

Horst Pleiner

100 Jahre Österreichischer Flottenverein

Eine Betrachtung

Vor fast auf den Tag genau 100 Jahren fand am 18. September 1904 in Wien im Rittersaal des niederösterreichischen Landhauses in der Herrengasse die konstituierende Versammlung des „Vereins zur Förderung der österreichischen Schifffahrt“ statt, der 1907 dann seinen Namen auf „Österreichischer Flottenverein“ geändert hat. Dieser Verein bot erstmals in der Donaumonarchie einem breiten Kreis von Interessenten an maritimen Angelegenheiten und damit verbundenen wirtschaftlichen, technischen, militärischen und politischen Fragen eine breite und organisatorisch gesicherte Plattform zur Darstellung und Verfolgung der Interessen und eröffnete für die doch mit Vorrang binnenländisch orientierte österreichische Reichshälfte den intellektuellen und auch tatsächlichen Zugang zur See und zum Verständnis der damit im Zusammenhang stehenden Probleme. Das Habsburgerreich hatte sich seit jeher als Kontinentalmacht verstanden und trotz mancher Ansätze die Bedeutung des in der historischen Abfolge jeweils gerade zugeordneten Küstenlandes an der Adria gering eingestuft und lange Zeit die für den Mindestschutz dieser maritimen Flanke erforderlichen Aufwendungen als unvermeidliche aber auch unwillkommene Belastung empfunden. Und das Adriatische Meer an dessen Küsten sich seit dem Jahre 1382 das Haus Habsburg mit immer wieder sich ändernder Ausdehnung und Machtposition festgesetzt hatte, wurde in den Jahren zwischen 1873 und 1878 zum Tor zum Mittelmeer und zum Schlüssel zur weiten Welt, aber auch zum Ziel der Wünsche und Sehnsüchte wie sie der Orientalismus zu wecken verstand und zum „hauseigenen“ Seegebiet, auf dem sich 1866 eine noch im Aufbau befindliche, aber wagemutige kaiserlich-königliche Flotte hervorragend geschlagen und inmitten der sonstigen Niederlagen und unseligen Entwicklungen einen Anschein von Zuversicht und Hoffnung bewahren konnte.

Die Initiative für die Gründung einer maritimen Interessensgemeinschaft ging von dem in Wiener Neustadt beheimateten Oberrechnungsrat Wladimir Kuk aus, der 1902 mit einer in der österreichischen „Heereszeitung“ veröffentlichten Artikelserie den Versuch unternahm, die Zusammenhänge zwischen Wirtschaft, Schiffbau, Handels-

und Kriegsmarine aufzuzeigen und für die Unterstützung der Seefahrt als besonderer Komponente im Gesamtspektrum der Donaumonarchie durch breite Kreise der Gesellschaft zu werben. Unabhängig davon griff der Herausgeber der „Information“ Josef Graf diese Idee auf und warb im Stillen um Interessenten. Wladimir Kuk wurde nicht eingeladen dem Gründungsausschuß beizutreten und mit dem Zeitpunkt der bereits angeführten konstituierenden Versammlung wies der Verein erst 3 lebenslängliche, 38 ordentliche und 1 beitragendes Mitglied auf. Trotz der Übernahme der Präsidentschaft des Vereins durch den Abgeordneten Graf Ernst Sylva- Tarouca war das öffentliche Interesse an diesem neuen Verein zunächst mehr als gering, im Gegenteil fanden diese Bemühungen bestenfalls spöttische Beachtung. Nach einem Jahr Vereinstätigkeit hatte man es dementsprechend auch nur auf 12 lebenslängliche, 40 ordentliche und 15 beitragende Mitglieder , darunter aber 6 Erzherzöge und 4 Prinzen der Häuser Sachsen-Coburg-Gotha sowie Liechtenstein gebracht Die k.u.k. Marine, an deren Spitze mit dem 07. Oktober 1904 der zielstrebige Admiral Montecuccoli getreten war, war in diesem kleinen Kreis zunächst durch die Flaggoffiziere im Ruhestand Karl Ritter von Pörtl und Alexander Eberan von Eberhorst vertreten.

Das Hauptaugenmerk des Vereins lag im Sinne seiner Statuten auf einer Tätigkeit um das Verständnis und Interesse aller Schichten der Bevölkerung für die See, die Seeschifffahrt und das Küstengebiet zu wecken und zu vertiefen, um auf die Ausgestaltung der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine hinzuwirken und für für eine kräftige Förderung der Handelsmarine einzutreten. Darüber hinaus sollte unter anderem ein reger Reiseverkehr nach der österreichischen Seeküste angebahnt und die Lust der Jugend für den seemännischen Beruf geweckt und deren Ausbildung gefördert werden. Der Vorrang lag jedoch in eindeutiger Weise im wirtschaftlichen Bereich und dies wird auch durch die Struktur der Mitglieder im Zeitraum vor 1914 verdeutlicht, waren doch viele Bankhäuser, Industriekonzerne, Handelshäuser und Transportunternehmen als Mitglied beigetreten und hatten damit auch das Interesse an dem mit den maritimen Gegebenheiten verbundenen wirtschaftlichen Chancen bekundet.

Schließlich sah der neue Marinekommandant Montecuccoli nach dem bemerkenswerten Vorbild des Deutschen Flottenvereins, auf den noch näher

einzu gehen sein wird, in der dann 1907 in „Österreichischer Flottenverein“ umbenannten Vereinigung ein denkbares Vehikel zur Förderung der Auf- und Ausbaupläne der k.u.k. Marine in einer Zeit, in der durch den britischen Schritt zum Bau von Großkampfschiffen des Typs „Dreadnought“ und „Invincible“ die bisherigen Haupttypen der Flotten drastisch entwertet wurden und die Gefahr für die k.u.k. Marine bestand bei allzu langer Verweigerung einer raschen Modernisierung hoffnungslos ins Hintertreffen gegenüber den anderen im Mittelmeer stationierten Flotten zu geraten und zur bedeutungslosen Küstenmarine abzusinken. Der Marinekommandant wurde unter diesen Umständen zum Gönner und Förderer des Flottenvereins. Und der Flottenverein „dankte“ für dieses Wohlwollen durch eine nachhaltige Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Flottenausbaus und der angestrebten Flottenmodernisierung. Auf die neuen Kampfmittel des Unterseebootes oder Flugzeugs wurde bald eingehend hingewiesen und die Beiträge des Flottenvereins in der Frage des Baus von Großkampfschiffen konnten in Industrie, Politik und vor allem im Bürgertum erhebliche Akzeptanz dieser Absichten fördern. Und in diesen Veröffentlichungen konnten auch – unter dem Deckmantel sachlicher Argumentation in politischer, strategischer oder technischer Hinsicht – Gegenstimmen bekämpft werden, wie sie etwa in der „Arbeiterzeitung“ oder durch einzelne Marineangehörige des Ruhestandes geäußert wurden.

Als dann 1908 sich der 1902 ja zum Admiral ernannte Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand durch den neuen Präsidenten des Flottenvereins Graf Josef Thun-Hohenstein und den Marinekommandanten zur Übernahme des Protektorates über den Verein bewegen ließ, entwickelte sich der Flottenverein nicht nur finanziell nunmehr in progressiver Weise, sondern der Mitgliederstand erreichte innerhalb von 2 Jahren bereits die Zahl 10.000 und Ende Juli 1914 wurden 43.810 Mitglieder ausgewiesen. Mitte 1918 hatte der Verein dann mit rund 80.000 Mitgliedern seinen personellen Höchststand erreicht.

Erzherzog Franz Ferdinand hatte im Zuge seiner Weltreise vom Dezember 1892 bis Oktober 1893 als scharfer Beobachter die entscheidende Bedeutung von Seetransport und Seemacht für die wirtschaftliche und technische Entwicklung aber auch die Möglichkeiten erkannt, die sich aus weltweiten Handelsbeziehungen und der Nutzung der maritimen Kommunikationslinien für einen Staat mit Großmachtanspruch ergaben.

Und er hatte – verstärkt durch seine Kontakte und besonderen Eindrücke im Zuge repräsentativer Aufenthalte im Ausland – die für österreichische Verhältnisse nicht gerade häufige Einsicht gewonnen, dass alleinige Beschränkung auf die rein kontinentale oder binnenländische Dimension von Strategie, Politik und Machtanspruch in eine Sackgasse führen würde, an deren Ende der Abstieg in die Nachrangigkeit stehen mußte. Die Wahrnehmung der Schirmherrschaft über den Österreichischen Flottenverein ging daher für den Thronfolger einher mit seinen Bemühungen um die Förderung der dem Dualismus nur hinsichtlich der Finanzierung unterworfenen und ansonsten ausschließlich kaiserlichen und königlichen Marine, die ohnedies durch ihre Einbindung in das Reichskriegsministerium als Marinesektion eine besondere Stellung unter den Elementen der „gesamten bewaffneten Macht“ einnahm und in diesem Zusammenhang nur indirekt dem Einfluß des Generalstabes und dessen Chef, wohl aber jenem der „großen“ und „kleinen“ Militärkanzlei des Monarchen und des Thronfolgers unterworfen war.

Zwischen dem Thronfolger und dem Flottenverein entwickelte sich eine Art Mittelding zwischen Zweckbeziehung und Nahverhältnis. Dies fand seinen öffentlichkeitswirksamen Ausdruck durch die Teilnahme des Erzherzogs an der Spitze von weiteren 4 Mitgliedern des Erzhauses beim ersten Flottenvereinsball am 14. Jänner 1912 im Wiener Musikverein. Und nach dem Tod des Erzherzogs wurde der Sarg des Thronfolgers an Bord des Schlachtschiffes „Viribus Unitis“ mit jener seidenen Ehrenflagge bedeckt, die der Flottenverein für dieses Schiff gestiftet hatte. Die enge Verbindung des Flottenvereins zum Kaiserhaus blieb auch in der Folge aufrecht und 1915 übernahm der neue Thronfolger Erzherzog Karl die Schutzherrschaft. Als dieser dann im November 1916 den Thron bestieg, behielt er auch als Monarch pro forma das Protektorat bei, und bestimmte seinen Bruder Erzherzog Max in Stellvertretung zur tatsächlichen Wahrnehmung.

Der Österreichische Flottenverein war jedoch auch als nationaler Verein zu sehen und die wirtschaftliche Konkurrenz für den österreichischen Seehandel und Schiffbau wurde in den ungarischen und italienischen Reedereien und Werften gesehen. Und die strategische Berichterstattung und Ausprägung richtete sich vor allem auf das als nächster Gegner in der Adria erwartete Italien, das zwar mit der Donaumonarchie im Dreibund eine militärische Partnerschaft eingegangen war aber dennoch als

historischer Konkurrent verstanden wurde. Die mögliche Zuwendung Italiens im Konfliktfall zu Frankreich oder gar Großbritannien und die sich daraus für die Adria und die k.u.k.Flotte ergebenden seestrategischen Konsequenzen wurden zum Gegenstand häufiger Erörterung.

Aber diese nationale Komponente der Vereinsorientierung zeigte sich auch in den Klagen der Seetouristen über die fast ausschließlich italienisch sprechenden Besatzungen der Schiffe der österreichischen Reedereien. Der Österreichische Lloyd widersprach zwar diesen Behauptungen nachhaltig, war aber offenbar nicht in der Lage die sich oftmals über das damit verbundene Ungemach entrüstenden Seereisenden in der Praxis vom Gegenteil zu überzeugen. Auch eine hingezogene Kontroverse mit der in Triest erscheinenden Marinezeitung „La Rivista“ über die angeblichen Bemühungen des Flottenvereins zur „Germanisierung“ der Handelsflotte bestätigt die angesprochene nationale Tendenz.

Der Österreichische Flottenverein wurde jedoch zu keiner etwa dem Deutschen Flottenverein mit mehr als 1,2 Millionen Mitgliedern vergleichbaren Massenbewegung und er war auch ein relativ spät gegründeter Interessensvertreter. Schon daraus läßt sich das eher nachrangige Interesse der kontinental orientierten Öffentlichkeit der Habsburger-Monarchie an maritimen Fragen ableiten. So war der Russische Flottenverein bereits in den 1870er Jahren gegründet worden und unterstützte ähnlich wie die britische „Navy League“ oder Marinevereinigungen in Italien, Frankreich und den USA vor allem Bestrebungen zum verstärkten Aufbau der jeweiligen Kriegsmarine auch durch Bereitstellung von Geldmitteln zum Bau von Zerstörern oder anderen Seekriegsmitteln. Der Österreichische Flottenverein entwickelte erst während des Krieges Aktivitäten in dieser Richtung und finanzierte aus Spendengeldern die Anschaffung von 2 Seeflugzeugen und den Bau von U-40, eines 278 ts-Bootes vom deutschen Typ UB.II, das als letztes Boot einer 7 Einheiten umfassenden Serie am 04. August 1917 in Dienst gestellt wurde und dann bei insgesamt fünf Einsatzfahrten im Mittelmeer 3 Dampfer versenken und 5 Dampfer beschädigen konnte.

Der am 30. April 1898 in Berlin auf Initiative des Reichsmarineamtes mit vorrangiger Beteiligung der rheinischen Schwerindustrie gegründete Deutsche Flottenverein, war jedoch von Anbeginn an als Instrument gezielter und in massiver Breite geführter

Propaganda zur Unterstützung der Tirpitzschen Vorlagen zum Ausbau der deutschen Hochseeflotte konzipiert und wurde bis 1914 auch in diesem Sinne zur Volksbewegung ausgebaut und wirksam eingesetzt. Die Förderung des Seehandels und Kolonialgedankens blieb demgegenüber stets nachrangig und war wohl nur dazu einbezogen, um die seestrategisch-militärische Ausrichtung der Vereinsaktivitäten sowie des als Parallelstruktur aufgebauten Hauptverbandes der Deutschen Flottenvereine im Ausland nicht allzu vorrangig hervortreten zu lassen. Jedenfalls war der Deutsche Flottenverein, trotz mancher interner Auseinandersetzungen um die politische Funktion dieser Aktivitäten und einzelner letztlich vergeblicher Versuche des Überganges zu einer unabhängigeren und eigenständigen Handhabung der Vereinsziele, der Steuerung seiner propagandistischen Tätigkeit durch das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes im Sinne des Tirpitzschen Stufenplans unterworfen, sodass in darauf abgestimmter Form sich Phasen heftigster Agitation zum Flottenbau mit Phasen ruhigerer Allgemeininformation abwechselten. Insgesamt bediente man sich dabei gezielter Beeinflussungsmethoden, die keinen Vergleich mit modernen Aspekten der Public Relations und Öffentlichkeitsarbeit zu scheuen gehabt hätten. Zwischen dem Österreichischen und dem Deutschen Flottenverein bestanden daher in den Anfangsjahren nur sehr lose Verbindungen, die erst in den letzten 48 Monaten vor dem Kriegsausbruch 1914 sich verstärkten und in gegenseitigen Besuchsreisen umfangreicher Delegationen und Informationsveranstaltungen ihren besonderen Ausdruck fanden.

Der Österreichische Flottenverein organisierte sich in Ortsgruppen, die nicht nur in allen Teilen der Monarchie gegründet wurden – wobei die Ortsgruppe Pola erst am 04. Februar 1911 dazutrat – sondern auch in allen Teilen der Welt bis nach Südamerika entstanden waren. Die wirtschaftliche Ausrichtung wurde dabei vor allem in der Levante und in Übersee durch die Wahrnehmung des Vorsitzes durch Repräsentanten österreichischer Unternehmen, Banken oder des diplomatischen Dienstes ersichtlich. 1911 gab es 73 Ortsgruppen, 1914 waren es mehr als 140 und letztlich wurde ein Rahmen von über 190 Ortsgruppen erreicht. In Triest, Niederösterreich und Konstantinopel sowie Alexandrien ermöglichte die umfangreichere Zahl an Mitgliedern die Einrichtung von Zweigvereinen und die Verbindung zur Wissenschaft vertiefte der Flottenverein im Jahre 1910 in Wien durch die Gründung einer in der

Folge überaus aktiven „akademischen Sektion“. Aber diese Vereinigung darf nicht nur als „männliche Domäne“ gesehen werden. In manchen Ortsgruppen wurden Damengruppen ins Leben gerufen, die sich vorrangig um sozialen Belange der Seeleute bemühten. Mit der Einrichtung eines Seemannsheims in Triest, dem Aufbau einer Schule für die Kinder der Leuchtturmwärter oder nach 1914 der Betreuung von Kriegsopfern ergab sich neben vielen anderen Aktivitäten eine überaus erfolgreiche Bilanz dieses Engagements.

Von besonderer Bedeutung wurde für den Österreichischen Flottenverein die Zeitschrift „Die Flagge“. In einer Auflage von 2000 Stück erschien sie erstmals im Oktober 1905, in der Ausgabe vom August 1906 fanden sich erstmals Schiffsskizzen als Illustration., also zu einer Zeit in der es noch nicht einmal eine Telefonverbindung zwischen der Marinesektion in Wien und dem Flottenkommando in Pola gab! Ab Anfang 1912 erschien „Die Flagge“ mit roter Titelseite und einem aktuellen Titelbild und 1913 hatte man eine Auflage von 37.000 Stück erreicht. Aus der zum Anlaß des zehnjährigen Bestandes des Flottenvereins geplanten Festnummer der „Flagge“ wurde aber anlaßbezogene eine Trauer- und Gedenkausgabe für Erzherzog Franz Ferdinand und seine Gemahlin und der besondere Charakter dieser Ausgabe darf wohl als Vorahnung der unseligen Entwicklung gewertet werden. Hatten nicht nur der „Flottenverein“ seinen höchstrangigen Förderer und die k.u.k. Marine einen nachdrücklichen Befürworter, sondern auch die Donaumonarchie jenen Mann verloren, der sich aus tiefster Einsicht in den Krisen der zurückliegenden Jahre stets gegen die Idee eines Präventivkrieges, ja eines Waffenganges überhaupt gestellt und damit auch durchgesetzt hatte. Der Kriegsausbruch reduzierte die „Flagge“ abrupt in Umfang, Qualität und inhaltlicher Aussage. Die Ausgabe Dezember 1918 kündigte in einer kleinen Notiz die Reduzierung auf ein Mitteilungsblatt an, verkündete aber noch den Zugang von 979 neuen Vereinsmitgliedern und bewarb den Taschenkalender des Flottenvereins 1919 u.a. auch mit dem Hinweis auf die Herausnahme des Propagandateiles. Und die übernächste Doppelnummer der „Flagge“ Nr 3/ 4 1919 verkündete lakonisch an ihre Leser die Einstellung des Blattes.

Erst mit den Verbandsmitteilungen Nr 2/1978 des neuen Österreichischen Marineverbandes wurde „die Flagge“ wieder zu neuem Leben erweckt, die nunmehr

in bewußter äußerlicher Anknüpfung an die traditionelle Gestaltung viermal jährlich die Informationspflege fortsetzt.

Nach dem Zerfall der Habsburger-Monarchie 1918 beschloß die letzte ordentliche Generalversammlung am 27. April 1919 die Auflösung des bisherigen Flottenvereins und die Wiener Zentrale wandelte sich in einen „Österreichischen Schiffsverkehrsverein“ um, aus dem bald darauf die „Österreichische Weltwirtschaftsgesellschaft“ entstand. Man hatte sich nun geänderten Zielen und politisch-geografischen Rahmenbedingungen anzupassen und verfügte mit einem Schlage weder über eine Meeresküste, noch über eine Kriegs- oder Handelsmarine. Die maritimen Ambitionen waren für die neu ausgerufene Republik Österreich jedenfalls vorbei und es entstanden regionale Kleingruppen nunmehr „gestrandeter“ Marineangehöriger, die sich in schwieriger wirtschaftlicher Lage um gegenseitige Hilfe und Unterstützung bemühten! Diese Gruppen fanden sich am 25. Juli 1924 in einem neu gegründeten Marineverband zusammen, der unter dem Vorsitz des früheren Linienschiffskapitäns Bruno Dittrich bemüht war die in Österreich nunmehr lebenden ehemaligen Seeoffiziere zusammen zu fassen. Bruno Dittrich spielte mit seiner Zähigkeit eine außerordentliche Rolle als dynamisches Element des Marineverbandes, der 1927 eine Fusion mit der bereits erwähnten „Weltwirtschaftsgesellschaft“ einging und damit die direkte Nachfolge des ehemaligen Flottenvereins bis zum Juni 1938 wahrnahm.

Schon am 03. Mai 1945 gelang es Bruno Dittrich eine Reaktivierung des österreichischen „Marineverbandes“ zu erreichen, der – erneut in schwierigen Zeiten in einem von vier Besatzungsmächten aufgeteilten Österreich – sich um die soziale Unterstützung heimkehrender Seeoffiziere bemühte. Diese Tätigkeit weckte das Mißtrauen der US Besatzungsmacht und Bruno Dittrich mußte sich erneut um eine Neugründung in Form einer „Gesellschaft der Freunde der Seefahrt“ bei den Behörden in Wien bemühen. Diese erfolgte am 14. Februar 1949 unter Vorsitz von Bruno Dittrich, der aber kurz darauf am 01. November 1950 nach 26 nur durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochenen Jahren im Dienste des Vereins verstarb. Nunmehr ergab sich ein gewisses Spannungsfeld im Interessenspektrum dieser Vereinigung, gab es nunmehr neben den ausschließlich in der k.u.k. Marine gedienten Seeoffizieren noch jene ehemaligen k.u.k. Marineoffiziere, die im Zweiten Weltkrieg dann auch in der deutschen Kriegsmarine Dienst getan hatten und schließlich jene Marineangehörigen,

die nur in der deutschen Kriegsmarine eingesetzt waren. Daher gab es ab 1956 neben dem „Österreichischen Marineverband“ auch einen „Österreichischen Marinebund“ und erst 1970 gelang die Zusammenführung in einer allgemeinen Dachorganisation. Diese hat dann als „Österreichischer Marineverband“ bis zum heutigen Tage die verschiedenen Personengruppen und Interessen vertreten und weist heute in den 17 Kameradschaften ein personelles Spektrum auf, das sich durch Aufnahme von Angehörigen der Handelsschiffahrt, Marineenthusiasten und –interessenten, Segelsportlern und „Freizeitmarineuren“ verbreitert hat und trotz der ausgewogenen und objektiv distanzierenden Bezugnahme auf die maritimen Traditionen der zurückliegenden 100 Jahre auch um Verjüngung und Jugend bemüht. Dies wird umso dringlicher als die jüngsten Angehörigen der k.u.k. Marine dem Geburtsjahrgang 1901 angehören und die jüngsten in den zweiten Weltkrieg eingerückten Marinesoldaten dem Jahrgang 1927! Es ist für den Österreichischen Marineverband heute also der Blick auf die Jugend und die Zukunft gefragt und die Bemühungen am Einbindung neuer Interessenten jüngerer Jahrgang sind dankenswerter Weise ein besonderes Anliegen des Präsidiums geworden.

An dieser Stelle muß auch auf die Publikationen zu Marinethemen hingewiesen werden, die nunmehr in Österreich doch gesteigerte Auflagen und größere Bandbreite aufweisen und damit das neu erwachte Interesse an maritimen Aspekten mit Österreich- oder zumindest Monarchiebezug bestätigen. In der Zeit zwischen den Weltkriegen war in Österreich nur 1933 das Werk „Österreich-Ungarns Seekrieg 1914 – 1918“ aus der Feder des Schriftführers des Österr. Marineverbandes Linienschiffsleutnant Hans Hugo Sokol erschienen, gefolgt dann 1939 von den „Bilddokumenten aus Österreich-Ungarns Seekrieg 1914 – 1918“ verfaßt von Nikolaus von Martiny. Nach 1960 bemühten sich verdienstvollerweise Autoren wie Hans Hugo Sokol, Anthony Eugen Sokol, Peter Handel-Mazzetti, Karl Gogg, René Greger oder Ulrich Schöndorfer um die Aufarbeitung der Geschichte der k.u.k. Marine und veranlaßten damit eine Welle des historischen Interesses zu diesem Thema, aber auch zum ehemals österreichischen Küstenland. Aber es bedurfte der allgemeinen Bekanntheit des Fernsehmoderators Horst-Friedrich Mayer um im Nachhang zum Erscheinen des gemeinsam mit Dieter Winkler veröffentlichten Buches „Als die Adria österreichisch war“ neues Interesse einer breiten Öffentlichkeit für die maritime

Vergangenheit Österreichs zu wecken. Und seit diesem Zeitpunkt findet sich ein sehr umfassendes Schrifttum bei österreichischen Verlagen und es dürfen beispielhaft die Namen von Wladimir Aichelburg, Helmut Pemsel, Renate Basch-Ritter, Georg Pawlik, Erwin Sieche oder Nikolaus Sifferlinger genannt werden, deren Arbeiten nun auch den jüngeren Generationen die k.u.k. Marine und die damit verbundene adriatische und maritime Tradition wieder näher gebracht haben. Bedauerlicherweise findet sich jedoch noch kein zusammenfassendes Werk zur österreichischen Handelsschifffahrt bis 1918 und über deren Nachfolger. Aber auch in jenen Staaten, die in Nachfolge der SFRJ einen Anteil an der Adriatischen Küste zugeordnet haben, ist das Bemühen erkennbar sich der „alten“ Marine und der maritimen Tradition zu widmen und durch entsprechende Aufbereitung einem breiteren Kreise von Interessenten auch als nationales „Erbe“ nahezubringen.

Neben der bereits erwähnten neuen „Flagge“ oder der Zeitschrift „Österreich maritim“, die vom Verein der Freunde historischer Schiffe herausgegeben wird, soll an dieser Stelle auch an die Reihe „Marine-Gestern-Heute“ erinnert werden, die viele Interessenten fand und deren Einstellung mit großem Bedauern zur Kenntnis genommen werden mußte.

Es darf daran erinnert werden, dass der „Österreichische Flottenverein“ sich primär um die Unterstützung der Entwicklung der Handelsschifffahrt bemühen wollte. Schon bald nach seiner Gründung demonstrierte er diese Absicht durch Eingaben zur raschen Beschlußfassung über ein neues Llyodgesetz und deutliche Hinweise auf die wirtschaftliche Notwendigkeit des Zusammenschlusses der dalmatinischen Kleinreedereien zu einer leistungsfähigeren Küstenreederei. Die gesamten österreichisch-ungarische Handelsflotte umfaßte 1914 rund 190 größere Schiffe, wovon allein 74 von dem 1833 gegründeten Österreichischen Lloyd mit Sitz in Triest betrieben wurden. Somit war der Österreichische Lloyd mit mehr als 6000 Beschäftigten nach den k.u.k. Staatsbahnen das zweitgrößte Transportunternehmen der Monarchie.

Daneben gab es die Austro-Americana mit 37 Schiffen, die Reederei Tripkovich mit 19 Schiffen, die 1892 vom Österreichischen Lloyd abgespaltene ungarische Reederei Adria mit 32 Schiffen und daneben noch weitere 12 kleinere Reedereien mit 72

Schiffen im österreichischen und ebenfalls 12 kleine Reedereien mit 80 Schiffen im ungarischen Küstenland.

Österreich-Ungarn lag hinsichtlich der Zahl der Auswanderer in die USA nach Russland und Italien an dritter Stelle und somit bestand ein hoher Bedarf an kostengünstiger und wie sich nach einigen Skandalen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen für diese Schichte von Passagieren dann doch verdeutlichte auch menschenwürdiger Fahrgelegenheit über den Atlantik. Erst 1904 nahm die Austro-Americana den Zwischendecksverkehr mit dafür adaptierten Frachtern auf dieser Route auf, ehe dann bis 1912 insgesamt 7 Neubauten an Passagierdampfern zuliefen und daraus abgelesen werden kann, welchen Umfang dieser Dienst annahm. Die USA waren für manche Bevölkerungsschichten der Monarchie eben doch das „Ziel der Sehnsucht“ wo man sich bessere wirtschaftliche Möglichkeiten und eine schönere Zukunft erhoffte.

Seit 1909 boten insgesamt 4 Großwerften und 8 kleinere Werften sowie das Arsenal in Pola entsprechende Arbeitsplätze und mit ihrer guten Auslastung durch militärische und zivile Aufträge auch umfangreiche Beschäftigung für die Zulieferindustrie im gesamten Monarchiebereich.

Am 28. November 1918 traten die Direktoren des Österreichischen Lloyd zurück und ein von der italienischen Regierung bestellter provisorischer Direktor übernahm in Triest die Leitung des Dienstes der noch verbliebenen Restflotte. Unter dem Namen „Lloyd Triestino“ gelang ein Wiederaufbau des ehemaligen Liniennetzes und die Reederei verfügte 1936 doch wiederum über 46 Schiffe mit insgesamt 238.000 BRT. Nach rationalisierungsbedingter Eingliederung in die Reederei „Finmare“ ging der ehemalige Schiffsbestand des Lloyd Triestino im zweiten Weltkrieg zur Gänze verloren. 1945 beginnt als Lloyd Triestino der Wiederaufbau, der schließlich der Reederei den Aufstieg zu einem weltweit mit derzeit 32 bis 35 Schiffen operierenden Containerdienst bringt. Und es darf angeführt werden: der Lloyd Triestino versteht sich auch heute noch als direkter Nachfolger des Österreichischen Lloyd!

Aber auch der bereits gewürdigte Linienschiffskapitän Bruno Dittrich bemühte sich um ein Wiederaufleben des „Österreichischen Lloyd“ nunmehr mit Sitz in Wien und am 27. August 1932 fand tatsächlich die Gründungsversammlung dieser Schifffahrt A.G. statt, wobei als Präsident des Verwaltungsrates eben Bruno Dittrich eingesetzt

wurde. Dieses doch noch sehr begrenzte Unternehmen übernahm einen 1903 in Cardiff gebauten Dampfer von 7800 Tonnen als „Wien“ und bot damit österreichischen Seeleuten eine Beschäftigung in der freien Frachtschiffahrt. Aber damit gab es wieder ein österreichisches Handelsschiff auf dem Meere erstmals nunmehr unter der rot-weiß-roten Flagge.

Mit dem 07. März 1951 wurde erneut eine Reederei unter der Bezeichnung „Österreichischer Lloyd“ ins Leben gerufen, der sich zunächst mit gecharterten Schiffen behelf und nach der Deklaration der immerwährenden Neutralität gewann die Verfügbarkeit einer maritimen Transportkapazität unter eigener Flagge doch einige Bedeutung, um für etwaige Zeiten der Restriktionen und Konflikte nicht ausschließlich von ausländischen Gegebenheiten abhängig zu sein. In der wirtschaftlichen Säule der Umfassenden Landesverteidigung wurde auf dieses Erfordernis hingewiesen und 1978 erwarb der „Österreichische Lloyd“ mit dem Motorschiff „Arlberg“ die erste Einheit, die mit Wien als Heimathafen registriert wurde. In der Folge wurde der Bestand an Einheiten unter österreichischer Flagge sukzessive erhöht und erreicht derzeit 17 Schiffe verschiedener Kategorien. Daneben betreibt die Reederei, deren Firmensitz nach wie vor in Wien liegt, jedoch noch 21 Einheiten unter fremden Flaggen, darunter 2 Tanker und 1 Kühlschiff

Nachdem der von namhaften Malern wie Leopold Carl Müller, Makart, Lembach oder auch Anton Romako gepflegte „Orientalismus“ zwischen 1860 und 1880 das Interesse gehobener Kreise auf die Ferne, das Exotische, das Abenteuer gelenkt hatte, bot die Küste der Adria die naheliegendste Möglichkeit diese Atmosphäre des „Anderen“ zu erleben. Ab 1875 entwickelte sich ein Tourismus nach Istrien und Dalmatien, entstand Infrastruktur und die verkehrsmäßige Angliederung der Region ermöglichte eine Entwicklung in breiterem Ausmaße. 1906 wurde probeweise vom Österreichischen Lloyd mit der „Thalia“ erstmals eine Kreuzfahrt angeboten, ab 1907 gab es regelmäßige Vergnügungs- und Kreuzfahrten und auch der Österreichische Flottenverein organisierte Küstenbesuche und Seereisen für seine Mitglieder, aber auch für Professoren und Lehrer, Schüler und Studenten. Die „Adria“-Ausstellung im Sommer 1913 in Wien an deren Gestaltung der „Flottenverein“ erheblichen Anteil genommen hatte und zu der die Besucher aus der ganzen Monarchie mit Sonderzügen anreisen konnten, führte zu einem zu größten Hoffnungen berechtigenden

Tourismusboom an die Adria. Schlagartig unterbrach der Krieg diese Entwicklung und die Zeit bis 1945 sah die Ostküste der Adria in einem touristischen Dornröschenschlaf., ohne dabei aber ihren Reiz und ihre Rolle als „Geheimtip“ eingebüßt zu haben. Nach 1950 lag die Adria wieder sozusagen „vor der Haustüre“ und mit dem wirtschaftlichen Aufschwung begann nun eine Phase des Massentourismus, bei dem man sich je nach Interessenslage an die „Papagallistrände“ der Westküste oder die Segler- und Naturistenparadiese der Ostküste begab und für den ein österreichischer Kabarettist das Wort vom „Strand von Caurle“ prägte, das zum Synonym für Sonne, Strand, Sonnenschirme, mediterranen Wein und lärmendes Nachtleben wurde. Dem erkennbaren Aufschwung folgte mit dem Konflikt um die territoriale Abgrenzung der auf dem Gebiet des ehemaligen Jugoslawien nunmehr unabhängigen Staaten ab 1991 wiederum eine Phase der Stagnation, ja des touristischen Niederganges für die dalmatinische Küste. Nunmehr ist in einer Zeit friedlicher Entwicklung aber ein neuer Ansatz gegeben und es ist zu hoffen, dass auch dieser Teil der Adria wieder zum früheren „Paradies an der Sonne“ und zum Anziehungspunkt möglichst zahlreicher Urlauber entwickeln kann.

Die Mitgliedschaft in der Europäischen Union hat Österreich der Küste der Adria und den Meeren im allgemeinen wieder deutlich näher gebracht. Zwei unserer südlichen Nachbarstaaten sind direkte Adria-Anlieger und die österreichische Außenpolitik hat sich bisher bemüht den Boden für die Akzeptanz eines EU-Beitrittes Kroatiens aufzubereiten. Mögen diese Bemühungen Kroatiens von raschem Erfolg begleitet werden. Ein nicht unerheblicher Teil der österreichischen Exporte, aber auch unserer Importe wichtiger Rohstoffe erfolgen auf dem Seeweg oder über die Donau sowie den europaquerenden Rhein-Main-Donau-Kanal. Dieses Bewußtsein möge sich noch stärker ausprägen, der Seeweg ist Teil unseres Transportsystems und damit unseres wirtschaftlichen Erfolges. Hier schließt sich auch das Betätigungsfeld der Sicherheitspolitik an und die Mitwirkung an der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik beinhaltet automatisch auch eine maritime Komponente.

Österreich hat nunmehr seit 86 Jahren keine eigene Marine mehr und auch auf der Donau ist die einst so umfangreiche und weltgrößte Flußreederei DDSG dem Kostendruck zum Opfer gefallen und hat sich in Teilgesellschaften aufgelöst und auch den Fahrgastdienst in diesem Zusammenhang drastisch verringert. Dabei zeigt die

jeweils zu beobachtende erhebliche Anzahl von großen Kreuzfahrtschiffen auf den landschaftlichen schönen Donaustrecken das vorhandene Interesse.

Was blieb also von der „alten“ k.u.k. Marine und dem Österreichischen Flottenverein? Zunächst einmal die Erinnerung, dokumentiert im Heeresgeschichtlichen Museum durch einen vor wenige Jahren auf neuesten Stand der Präsentationstechnik gebrachten Marinesaal. Dann die Denkmäler für Admiral Tegetthoff in Wien inmitten des Praterstern, sowie in Graz in der Elizabethstraße. In der Michaelerkirche, unmittelbar vor der Einfahrt zur Hofburg, befindet sich noch das Ehrenmal der kuk Marine und an der Flottenverein erinnern das Flottenkino in der Mariahilfer-Straße, noch manche der alten Flottenkalender und Taschenkalender, nostalgisch gehandelte Ansichtskarten mit maritimen Motiven, die vom Flottenverein bis 1918 vertrieben wurden und eben der nunmehrige Österreichische Marineverband .

Das österreichische Bundesheer hat die Pflege der Tradition der k.u.k. Marine der Pioniertruppe und deren Truppschule übertragen, betreiben doch die Pioniere auf der Donau ein Patrouillenboot „Niederösterreich“ das trotz mancher Planungen und Überlegungen in Zeiten des Kalten Krieges und der Sanktionen gegen Serbien nach dem Zerfall Jugoslawiens eben ein „Einzelstück“ blieb. Aber auch die Fernmelde-truppschule des Bundesheeres dokumentiert den kommunikationstechnischen Standard der k.u.k. Flotte und widmet in ihrer Truppenzeitung immer wieder Themen mit Bezug zur k.u.k. Marine einigen Raum.

Der nunmehrige Österreichische Marineverband hat in zukunftsweisender Ausrichtung auf die europäische Integration einen wichtigen Schritt in die völkerverbindende Gemeinschaft wahrgenommen und ist als Mitglied der „Internationalen Seefahrerföderation“ beigetreten. Historische Gegensätze sind aufgearbeitet, das Verbindende steht im Vordergrund und so gewinnt gerade die enge Verbundenheit mit der italienischen Marinevereinigung und dem kroatischen Marineverband eine symbolische Bedeutung für die zukünftige Entwicklung im Adriaraum in Gemeinsamkeit und zu aller Nutzen.

Ein im August dieses Jahres vom Österreichischen Marineverband durchgeführtes internationales Jugendsegellager im kroatischen Split weist in diese Zukunft und trägt durch die Integration von Jugendlichen unterschiedlicher Nationen zu einem besseren Verständnis des Anderen bei – und unterstützt das Interesse an der Seefahrt,

unabhängig ob nun am beschaulichen Segelsport oder in der Handelsschiffahrt. Das Bewußtsein ist zu wecken und zu vertiefen. Das war schon eines der Ziele des vor 100 Jahren gegründeten Österreichischen Flottenvereins. Mögen diese Ziele weiterhin verfolgt werden und so auch ihren Teil zu einer verbesserten Verständigung der Völker Europas beitragen und mögen sich nunmehr 100 Jahre Frieden und Wohlstand vor uns befinden, zu denen auch die Marineverbände in Gemeinsamkeit beitragen mögen.