten Frau Fial eine korrekte und satzungsgemäße Kassenführung. Dem Vorstand wurde somit Entlastung erteilt.



Die Marine einer europäischen Großmacht – und die gescheiterte Multikultur

Vor dem ersten Weltkrieg lagen drei Großmächte im Wettstreit um die Vorherrschaft im Mittelmeer: Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn. Dazu kam das britische Mittelmeergeschwader. Die Royal Navy zählte damals weltweit mehr als Kriegsschiffe als die beiden nächst stärkeren Marinen zusammen. Von den drei „Großen“ am Mittelmeer besaß Österreich die zahlenmäßig kleinste Flotte.

1866 hatte ein zahlenmäßig unterlegenes Geschwader die italienische Flotte bei Lissa geschlagen. Bereits zwei Jahre vorher das k.u.k. Levantengeschwader während des deutsch-dänischen Krieges aus dem Mittelmeer in die Nordsee gefahren und hatte vor der Nordseeinsel Helgoland einen dänischen Flottenverband zum Kampf gestellt.

Das Auftauchen der österreichisch-ungarischen Kriegsschiffe in der Nordsee zwang die Dänen, die Blockade der deutschen Häfen aufzugeben.

Zur Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert sah die Landkarte Europas grundlegend anders aus als heute.

Die kaiserlich und königliche Doppelmonarchie Österreich-Ungarn zählte damals zu den Großmächten und umfaßte die heutigen Staaten Österreich, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Slowenien, Kroatien, Bosnien, sowie größere Teile des heutigen Polen, der Ukraine und Rumäniens. Die Provinzen Istrien und Südtirol, die heute zu Italien gehören, waren gleichfalls Bestandteil der k.u.k. Monarchie.

Spiegelbild des Reiches waren auch die Besatzungen der Kriegsschiffe. Kroaten bildeten mit 31 % Anteil den größten Teil der Seeleute, 20 % Ungarn, 16 % Deutsche, 14 % Italiener und 11 % Tschechoslowaken stellten die übrigen wesentlichen Anteile.

Durch die verschiedenen an Bord vertretenen Völkerschaften waren die Offiziere gehalten, mehrere Fremdsprachen zu erlernen – im Idealfall vier. Dies wirkte sich positiv auf die Kameradschaft an Bord aus.

Im Oktober 1904 bereitete die britische Marine einen Qualitätssprung ihrer Seerüstung vor. Diese neuen Linienschiffe hießen nun Großkampfschiffe und waren schneller, größer und viel stärker bewaffnet.

Das britische Vorgehen entwertete mit einem Schlag alle alten Linienschiffe. Die Reaktion der einzelnen Mittelmeeranlieger fiel sehr unterschiedlich aus. Frankreich zögerte, Italien und Österreich-Ungarn waren entschlossen sich der Entwicklung anzuschließen.

Das Parlament des k.u.k. Reiches hatte 1910 im Marinebudget keine Mittel für Großkampfschiffe zu bewilligen. Der Kommandant der Marinesektion Admiral Montecuccoli erteilte daraufhin auf eigene Verantwortung zwei Bauaufträge für Großkampfschiffe.

Tatsächlich bewilligte das Parlament bei seinem nächsten Zusammentreten nicht nur die beiden Großkampfschiffe, sondern noch zwei weitere. Allerdings hatten die ungarischen Parlamentarier erfolgreich die Beteiligung ungarischer Schiffsbetriebe gefordert.

Auch unterhalb der Wasseroberfläche tat sich etwas. Bei Kriegsausbruch zählte k.u.k. Marine sechs U-Boote. Ein siebtes, das seltsamerweise die Nummer U-12 zugewiesen bekam, war ein Spekulationsbau der Whiteheadwerft.

Es wurde bei Kriegsbeginn kurzer Hand angekauft. Kommandant wurde ein gewisser Egon Lerch.

Im Sommer 1912 war SMS „Viribus Unitis“ das erste Großkampfschiff so weit vorangekommen, dass im August 1912 mit den ersten Probefahrten begonnen werden konnte.

Am 5. Dezember 1912 stellte die Marine ihr erstes Großkampfschiff in Dienst.

Damit war die Donaumonarchie die erste Seemacht im Mittelmeer, die über ein Großkampfschiff verfügte. Die italienische „Dante Alighieri“ konnte erst am 15. Januar 1913 in Fahrt gebracht werden. Am 28. Juni 1914 töteten serbische Terroristen den Thronfolger der k.u.k. Monarchie Erzherzog Franz Ferdinand in Sarajevo. Österreich-Ungarn stellte am 13. Juli 1914 Serbien ein Ultimatum. Vom 20. bis zum 23. Juli 1914 besuchte der französische Ministerpräsident Raymond Poincaré St. Petersburg.

Thema: Gemeinsame Kriegsplanungen.

Am 25. Juli 1914 lehnte Serbien die österreichisch-ungarischen Forderungen ab, das nun seinerseits die Armee mobilisierte und am 28. Juli 1914 Serbien den Krieg erklärte. Italien eigentlich mit Deutschland und Österreich-Ungarn verbündet - erklärte sich für neutral.

Nun erst entschloß sich der Kaiser, den jungen, tatkräftigen und erfolgreichen Führer der Kreuzergruppe Adm. Miklos Horthy von Nagybanya zum Flottenchef zu ernennen. Der neue Mann brachte auch neue Ideen mit. Horthy schrieb: „Mittel wieder eine feste Disziplin in die Flotte hinein zu bringen, war nach meiner Meinung ihr Einsatz im Kampf“. Im Sommer 1918 plante die Führung der k.u.k. Marine eine ganz große Aktion. Es sollte ein weiterer Vorstoß gegen die Otrantoenge durchgeführt werden.

Eine Verstärkung der Angriffsverbände selbst war nur im bescheidenen Ausmaß möglich, weil hierfür außer SMS „Helgoland“, SMS „Saida“ und SMS „Novara“ nur noch etwas ältere und schwächere Rapidkreuzer SMS „Adm. Spaun“ in Frage kam. Diese vier Kreuzer bildeten zwei Angriffsgruppen, welche die Bewachung der Otrantoenge in die Zange nehmen sollten. Alle vier Großkampfschiffe SMS „Prinz Eugen“, SMS „Viribus Unitis“, SMS „Szent Istvan“ und SMS „Tegetthoff“, sowie die aus den Jahren 1910-11 stammenden Linienschiffe SMS „Radetzky“, SMS „Zriny“ und SMS „Erzherzog Franz Ferdinand“ mit jeweils vier Zerstörern oder Torpedobooten als Begleitschutz wurden aufgeboten, um hinter den Kreuzern zu operieren. Adm. Horthy wollte eventuelle Verfolger auf diese Deckungsgruppen locken. Bei einem solchen Gefecht wäre die k.u.k. Marine in der Überzahl gewesen. Horthy hoffte so auf eine Seeschlacht in der Adria, die den Alliierten Respekt abnötigen würde – vor allem deshalb, weil parallel hierzu die Landstreitkräfte an der Isonzofront ebenfalls eine Offensive vorbereiteten. Marineflieger und U-Boote vervollständigten das Aufgebot.

Beim Verlegungsmarsch nach Süden gelang es dem Korvettenkapitän Luigi Rizzo bei der Insel Premuda SMS „Szent Istvan“ mit seinem Torpedoschnellboot zu versenken. Der Verlust des Schlachtschiffes – eines von den vier, die die k.u.k. Marine hatte – wirkte wie ein Schock, weil die k.u.k. Flottenführung, die bislang Verluste hatte vermeiden können. Adm. Horthy brach das ganze Unternehmen ab. Die Flotte wurde während der restlichen Kriegszeit nicht mehr offensiv.

Das k.u.k. Reich löste sich auf. Kaiser Karl glaubte, die nun unabhängigen Folgestaaten würden trotzdem weiter unter seiner Krone der Habsburger zusammenbleiben und übergab deswegen am 1. November 1918 Jugoslawien die k.u.k. Flotte. Die k.u.k. Kriegsflagge wurde durch den Flottenchef Horthy niedergeholt.

Im November 1918 mußte Österreich-Ungarn genauso kapitulieren wie das Deutsche Reich. Eine bevorzugte Sonderbehandlung, von der Kaiser Karl immer geträumt hatte, gab es nicht. Die Sieger zerlegten gerade diesen Kriegsgegner sprichwörtlich in seine Bestandteile. Es ging den Siegern dabei nicht um das Selbstbestimmungsrecht der Völker, denn zahlreiche Ungarn und Deutsch-Österreicher kamen nun unter fremde Herrschaft. Allein 3,5 Millionen Deutsche wurden im neuen Vielvölkerstaat Tschechoslowakei ihres Rechtes auf Selbstbestimmung beraubt. Die Folgestaaten waren keine friedliche multikulturelle Gesellschaft gewesen, von der heute viele Menschen träumen. Sie waren Völkerkäfige, die zu Mord und Totschlag und zu einem neuen und schrecklicheren Krieg führten. Dies ist nicht die Analyse des Verfassers, sondern entstammt aus dem Munde eines der Architekten des Versailler Friedensdiktates-Clemenceau, der notorische Deutschenhasser sprach davon, daß dies kein Frieden, sondern nur ein Waffenstillstand auf 20 Jahre sei.

Er sollte recht behalten !



Miklos Horthy von Nagybanya wurde am 18. Juni 1868 in Kenderes, Komitat Szolnok (Österreich-Ungarn) geboren und starb am 9. Februar 1957 in Estoril/Portugal. Er war Admiral der Österreich-Ungarischen k.u.k. Marine und ungarischer Politiker und als Reichsverweser langjähriges Staatsoberhaupt des Königreiches Ungarn (1920 – 1944).

Am 1. August 1914 mobilisierte Deutschland seine Streitkräfte und erklärte am 2. August 1914 an Rußland und am 3. August an Frankreich den Krieg.

Am 4. August 1914 erklärte Großbritannien an Deutschland den Krieg. Theoretisch waren die Mittelmächte im Mittelmeer im Vorteil: Italien, Österreich-Ungarn und die deutsche Mittelmeerdivision waren den französischen Seestreitkräften an Zahl überlegen. Großbritannien wäre gezwungen gewesen, bedeutende Kräfte dorthin zu verlegen.

Das hätte die Lage der Deutschen Hochseeflotte in der Nordsee verbessert. Die italienischen Politiker hatten wohl kühn gerechnet und erkannt, daß ihr Kriegseintritt zu einem späteren Zeitpunkt größere Vorteile bringen würde. So hing bei Kriegsbeginn die deutsche Marinedivision mit dem Schlachtkreuzer SMS „Goeben“ und dem kleinen Kreuzer SMS „Breslau“ in der Luft.

Die Deutsche Marine hatte daher die k.u.k.-Marine um Unterstützung gebeten.

Adm. Anton Haus hatte schweren Herzens seine stärksten und besten Schiffe zusammengefaßt und war am 7. August 1914 mit Kurs Süd ausgelaufen. Wäre auch nur ein Schiff verloren gegangen, es wäre unmöglich gewesen, während der Dauer des Krieges Ersatz zu beschaffen. Admiral Haus wollte den Krieg zur See nach Art einer „Fleet in being“ defensiv führen. Nur im äußersten Falle sollte die Flotte riskiert werden. Am Abend erhielt Admiral Haus die Nachricht, daß Schlachtkreuzer SMS „Goeben“ und der kleine Kreuzer SMS „Breslau“ den Befehl erhalten hatten, nach Konstantinopel (Istanbul) zu laufen.

Er befand sich zu diesem Zeitpunkt auf der Höhe von Kap Planka. So konnte sich die k.u.k.-Armada beruhigt auf den Rückweg machen.

Als bald nahm der Seekrieg in der Adria den Charakter eines Kleinkrieges an. Die Franzosen zogen bald ihre Flotte zurück.

Der Grund war, daß gegen Egon Lerchs U-12 im Seegebiet von Otranto das französische Großkampfschiff „Jean Barth“ torpediert hatte. U-Boote, die schnellen Rapidkreuzer unter der Führung des agilen Admiral Miklos Horthy von Nagybanya, sowie Zerstörer und Torpedoboote wurden die Arbeitspferde der Flotte.

Am 23. Mai 1915 erklärte Italien seinem Bündnispartner Österreich-Ungarn den Krieg. Für die k.u.k.-Regierung war dieser

Schritt nicht überraschend. Flottenchef Haus hatte sich bisher geweigert, die eigene Flotte zu „riskieren“.

Nun aber ging es für die Donaumonarchie um die nackte Existenz. Die Situation forderte den vollen Einsatz, um einen raschen Vormarsch der Italiener zu verhindern. Bei einem Durchbruch am Isonzo wären Wien und Budapest direkt bedroht gewesen. Ein Aufmarsch und die Konzentration italienischer Truppen mußten um jeden Preis verzögert werden. Drei Stunden nach der Kriegserklärung war die k.u.k.-Flotte bereits im Schutz der Dunkelheit aus den Stützpunkten ausgelaufen. Mit dem Hellerwerden wurden alle italienischen Hafenplätze zwischen Venedig und Barletta unter das Feuer der Schiffsgeschütze genommen.

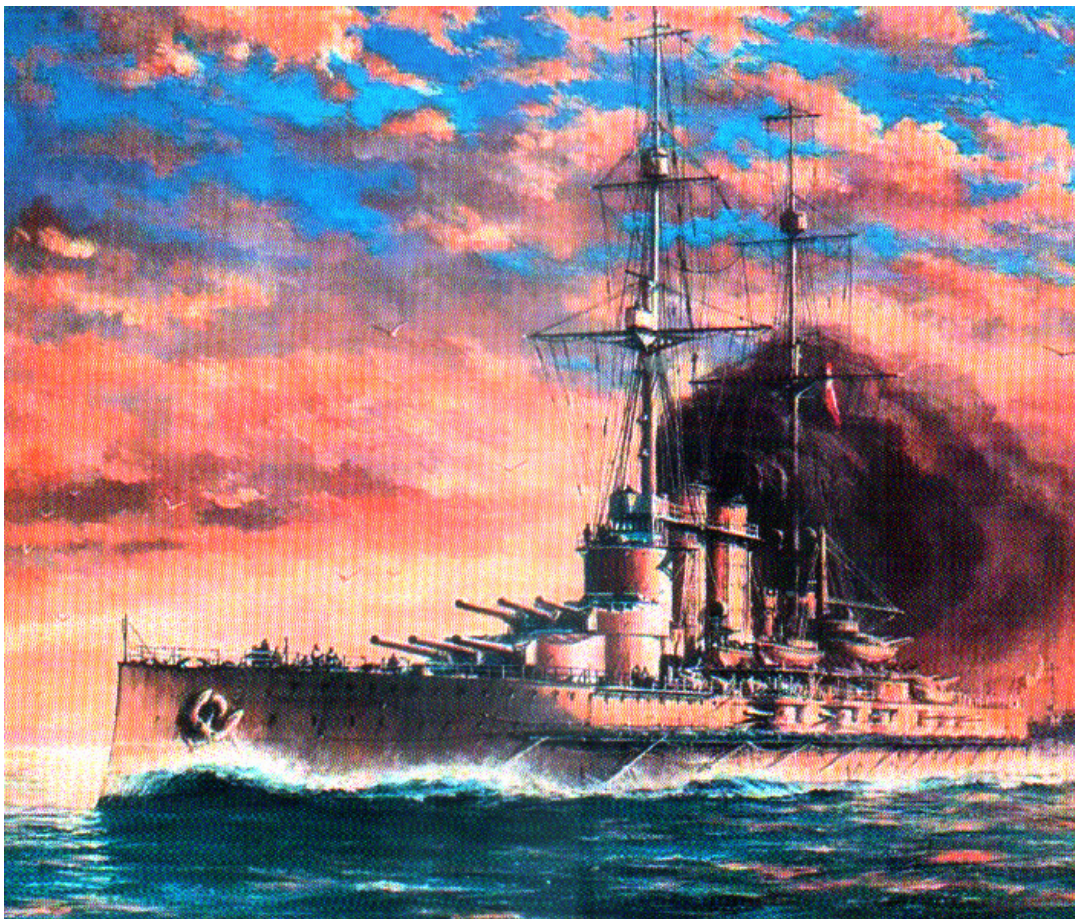
Der Krieg ging weiter. Admiral Haus führte seine Seemacht klug im Sinne „Fleet in being“. Risikoreiche Vorstöße unternahm hingegen der agile und aggressive Führer der Rapidkreuzer, Admiral Miklos Horthy von Nagybanya. Legendär war sein Angriff gegen die Enge von Otranto 1917, bei dem er den alliierten Sperrverbänden schwere Verluste zufügte und anschließend weit überlegenen Kräften quer durch die Adria laufend entkam.

Die vier „Dickschiffe“ lagen indessen untätig in Pola. Das wirkte sich schlecht auf die Moral der Besatzungen aus. Die Flottenführung fürchtete den Verlust eines der so wertvollen Großkampfschiffe. Die Probleme der Moral verschärften sich durch zwei Todesfälle.

Am 21. November 1916 Kaiser Franz Josef. Der alte Monarch war bei allen Völkern seines Reiches beliebt. An seine Stelle mußte nun sein unerfahrener und junger Großneffe als Kaiser Karl I. treten. Am 8. Februar 1917 starb an Bord von SMS „Viribus Unitis“ der Flottenchef Admiral Anton Haus. Sein Tod war deswegen so tragisch, weil Admiral Anton Haus mit seiner anspruchslosen Lebensweise gerade den einfachen Soldaten und niedrigen Mannschaftsdienstgraden ein Vorbild war.

Kaiser Karl zeigte keine glückliche Hand bei der Auswahl seines Führungspersonals.

Der neue Flottenchef Admiral Njegoran hatte bislang von SMS „Viribus Unitis“ aus die Erste Division geführt. Die Untätigkeit war eine der Ursachen für die Meuterei in Cattaro am 1. Februar 1918. Die Matrosen hatten sich gegen die Führung, aber auch gegen den Krieg empört. Feindliche Propaganda tat ein Übriges. Zwar war die Revolte rasch niedergeschlagen worden, aber hier war eine Wende in der Personalführung notwendig.



**Die SMS “Viribus Unitis” war das erste Schlachtschiff der Tegetthoff-Klasse.
Der Name “Mit vereinten Kräften” war der Wahlspruch des Österreichischen Kaiser
Franz Josef I.**

**Das Schiff wurde am 20. Juni 1911 vom Stapel gelassen und nahm am 5. Oktober 1912
seinen Dienst in der Österr.-Ungarischen k.u.k. Marine auf und wurde am Kriegsende von
italienischen Kapfswimmern am 1. Nov. 1919 versenkt.**

Mit dem Kriegseintritt Italiens können wir uns auch wieder der k.u.k. U-Bootwaffe zuwenden.
Ihre Kommandanten waren durchweg ausgesuchte und besonders qualifizierte Offiziere.

Drei von ihnen sollen hier etwas näher vorgestellt werden. am 4. April 1880 wurde Ritter von Trapp
in Zara /Dalmatien geboren. Vom 1. Juli 1910 bis 2. Juli 1913 hatte er den Oberbefehl über U-6.
Der große Medienstar Ritter von Trapp kam “lediglich” auf 44.595 BRT, wozu allerdings noch zwei
Kriegsschiffe – darunter am 27. April 1915 der französische Panzerkreuzer “Leon Gambetta” kamen,
womit er doch wieder mit einer gewissen Berechtigung als der erfolgreichste U-Boot-Kommandant
gelten kann. Trapp wanderte später in die USA aus und machte aus der musikalischen Begabung seiner
Kinder ein Geschäft. Er selbst starb am 30 Mai 1947.

Zdenko Hudecek stammte aus einfachen bürgerlichen Verhältnissen. Er wurde am 22. Juni 1887
geboren. Mit U-17 und U-28 versenkte er eine Gesamttonnage von 47.788 BRT. Nach Gründung der
Tschechoslowakei kommandierte er zunächst die Flußflottille des neuen Staates, der keinen Meer-
zugang hatte. Italien verlangte seine Auslieferung als “Kriegsverbrecher”, was die tschech. Regierung
ablehnte. Ab 1920 arbeitete Hudecek für die zivile staatliche Donauschiffahrt. Er starb im April ’74.

Egon Lerch war sicher der schneidigste der U-Bootkommandanten. Möglicherweise wollte er, um
seiner Geliebten, der Erzherzogin Elisabeth Marie, näher sein zu können, sich den Maria Theresien-
Orden “verdienen”. Bereits 1914 torpedierte er bei Kriegsbeginn in der Adria das französische Groß-
kampfschiff “Jean Barth”. Da es nicht sank, erlangte er nicht den Maria Theresien –Orden, den er
benötigte, um in den Adelsstand erhoben zu werden.

Die Kriegserklärung Italiens bot Egon Lerch eine gute Gelegenheit, sich weitere Meriten zu verdienen.
Am 12. August 1915 stand Egon Lerch mit U-12 vor dem Hafen von Venedig. Dort lief sein Boot auf
eine Mine. Die Prinzessin war später mit einem Sozialisten liiert, aber hatte bis zu ihrem Tod ein Bild
Lerchs auf ihrem Nachttisch .

Benzinknappheit

Erinnert ihr euch noch an den sogenannten Erdölschock ?

Da gab's auch im Land des Überflusses, in Amerika, eine Benzinknappheit.

Vor den wenigen Tankstellen, die noch Sprit ausgaben, bildeten sich sofort lange Autoschlangen.

Als der dem österreichischen Militärattaché zugeteilte Oberstleutnant Alfred Nordberg mit fast leerem Tank an einer Zapfsäule vorbeikam, die noch Benzin hatte, reihte er sich flugs mit seinem VW-Passat am Ende der wartenden Kolonne ein.



Dem Ziel schon sehr nahe, verspürte er plötzlich einen außerordentlichen Harndrang. Da er seinen Platz in der endlos langen Schlange – so knapp vor dem ersehnten Sprit – nicht aufgeben wollte, ergriff er in letzter Not ein im Wagen liegendes Plastiksackerl, pißte hinein und verknotete das pralle “Gefäß” sorgfältig.

Endlich zuhause angekommen, trug er den gefüllten Sack in seine Wohnung, um ihn ins WC zu entleeren. Dabei kam seine Frau ebenfalls ins Bad. Als sie ihn mit dem gelben Beutel sah, meinte sie :

“Ist die Treibstoffknappheit schon so groß, dass wir Benzin im Sackerl lagern müssen ?”

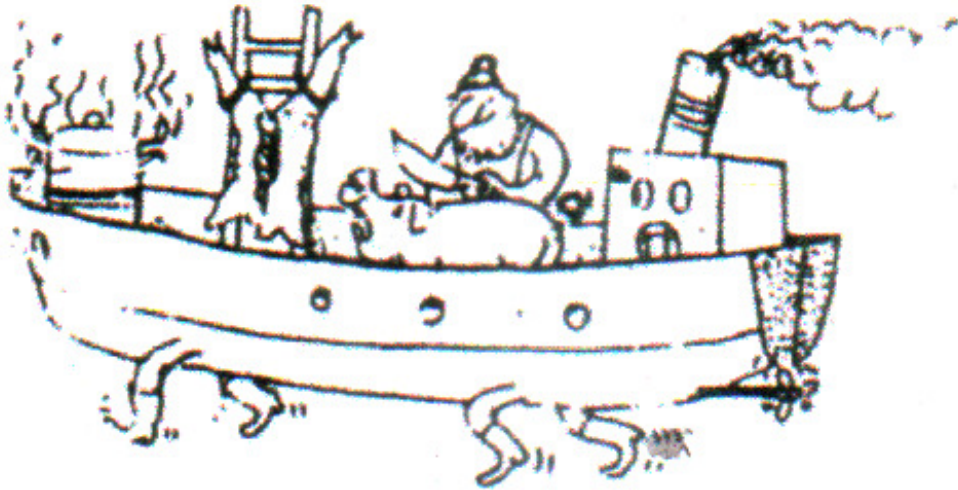
Lauf frei!

Ganz werden wir das Gefühl nicht los, dass die Originale mit dem Fortbestand des Bundesheeres aussterben. Also noch mal zurück an den Start.....

Der legendäre erste Artillerie-Inspektor des Bundesheeres, Brigadier Alfred Bauer, ging in Pension. In der Waffenkammer, beim Vizeleutnant Königstorfer, heute wohlbestallter Amtsrat, gab er seine Dienstwaffe ab. Vorher nahm er das Magazin aus der Waffe, zog den Verschluss etwas zurück, um sich zu überzeugen, dass die Waffe entladen war. Dann ließ er den Verschluss wieder vorschnellen und zog ab, um den Hahn zu entspannen.

In diesem Augenblick krachte es; der Schuss ging in den Fußboden, dass die Holzsplinter nur so flogen.

Der hohe Offizier fand schnell die Fassung wieder und übergab dem verdutzten Unteroffizier die Pistole mit den Worten: “Lauf frei – Sicherheit vorhanden !”



....ein Schlachtschiff läuft an uns vorbei!

*Es fahren Schiffe auf dem Meer....
 sie fahren hin - sie fahren her.
 Sie kommen von der fernen Küste -
 woher genau ..? Wenn ich das wüßte!
 Auch ein Schlachtschiff läuft vorbei!
 Das ist 'ne echte Schweinerei!*

Nach(t)bestellung

Der langjährige Militärkommandant von Niederösterreich und Leiter der Sektion III, General Gerald Probst, und sein Militärarzt, Brigadier Dr. Peter Rainer-Harbach, ein glänzender Unterhalter, waren dienstlich noch spät unterwegs. Gegen Mitternacht kehrten sie in die Kaserne zurück und beschlossen, im Casino noch ein Glas Sekt zu trinken.

Leider war der Sekt aus. So rief der General, angestiftet von seinem Doktor, um Mitternacht den Casino-Offizier Oberst „Bill“-Hauer daheim an und verpasste ihm einen Anpfiff.

Der revangierte sich auf seine Art. Zur nächsten Mitternacht läutete in der Wohnung des Militärkommandanten das Telefon. Seine Gattin hob ab :

„Ich bitte, dem Herrn Divisionär meine Meldung zu übermitteln:

Es gibt jetzt Sekt !“

Besatzungen der 4 letzten Boote der 1. S-Flottille **1944 zurück vom Schwarzen Meer**

Hier ein Bericht von Ernst August Seevers, der über große Umwege über meine Redaktionsarbeiten für unsere „Bordnachrichten“ erfuhr und unserem früheren Obmann, Kamerad Karl Matzl folgenden Bericht übersandte mit der Bitte, diesen in unserer Publikation zu veröffentlichen.

Nach Frontkommandos auf Torpedoboote sowie schweren Einheiten mit abwechslungsreichen Einsätzen zwischen Brest und Nowaja- Semlja hatte ich das Glück, zur 1.Schnellbootflottille am Schwarzen Meer, Krim und Constanta, kommandiert zu werden. Damals, Sommer 1943, führten uns die Einsätze noch an die Kaukasus-Küste, ins Asow'sche Meer und schließlich in die Kertsch-Straße. Es gab zahlreiche Gefechte mit sowj. Kanonen-und Schnellbooten, gelegentlich auch mit Zerstörern, später Sicherungs-Aufgaben bei Rückzugsbewegungen von deutschen Heereseinheiten. Ostern 1944 mußten wir unseren Stützpunkt Iwan-Baba, nahe Feodosja/Krim räumen. Die Verlegung nach Sewastopol endete mit dem dramatischen Untergang unserer Landstreitkräfte vor sowjetischer Übermacht. Zum Schluß konnten wir nur noch nachts Landser aus Höhlen der Steilküste holen, während oben der „Iwan“ seinen Sieg lautstark feierte und einige von abenteuerlichen Fluchtfahrzeugen bergen. Nach wenigen Einsätzen von Contantia aus mußten wir auch diesen Stützpunkt räumen, da die Rumänen kapituliert hatten. Mit den vier letzten S-Booten, die nach Luftangriffen auf Contantia und Sulina noch fahrbereit waren, verlegten wir nach Varna/Bulgarien, während das Stützpunktpersonal mit den freigewordenen Besatzungen unter Führung des Flottillen-Ingenieurs über Land heimwärts zog – und gut ankam!

Auf Befehl der Gruppe Süd mußten wir am 29.August 1944 vor Varna unsere Boote versenken, da der Weg durch den Bosphorus bzw. die Donau-Mündung nicht mehr möglich war. Wir wurden etwas außerhalb von Varna als „Gäste der bulgarischen Regierung“ einquartiert. Den Abzug verweigerte man uns aber, da wir nicht in Bulgarien stationiert waren, sondern aus Rumänien kamen.

Da die Sowjets bereits vor der bulgarischen Grenze standen, wollten wir sie unter keinen Umständen als weitere „Gastgeber“ in Anspruch nehmen. Denn schon während der Zeit auf der Krim dröhnten sie über ihre Soldatensender: „Die Nazi-Pest von Iwan- Baba werden wir ausgeräuchern“ mit Zitierung unserer Namen. Zusammen mit dem Chef der 1.Landungsboot-Flottille,Kptlt. Giele, - denen war es ähnlich ergangen – gingen wir deshalb zum Standortkommandanten von Varna, General Christoff. Wir trugen unseren Wunsch vor, uns ebenso wie die in Bulgarien stationierten deutschen Einheiten freien Abzug zu gewähren. Zunächst war er kühl und ablehnend. Da fiel mir ein: Anläßlich eines Abstechers von unserer großen Ostasienfahrt als Kadetten auf Kruzer „EMDEN“ waren wir bei diesem Herrn eingeladen gewesen. Also nichts wie ran, Herr General ich war schon einmal bei Ihnen zu Gast – als kleiner Kadett auf Kreuzer „EMDEN“. Der Erfolg war ebenso prompt wie verblüffend: Lächelnd sagte er: „Ich helfe Ihnen! Sie bekommen noch heute Lkws, die Sie aus der unmittelbaren Reichweite der Sowjets ins Landesinnere bringen werden. Aber haben Sie Geduld bis zur Dunkelheit – wegen unserer Kommunisten !“

Er hat Wort gehalten ! am nächsten Vormittag trafen wir auf einem Truppenübungsplatz der Armee bei Sumen ein, wo wir von bulgarischen Offizieren zunächst freundlich empfangen wurden. Noch war keine Bewachung da. Nach kurzer Ruhepause zog ich deshalb mit meiner Besatzung und einigen Männern der anderen Boote, noch mit leichten Waffen in der Hand Richtung Bahnhof aus dem Lager. Das Bewachungskommando begegnete uns – noch kameradschaftlich grüßend. Am Bahnhof verdrückten wir uns möglichst unauffällig in einen Nebenraum.

Ein weiterer Glücksfall : Als endlich ein Zug Richtung Sofia einlaufen sollte, entdeckte ich auf einem Bahnsteig zwei bulgarische Marine-Offiziere, von denen einer das deutsche Schnellbootabzeichen trug! Sofort hilfsbereit, beförderten uns die Beiden alle in den Zug. Dort umsorgten uns mitreisende Zivilisten gastfreundlich mit Eß-und Trinkbarem.

In Sofia trafen wir mit Teilen der 3. Räumboot-Flottille zur gemeinsamen Zugfahrt bis zur serbischen Grenze. Nach einer ziemlich abenteuerlichen Fahrt - teilweise Fußmarsch - durch serbisches Partisanen-Gebiet über Niš und Belgrad und langweiliger Beförderung durch Ungarn trafen wir schließlich ohne Verluste in unserem neuen Stützpunkt Sassnitz ein.

Anm. der Redaktion: Dieser Bericht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit

Gemin-Vorschau



Winksprüche :

Unser Bordabend findet an jedem
Ersten Donnerstag des Monats statt.
Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr behalten wir unseren
Frühschoppen bei. Maritim Interessierte sind
herzlich eingeladen !



*..und allzeit viel Spass
beim Bordabend.....!*

Impressum

Für den Inhalt verantwortlich :

Egon Haug, Am Waldeck 1

D-63571 Gelnhausen

Tel. 0049 6051/ 4663

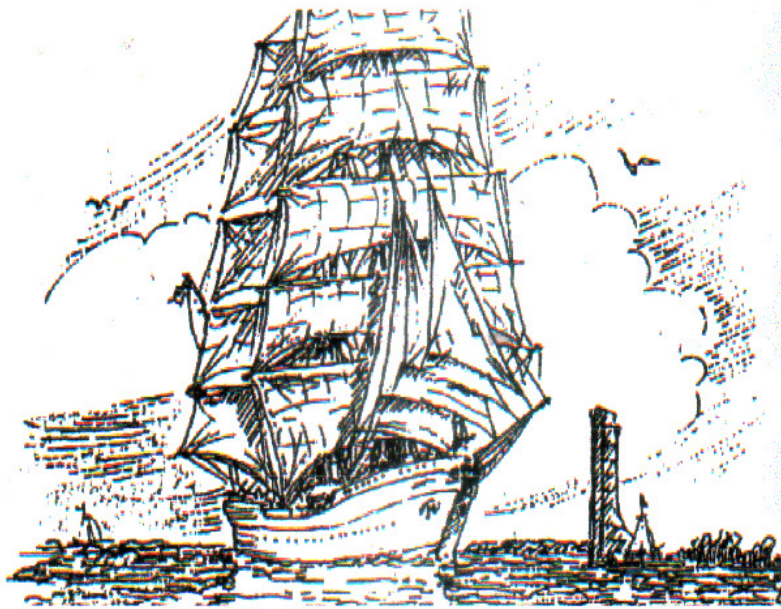
Mobil: 0177- 821 56 74

E-Mail: mk.red@t-online.de

Interne Mitgliederzeitung der

Marinekameradschaft Babenberg- Traisental

ZVR : 767 727 483



Wer mag an Land in der Vorstellung leben,
auf See hätte man Wind und Wetter im Griff.

Den Unsinn kann einer nur von sich geben,
dem nie ein Orkan um die Ohren pfiff !

Wer nie erlebte, wie gurgelnde See'n
über das Vordeck des Schiffes branden -
und dies bei Windstärke zehn -
versteht auch nicht unsere Gedanken.

Alle aber, die mit der Seefahrt verbunden,
wissen mit Gorch Fock :

Gottes sind Wolken und Wind !
Segel aber und Steuer,
damit ihr den Hafen find't,
sind Euer !

