DIE·FLAGGE

OFFIZIELLES ORGAN DES ÖSTERREICHISCHEN MARINEVERBANDES

seit 1905 | Heft 3/4 | Jahrgang 2016

Österreichischer Marinegedenktag 2016 1

IMC/ÖMV-Jugendsegellager 2016 12

150 Jahre Seeschlacht von Lissa 18

Kameraden des ÖMV berichten von der Gedenkfeier in Vis/Lissa 19

Lissa 1866 - The first battle of the Italian Royal Navy 21

Erlebnis Atlantik 22

Meine internationale Entwicklungsarbeit für Boote und Bootsantriebe 24

Tagung „Torpedo - History and Heritage" (Torpedo-Geschichte und Erbe) 28

Österreichische Pioniere freuen sich über das Watercat M9 29

Gedenkveranstaltung am 100. Jahrestag der Skageragschlacht 31

Mit MS NORDICA von Kiel nach Schweden 32

Der Säbel des Admiral Wilhelm von Tegetthoff 34

Der Deutsche Marinebund e. V. feiertseinen 125. Geburtstag 35

MK Babenberg-Traisental auf großer Fahrt 36

Der OMV als internarionaler Partner 36

Il Terremoto - das Erdbeben in Mittelitalien 38

Nachrufe 39

Bücherecke 40

Besuchen Sie unsere Homepage www.marineverband.at

Österreichischer Marinegedenktag 2016

Tapfer kämpfend vor Helgoland,
glorreich siegend bei Lissa,
erwarb er unsterblichen Ruhm,
sich und der österreichischen Seemacht."

Der Österreichische Marinegedenktag steht im Zeichen der Seeschlacht bei Lissa 1866

Das Tegetthoffdenkmal in Wien am Praterstern

Den Gedenktag begannen wir mit einer Andacht für Kaiser Franz Joseph I, der vor 100 Jahren - am 21. November 1916 - aus dieser Welt abberufen wurde. Sein Urenkel Markus Salvator gedachte in bewegten Worten Seiner. Sein Vermächtnis für den ÖMV ist auch sein Auftrag an uns: VIRIBUS UNITIS.

Mit dem Stabat Mater von Giovanni Battista Pergolesi leitete unser Freund, der Countertenor Ivo Mayr die Andacht ein, worauf unser Kamerad Mag. Markus Salvator Habsburg-Lothringen - Urenkel des Kaisers - mit dem folgenden Rückblick seiner gedachte und an die damalige weltpolitische Situation hinwies.

Franz Joseph I. - nur für gestern?

In den Jahren 1848 - 1914 regierte Franz Josef I. über ein Reich vieler Völker in Mitteleuropa. Im Norden, Süden und im Osten rüttelten die Nachbarstaaten an den Grenzen seines Reiches, ja an der Herrschaft über seine Länder, die er 18-jährig übernommen hatte. Nicht nur rundum gab es Krieg: alsbald stellte sich Unruhe am Bosporus heraus, dann 1866 wieder ein Angriff auf die Stellung des Herrschers im Deutschen Bund, der von Bismarck ausgehöhlt und zugunsten Preussens umgestaltet wurde. Zu guter Letzt in den Jahren 1866 -1914 war ihm Frieden gewährt, den er eifrig genutzt und in welchen Jahren viel geschaffen wurde, was wir heute Österreich nennen. Mit viel Geduld und Ausdauer schuf er, was uns und vielen Besuchern unseres Landes heute Freude und Zufriedenheit bringt. Die Anerkennung seiner Person ist in Büchern nachgegangen worden, die uns staunen lassen, was alles in seiner 'Österreichisch-Ungarischen Monarchie' geschehen ist. Dank der Entscheidung bei Lissa ist auch eine großartige Entwicklung an der Ostküste der Adria vorangegangen, die dort und international heute sehr geschätzt wird. Trotz der Bedenken zur weiteren Ausgestaltung im Inneren, gab es noch das Parlamentsgebäude aus der Tasche des Kaisers und das Wahlrecht zum Einstieg in das neue Jahrhundert. Die Technik und Gewalt, die er noch in großem Ausmaß 1914-1916 mit ansehen musste war ihm ein Grauen. Seine Aufgaben für die Politik waren zwar mit seiner Kenntnis gestaltet worden, doch nicht immer durchführbar oder akzeptiert. Mit Familie, Jagd und der Verwaltung des Familienvermögens war er auch als Privatmann um Entscheidungen gebeten. Heute muss man staunen wie viel geschehen ist, wieviel lange gehalten und dann leider zerfallen ist. Wir dürfen Ihm eine Anerkennung entgegenbringen, sehr viele haben viel von ihm bekommen, nicht nur zu seiner Lebenszeit, sondern durch die Gestaltungen in der Verwaltung auch darüber hinaus.

Mag. Markus Salvator Habsburg –Lothringen

Danach intonierte das Bläserensemble der Marine-Traditionsmusik unter Kplm. Reinhold Nowotny den Choral „Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre“ - aus der Dichtung Die Ehre Gottes aus der Natur (1775). (Ludwig van Beethoven hat das Gedicht 1803 im Liederzyklus 6 Lieder von Gellert vertont.)

Militärdiakon Geistlicher Rat Oberst Wilhelm Hold bereitete dann mit seinen Worten die Kranzniederlegung am Altar der Kapelle vor, indem er ausführte:

„Nun ist es geschehen, das lange gefürchtete, Unabwendbare“, stand in der Parte, nachdem Kaiser Franz Joseph in den Abendstunden des 21. November 1916 im Schloss Schönbrunn im damals biblischen Alter von 86 Jahren verstorben war. An der Macht war er 68 Jahre lang, seit 1848. In seine Regentschaft fielen der Bau der Ringstraße genauso wie die Rückkehr zum Absolutismus, der Ausgleich mit Ungarn und der Ausbruch des 1. Weltkrieges, der 1918 zum Zerfall der österreichisch – ungarischen Donaumonarchie führte.

Als Kaiserin Elisabeth 1898 ermordet wurde, war der gemeinsame Sohn, Kronprinz Rudolf, bereits 9 Jahre tot. Und noch weitere Schicksalsschläge folgten, bis Franz Joseph 1916 starb.

Nach Jahren geschichtsloser, ja geschichtsfeindlicher Einstellung macht sich in der Öffentlichkeit seit geraumer Zeit eine weitgreifende Hinwendung zu historischen Darstellungen bemerkbar. Der gegenwärtige Biographien-Boom ist ein Zeichen dafür. Der Grund ist gewiss nicht nur Sentimentalität; Nostalgie kann einer Krankheit, aber auch durchaus dem natürlichen Empfinden für Tradition und Heimat entspringen. Wirklichkeiten, die aus erklärlichen Gründen lange Jahre zurückgedrängt waren. „Wir leben als Gegenwärtige aus Herkunft nicht weniger als aus Zukunft“ begründet Heinrich Fries die Notwendigkeit des Blicks zurück. „Die Orientierung an beidem ist notwendig, wenn das jetzt zu Erkennende und gemeinsame Geschichtsbewusstsein quer durch alle weltanschaulichen und politischen Fronten ziehen sollte.“

Der Ungeist unserer Zeit ist drauf und dran, die eigene Geschichtlichkeit zu verachten und damit zu einer Wegwerfgesellschaft im Geiste zu werden. Ohne Geschichte aber verliert ein Volk seine Identität.

Was für den Menschen das Gedächtnis ist, ohne das er sich selbst nicht kennt, das ist für ein Volk sein Geschichtsbewusstsein. Ein Volk ohne dieses Bewusstsein wird eine menschliche Konkursmasse.

Der Vergangenheit gebührt geradeso wie der Gegenwart und Zukunft unseres Gemeinwesens ein entscheidender Platz – zumal in einer traditionsgestörten, jedoch sicherlich nicht traditionslosen Zeit.

Innere Beziehungen und Bindungen zu seinem Vaterland bedeutet auch, mit der Geschichte und der Tradition dieses Landes fertig zu werden. Wenn wir als geschichtsbewusstes Volk nicht abdanken und der uns zugemessenen Rolle in der Völkergemeinschaft nicht untreu werden wollen, dann müssen wir das Bekenntnis zur ganzen Geschichte wagen.

So wollen wir nun betend dem längst dienenden Habsburger – Kaiser gedenken .“

Militärdiakon Geistlicher Rat Oberst Wilhelm Hold

Mit der Volkshymne, gespielt vom Bläserensemble endete dann die Gedenkandacht und die Teilnehmer begaben sich zum Handelskai, wo der Festplatz für das Marinegedenken vorbereitet wurde.

Es war eine würdige Andacht und wir danken auch Kaplan P. Mag. Tomasz Domysiewicz, OSST aus der Kaiserjubiläumskirche für seine Teilnahme an der Andacht und Herrn Mag Franz Buhl für die Unterstützung bei der Vorbereitung.

Prof. Karl Skrivanek,
Präsident ÖMV

Die Kaiser Franz Joseph 1. Jubiläums Kirche am Mexikoplatz in Wien

Das Bläserensemble der Marine–Traditionsmusik Wien

Erzherzog Mag.Markus Salvator Habsburg-Lothringen, Vizepräsident des ÖMV - Gedenken an S.M. Kaiser Franz Joseph 1.

Die hohe Geistlichkeit: MilDiakon r.k. Geistl.Rat Obst Wilhelm Hold, Mil Superintendent Mag. Dr. Karl Reinhart Trauner

Ehg.Markus und die Flagge des ÖMV mit dem Flaggenband, das seine Gemahlin-Ehgin.Mag. Hildegard- dem ÖMV gewidmet hatte.

In der Elisabethkapelle: V.l.: Oberst I. G. István TALIÁN - Verteidigungsattaché von Ungarn, Wm Andreas Steiner, Bgdr Mag. Ing Dieter Jocham, GR Diakon Oberst Wilhelm Hold, Prof. DI Karl Skrivanek, Ehg. Mag. Markus Habsburg-Lothringen, Ehgin. Herta Margaret und Ehg. Sandor Habsburg-Lothringen, Herbert Sturm - MK Novara

VP Ehg. Mag Markus Habsburg-Lothringen richtet die Kranzschleife

Der Österreichische Marinegedenktag 2016 stand unter dem Ehrenschutz von:

S.E. Militärbischof von Österreich Dr. Werner Freistetter

I.E. Frau DDr. Vesna Cvjetkovic, Botschafterin der Republik Kroatien

Herrn Präsident des Wiener Landtages Prof Harry Kopietz

Herrn MilKdt Wien Bgdr Mag. Kurt Wagner

Ich danke für die große Auszeichnung des ÖMV

Prof DI Karl Skrivanek, Oberst dhmtD aD.

Präsident ÖMV

Den österreichischen Marinegedenktag 2016 feierten wir in Wien am 28. Juli 2016, nachdem das auch heuer wieder vom ÖMV in Opatija ausgerichtete IMC/ ÖMV Jugendsegellagers am 23.07. erfolgreich beendet worden war. Darüber wird an anderer Stelle in diesem Heft berichtet. Es war mir wichtig, dass wir in diesem Jahr - 150 Jahre nach der Seeschlacht bei Lissa - dieses maritim für Österreich so wichtige Ereignis an unserem Gedenktag wieder besonders in Erinnerung zu rufen.

Und ich freue mich, dass uns dies bei drei Großveranstaltungen gelang:

1) Bei der gemeinsam mit dem Schwarzen Kreuz Steiermark durchgeführten großen Lissa-Gedenken am 27. Mai auf der Insel Vis/Lissa nahm vom ÖMV neben großen Delegationen aus einigen MKn von der MK Prinz Eugen Ried auch die Segelyacht Juliana, eine JEANNEAU SUN ODYSSEY 52.2, vom AYC (Adria Yacht Center Wien) mit 6 Kameraden teilnahm.

2) Im Rahmen des Jugendsegellagers in Opatija hielt Bgdr Mag Roman Fischer, der Österreichische Verteidigungsattaché in Kroatien, einen interessanten Vortrag über die Schlacht bei Lissa, aus italienischer Sicht.

3) Der Marinegedenktag am 28.07. in Wien schließlich stand ganz im Zeichen von Lissa und eine besondere Auszeichnung waren Anwesenheit und ein Referat des Gesandten an der kroatischen Botschaft in Wien, Herrn Branimir Loncar, der in Vertretung I.E. Frau Botschafterin DDr. Vesna Cvjetkovic zu uns gekommen war. Unser Kamerad Prof. Dieter Winkler sprach im seinem Festvortrag über das Thema „Die Seeschlacht bei Lissa und die Auswirkungen auf die Donaumonarchie“.
Der Bericht über diesen Festtag wird im Wesentlichen durch Beiträge aus den Vorträgen und durch Bilder mit Bildbeschreibungen gestaltet werden.

Das Präsidium des Festaktes

Eröffnung des Festaktes mit der festlichen ÖMV-Fanfare „Freundschaft auf See“

Die Große Flaggenparade und Begrüßung der Ehren- und Festgäste durch Oberst Gebhard Bauer, Ltr Veranstaltungs- und Militärmusikwesen, BMLVS .

Ein Blick ins Auditorium zu den Ehren- und Festgästen.

Ehrensalut der Traditionsbatterie der Reitenden Artillerie-Division 2.

MOA Wm Markus Brun, Neffe von VP Dr. Brun betreute die ÖMV-Flagge.

Der Militärkommandant von Wien, Bgdr Mag. Kurt Wagner und der Kommandant der HLogS und Heeres-Logistik-Chef Bgdr Mag. Ing. Dieter Jocham grüßen die Gäste.

Nach der Begrüßung durch den Geschäftsführer der Wiener Donauraum Ufer- und Länden Betriebs- und Entwicklungs GmbH Mag. Ing. Michael Rapberger folgte der Österreichische Marineverbandsmarsch.

Grußworte der kroatischen Botschaft von Herrn Gesandten –Ministerrat Branimir Lončar

Herr Gesandter Branimir Lončar auf seinem Boot Grand Barks 42 „Jelena Mislava“.

Herr Gesandter Lončar mit seinem Sohn

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde!

Es ist für mich eine besondere Ehre, dass ich die Mőglichkeit habe, hier mit Ihnen zu sein und Sie begrűßen zu dűrfen.
Es ist aber nicht nur die Ehre, es ist fűr mich auch die Freude. Die Freude geht darűber hinaus, denn die Liebe zum Meer und zur Marine bringt uns zusammen und verbűndet uns. Und deswegen fühle ich mich hier wie zur Hause, weil ich auch Ingenieur für den Seeverkehr bin.
Das Meer und die Marine haben unsere Vőlker in der gemeinsamen Vergangenheit verbunden, die Liebe zum Meer und die Marinetraditionspflege verbinden uns heute, die Liebe und die Sorge fűr das Meer sollen uns aber auch in der gemeinsamen europäischen Zukunft verbinden. Weil das Meer wurde vom Herrn den Menschen als allgemeines und gemeinsames Gut gegeben, um es zu nűtzen und es zu schűtzen.
In diesem Sinne wűnsche ich Ihnen - wűnsche ich uns - viel Freude und viel Erfolg in dieser wichtigen Zusammenarbeit.
Vielen Dank, dass Sie mich bei dieser Veranstaltung eingeladen haben.

Branimir Lončar,
Stellvertreter der Botschafterin
Zamjenik veleposlanice
Ministar savjetnik
Veleposlanstvo Republike Hrvatske, Beč

Gesandter Branimir Lončar, ÖMV Präsident Prof Karl Skrivanek und die Delegation von VANGA-Pula am Marinegedenktag in Wien

Die Seeschlacht bei Lissa und die Auswirkungen auf die Donaumonarchie

Vortrag von Prof. Dieter Winkler

Prof. Dieter Winkler bei seinem Vortrag.

Werte Ehren- und Festgäste, S.g. Damen und Herren, liebe Kameraden!
Eine Veranstaltung mit langer Tradition, die aus dem sogenannten Lissatag der k.k. Kriegmarine hervorgegangen ist und der von den ehemaligen Marineangehörigen zum Gedenken an diese Seeschlacht jährlich gefeiert wurde.
In diesen Tagen jährt sich zum 150. Mal der Jahrestag der Seeschlacht vor der Insel Lissa, dem heutigen kroatischen Vis. Ein Ereignis das untrennbar mit dem Namen Wilhelm von Tegetthoff verbunden ist.
Diese Auseinandersetzung endete siegreich für die Donaumonarchie und ging nicht nur in die Geschichte Österreichs sondern auch in die Seekriegsgeschichte als letztes historisches Seegefecht in dem sich Holz- und Eisenschiffe gegenüberstanden,ein.
Wie war die Ausgangssituation und die politische Lage im Jahre 1866? Preußen hatte sich mit Italien gegen Österreich und Sachsen verbündet. Es ging Preußen um die Vormachtstellung im Deutschen Bund und dem Königreich Italien um seine Gebietserweiterung. Die Ausgangslagen für die k.k. Kriegsmarine befand sich in zahlenmäßiger, technologischer und artilleristischer Unterlegenheit und dennoch gelang es Tegetthoff in fast aussichtsloser Position durch seinen persönlichen Einsatz und durch Motivation eine schlagkräftige Eskadre aufzustellen und siegreich in die Schlacht zu führen.
Um den überlegenen Gefechtswert der italienischen Flotte auszugleichen, entwickelte und übte Tegetthoff mehrere Taktiken wie das konzentrierte Schießen und das Rammen, um seine Offensivkraft zu erhöhen. Außerdem musste man an Mangel der Geschwindigkeit und der glatten Geschütze den Gegner zum Kampf auf Nahdistanz zwingen. Weiters ordnete Tegetthoff an, die schwache Panzerung durch Eisenbahnschienen und Stahlketten bei den Geschützpforten zu verstärken. Trotz aller Schwierigkeiten – angefangen vom Streit um die notwendige Kohlenmenge, dem Brand an Bord der NOVARA währen der Ausrüstung, dem Lieferungsstop von den gezogenen Geschütze der Firma Krupp, bis zur Schulung der Mannschaften – gelang es ihm einen Flottenverband von 27 Schiffen mit 526 Geschützen und einer Besatzung von 7.500 Mann in die Schlacht zu führen.
Den Österreichern stand eine Armada auf Italienischer Seite von 34 Schiffen mit 656 Geschützen modernster Bauart und 10.700 Mann gegenüber. Die italienische Flotte stand unter dem Kommando von Admiral Conte di Persano.
Der italienische Flottenverband versuchte zunächst vergeblich die Insel Lissa zu erobern.

Dieses Vorhaben scheiterte an der tapferen Gegenwehr der Marine-Garnison auf der Insel. Als dann am 20. Juli die k.k. Flottenabteilung von den Italienern gesichtet wurde, formierte Admiral Persano seine Schiffe zur klassischen Linienformation. Eine Taktik die Tegetthoff umging, indem er mit drei keilförmigen Schiffdivisionen die feindliche Linie durchbrach und diese in den gewollten Nahkampf verwickelte. Die maritime Auseinandersetzung kann im Detail im Österreichischen Seekriegswerk, im Band „Der Krieg Österreichs in der Adria im Jahre 1866“ nachgelesen werden. Es ist dies der Bericht des Mitkämpfers und späteren Vizedirektors der Marineakademie, Korvetten Kapitän Ferdinand Ritter von Attlmayr.

So gelang es Tegetthoff in fast aussichtloser Position seine Eskadre siegreich in die Schlacht zu führen.

Die Verluste der italienischen Flotte betrugen 38 Tote Offiziere; an Mannschaften 574 Tote sowie 36 Verwundete. Von den Schiffen waren die RE' D ITALIA und der PALESTRO Totalverluste. Mehrere Schiffe hatten während der Schlacht Brände zu bewältigen und wiesen gelockerte sowie verschobene Panzerplatten auf.

Die Verluste der kaiserlichen Flotte bezifferten sich auf 3 Offiziere und 138 Mann die fielen. An Verwundeten waren 140 Mann zu beklagen.

Einen größeren Schaden wies nur das Linienschiff KAISER auf.

Nachmittags nach der Schlacht fand das Leichenbegängnis der Gefallenen statt. An die zweitausend Mann waren ausgeschifft worden und standen als langes weißes Spalier, mit ihren schwarzen Lackhüten auf dem Kopf, vom Ort Kut bis zum Friedhof von Lissa. Auch von der Inselbesatzung war eine Marineinfanterie-Kompanie ausgerückt. In dem kleinen Kirchlein von San Girolamo lagen die Leichen der Gefallenen die zu zweien und dreien in aller Eile in schnell angefertigten Särge gelegt wurden. Unter den Klängen der Marinemusik die den Trauermarsch von Beethoven intonierte, wurden die Särge aus dem Garten neben der Kapelle getragen. Die ganze Eskadre hatte die Flaggen auf Halbtopp und NOVARA sowie DRACHE gaben den Trauersalut

.An der Spitze des Trauerzuges trug man die Särge der Gefallenen; alle waren mit der Kriegsflagge bedeckt. Ihnen folgte Vizeadmiral Tegetthoff mit seinen Offizieren. Der Trauerzug zog bis zu einer kleinen Anhöhe unweit der Kirche, wo sich den Anwesenden ein freier Ausblick auf den Hafen bot. Hier war für die Gefallenen ein großes Massengrab ausgehoben worden, um deren sterblichen Überreste zu bestatten. Nach der vollzogenen Einsegnung, sprach Vizeadmiral Tegetthoff Worte der Trauer und warf die erste Handvoll Erde den Gefallenen nach. Beim Zuschütten der Särge gab die Marineinfanterie - Kompanie den üblichen Trauersalut.

Erst im Jahre 1867 erhielt die Grabstelle einen steinernen Löwen als Monument. Dieser befindet sich heute als Siegesbeute der Italiener, seit dem Jahre 1921 im Park der Marineakademie in Livorno.

Die Waffenstillstände vom 25. und 26. Juli beendeten den italienischen bzw. den deutschen Krieg. Am 23. August schloss Österreich Frieden mit Preußen in Prag und in Wien am 3. Oktober mit Italien.

Trotz der Siege bei Custozza und Lissa war die verlorene Schlacht bei Königgrätz für die Friedensverhandlungen zielgebend.

Das positive Resultat dieser Auseinandersetzung war für die k.k .Kriegsmarine das Ende des venezianisch-italienischen Einflusses, es wurde die Deutsche Kommandosprache eingeführt. Aber die Donaumonarchie verlor nicht nur Venetien sondern auch die Vormachtstellung im Deutschen Bund, der aufgelöst wurde.

Ein Ereignis das dann wenig später zum Ausgleich mit Ungarn und zur Doppelmonarchie führte.

Ironie des Schicksals: Tegetthoff sollte in seinem weiteren Leben nie mehr diese Insel, den Ort seines Ruhmes und Sieges besuchen!

Prof. Dieter Winkler

MilKdt W Bgdr Kurt Wagner dankt Prof Winkler für seinen Vortrag.

Die Donau, eine Wasserader durch Europa und Entwicklungen zum Personenhafen Wien

Vortrag von Mag. Ing. Michael Rapberger, Geschäftsführer Wiener Donauraum GmbH

Mag.Ing. Michael Rapberger, Geschäftsführer Wiener Donauraum

Wir befinden uns hier an der Donau in Wien. Die Donau ist für das Binnenland Österreich die einzige schiffbare Verbindung zum Meer und damit zu einer wichtigen Verkehrsader für unser Land geworden.

Das war aber nicht immer so. Speziell im Raum Wien breitete sich die Donau in Form vieler Seitenarme aus, auch veränderte der Hauptstrom immer wieder seinen Verlauf. Aus diesem Grund befindet sich das Zentrum der Stadt nicht hier, sondern erhebt sich hochwassersicher über dem Donaukanal.

Die Donauanrainerbezirke waren viele Jahrhunderte lang geknechtet von der oft hochwasserführenden Donau. Aus diesem Grund gab es auch lange Zeit keine festen Brücken über den Donaustrom.

Erst mit der Errichtung des Inundationsgebiets in den Jahren 1868 bis 1875 (das übrigens mit den für die Errichtung des Suezkanals vorhandenen Maschinen erfolgte) wurden fünf massive Brücken gebaut. Aber noch immer war die Hochwassergefahr speziell im 2. Wiener Bezirk vakant. So kam es in den Jahren 1954 und 1975 zu Hochwässern wo mehr als 9.000 m^3/s durch Wien geleitet werden mussten. Dies führte zu Überschwemmungen im gesamten 2. Bezirk. Als Antwort darauf wurde das

sich bereits in Planung befindliche Projekt zur Schaffung eines parallel zur Donau verlaufenden Kanals, getrennt durch eine Insel endlich in Angriff genommen.
Die Umsetzung dauerte bis zum Jahr 1988 und ist aus Wien nicht mehr wegzudenken. Nicht nur, dass dadurch Wassermassen in der Größenordnung von bis zu 14.000 m³/s (entspricht dem hochgerechneten Jahrtausendhochwasser aus dem Jahr 1501) durch Wien ohne Probleme durchgeleitet werden können, so dient die künstlich geschaffene Insel (Donauinsel) auch als Naherholungsgebiet für die Wiener und Wienerinnen als auch als ökologisches Naturreservat mitten in der Stadt.
In Ergänzung dazu wurde auch noch in den Jahren 1991 bis 1995 in der Freudenau ein Kraftwerk errichtet und damit die Donau in Wien aufgestaut. Bei dem durchschnittlich elektrische Energie mit 6 Kaplanturbinen gekoppelt an 6 Synchrongeneratoren erzeugt wird.
Im Zuge der Kraftwerkserrichtung und der damit verbundenen Ausbildung eines Stausees mussten auch die Anlegestellen im Raum Wien die damals noch im Besitz der Ersten Donaudampfschifffahrt waren neu eingerichtet werden. Im Jahr 1991 entschied die damalige Bundesregierung sich von der Ersten Donaudampfschifffahrtsgesellschaft zu trennen und für die einzelnen Unternehmensbereiche Käufer zu suchen. So wurde 1991 die Frachtschifffahrt verkauft, im Jahr 1996 folgte die Ausflugsschifffahrt und schließlich 2002 wurden die Anlegestellen entlang der Donau in Österreich an die jeweiligen Bundesländer verkauft. Im Bereich Wien übernahm der Wiener Hafen als Unternehmen der Wien Holding nicht nur die Anlegestellen im Raum Wien sondern auch das als Schifffahrtszentrum bekannte Gebäude am Handelskai. Im Anschluss daran gliederte der Wiener Hafen den Personenhafen in eine neue Gesellschaft, nämlich die Wiener Donauraum aus.
Seit der Übernahme der Anlegestellen kam es zu einer Verdreifachung der an den Anlegestellen der Wiener Donauraum ankommenden Passagiere. So kommen derzeit rund 360.000 Personen an und besuchen mit individuellen Besichtigungs- und Veranstaltungsprogrammen Wien. Dadurch werden diese Passagiere auch zu einem nicht unbedeutenden Wirtschaftsfaktor für Wien. Diesem Umstand Rechnung tragend wurden in den letzten beiden Jahren die Anlegestellen neugestaltet und die Infrastruktur der Zeit angepasst.
Hier ein paar Eckdaten:

Investitionsvolumen	8 Mio. €
Aushubmasse	16.000 m³
Beton neu	4.000 m³
Neue Bäume	60 Stück
Neue Wasserversorgung mit eigener Druckverstärkung	27 m³/h pro Entnahmestelle

Weiters wurde noch in die Flächengestaltung (Fontänenanlage, Fahnenwald, Fitnessgeräte, Hängematten), Landstromversorgung und Internetversorgung der Anlegestellen (Glasfaserleitungen) investiert.

Diese Umbaumaßnahmen erforderten auch die Erarbeitung eines neuen Verkehrskonzeptes das eine Zu- bzw. Abfahrt nur mehr mittels Einbahnregelung zulässt, da sich durch die immer noch steigenden Passagierzahlen die Anzahl der für den Transport der Passagiere erforderlichen Busse dramatisch gesteigert hat.
Das Konzept beinhaltet auch ein Parkverbot für sämtliche Fahrzeuge im Bereich des Personenhafens die über keine Ausnahmegenehmigung verfügen.
Wir gehen davon aus, dass die Passagierzahlen weiter steigen werden und wollen dem auch mit dem weiteren Ausbau unserer Anlegestellen Rechnung tragen. So ist ein Ausbau der Anlegestellen 9-12 und die Schaffung neuer Anlegestellen stromauf der Reichsbrücke oberhalb von dem derzeitigen Anleger 1 geplant.
Nun, ich denke ich habe Sie nun ausführlich über den Personenhafen informiert und möchte meinen Festvortrag hiermit beenden.

Mag.Michael Rapberger
Geschäftsführer Wiener Donauraum

Vorstellung der neuen Sturmboot-und Flachwasserboote der Melker Pioniere in Wien am Österreichischen Marinegedenktag

Das Watercat M9

Im ersten Halbjahr 2016 erwarten die Pioniere den Zulauf von insgesamt 12 neuen Sturm- und Flachwasserbooten. Der dadurch entstehende Quantensprung setzt neue Maßstäbe in den operativen Fähigkeiten der wasserbeweglichen Einheiten. Das von der finnischen Firma Marine Alutech konzeptionierte und gebaute, knapp 10 Meter lange Landungsboot ist nicht nur auf Grund der Flachwasserfahreigenschaften für Operationen auf Seen, Flüssen und Binnengewässern besonders geeignet.

OStWm Ferdinand Wallner kam mit zwei Booten nach Wien.

V. l.: Bgdr Mag Kurt Wagner, MilKdtW, OstWm Ferdinand Wallner, Melker Pioniere, Bgdr Mag. Dieter Jocham, Kdt HLogS

Allgemeine Bootsbeschreibung:

Das Watercat M9 basiert auf der Serie des erfolgreichen Watercat M8. Die von den schwedischen, den finnischen Streitkräften und der deutschen Marine seit geraumer Zeit genutzten, schnellen Landungsboote können bis zu zehn Soldaten einschließlich deren Ausrüstung transportieren. Dabei finden zwei Mann Besatzung hinter dem Steuerstand Platz, die weiteren acht haben sattelartige Sitze vorne im Mannschaftsbereich. Der Rumpf des Schiffes ist aus miteinander verschweißten Aluminiumprofilen gefertigt, der Vortrieb erfolgt mittels Wasserstrahlantrieb von Rolls Royce. Für entsprechende Motorleistung und die damit verbundene Fahrgeschwindigkeit von knapp 70 km/h sorgt ein Steyr-Dieselmotor mit 298 PS.

Rumpf:

Der Bootsrumpf setzt sich aus sechs wasserdichten Abschnitten zusammen und besteht aus Aluminium. Dieses ist an den Seitenflächen 5 mm dick. Vom Bug in Richtung Heck ist auf beiden Seiten des Kiels eine 6 mm dicke Platte angebracht. Der Bootskiel, also der Bootsboden ist 10 mm dick.

Deck:

Das Bootsdeck besteht aus Alu-Riffelblech mit einer Stärke von knapp 5 mm. Von den einzelnen Decks (Vorder-, Mittel- und Hinterdeck) gelangt man durch Wartungsluken in den Schiffskörper. Zudem ist das Mitteldeck abgesenkt. Vom Hinterdeck aus kann die Heckplattform erreicht werden. Darauf befindet sich eine ausklappbare Tauchleiter.

Motorraum:

Das Schott zum Motorraum ist mit Schallschutzmasse versehen und im vorderen Bereich verriegelt. Das zum Öffnen benötigte Werkzeug befindet sich im Steuerstand an der Backbordseite. Im Motorraum finden sich neben Motor, Getriebe und Antrieb auch eine Lenzpumpe, die Seewasserpumpe, eine Handpumpe und die Feuerlöschanlage. Die beiden Kraftstofftanks sind jeweils seitlich platziert und fassen etwa 100 l/Tank.

Steuerstand:

Dieser bietet Platz für zwei Personen und ist mit der Luke des Akkuraums in die Aluminiumkonstruktion integriert. Das Dach ist klappbar und liegt heruntergelassen an der Mannschaftsbank an. Zudem finden sich die notwendigen Steuerelemente darin.

Geräteträger:

Der Geräteträger kann während des Lagerns und beim Transport nach vorne auf das Hinterdeck gekippt werden. Die am Steuerstand befindliche Stütze wird dazu aufgeklappt, danach ruht der Geräteträger darauf. Auf diesem Teil befinden sich außerdem das Mastlicht und die Radarantenne.

Mannschaftsbereich:

Unter dem Mannschaftraum befinden sich die wasserdichten Abschnitte 1, 2 und 3. Die Reitersitzbänke sind mit einem Schnellverschlusssystem an den Befestigungsschienen auf dem Mitteldeck befestigt. In den Bänken befindet sich Stauraum für Ausrüstung, unter anderem Rettungswesten und die zum Abdecken des Schiffes benötigten Persennings. An den Bootsseiten gibt es insgesamt acht Befestigungspunkte um die Ladung zu fixieren.

Eingang zur Birago-Kaserne in Melk

Kommandant PiB3
Oberst Reinhard Koller

Bug:

Der Bug ist in sich ein wasserdichter Abschnitt. Seine Luke kann mittels einer Gasdruckfeder, zwei Scharnieren und zwei verschließbarer Riegeln geöffnet werden. Darin befinden sich der Anker, die Ankerkette, das Seil und die Anker-Schäkel. Darüber hinaus ist Platz für die Festmacherleine. Die Heckplattform: Darauf befinden sich die abschließbare Luke zum Warten des Wasserstrahlantriebes, die ausklappbare Tauchleiter und als anschraubbare Zusatzausrüstung eine Halterung für einen Außenbordmotor mit max. 20 PS.

Feuerlöschsystem:

Im Boot befindet sich eine automatische Sea-Fire Feuerlöschanlage. Dazu findet man im Steuerstand die dazugehörige Warnleuchte und einen Handfeuerlöscher.

Dachausrüstung – Steuerstand:

Auf dem Steuerstanddach verfügt das Boot über wertvolle Zusatzausrüstung. Dort befinden sich die beiden Positionslichter (SB und BB), ein Suchscheinwerfer, ein Außenlautsprecher, die GPS-Antenne, die Konrad-Antenne und eine VHF-Antenne.

Länge:	9 Meter
Länge Rumpf:	8 Meter
Breite:	2,4 Meter
Tiefgang:	0,50 Meter
Gewicht:	max. 3,8 Tonnen

Quelle: Kommando/Pionierbataillon 3
Rückfragen: 0664 9105997

Worte des militärisch Höchstanwesenden - Militärkommandant von Wien Bgdr Mag. Kurt Wagner.

Sehr geehrte Ehren- und Festgäste, Angehörige und Freunde des Österreichischen Marineverbandes!

Prof. Dieter WINKLER hat uns in seinem Festvortrag die Seeschlacht bei Lissa und die Auswirkungen auf die Donaumonarchie eindrucksvoll vor Augen geführt. Der glänzende und durchaus überraschende Seesieg konnte allerdings die wenige Tage zuvor erlittene Niederlage von Königgrätz nicht ausmerzen.

Das Österreichische Bundesheer hält - vor allem durch die Pioniere - die Tradition an die ehemalige österreichische Marine hoch, obwohl diese Zeiten längst vorbei sind und Österreich schon lange keinen eigenen Meereszugang mehr hat. Das Bundesheer tut das – wie ich meine - aus gutem Grund. Schließlich geht es bei Tradition darum, aus den Erfahrungen der Vergangenheit heraus in der Gegenwart die Zukunft zu gestalten.

Von der Seeschlacht bei Lissa können wir zum Beispiel mitnehmen, dass es nicht unbedingt auf quantitative oder technische Überlegenheit ankommt: Die Qualität der Führung, ein entschlossener Kommandant, ein eingespielter Stab und eine gut ausgebildete Mannschaft sind zumindest genauso wichtig. Und da sind wir bereits bei klassischen militärischen Tugenden wie Kameradschaft, Disziplin oder Gehorsam, die wir heute für die Einsätze des Bundesheeres im In- und Ausland genauso wie damals brauchen, gepaart mit Verantwortung für die Gemeinschaft, fürsorgliches Verhalten von Vorgesetzten und die Achtung der Menschenwürde.

Darüber hinaus lehrt uns die Geschichte aber auch, dass man die Zeichen der Zeit rechtzeitig erkennen und sich auf Bedrohungen und Entwicklungen entsprechend vorbereiten muss. Das bedeutet für uns heute, dass man in die Landesverteidigung investieren muss, das heißt in Anzahl und Qualität des Personals, in modernes Gerät und leistungsfähige Bewaffnung und in eine zeitgemäße Infrastruktur, etwas, das die Politik bei uns in den letzten Jahren leider völlig negiert hat. Gottseidank scheint nun Verständnis für die dringend notwendigen Maßnahmen vorhanden zu sein und ich bin daher sehr froh, dass es nun endlich zu den Investitionen kommt, auf die wir seit Jahren warten.

Ein gemeinsames, Nationen übergreifendes Gedenken wie dieses trägt aber auch dazu bei, Grenzen zu überwinden und näher zusammenzurücken. Und dieses Zusammenrücken ist gerade heute besonders wichtig, 150 Jahre nach der Seeschlacht bei Lissa. Wir wissen, dass wir die heutigen Herausforderungen nur miteinander lösen können. Im Rahmen der gemeinsamen europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik operieren Teile des Bundesheeres in internationalen und multinationalen Einsätzen in weit entfernten Gebieten. Die Zusammenarbeit mit Marinekräften, sei es zum Transport von Waffen, Gerät, Munition, Verpflegung und sonstigen wichtigen Gütern oder zur Unterstützung bei Evakuierungen und Kampfhandlungen, ist daher von besonderer Bedeutung. In diesem Sinne gratuliere ich als Militärkommandant von Wien dem Österreichischen Marineverband zu dieser traditionsbewussten und zukunftsträchtigen Veranstaltung, ich wünsche zum heutigen Lissa-Gedenken alles Gute und ersuche alle Freunde und Angehörige des Österreichischen Marineverbandes, sich weiterhin zum Wohl Österreichs in einem gemeinsamen und sicheren Europa einzusetzen!

Weiter im Programm zum Gedenken an die Kameraden, die bereits zum letzten Hafen ausgelaufen sind

Es erklingt - gespielt von der Gardemusik - ein Choral

… gefolgt von Worten des katholischen Mil Diakons Geistlicher Rat Oberst Wilhelm Hold.

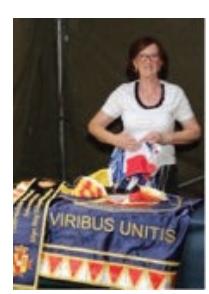
Chefinspektor Erich Kraus hilft beim Anlegen der Schwimmwesten.

Übergabe des Kranzes.

Die Fahnenabordnungen grüßen vom Ufer aus den Kranz.

… und die Ehrengäste verfolgen salutierend den der Donau übergebenen Kranz.

Streiflichter vom Marinefest



Ministerrat Branimir Loncar, Gesandter der kroatischen Botschaft, besucht in Begleitung unserer Präsidiumsmitglieder Herta Margaret und Sandor Habsburg-Lothringen das Ausstellungszelt

Links: Kameraden aus Nah und Fern besuchten das Fest, Mitte: Schiffsmodelle aus der Sammlung ÖMV-Dr. Ottinger, Rechts: Kameradin Waltraud Laschitz bei der Vorbereitung des Ausstellungszeltes

Getränke und einfache Speisen wurden wieder vom WEINGUT KOCH – Großweikersdorf angeboten. Danke, lieber Josef - Dir und Deinem Team !

Das Ausstellungszelt mit Schiffsmodellen und dem Büchermarkt war gut besucht

Die Pokale für die österreichischen Teilnehmer am IMC/ÖMV-Segellager 2016 in Opatija

Übergabe der von Bank Austria gestifteten Pokale.

Gäste aus Pula, die „Marinegruppe Vanga" mit dem kroatischen Gesandten von der Botschaft in Wien.

Danksagung :

Ich danke - als Präsident des ÖMV - dem Österreichischen Bundesheer, der GStbAbt - und heute besonders dem MilKdoW, den Melker Pionieren, der Heeres-Logistik Schule und der HBF für die verständnisvolle Unterstützung, die es uns erst ermöglichte, diesen Gedenktag in dieser Form durchzuführen. Dank sage ich auch der „Wasserpolizei", dem Hafen Wien der MA 45 sowie allen anderen Dienststellen, die zum Gelingen dieses Tages beigetragen haben. Nicht zuletzt danke ich aber meinen Kameraden die sich-wie immer- um die Durchführung der Veranstaltung verdient machen. Und ich grüße alle unsere Gäste, die zu uns gekommen sind und damit ihre Verbundenheit mit der der Geschichte der österreichischen Marine zeigen.
Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Prof. DI Karl Skrivanek, Oberst dhmtD Ad
Präsident ÖMV

Danksagung unserer Gäste, Freunde, Kameraden zum Marinegedenktag

…nochmals recht herzlichen Dank für die Einladung zur Lissafeier (Marinegedenktag 2016), denn das ist ein sehr großer Erfolg gewesen. Da ist sehr viel Arbeit dahinter, welches das Präsidium unter Deiner Leitung geleistet hat. Wir Kärntner kommen gerne das nächste Jahr wieder zu dieser Veranstaltung. "EIN KRÄFTIGES AHOI" und auf ein baldiges Wiedersehen, die Kameraden der MK KLAGENFURT

Karl-Heinz (Fister)

……es war ein schönes, sogar in Momenten ergreifendes Fest. Danke vielmals.

Hans Zirkowitsch

…… unglaublicher Tag gestern: es war sehr gelungen, lieber Karl, große Mühe dahintersteckend. Man ist wie betäubt, aber es war sehr sinnvoll gestaltet ! Bis bald ... in Gedanken .

Alles Gute, Markus (Habsburg-Lothringen)

…es war wieder eine schöne, in der Erinnerung bleibende Veranstaltung. Mit bestem Gruß

Leslie (Ungarn)

…Werter Herr Oberst!
Lieber Karl!
Danke sehr für die nette Einladung zum Marinegedenktag 2016 und zum Andacht und heilige Messe.
Es war eine große Ehre für mich, sowohl an der Heiligen Messe, als auch an dem schönen Marinegedenktag teilnehmen zu können. Ich danke Ihnen herzlich für die hervorragende Organisation des schönen Tages und die Erhaltung der gemeinsamen Erinnerungen. Wir wünschen, dass Du deine Arbeit weiter fördern kannst, und dass den folgenden Marinegedenktagen der allmächtige Gott Dir Kraft und eine gute Gesundheit gibt!
Mit freundlichen Grüßen danke ich der Wiener Garnison und der Führungsunterstützungszentrum ihre Präsenz und die ehrenvolle Anwesenheit von Mitgliedern der Familie Habsburg.
Ich wünsche gute Gesundheit, und dass unsere Zusammenarbeit bleibt ungebrochen. Um dies zu tun, von meinen Teil gebe ich alles in meiner Macht und Möglichkeiten. Herzlichen Dank,
hochachtungsvoll,

Oberst István TALIÁN
Verteidigungs-, Heeres- und Luftattaché von UNGARN in
Tschechische Republik, Slowakei und Österreich

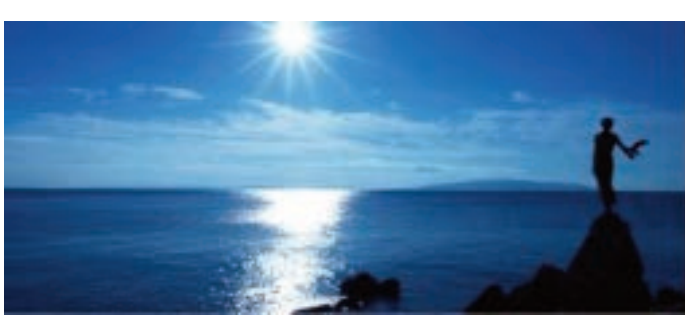
IMC/ÖMV-JUGENDSEGELLAGER 2016 - Opatija/Lovran 13. -. 23 Juli 2016

Vom 13. - 22. Juli 2016 führte heuer der ÖMV in Opatija /Abbazia (Kroatien) das jährliche Jugendsegellager der IMC durch und brachte damit die maritim begeisterte Jugend wieder an die frühere Österreichische Riviera an der Adria. Um es vorweg zu nehmen: diese Veranstaltung hat wieder einmal auf die wichtigste Aufgabe, welche die Menschen aller Völker in der heutigen Zeit haben, hingewiesen: Freundschaft und Verständnis – und mit unseren Worten -VIRIBUS UNITIS!

Der Einladung des ÖMV waren 37 Jugendliche und „jung gebliebene" Kameraden aus allen 7 nationalen Verbänden, die der International Maritime Confederation angehören – aus A, B, BG, D, F, I und UK- gekommen. Dazu besuchten uns auch die kroatischen Partner des ÖMV aus Pula.

Der ÖMV hat damit bereits - nach den Segellagern in Split (2004),Gmunden (2011) und 2015 sowie heuer 2016 nun in Opatija /Abazzia diese große Jugendveranstaltung durchgeführt und mit der Wahl, dieses traditionsreichen Abschnittes des ehemals österreichischen Küstenlandes- der österreichischen Riviera - hat der ÖMV auch an die Zeit erinnert, als Österreich noch selbst einen bedeutenden Zugang zum Meer hatte. Der Begriff „österreichische Riviera " bezeichnete zunächst die Umgebung von Abbazia/Opatija. Die Uferpromenade, der Lungomare von Opatija, einst nach Friedrich Julius Schüler und nach Carmen Silva benannt, erinnert heute wieder an Kaiser Franz Josef I. und führt über 12 Kilometer von Volosko nach Lovran. Sie wurde 1911 fertiggestellt. Dank der weitläufigen, direkt am Meer gelegenen Parkanlagen, sowie zahlreicher eleganter Villen und Hotels aus der Kaiserzeit ist Opatija und seine Umgebung zu jeder Jahreszeit touristisch gut besucht.

Dabei fällt das „Mädchen mit der Möwe" auf, das 1956 als neues Wahrzeichen der Stadt erbaut wurde und die ehemalige „Madonna del Mare", die das Meer zerstört hatte, ersetzt. Die Möwen mögen es auch heute noch, sich auf Kopf und Armen des Mädchens niederzulassen, sich das Gefieder zu putzen und die Sonne zu genießen.



Die Jungfrau mit der Möwe-das Symbol von Opatija und der gesamten Kvarner Bucht.

Die Statue von der Jungfrau mit der Möwe ist nicht nur das Symbol von Opatija, sondern von der gesamten Kvarner Region. Sie steht elegant auf einem Fels vor der Uferpromenade Lungomare in Opatija und macht alle Gäste auf ihre interessante Geschichte und Identität neugierig, von der jahrzehntelang niemand wusste.

So fing die Geschichte an?Die Geschichte beginnt mit dem Jahr 1891, als Graf Arthur Kesselstadt bei einem Frühjahrsturm zur See vor Opatija auf tragische Weise ums Leben kam. Voller Trauer stellte die Familie des Grafen die Statue "Madonna del Mare" auf dem Fels auf, die über die verlorene Seele wachen sollte. Aufgrund schlechter Wetterbedingungen wurde die Skulptur beschädigt und später wieder restauriert. Eine vergoldete Nachbildung ist heute in der St-Jakobskirche oberhalb der Riviera zu sehen. Das Original wird im kroatischen Museum für Tourismus in der Villa Angiolina aufbewahrt.

Die neue Statue trifft ein

Da die Stelle, an der einst die "Madonnina" war, nun eine Lücke bildete, wurde beschlossen, eine andere Statue dort aufzustellen. 1956 wurde die "Jungfrau mit der Möwe" installiert. Vor der Statue präsentiert sich ein wunderschöner Blick auf das Meer. Die Kulisse ist besonders bei Nacht beeindruckend, wenn die Jungfrau mit speziellen Reflektoren angestrahlt wird oder auch bei Sturm, wenn die Wellen auf das Ufer treffen und sich das Wasser über dem Fels verteilt; dann nämlich hat es den Anschein, als ob eine Nymphe aus der Gischt aufsteigt. Aus diesem Grunde wird die Statue von manchen Einheimischen auch "Nymphe" genannt.

Im Juni 2007 wurden einige Strände Opatijas mit der Blauen Flagge, einem Umweltpreis für die Erfüllung strenger Kriterien bei Wasserqualität, Sicherheitsstandards, Serviceleistungen und anderen Umweltauflagen, ausgezeichnet. Konkret handelt es sich dabei um die Strände:Plaža Slatina: ist mit knapp 20.000 Quadratmetern Opatijas größter Strand, direkt im Stadtzentrum.Plaža Tomasevac: befindet sich in der Nähe des Hotels Ambassador und besteht vorwiegend aus Sand, sowie Stein-Plateaus.Plaža Lido: liegt in der Nähe des Parks der Villa Angiolina. Auf Schritt und Tritt begegnet man Spuren vergangener Zeiten, als Opatija noch ein urbaner multikultureller Mittelpunkt der Österreich-Ungarischen Monarchie war.Opatija ist der Mittelpunkt der Riviera, die an einer 30 km langen Küstenlinie zwischen den grünen Hängen des Berges Ucka und dem blauen Meer liegt. Die kurvenreiche Küstenstraße führt durch eine Mischung aus malerischen, gepflegten Ortschaften und der unberührten Natur. Die Fischerorte wie Volosko und Moscenicka Draga, das urbane Treiben der Stadt Rijeka oder die Strände sind Teile des Gesamtbildes, das wir und unsere Jugend erleben konnten Opatija ist aber auch Kaiserstadt - auf kroatisch - Opatija Carski Grad. Im Juli wird die Stadt in eine große Bühne im Freien verwandelt. Wir erlebten dies u.a. auch auf der Terrasse des Hotels Kvarner als uns Oberbürgermeister Ivo Dujmic am 21.07. zur „Kaisernacht" eingeladen hatte. Da spazierten elegant nach der Mode vom Ende des 19.Jahrhunderts gekleidete Damen und Herren durch die Stadt. Wir trafen auf kaiserliche Soldaten mit Schnurrbärten, attraktive Damen in engen Korsetts.

Wenden wir uns nun unserer Jugend zu, für die ich dieses Segellager ja

im Auftrag der IMC – wie schon 2015 wieder organisiert habe, wobei ich auch heuer wieder für die Durchführung der Veranstaltung verantwortlich war und die Stadt Opatija und der Tourismusverband Opatija- als Sponsor-einen wesentlichen Beitrag geleistet hat, ohne den das Camp nicht möglich gewesen wäre.

Eine weitere Voraussetzung für einen erfolgreichen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung war aber auch die Vorbereitung des Camps durch den Vertrag der Stadt Opatija mit dem ÖMV, den ich - Präsident Prof. Karl

Robert und Trude Rieger mit Ulrike Habsburg-Lothringen und mir nach der Ankunft aus Villach im Hotel Opatija.

Skrivanek - und Oberbürgermeister Ing.Ivo Dujmic unterfertigten. Schon vorher hatte ich am 18.04. 2016 in Opatija Vorgespräche geführt und habe dann – wie schon 2015- das Hotel Opatija als Zentrale für das Camp gewählt. Am 12.07.2016 kam ich dann, begleitet von Ulrike Habsburg-Lothringen und Kamerad Robert Rieger - Obmann der MK Novara- und seiner Gattin Trude bereits ins Hotel, um die Ankunft der Teilnehmer im Segellager zu erwarten.

Das Studentenheim „UČENIČKI DOM LOVRAN“ – in englisch: HOSTEL LUMBER

Hier war damit auch die operative Zentrale für das Camp, die natürlich von mir als Gesamtverantwortlichen kontrolliert wurde. Ich freue mich, sagen zu können, dass die Gruppen aus den IMC-Verbänden das angebotene Programm mit Freude annahmen und damit die Voraussetzung für ein interessantes und frohes Segellager geschaffen haben. Daher will ich nun stellvertretend für alle Teilnehmer die Jugendlichen des ÖMV zu Wort kommen lassen. Ich danke unserer Melanie Steiner für den folgenden Bericht aus dem Camp.

Große Erlebnisse in Opatija an der ehemals Österreichischen Riviera.

Vom 13. bis 22. Juli 2016 fand das internationale Jugendsegellager der IMC in Opatija (Kroatien) statt. Das österreichische Team bestehend aus Florian Steiner und Victoria Sasgary sowie den drei Supervisoren Jörg Habsburg-Lothringen, Andreas und Melanie Steiner traf sich am 12. Juli am Hauptbahnhof Villach und startete dort die Zugreise nach Opatija. Nach der Ankunft im Hostel ging es noch zum gemeinsamen Abendessen in eine Pizzeria.

Im Laufe des nächsten Tages trafen alle Teilnehmer der anderen Nationen ein und diese konnten, je nach Belieben, verschiedene Sportaktivitäten wie Tischtennis und Schwimmen ausüben. Am Abend gab es ein gemeinschaftliches Schwimmen gehen des deutschen, belgischen, französischen und österreichischen Teams. Insgesamt waren wir 36 TeilnehmerInnen und Betreuer aus den Ländern Österreich, Deutschland, Belgien, Italien, Bulgarien, Frankreich und England.

Am 14. Juli wurde das Segelcamp offiziell durch die Begrüßung aller TeilnehmerInnen von Campleiter und Präsident Herrn Prof. DI Karl Skrivanek eröffnet. Anschließend ging es zum Strand für den Schwimmtest aller TeilnehmerInnen und zur Besprechung der Teamleiter mit dem kroatischen Sportverein. Nach deren Beendigung stand es jedem frei an sportlichen Aktivitäten am Strand teilzunehmen. Am Nachmittag gab es einen gemeinsamen 10 km Spaziergang entlang der Kaiser Franz Josef Promenade. Am nächsten Tag wurde ein gemeinsamer Ausflug nach

Es begann damit, dass unsere Jugend zusammen mit den für die natinalen Gruppe verantwortlichen Teamleitern im gut eingerichteten Studentenheim, dem UČENIČKI DOM LOVRAN - in Lovran untergebracht wurden. Lovran ist ca. 8 km von Opatija‘s Zentrum entfernt und ist die älteste Siedlung an der Riviera, die bereits im 1. Jhdt. v. Ch. entstanden ist.

Rijeka unternommenund am Nachmittag gab es die Möglichkeit zur Teilnahme an einem freundschaftlichen Tischtennisturnier oder Wasserball Aktivitäten. An den darauffolgenden Tagen gab es viele verschiedene sportliche Aktivitäten wie Crossminton, Beachvolleyball, Tretboot fahren, Trampolin springen, Schwimmen, Kajak fahren, Segeln inclusive Knotenkunde an verschiedenen Stränden oder einfach nur am Strand entspannen. Außerdem gab es noch einen Ausflug nach Mošćenička Draga mit Stadtbesichtigung und einer Wanderung zu den Quellen, ein freundschaftliches Fußballspiel der Nationen mit anschließendem Grillen, sowie einem Ausflug auf dem Partyboot mit einem DJ zu zwei Inseln.

Am 20. Juli fand der Admiralstag statt. Diesen verbrachten wir zuerst am Strand mit kleinen Wettkämpfen und mit der Vergabe der Teilnehmermedaillen durch den örtlichen Sportverein. Am Nachmittag gab es die Verleihung der Flame of Peace Medaillen, die Vergabe der Teilnehmerurkunden des IMC-Camps, einen Vortrag über die Seeschlacht von Lissa, das Gruppenfoto und das Buffet in der Vila Angiolina.

Der vorletzte Tag wurde wieder je nach eigenem Belieben mit Segeln, Schwimmen, Strandaktivitäten und Shoppen verbracht.

Am letzten Tag hieß es wieder schweren Herzens Abschied zu nehmen und die Heimreise anzutreten.

Uns hat das Camp wie immer sehr viel Freude und Spaß bereitet, wir hatten auch bis auf die ersten paar Tage super Wetter, tolle Unterhaltung und Aktivitäten und haben wieder viele neue Freundschaften geschlossen, sowie alte Freunde wieder gesehen.

Wir wollen uns besonders bedanken beim gesamten Marineverband Österreich unter der Leitung von Präsident Herrn Prof. DI Karl Skrivanek, welcher auch die tolle Leitung und Organisation des Camps übernommen hat, Jörg Habsburg-Lothringen und Andreas Steiner für die tolle Betreuung und Ausführung des Camps. Und wir vier auch noch bei unserem Opa Herrn Matthias Steiner von der MK Fregatte Novara/Feldkirchen.

Melanie Steiner

MK Fregatte Novara/Feldkirchen

Die Sprache im internationalen Segellager war englisch und daher war dies bei der Anmeldung der Teilnehmer von den nationalen Verbänden der IMC zu berücksichtigen. Es waren Teilnehmer aus A,B,BG,D,HR, I und UK im Camp, wobei HR den Sportverein GOROVO stellte, der die Sportveranstaltungen plante und durchführte. Trotz der Sprachenvielfalt gab es keinerlei Probleme in der Verständigung.

KLUB ZA ŠPORTSKU REKREACIJU "GOROVO"

Opatija International Summer Sports Camp

2016 Programme

Es folgt nun als Beispiel ein typischer Tagesablauf, wie er für den ersten Tag im Camp nach der Ankunft geplant war, gefolgt vom Hinweis auf die Höhepunkte der weiteren Tage.

Diese Tagesübersichten werde ich auch hier in englischer Sprache bringen, wie sie die Jugend vorfand.

13/07/2016 WEDNESDAY

- Arrival of participants
- Dinner at Dom Lovran (Studentenheim; Jugendherberge)

14/07/2016 THURSDAY

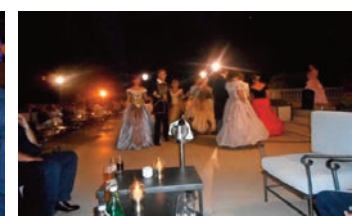
- 9:10 Departure from Lovran (in vans) group 1
- 9:30 Departure from Lovran (in vans) group 2
- 10:00 Tomaševac Beach (ein schöner Badestrand Im Zentrum von Opatija
- Swimming test
- Code of conduct at sea (Red Cross)
- Sports and recreational activities (beach volleyball, badminton, beach handball…)
- 13:30 Lunch
- 15:00 – 16:30 Sports and recreational activities and swimming
- 16:30 Walk along Opatija's 10 km historic trail (Nordic walking Opatija – Carmen Sylva Promenade – Poljane - Ičići) - Wanderung auf der historischen Kaiser Franz Joseph- Strandpromenade)
- 18:00-19:00 Ičići Beach - swimming
- 19:20 Return from Ičići to Dom Lovran – group 1
- 19:40 Return from Ičići to Dom Lovran – group 2
- Dinner at Dom Lovran

16/07/2016 Samstag

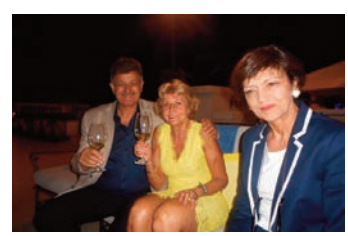
- Ičići Beach
- Sports and recreational activities
- Crossminton tournament – sports and recreational programme
- 15:00 Ičići Beach – Sports and recreational activities
- 16:00-19:00 Aerobic Beach Party

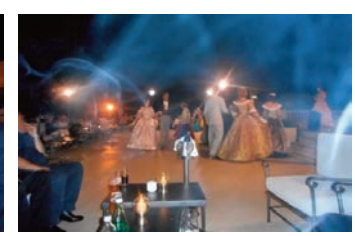
Kaisernacht in Opatija „Carski Grad-Imperial City"

Am Abend waren wir beim Empfang zur Kaisernacht im Hotel Ambassador eingeladen und fühlten uns zurück versetzt in die alte Zeit der k.u.k.Monarchie !Und-da auch Ehg. Markus Salvator und Ehgin.Ulrike mit uns gekommen sind und Opatija ja mit Bad Ischl partnerschaftlich verbunden ist, konnten auch wir einen anerkannten Beitrag leisten.



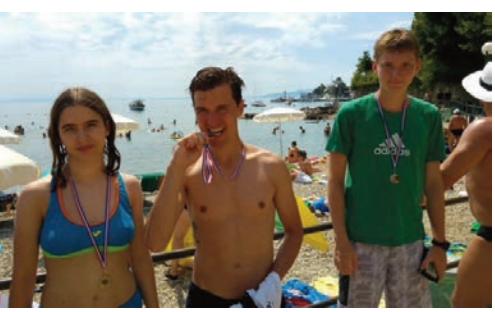
Oberbürgermeister Ing. Ivo Dujmic und Vizebürgermeisterin Marina Gašparić, dipl.oec.





Oberbürgermeister Ing.Ivo Dujmic, Urike Habsburg-Lothringen,Vizebürgermeisterin Marina Gašparić, dipl.oec.

Vizebürgermeisterin Marina Gašparić, dipl.oec, Silvia Giradoni, Prof. Karl Skrivanek.



15/07/2016 Freitag

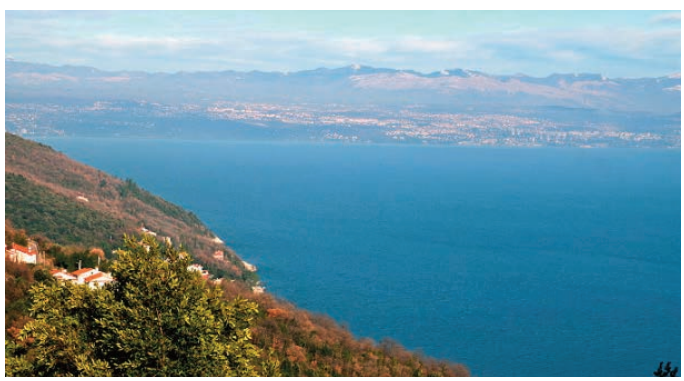
Sailing school (keelboats) - Group 1: sailing from 9:30-11:00 / group 2: rowing, knot tying lessons and swimming - Group 2 from 11:00-12:30 / group 1: rowing, knot tying lessons and swimming - 13:30 Lunch - 15:00 Volosko-tournament in table tennis, vaterpolo+swimming

17/07/2016 Sonntag

- EXCURSION: UČKA- MALA UČKA- MOŠĆENIČKA DRAGA
- 14:00 Lunch
- Visit to Mošćenice

- 15:30 Mošćenička Draga - swimming
- 19:00 Return from Mošćenička Draga to Dom Lovran - all together

Nach dem Frühstück brachen wir zu einer Wanderung im Učkagebirge auf ,an dessen Berghängen der mittelalterliche Ort Mošćenice(173 m ü.M.) liegt, den wir nun besuchten.



Blick auf den Ort und die Bucht von Rijeka.

18/07/2016 Montag

- Sailing school (keelboats)
- Group 1: sailing from 9:30-11:00 / group 2: knot tying lessons and swimming
- Group 2 from 11:00-12:30 / group 1: knot tying lessons and swimming
- 14:30-16:00 - swimming
- 16:30-19:00 NK Opatija football stadium – sports and recreational games (darts, football, tug of war, various games)
- Friendly football game
- Barbecue

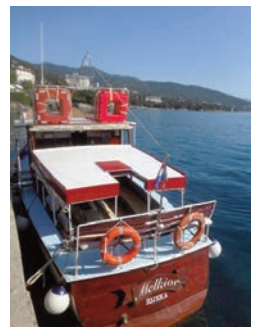
Der Leiter der Segelkurse beobachtet seine Gruppe.

19/07/2016 Dienstag

- 9:30 Walking from the hostel to Lovran harbour (all participants)
- 10:00 Departure by boat from Lovran
- Boat trip with DJ around the islands (Paragvaj Tours) 'Sea Party' + lunch
- Return for dinner in the hostel

Alles Einsteigen zur Inselfahrt!

Aufsicht ist gegeben durch Präs. Skrivanek , VP Markus Habsburg Lothringen und für die Mädchen durch Ulrike Habsburg-Lothringen.

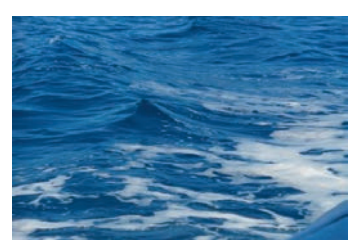


Unser Ausflugsboot, der „Inselkreuzer“ MELKIOR-RIJEKA im Hafen von Lovran

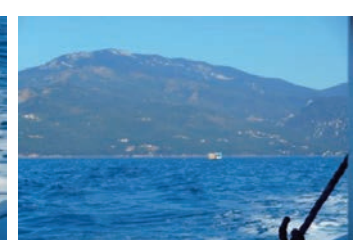
Wir freuen uns auf die Ausfahrt!

Wir sind nicht alleine auf „hoher See“ …

Unsere maritimen, kroatischen DJ unterhalten uns mit internationalen Liedern.



Durch „bewegte See“ fahren wir zur Insel Kres!



Vor uns liegt Rijeka.

Vor der Hafenbucht wartet unser „Inselkreuzer Melkior-Rijeka“ auf uns.

Unsere Jugend nützt den Aufenthalt im Hafen zum Landgang und einem erfrischenden Bad.

Unter der Flagge des ÖMV - Erzherzog Markus - ein würdiger Admiral in Freizeituniform.

Wir sind wieder an Bord unseres „Kreuzers“ - richtig - den wir kreuzen ja durch die Inselwelt an der Österreichischen Riviera.

Rückkehr in den Heimathafen in Lovran

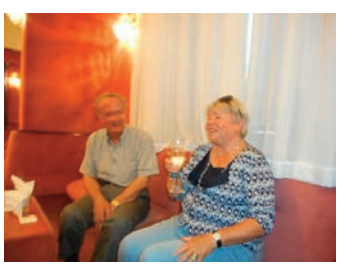
Nach der Fahrt zu den Inseln kehrte die Jugend wieder vom Hafen in Lovran zum Abendessen ins Hostel zurück. Ich beeilte mich, um mit Markus und Ulrike möglichst schnell ins Hotel Opatija zu kommen, wo inzwischen die VIP's der IMC zum von mir vorbereiteten Empfang eingetroffen waren.

Im „Roten Salon" des Hotels fanden sich im Laufe des Abends ein:
Gastgeber Oberst dhmtD Prof DI Karl Skrivanek, Präsident ÖMV
IMC-Präsident Admiral Jean-Marc Schindler, FAMMAC,
Präsidentin Maryse van Bussel mit Begleiter, Belgien,
Admiral Roberto Semi, ANMI,
Cdr.Paul Quinn, RNA-UK
Cdr.Mitko Metodiev
Mag. Markus Salvator Habsburg-Lothringen, VP-ÖMV
Ulrike Habsburg-Lothringen, ÖMV
Nathalie von Kostial, ÖMV/ Stadt Opatija und Silvia Giradoni.

Die Gäste sind eingetroffen.

Cdr Mitko Metodiev und Gattin, VP Markus Habsburg-Lothringen, IMC-Präsident Adm. Jean-Marc Schindler Frau Silvia Giradoni.

Frau Silvia Giradoni, Cdr. Paul Quinn,Frau Natalie v. Kostial, Ehgin Ulrike Habsburg-Lothringen, Prof. DI Karl Skrivanek.



IMC-Präsident Jean-Marc Schindler.

Die Flaggen der k.u.k. Kriegsmarine und des ÖMV.

20/07/2016 Mittwoch - Admirals Tag

Die Jugend ist zur Begrüßung der VIP's vor dem Hostel in Lovran angetreten.

Besichtigung des Holstel's.

Tomaševac Beach

- 10:00-11:00 Presentation of activities
-11:00-13:00 Games in the sea

Mittagessen mit den VIP's von IMC und dem österreichischen Verteidigungsattaché Bgdr Mag.Roman Fischer im Restaurant KAMELIA.

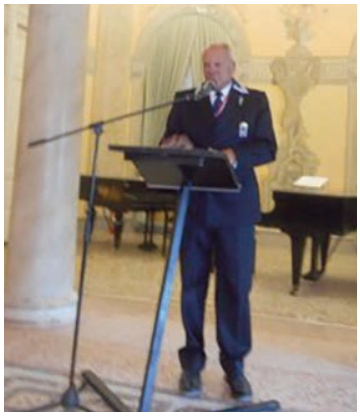
Information an die Repräsentanten der IMC- aus A,B,BG,D,F,UK durch den Leiter des Camp, Prof.Karl Skrivanek, durch den Sportverein GOROVO in der VILA ANTONIO, wo uns um 17:15 Oberbürgermeister Ing. Ivo Dujmic begrüßte.

Im Rahmen dieser Zusammenkunft erhielten die Teilnehmer auch ihre Erinnerungs-Urkunden und Medaillen. Der Stadt Opatija – Frau Ana Brumnjak Ilicic,M.S.c., dem Sportverein GOROVO und Herrn Bgdr Mag. Roman Fischer dankten wir mit Erinnerungspokalen.

Admiral Evening (Villa Angiolina) 18:00-21:15
Der Abend des Admiralstages

Präsident Karlo Godina VANGA und Bgdr Roman Fischer - unser Vert. Attaché in Zagreb.

Brigadier Mag. Roman Fischer, extra aus Zagreb angereist.



Admiral Roberto Semi vertrat Admiral Paolo Pagnottella, Präsident ANMI.

Musikalische Begrüßung im Sommerpavillon des Parks.

Die Teilnehmer am Segellager –Jugend und die VIP,s im Angiolina – Park vor der Villa.

Hier spielte für uns das Trio ARGIDINE und um 19:30 kam auch wieder OBgm Dujmic zu uns in die Villa Angiolina.

Um 21:30 h folgten wir mit den VIP von IMC der Einladung der Stadt zu einem Opernabend im Sommertheater im Angiolina-Park.

Abendessen im Hafen vor dem Opernabend im Sommertheater im Angiolina-Park.

Nathalie und Silvia

Karlo Godina, Markus und Bgdr Mag Fischer

21/07/2016 Donnerstag

- Sailing school (keelboats)
- Group 1: sailing from 9:30-11:00 / group 2: knot tying lessons and swimming
- Group 2 from 11:00-12:30 / group 1: knot tying lessons and swimming
- 13:30 Lunch (Marino Cvetković Sports Hall)
- 14:30-16:30 – swimming
- visit to Rijeka – Besuch von Rijeka

Im Hafen von Opatija.

Ein Tauchboot im Hafen von Opatija.

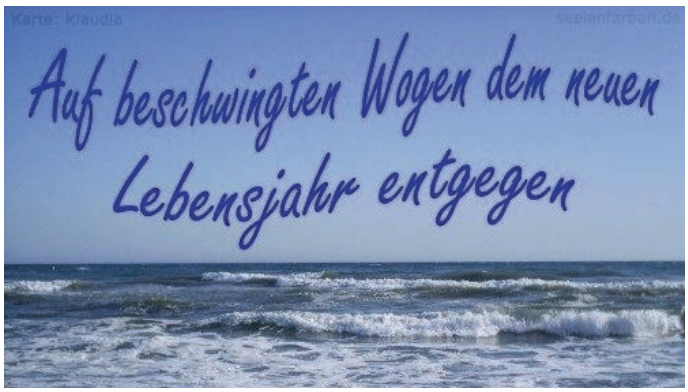
Meist war leider Flaute, trotzdem machte es der Jugend Spaß!

HAPPY BIRTHDAY!

Geburtstagsfeier für Präsident Karl Skrivanek auf der Terrasse des Hotel Opatija. Am Abend des 21.07. überraschten mich Nathalie und Silvia mit einer mir zu meinem Geburtstag gewidmeten Feier, die wir auf der Terrasse des Hotels begingen. Nathalie brachte mir gar eine maritime Torte! Es war für mich ein froher Ausklang nach anstrengenden Tagen, die ich aber gerne unserer IMC-Jugend widmete.

Die Zufriedenheit der Jugend war der schönste Dank!

Die „maritime“ Geburtstagstorte.



Digitale Postkarten von Seelenfarben

Zu Deinem heutigen Geburtstag wünsche ich Dir vom Attersee
alles Gute, viel Freude und Erfolg im neuen
Lebensjahr!
Bewahre Dir Dein unverwüstliches und unverzichtbares
Engagement für den ÖMV.
Dafür sei Dir ganz besonders gedankt!
Leider bin ich zum Lissatag nicht im Lande
und wünsche Dir daher auf diesem Weg viel Erfolg dazu.
Vielleicht verbringst Du Deinen Geburtstag ja auf See
in den Wogen um Lissa.
Daher mein Kartenmotiv! Bleib mir weiter gewogen.
Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!
Herzliche Grüße
Horst

Abgeschickt von **Horst Pleiner** für **Karl Skrivanek**

… und Kamerad General i.R Horst Pleiner sandte mir zum Geburtstag den folgenden lieben Gruß!
Danke , lieber Horst!

22/07/2016 Freitag

Heute nun kam es zum Abschied von den Freunden und zur Abreise.

Die Aula des Hotels mit der Rezeption

Überall blühen Oleander

Abschied von Markus

Mitko Metodiev, der Repräsentant des bulgarischen Verbandes

In Maribor/Marburg denken wir nochmals an Admiral Wilhelm v.Tegetthoff, der mit den allgegenwärtigen Erinnerungen an Lissa im Zentrum dieses Jahres steht. *Prof. DI Karl Skrivanek*

150 Jahre Seeschlacht von Lissa – Eindrücke von der Gedenkreise

Von Oberst i.R. Dieter Allesch, Schwarzes Kreuz

Der 20. Juli 1866 – ein besonderes militärhistorisches Datum in Österreichs bewegter Kriegsgeschichte!

Heuer am 20. Juli jährt sich diese in die Geschichte eingegangene Seeschlacht zum 150. Mal.

Die Seeschlacht vor der Insel Lissa (heute Vis) war ein militärhistorisches Ereignis von besonderer Bedeutung! Von besonderer Bedeutung für Österreich, weil dabei die k.u.k. Kriegsmarine einen großen, beachtenswerten Sieg über die stark überlegene Flotte Italiens errungen hat!

Für die Steiermark war und ist sie deshalb bemerkenswert, weil die große schlachtentscheidende Persönlichkeit, der Flottenkommandant Admiral Wilhelm von Tegetthoff, ein in Marburg (damals Steiermark) geborener und in Graz beerdigter Steirer war! Auch für die ÖSK Landesgeschäftsstelle Steiermark (LGSt Stmk) hat dieses Ereignis einen besonderen Stellenwert: Sie ist in Zusammenarbeit mit der ÖSK LGSt Wien/Niederösterreich für die Betreuung und Erhaltung des Mahnmales und der Kriegsgräberanlage auf der Halbinsel Pirovo auf Vis zuständig!

Wie schon seit langer Zeit wurde auch dieses Mal wieder zu diesem besonderen Jubiläum eine militärhistorische Gedenkreise auf die Insel Vis ausgeschrieben.

Unter der Führung der LGSt Stmk wurde mit allen Kräften versucht, eine würdige Veranstaltung zu organisieren und viele Teilnehmer zu mobilisieren. Unerwartet viele kleinere, aber auch größere Probleme waren - ob im Verteidigungsministerium in Zagreb, im Bürgermeisteramt in Vis oder bei der Marineführung - zu lösen.

Erfreulich war in diesem Zusammenhang die konstruktive Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Marineverband (ÖMV), an der Spitze Präsident Obst dhmtD aD Baurat h.c. Prof. DI Karl Skrivanek, die dieses Mal dazu geführt hat, dass die Planung und Ausschreibung zur Gedenkreise gemeinsam erfolgen konnte.

So sind am 26. Mai über 170 interessierte Damen und Herren aus dem Freundeskreis des ÖSK und des ÖMV mit drei Bussen und etlichen Privat-Kfz nach Vis aufgebrochen, um an dieser besonderen Gedenkveranstaltung mitzuwirken bzw. teilzunehmen! Dank der großartigen Unterstützung in allen wichtigen Bereichen, vor allem bei der kroatischen Kriegsmarine und dem Bürgermeisteramt in Vis durch den Präsidenten der Kroatisch-Österreichischen Gesellschaft in Split Dipl. Iur. Milivoj Roje konnten die eine Zeit lang kaum lösbar scheinenden Probleme gelöst und der geplante Reiseablauf verwirklicht werden.

So ist es erfreulich, dass die Reise im Großen und Ganzen als sehr gelungen bezeichnet werden kann und es viel Lob von den Teilnehmern gegeben hat.

Höhepunkte waren die beiden Gedenkveranstaltungen am 27. Mai beginnend mit der großen Gedenkzeremonie am Friedhof Pirovo.

Diese Zeremonie, an der neben den über 170 Teilnehmern aus Österreich auch höchste kroatische Würdenträger aus dem zivilen Bereich und auch aus dem Bereich der Kriegsmarine, an der Spitze der stellvertretende Flottenkommandant Darko Malecic teilgenommen haben, wurde musikalisch durch stimmungsvolle Lieder des Seemannschores Admiral Tegetthoff und die Stadtkapelle von Vis umrahmt.

Der Präsident des ÖSK LAbg. aD ÖkRat Peter Rieser ging in seiner Ge-

denkansprache auf die wesentlichste, die kampfentscheidende Taktik und Kommandoführung durch Admiral Tegetthoff bei dieser Seeschlacht ein!

Er wies darauf hin, dass die italienische Flotte über wesentlich mehr und bessere Schiffe als die Österreicher verfügte, diesen Vorteil in der Schlacht aber nicht nutzte. Der italienische Flottenkommandant Admiral Carlo Pellion di Persano verfügte über wenig Erfahrung und beging schwerwiegende Fehler beim Einsatz seiner Flotte. Die Niederlage in der Schlacht von Lissa wurde von den Italienern als Tragödie angesehen, Admiral Persano wurde seines Amtes enthoben und aus dem Marinedienst entlassen.

Tegetthoff hingegen wurde für seinen vorbildlichen Einsatz zum Vizeadmiral befördert und erhielt das Kommandeurskreuz des Militär-Maria-Theresien-Ordens vom Kaiser verliehen.

Die österreichische Flotte gewann den Kampf, weil die entscheidenden Befehle ohne Verzögerung gegeben wurden, der Schlachtplan hervorragend ausgearbeitet war und die Mannschaft nicht nur gut ausgebildet war, sondern auch mit hoher Einsatzbereitschaft gekämpft hat. Der wesentlichste Teil des Erfolges wurde allerdings der entschlossenen Vorgangsweise von Tegetthoff zugeschrieben.

Von kroatischer Seite wurde in der Ansprache hervorgehoben, dass von den 7.871 Seeleuten der österreichischen Flotte mehr als 5.000 Mann Dalmatiner waren.

Zur zweiten Gedenkveranstaltung erfolgte die Einschiffung auf ein großes Schiff der kroatischen Kriegsmarine im Hafen von Vis. Auf See, in der Nähe jenes Ortes, an dem die Seeschlacht vor 150 Jahren stattgefunden hat, fand dann eine berührende Gedenkzeremonie statt. Nach dem Abspielen der Hymnen von Österreich, Italien und Kroatien wurde dem Meer zum Lied vom guten Kameraden zum Gedenken an die 612 gefallenen Italiener und die 38 bei dieser Schlacht ums Leben gekommenen Österreicher ein Kranz übergeben.

Nach der Rückkehr in den Hafen von Vis stand den Reiseteilnehmern der restliche Nachmittag bei herrlichem Badewetter zur freien Verfügung. Am dritten Tag fand eine Inselrundfahrt mit den eigenen Bussen statt, bei der an mehreren Punkten Sehenswürdigkeiten und besonders reizvolle Teile der Insel besichtigt wurden. Der Aufenthalt in der kleinen Stadt Komiža an der Südseite von Vis war hier ein besonderer Höhepunkt.

Am Sonntag trat die Reisegruppe nach der zweieinhalbstündigen ruhigen Überfahrt mit der Fähre von Vis nach Split reich an Eindrücken die Rückreise in die Heimat an.

Oberst i.R.Dieter Allesch

Kroatische Ersttagsstempel vom 150. Jahrestag der Seeschlacht.

Diese hat mir der Präsident von VANGA / Pula - Karlo Godina gegeben. Wir werden diese Rarität in der ÖMV- Marinebibliothek aufbewahren

Kameraden des ÖMV berichten von der Gedenkfeier vom 26.5.2016 bis 29.5.2016 in Vis/ Lissa,

Der Österreichische Marineverband hat also auf Einladung des Schwarzen Kreuzes Steiermark an den Gedenkfeierlichkeiten zum 150. Jahrestages der Seeschlacht von Lissa in Vis teilgenommen.

Am Donnerstag war für uns der Anreisetag von Wien bis Vis im eigenen PKW. Abends gab es ein erstes Zusammentreffen und Kennenlernen aller Teilnehmer.

Kameraden der Marinegruppe VANGA aus Pula/Pola, geführt von Präsident Karlo Godina.

Bgdr Edwin Wall und Nathalie v.Kostial.

Die Feierlichkeiten am Freitag den 27.5.2016 wurden durch die Anwesenheit des regionalen Präsidenten der Region Split sowie der Hohen Geistlichkeit und deren Ansprachen auf der kleinen Friedhofshalbinsel Pirovo von Vis bei prächtigem Wetter begonnen.

Ein wirklich langer Zug der Kameraden/innen mit Begleitung einer örtlichen kroatischen Musikkapelle ergab eine ergreifende und würdige Stimmung.

Die Ansprachen der Repräsentanten waren nicht nur eine würdevolle Ehrung aller Gefallenen sondern auch eine sehr genaue Beschreibung der damaligen Kriegsgeschehnisse und deren Hintergrund vom Präsidenten der Kroatisch-Österreichischen Gesellschaft in Split Dipl. Iur. Milivoj Roje. Auch Präsident Karl Skrivanek hielt eine viel beachtete Grußbotschaft und schloss sein Gedenken mit dem Psalm 23 in der Seemannsfasssung.

Die musikalische Umrahmung wurde vom Marinechor Tegetthoff aus Graz in deutscher und kroatischer Sprache hervorragend mitgestaltet.

Kranzübergabe zu Ehren der in der Schlacht Gefallenen

Anschließend fuhren wir mit einem Kriegsschiff der kroatischen Marine zum eigentlichen Ort der Seeschlacht wo die Schiffe am Meeresgrund ruhen. Es gab eine Ansprache und Gebete der Hohen Geistlichkeit sowie eine Kranzübergabe mit kroatisch/österreichischem Band zu Ehren aller Gefallenen.

Das Militärschiff der Kroatischen Marine , von dem der Kranz der Adria übergeben wurde.Wir befanden uns an Bord beim Priester im Bereich der Übergabe und viele Privat- und Touristikboote begleiteten das Geschehen.

ÖMV-Präsident Oberst Karl Skrivanek hat für interessierte Marinekameradschaften 3 Segelyachten reservieren lassen. Die MK Prinz Eugen Ried hat diese Möglichkeit wahrgenommen und mit sechs erprobten Seemännern eine Yacht übernommen. Mit einem gemieteten Kleinbus sind sie von Ried im Innkreis 850 km nach Krvavica, ca. 60 km südlich von Split,gefahren, wo sie in der Marina Ramova am Mittwoch 25.Mai 2016 das Boot übernahmen.

Ein ausführlicher Bericht dazu kann in der REES der MK nachgelesen werden.

Das Boot der Kameraden von MK Prinz Eugen ,Ried –die Segelyacht Julianna,eine JEANNEAU SUN ODYSSEY 52.2, vom AYC (Adria Yacht Center Wien).

Der Besatzung gehörten folgende Seebären an: Helmut Riedler (Skipper), Manfred Reisinger,Uhlir Norbert, Riepl Helmut, Günter Hellmann und Julius Moder.

Der Nachmittag nach der Zeremonie war frei, konnte aber für zahlreiche Begegnungen und zum gegenseitigen Gedankenaustausch genutzt werden.

Am Abend fand das Galadinner statt. Nach den Ansprachen wurden zahlreiche Gastgeschenke ausgetauscht. Musikalisch begleitet wurde der ganze Abend vom Marinechor Tegetthoff. Besondere Anerkennung seitens des Präsidenten der Region galt natürlich einem Seemannslied, vorgetragen in kroatischer Sprache.

Samstag 27.5.

Besuch der Stadt Komiža mit Inselrundfahrt. Besuch der „Tito-Höhle“ und des Forts St. George unter Teilnahme aller 150 österreichischen Marinefreunde.

Anmerkung :Die Tito-Höhle liegt in unmittelbarer Nähe der Stadt Drvar und ist nach Partisanenführer und Politiker Tito benannt wurde.

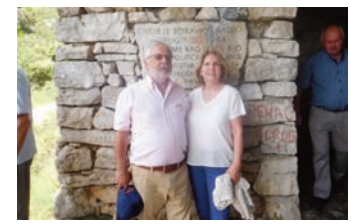
Im zweiten Weltkrieg sollten deutsche Fallschirmspringer Drvar erobern, aber als sie über dem vermeintlich leeren Gelände absprangen, fanden sie sich von Titos Guerillagruppen umstellt: Die hatten sich in den Höhlen und den Schächten der Berge versteckt und umzingelten die Fallschirmspringer nun, so dass deren Situation aussichtslos war. Heute kann jeder das ehemalige Versteck besichtigen, einen Hauch von Geschichte schnuppern und mit einem Reiseleiter das Labyrinth der unterirdischen Gänge erkunden.

Die alte Klosterkirche.

Auf dem Weg zur Tito-Höhle.

Vor der Tito-Höhle.

Fort St. George, Vis.

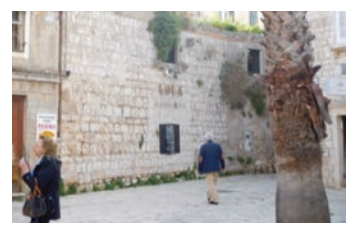


Bgdr i.R. Mag.Edwin und Amanda Wall.

Sonntag 28.5.

Am Morgen Verabschiedung der mit den Bussen abreisenden Kameraden durch den Präsidenten des ÖMV.

Wir vom Marineverband hatten auf der Hochebene der Insel eine Weinverkostung, ein Mittagessen in einer echten Konoba sowie eine Besichtigung der sehr alten Klosterkirche über Komiza mit einem abschließendem Abendessen im Lokal „Lola“ in Vis/ Lissa.



Am sehr frühen Montagmorgen traten wir die Heimreise mit unvergesslichen Eindrücken an.

Bgdr i.R. Mag.Edwin Wall

Lissa 1866 - The first battle of the Italian Royal Navy

Einführung zum Vortrag von Bgdr Mag. Roman Fischer, Österreichischer Verteidigungsattaché in Zagreb, gehalten in englisch am 20. Juli 2016 anlässlich des 150 Jahrestages der Schlacht von Lissa 1866 am Admiralstag zum IMC/ ÖMV-Jugendsegellager 2016 in Opatija, Kroatien .

“I think the battle of Vis is well known by you and you already have heard many lectures about Admiral Tegetthoff and about the battle of Vis seen from the Austrian side.

In order to tell you something new, I decided, to tell you the story about the battle of Vis seen from an Italian perspect.”

Der vollständige Vortrag ist in der homepage des ÖMV www.marineverband.at nachzulesen.

Mit meinen Freunden Pierre und Janine Corre - im Segelboot - in der Bretagne:

Die Bretagne trägt die Bezeichnung 'Land der Legenden' wirklich zu Recht. Ihre Geschichte, ihre keltischen Einflüsse, ihre sagenumwobenen Gedenkstätten und die geheimnisvolle Heidelandschaft laden zum Träumen ein.

Die Arthur-Sagen spielen im Wald von Paimpont. Zwischen den Menhiren und vor den Ufern von Douarnenez hallt das Echo verschwundener Völker und versunkener Städte wider. An besonders beliebten Orten rivalisieren Heilige mit unterschiedlichen Kräften.

Die Sagen von Arthur und den Rittern der Tafelrunde sind an jedem Felsen zu finden.

Bei Vollmond ist in Saint-Michel-en-Grève das Klirren der Schwertschläge des gegen einen Drachen kämpfenden Arthurs zu hören.

Merlin, verliebt im Wald von Brocéliande.

Der im Wald von Paimpont zu findende Zauberwald Brocéliande ist ein Sammelsurium mystischer Orte. Der Zauberer Merlin trifft Viviane an der Barentonquelle. Die Fee betört ihn im wahrsten Sinn des Wortes am Fuße eines Baumes. Sein Grab liegt neben dem Jungbrunnen. Die Fee Morgane rächt sich an ihren untreuen Liebhabern, indem sie sie im mit rotem Schiefer umgebenen Tal ohne Wiederkehr (Val sans Retour) gefangen hält. Nur Lancelot kann den Zauber brechen. Manchmal schwebt die Dame Blanche (weiße Dame) an den Wassergräben des feenhaften Schlosses Trécesson entlang.

Versunkene Welten

Zwischen den Menhiren verbergen sich Zauberwelten. Die Korriganen, schelmische Elfen, hüpfen nachts zwischen den Megalithen umher. In Carnac wurden römische Soldaten versteinert und erstarrten so in ihren Gefechtsreihen. Die Steine der Dolmengräber von La Roche-aux-Fées wurden von Feen befördert. Zweifellos erst nach einiger Übung!

Die wunderschöne Stadt Ys wurde von König Gradlon für seine Tochter Dahud in der Bucht von Douarnenez angelegt. Der Teufel stahl den Schlüssel zu den Schleusen und sorgte für die Überflutung der Stadt. Die ertrunkene Dahud verwandelte sich in eine Sirene.

La Roche-aux –Fées.

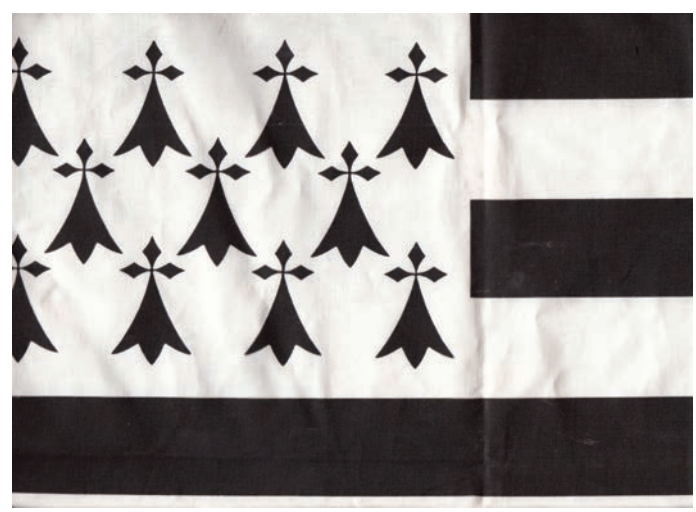
Brocéliande – König Arthur.

Carnac.

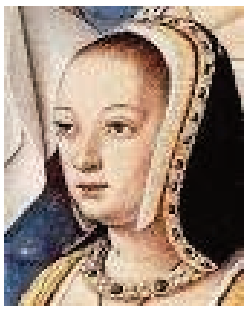
Unter der Flagge von Queen Anne

Mit Pierre Corre und seiner Frau Janine unternahm ich auch ausgedehnte Ausfahrten mit seinem großen -12 m - Segelboot unter Flagge der Queen Anne - Bretagne - im Atlantik, ausgehend von der Insel Loctudy seinem Heimathafen.

Anne de Bretagne war zwischen 1489 und 1491 und von 1498 bis zu ihrem Tode Herzogin der Bretagne. Sie war durch ihre Ehen auch Erz-



Pierre's Flagge: Queen Anne- Pierre fühlt sich als Bretone, nicht als Franzose.

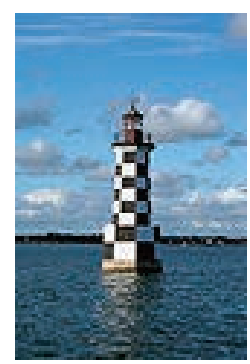


Anne de Bretagne.

herzogin von Österreich, Königin von Frankreich, Königin von Sizilien. Wir segeln in BREIZH (Bretagne) im Atlantik bei teilweise etwas stürmischem Wetter unter der Flagge von Königin Anne de Bretagne. Wieder im gemütlichen Heim von Piere und Janine, wenige Schritte vom Meer auf der Insel Loctudy, genossen wir herrliche Garnelen. Der Hafen-

Mit diesem Boot von Pierre sind wir unterwegs - mit einem Glas Rotwein stoßen wir auf eine sichere Fahrt an.

Pierre und Janine hatten alle Hände voll zu tun



… der Phare La Perdix.

Da Königin Anne auch Erzherzogin von Österreich war, setzten wir im bequemen Boot auch die Flagge der k.u.k. Kriegmarine.

Anfahrt zum Leuchtturm La Perdix.

… Seemannsessen im Haus von Pierre - herrliche Garnelen.

und Badeort Loctudy ist der östlichste Bigouden-Fischereihafen und liegt am Südufer der Riviére de Pont-L'Abbé gegenüber der Halbinsel Ile-Tudy im Südwesten der Bretagne an der Atlantikküste.

Loctudy im Abendlicht.

Das Wappen von Loctudy.

Quimper, Bretonisch Kemper, ist die Präfektur (Hauptstadt) des Départements Finistère, zu der auch Loctudy gehört.

Der Name „Quimper“ stammt aus dem Bretonischen Kemper und bedeutet Zusammenfluss, da die Stadt am Zusammenfluss von Jet, Steïr und Odet erbaut wurde. Freundschaft und Arbeit mit Pierre Corre führten mich auch immer wieder nach Brest und Paris, in die Zentrale des französischen Forschungskonzerns CGG, der weltweit geologische und geophysikalische Dienstleistungen hauptsächlich für die Öl- und Gasindustrie anbietet. Pierre war damals Vizepräsident dieses bedeutenden Unternehmens. Zusammen konnten wir einige, damals bereits richtungsweisende Entwicklungen u.a. für Bootsantriebe entwickeln. Darüber werde ich in einem weiteren Beitrag berichten.

CGG wurde 1931 von Conrad Schlumberger als Compagnie Générale de Géophysique gegründet. 2007 übernahm CGG den amerikanischen Mitbewerber Veritas DGC. Das Unternehmen bietet eine breite Palette an Explorationsdienstleistungen wie Reflexions- und Refraktionsseismik an. Dazu gehören auch die Auswertung von Fernerkundungsdaten (ERS-1, ERS-2, Envisat, Radarsat-1, Radarsat-2, JERS-1, ALOS PALSAR, TerraSAR-X und COSMO-SkyMed), sowie eigene Forschungsschiffe u.a..

Prof. DI Karl Skrivanek

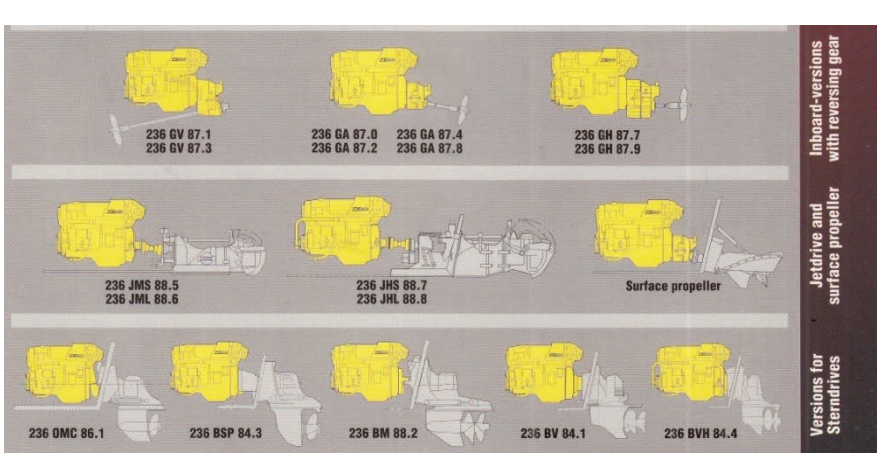
Meine internationale Entwicklungsarbeit für Boote und Bootsantriebe -insbesondere mit Castoldi-Hydrojet-Wasserstrahlantrieb

Die Beschaffung der „Watercat –Sturm und Flachwasser Boote“ durch das Österreichische Bundesheer im Mai 2016 veranlasst mich , diese Antriebe vorzustellen.

Ich habe bereits vor Jahren vorgeschlagen, den Wasserstrahlantrieb auch für unsere Pionierboote zu berücksichtigen und auch viel Interesse und Zuspruch erhalten. Aber da bekanntlich jahrelang auf diesem Gebiet keine Beschaffung erfolgte,wurde das Projekt vorerst nicht weiter verfolgt.Umso mehr freut es mich, dass man nun das Konzept des Jetantriebs wieder aufgegriffen hat und seit Kurzem bereits solche Boote bei den Pionieren im ÖBH Einsatz sind.

Mit entscheidend war aber, dass mit dem von mir in der Entwicklungsphase und dann auch bei der Markteinführung betreute Monoblock – M1-Motorenreihe der Steyr Motortechnik GmbH bzw. Steyr Motors GmbH ein in Gewicht und Baugröße reduzierter Dieselmotor zur Verfügung steht, der in verchiedenen Antriebsanlagen eingesetzt wird. Wir unterscheiden: Z-Antriebe (sterndrives) mit Propeller, Innenbordanordnung mit Antriebswelle und Propeller, Wasserstrahlantrieb.

Das Bild zeigt Beispiele dazu:



Einige Worte zum Wasserstrahlantrieb:

Ein Wasserstrahlantrieb (auch Pumpjetantrieb, Pumpenstrahlantrieb, Jetantrieb, Waterjetantrieb) ist ein Antriebsaggregat mit Rückstoßantrieb für hohe Geschwindigkeiten, in Spezialschiffen sowie für Rettungseinheiten und in der Sportschifffahrt, hier speziell in den Jetskis, aber auch in amphibischen Militärfahrzeugen. Über schnelllaufende und leichte Benzin- oder Dieselmotoren oder Gasturbinen wird ein Impeller – also ein ummantelter Propeller – angetrieben, der Wasser unter dem Rumpf ansaugt und über bewegliche Düsen am Heck wieder ausstößt.

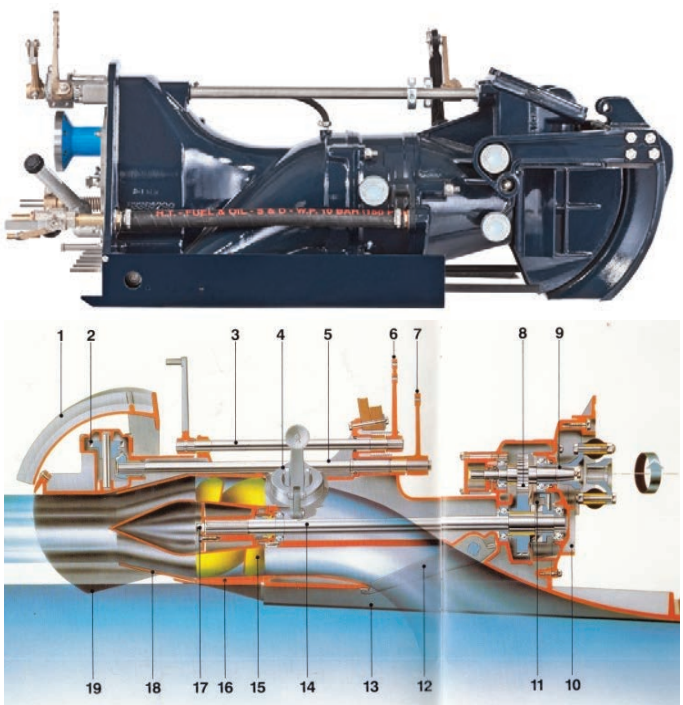
Gelenkt wird durch die Vektorsteuerung: Das heißt, die „bewegliche Düse“ wird in die Richtung gedreht, in die der Wasserstrahl austreten soll. Wird die Düse oder die Klappe so gedreht, dass der Wasserstrahl nach Backbord austritt, fährt das Wasserfahrzeug nach Backbord. Wird die Düse bzw. die Klappe hingegen so gedreht, dass der Wasserstrahl nach Steuerbord austritt, fährt das Boot/Schiff nach Steuerbord.

Rückwärts gefahren wird durch an der Austrittsdüse befindliche Schubumkehrklappen, die den Wasserstrahl nach vorn unten ablenken. Dass die Lenkdüse dabei nicht zerstört wird und/oder der nach vorn unten geschossene Wasserstrahl dabei nicht in den Wassereinlass des Jetantriebes gerät und den Wirkungsgrad auf Null drückt, wird im Detail von jedem Hersteller anders gelöst.

Im Vergleich zum klassischen Wasserfahrzeug mit Propellerantrieb lassen sich Wasserfahrzeuge mit Jetantrieb extrem flach bauen und betreiben, und sind auch bei langsamster Fahrt äußerst wendig.

Die Kavitation setzt erst bei wesentlich höheren Strömungsgeschwindigkeiten ein als bei einem offen stehenden Propeller, da die Druckverhältnisse am Blatt eines Impellers im Jetantrieb denen einer Pumpe ent-

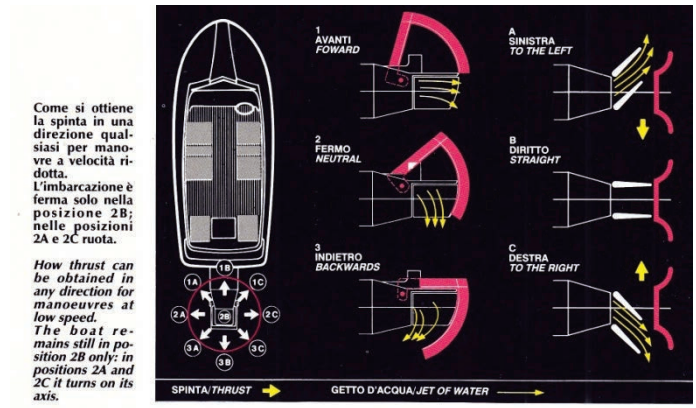
sprechen. Dies führt dazu, dass der Betrieb eines Jetantriebes wesentlich weniger Vibrationen und Lärm mit sich bringt als der einer konventionellen Antriebsanlage. Ein weiterer Vorteil des Jetantriebes ist, dass bei schwerer See der Schub nicht zurückgenommen werden muss, wenn die Düse durch Wellenanhub plötzlich aus dem Wasser kommt, solange die Wasseransaugöffnung genügend Wasser ziehen kann. Einen konventionellen Antrieb hingegen kann dieser Effekt beschädigen oder gar zerstören, wenn der Antrieb durch den plötzlich fehlenden Wasserwiderstand zu hoch dreht. Ein Wasserfahrzeug mit Jetantrieb kann also bei schwerer See deutlich schneller unterwegs sein als ein vergleichbares mit einem konventionellen Antrieb.
Im Wasser befindliche Lebewesen wie Menschen, Vögel oder Fische werden durch einen Jetantrieb nicht gefährdet, während der Kontakt mit einem sich drehenden Propeller schwere bis tödliche Verletzungen zufügen kann. Ein Schwimmer ist von einem Boot mit Jetantrieb nur

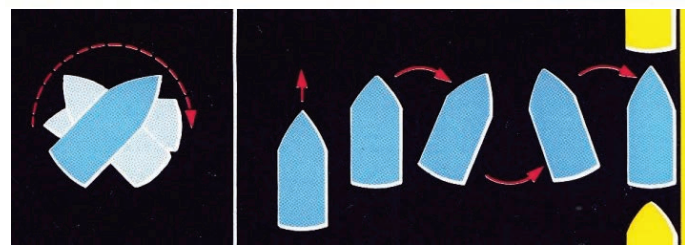


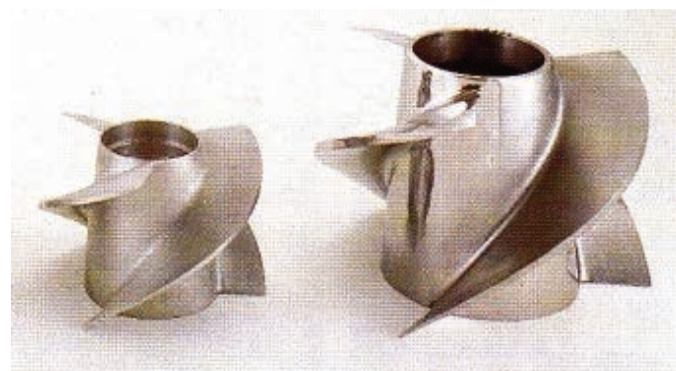
1. Deflettore di retromarcia / *Reversing deflector.*
2. Comando deflettori di sterzo / *Steering deflectors' control gears.*
3. Albero comando deflettore di retromarcia / *Reversing deflector's control shaft.*
4. Sportelli d'ispezione / *Inspection port.*
5. Albero comando deflettori di sterzo / *Steering deflectors' control shaft.*
6. Leva comando deflettore di retromarcia / *Reversing deflector's control lever.*
7. Leva comando deflettori di sterzo / *Steering deflectors' control lever.*
8. Coppia ruote dentate elicoidali / *Gear wheels.*
9. Albero motore / *Input shaft.*
10. Flangia scatola riduttore / *Gear box flange.*
11. Innesto a denti / *Positive clutch.*
12. Griglia mobile / *Movable debris screen.*
13. Corpo propulsore / *Jet unit main body.*
14. Albero girante / *Impeller shaft.*
15. Girante / *Impeller*
16. Mantello girante / *Impeller housing.*
17. Vite bloccaggio ed estrazione girante / *Impeller retaining and extracting bolt.*
18. Ugello / *Nozzle.*
19. Deflettori di sterzo / *Steering deflectors.*

Der Castoldi –Turbodrive 238 Wie der Schub bei geringer Geschwindigkeit in jeder Richtung aufrechterhalten werden kann: Das Boot bleibt in Position nur bei Stellung 2B. In den Stellungen 2A bzw 2C dreht es um seine Achse.

durch einen Zusammenstoß mit dem Rumpf bzw. vom Kiel bedroht und von der Gefahr, unter Wasser gedrückt zu werden.
Das sind die Hauptgründe, warum Jetantriebe vor allem bei Lotsen- und Rettungsgesellschaften, aber auch bei Polizei, Zoll und Küstenwachorganisationen immer mehr Verbreitung finden und Lotsenversetzboote, Seenotrettungsfahrzeuge, Poli-







zei-, Zoll- und Küstenwach-boote mit konventionellen Antrieben nach und nach ablösen.
Als Direktor der technischen Entwicklung bei Steyr- Daimler-Puch AG in Wien und in Verbindung mit Steyr Motorentechnik in St Valentin-heute im neuen Werk in Steyr - habe ich mit CASTOLDI SpA in Abbiategrasso bei Mailand Bootsantriebe mit Steyr-Monoblock- Motoren und Castoldi-Hydrojets entwickelt. Diese wurden zB. erfolgreich in Arbeitsboote von Compagnie General de Geophysic (CGG) -Frankreich, in der Erdölforschung eingesetzt. Mein Freund Pierre Corre war Vizepräsident der CGG. Meine Antriebspakete wurden und werden in Booten vieler Ländern eingesetzt. So auch in Arbeitsbooten und Sportbooten in Deutschland,Italien, Schweden, Norwegen, Südkorea und in der VR China.
In Österreich finden wir sie zB: in Polizeibooten, Gendarmeriebooten, Booten des Bundesamts für Schifffahrt, in Ausflugsbooten und Sportbooten.

Einige Beispiele von Booten mit dem Steyr M1-Motor.

Die M1-Motoren sind Monoblock-Turbodieselmotoren mit Hochdruckeinspritzdüse. Das 2-Phasen-Pumpe-Düse-Einspritzsystem erzeugt Einspritzdrücke bis zu 2200 bar. Die Steyr M1-Monoblock-Familie besteht aus vielen verschiedenen Designlösungen, um eine optimierte Abstimmung auf die jeweiligen Umweltbedingungen zu ermöglichen. Die Motoren sind robust und besitzen eine außergewöhnlich gute Kühlfähigkeit. Aufgrund ihrer Konstruktion als Monoblock sind sie kompakt und relativ leicht (weniger als 1,2 kg pro PS Nennleistung. Sie können mit Diesel

(F54, EN 590ff), Kerosin (JP8/F34) oder Marinedieselöl betrieben werden. Marine Anwendungen in Sport- und Freizeitbooten der M1-Familie machen 60 bis 70 % des Gesamtumsatzes aus. Zum Beispiel werden Steyr-Motoren in den Booten des holländischen Unternehmens Linssen Yachts eingesetzt. Auch in Motorrettungsbooten, wie dem niederländischen FRSQ 700 (M16, 230 PS), und den Boomeranger-Festrumpfschlauchbooten, wie dem RIB C-680, die von der finnischen Küstenwache eingesetzt werden, finden sich Steyr-Dieselmotoren. Gleiches gilt für die Beiboote der Rainbow Warrior von Greenpeace, die von einem Hybridmotor betrieben werden.

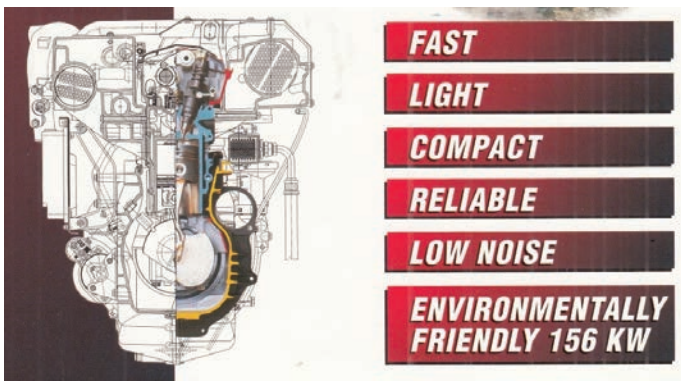


Abb.Wesentliche Vorteile der M1 –Motorenfamilie.

1) Propellerantriebe:

Ein Bild zeigt die Ausfahrt mit den Booten“ Melk“ und „Persenbeug“ des Bundesamtes für Schifffahrt im Rahmen einer Partnerschaftsveranstaltung des Steyr Werk Wien und dem JaPz B1 in der Wachau. Ich war damals - von 1982-2002 - auch Betreuer der Partnerschaft mit dem JaPzB1.

Gendarmerieboot Grein in Hainburg.

Boote vom Bundesamt für Schifffahrt.

Den „Sea Arrow 34A“ rüstete ich im Werk in Rom mit dem Steyr M1 aus und brachte das Sportboot dann nach Österreich, wo es beim Bundesheer vorgestellt wurde.

Schnelle Sportboote, auf der 32. Bootsmesse in Rom- hier der ”Sea Arrow 34A” der Firma “ Industria Industriali Italiane S.p.A.”

Die Yacht Ovilava beim Jugedsegellager 2004 in Split.

Marinepartner, Mr. Lindblad in Stockholm.

Saarisälke, Inari-See Finnland (Lappland).

Aber auch in China wurden diese neuen Motoren sehr geschätzt. Und so ist österreichische Technologie in der Marine heute weltweit sehr angesehen.

Nun einige meiner maritimen Erlebnisse in Schweden. Meine Arbeit in Schweden war auch mit ausschlaggebend dafür, dass 2004 zum Segellager 5 schwedische Kadetten gekommen sind.

Uns wurden 2 große Segelyachten, die BESSA und die OVILAVA zur Verfügung gestellt: Diese Aktivitäten, die in 6 international zusammengesetzten Gruppen durchgeführt wurden, ergaben einen guten Durchschnitt aller am Meer möglichen Sportarten, 2 schöne große Segelyachten, die 16 m große 2-Mast-Yacht BESSA, ein Boot mit dem schon Weltumsegelungen durchgeführt worden waren und die Präsident Skrivanek von der Firma Eckeryachting in Ried/I kostenlos zur Verfügung gestellte 14 m Hochleistungs Yacht „OVILAVA" , eine Feeling 286; die am Ecker- Stützpunkt in ZADAR beheimatet ist, wurden für Fahrten zu den Inseln und andere interessante Tages und Halbtages -Ausfahrten eingesetzt. Die Skipper beider Yachten , besonders aber Herr Emir Begovicvon der Ovilava unterwiesen die Jugend dabei auch in seemännischen Fertigkeiten an Bord.

Nun einige maritime Eindrücke in Hongkong.

Projektgespräche mit meinem M1-Partnerbüro.

Die Insel Cheung Chau.

2) Wasserstrahlantriebe–Castoldi

unterwegs auf der Donau mit einem Boot der Fa. Bootswerft Meyer, Schiffbau - Aggsbach Markt.

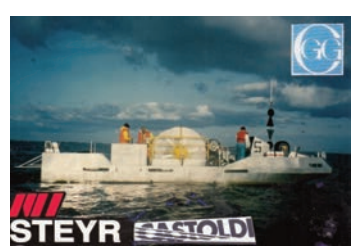
Auf der Bootsmesse in Friedrichshafen.

Das Ausflugsboot „Sterlet“ von Fa. Brandner bei Linz und in der ÖSWAG-Werft

Taxiboot in Venedig, Boot der Firma Bootsbau Meyer und Einsatz meiner Boote in Schweden.

Castoldijet-Taxiboot unter der Seufzerbrücke in Venedig

Einige Arbeitsboote von CGG (Compagnie Générale de Géophysique): CGG ist ein französischer Explorationskonzern, der geologische und geophysikalische Dienstleistungen hauptsächlich für die Öl- und Gasindustrie anbietet. CGG wurde 1931 von Conrad Schlumberger als Compagnie Générale de



Bilder von der Flotte der CGG zur Erdölforschung im Atlantik. Sie alle setzen das von mir entwickelte Antriebssystem mit Steyr-M1 und Castoldi Hydrojet-Turbodrive 238 ein.

Géophysique gegründet. 2007 übernahm CGG den amerikanischen Mitbewerber Veritas DGC. Das Unternehmen bietet eine breite Palette an Explorationsdienstleistungen wie Reflexions- und Refraktionsseismik an. Dazu gehören auch die Auswertung von Fernerkundungsdaten (ERS-1, ERS-2, Envisat, Radarsat-1, Radarsat-2, JERS-1, ALOS PALSAR, TerraSAR-X und COSMO-SkyMed), sowie eigene Forschungsschiffe u.a..

Aus den Bildern kann man sicher gut erkennen, dass dies für mich eine interessante „ maritime Zeit“ war.
Die großen Bootsmessen in Stockholm, Göteborg, Genua, Rom, Berlin, Friedrichshafen, Seoul, Tokio, Beijing etc. gaben mir viele wichtige Impulse.
So schließt sich der Kreis - den ich vom Besuch der Bretagne mit meinem Partner Pierre Corre geöffnet habe - mit der Entwicklung moderner Antriebe von Motorbooten in aller Welt.

Tagung „Torpedo - History and Heritage“ (Torpedo-Geschichte und Erbe)

Aus Anlass des 150. Jahrestages der Erfindung des Torpedos durch k.u.k. Fregattenkapitän LUPPIS und den englischen Ingenieur WHITEHEAD fand in Rijeka vom 19. – 21. Mai 2016 eine Fachtagung über Geschichte, Aufbau und Anwendung von Torpedos statt. Bekanntlich war der Torpedo eine gänzlich neue Wunderwaffe. welche den Seekrieg radikal veränderte. Ihre Einführung war ein ähnlicher Quantensprung wie die Einführung von Raketen für Kriegsschiffe nach dem 2. Weltkrieg.
Bei dieser Tagung wurden 57 Vorträge von Teilnehmern aus 20 Ländern gehalten, darunter 3 Vorträge aus Österreich (MALNIG, SIFFERLINGER, BRUN). Davon soll der nachstehende Vortrag, welcher als Gemeinschaftsarbeit zwischen Österreich und Deutschland anzusehen ist, in gekürzter Fassung und auf zwei Hefte DIE FLAGGE aufgeteilt, wiedergegeben werden. Für diese Veröffentlichung wurde der Vortrag vom Englischen ins Deutsche rückübersetzt.

Der Einfluss des Torpedobetriebs auf den Entwurf von Unterseebooten
Von Maik WUNSCH, DNV GL, Hamburg [1] und Herwig BRUN, Ö.M.V., Wien [2]

1. Einleitung

Beim Entwurf eines militärischen Unterseeboots sind die Möglichkeiten für den Einsatz von Torpedos als Hauptwaffe zu optimieren. Diese Optimierung ist mit den technischen und strukturellen Anforderungen an das gesamte Boot in Einklang zu bringen. Üblicherweise werden heute Schwergewichtstorpedos mit einem Gewicht bis zu 2 t und 533 mm Durchmesser verwendet. Im Allgemeinen haben sie einen negativen statischen Auftrieb von etwa 0,5 t. Das bedeutet, dass das Wasser ihres Verdrängungsvolumens ungefähr 0,5 t weniger wiegt als ihr Gewicht.

2. Typen und Anordnung von Startgeräten

Beim Entwurf kann man unter folgenden Möglichkeiten wählen:

2.1 Typen

- Torpedorohre als integraler Bestandteil des Druckkörpers
- Torpedorohre außerhalb des Druckkörpers, Torpedos in diesen wasserdichten Behältern
- Startgestelle außerhalb des Druckkörpers wobei die Torpedos dem Seewasser ausgesetzt sind. Derartige ausschwenkbare Lanzierrahmen hatte das am 20. 12. 1914 beim Versuch des Eindringens in den Kriegshafen Pola aufgebrachte französische Unterseeboot „Curie“, jedoch heute nicht mehr aktuell!

2.2 Anordnung (vgl. Fig. 1)

- 2 – 8 Torpedorohre im Bugbereich genau auf Bootslängsachse ausgerichtet
- 1 – 4 Torpedorohre im Heckbereich zum Abschuss nach achtern – wegen eines großen Bootspropellers heute nicht mehr üblich
- Torpedorohre im Winkel von 7 – 8 Grad zur Bootsachse, z.B. nach vorn um vom großen Bugsonar freizukommen (USS Miami) oder zum Abschuss seitlich nach achtern (deutscher Weltkrieg II Typ XXVI – jedoch nicht fertiggestellt)

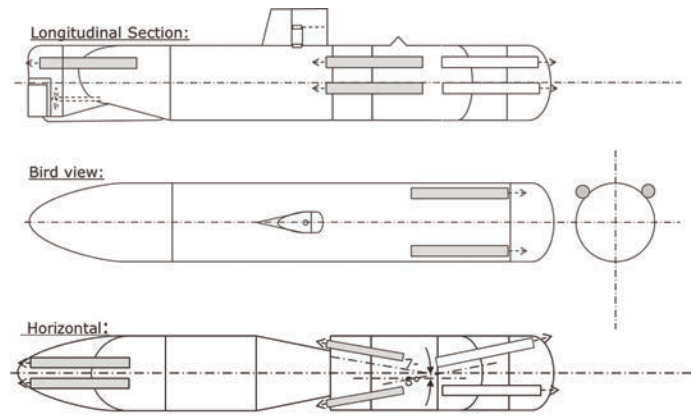


Fig. 1 Mögliche Anordnungen von Torpedorohren

3. Laden und Speichern von Torpedos

3.1 Laden

- Vorderlader Prinzip: Für kleinere U-Boote, die innerhalb des Druckkörpers keinen Platz zum Speichern haben. Um die Torpedorohre zu laden, muss das Boot so nach achtern getrimmt werden, dass die Rohre über Wasser kommen. Für jeden Boots Typ ist eine entsprechende Ladeplattform im Stützpunkt des Boots bereitzuhalten, vgl. Fig. 2.

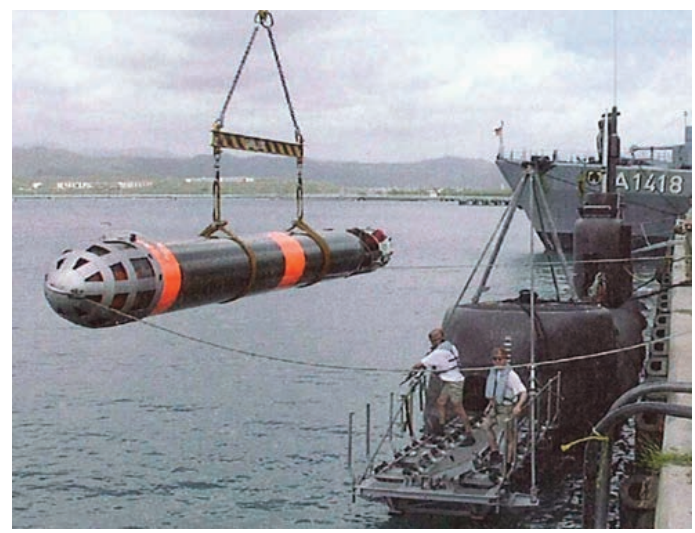


Fig.2 Vorderlader Prinzip für Torpedos.

- Eigene Ladeluke: Für größere U-Boote kann man eine Luke im Druckkörper mit geneigter Achse zur Horizontalen vorsehen. Mit Hilfe eines temporären Gestells auf Deck können die Torpedos in den Stauraum vor den Torpedorohren abgefiert werden.

3.2 Speichern

- Die geladenen Torpedos sind in den vorgesehenen Mulden zu fixieren. Durch horizontales und vertikales Verfahren muss heute jedes Torpedo vor jedes Torpedorohr gebracht werden können. Üblicherweise sind Kräfte zwischen 1 und 2 g m/s² aufzunehmen. Im Betrieb müssen Krängungen von +/- 15° und Vertrimmungen von +/- 10°, bei reiner Lagerung Krängungen von +/- 45° und

[1] Besichtiger für Unterwassertechnik, Experte für militärische U-Boote bei der Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL) in Hamburg
[2] Ö.M.V. Vizepräsident & Generalsekretär; von 2000 – 2016 Konsulent bei DNV GL für die Erstellung von Klassifikationsvorschriften, u.a. für Unterwassertechnik

Vertrimmungen von +/- 30° verkraftet werden können.
- Die genaue Ausrichtung des Torpedos zum Torpedorohr kann heutzutage durch Laser und Fadenkreuz erreicht werden.

Eine Fortsetzung im nächsten Heft DIE FLAGGE erfolgt mit
- Entwurfsmerkmale für Torpedorohre
- Abschussprinzipien
- Erforderliche Hilfssysteme des Unterseeboots

Der gesamte Text kann auch über hfb@brun.at angefordert werden.

Die Torpedoausrüstung des k. u. k. Unterseeboots „14“ (ex „Curie“)

Auf Basis des Buches „Die Unterseeboote Österreich-Ungarns“ von Dr. Wladimir AICHELBURG kann über die Torpedoausrüstung des k. u. k. Unterseebootes „14“ das Folgende berichtet werden.

Das französische Unterseeboot „Curie“ versuchte am 20. 12. 1914 in den k. u. k. Kriegshafen Pola einzudringen, blieb aber an der zweiten Netzbarrikade am Eingang in den Hafen hängen und konnte sich nicht mehr befreien. Nach einer Reihe von nutzlosen Versuchen tauchte es auf und die Mannschaft konnte sich fast gänzlich retten. Danach versank das U-Boot wieder in der 39 m tiefen Einfahrt. Da die Hoffnung bestand, dass das U-Boot nur unwesentlich beschädigt worden war, wurde gleich am nächsten Tag mit den Bergungsarbeiten begonnen. Vor Arbeitsantritt wurden die Taucher in der Behandlung der außen in schwenkbaren Lanzierrahmen befindlichen französischen Torpedos unterrichtet. Es war aber keine Desaktivierung erforderlich, da die Zündspitzen noch gesichert waren. Nach acht Hebungsschritten konnte das Boot in das Seearsenal gebracht werden. Das Boot entpuppte sich als bewährter Laubeuf-Typ, von dem die französische Kriegsmarine 32 Boote besaß. Es hatte eine Breite von 5,42 m und einen Tiefgang von 3,20 m.
Diesel- und Elektromotoren erlaubten eine Geschwindigkeit über/unter Wasser von 12,2/8,2 kn. Als Torpedoausrüstung besaß das Boot 1 fix montiertes Bugtorpedorohr und 6 Decklanzierrahmen, davon 2 fixe am Bug, 2 mittlere und 2 achtern schwenkbare. Der Kaliber der Torpedos war 45 cm und es wurde 1 Reservetorpedo mitgeführt, vgl. auch Abbildung 1.

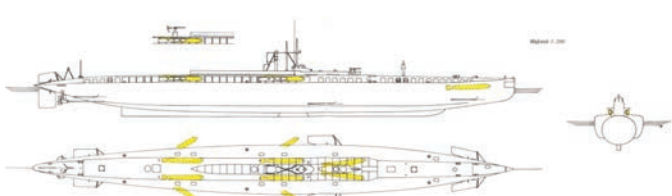


Abbildung 1 Grund- und Aufriss von U 14 nach W. AICHELBURG

Probleme gab es bei der o.a. Torpedoausrüstung. Die schwenkbaren Lanzierrahmen nach DRZEWIECKI (polnischer Erfinder und Ingenieur 1844 - 1938; US Patent 621640 A vom 21. 03. 1899 oder US Patent 708031 A vom 02. 01. 1902?) mussten überprüft werden. Dazu wurde im April 1915 ein Rahmen demontiert und auf einen Leichter montiert.
Bei der Erprobung zeigte sich, dass es unmöglich war, eine 400 m entfernte Scheibe zu treffen. Der Torpedo hatte anfangs keine Geschwindigkeit in axialer Bootsrichtung, sondern nur eine ihm durch den ausgeschwenkten Lanzierarm und die Fahrt verliehene Winkelgeschwindigkeit. Und die war nicht konstant! Man musste deshalb zahlreiche Änderungen vornehmen und die Whitehead Winkeltorpedos verwenden. Der Kreisel der Seitensteuerung wird dabei auf eine bestimmte Richtung zur Bootslängsachse eingestellt, womit man zu einem brauchbaren Ergebnis kam.
Die vorgefundenen französischen Torpedos waren vom Typ Whitehead T/34 45 cm L/4280 ohne Winkeleinstellung. Ihre Konservierung war aber ausgezeichnet. Da diese Torpedos im Wesentlichen den alten österreichisch-ungarischen entsprachen, wurden sie der Flotte übergeben.

Abbildung 2 U 14 unter österreichischer Besatzung

Die Probefahrten verliefen ziemlich gut, nur die Erprobungen der Torpedoanlage bestätigten, dass der beste Lanzierrahmen unter keinen Umständen die Zuverlässigkeit und Treffsicherheit eines Rohres mit Ausstoßimpuls erreichen konnte. Das Boot lief am 10. 07. 1915 unter dem Kommando von Linienschiffsleutnant Georg von Trapp zu seiner ersten Unternehmung aus und war zu dieser Zeit das größte und leistungsfähigste Boot der k. u. k. Kriegsmarine, vgl. auch Abbildung 2.

Dr. H. F. BRUN

Österreichische Pioniere freuen sich über das Watercat M9

Am Montag, den 09. Mai 2016 übergab Verteidigungsminister Hans Peter Doskozil in Begleitung des Generalstabschef General Othmar Commenda 20 neue Sturm- und Flachwasserboote an die Kommandanten der Pionierbataillone 1, 2 und 3 aus Villach, Salzburg und Melk. Die Übergabe fand am Wasserübungsplatz im Pionierhafen Melk statt.

Verteidigungsminister Hans Peter Doskozil bei der Übergabe der Boote an den Kommandant PiB3 Oberst Reinhard Koller.

Die neuen Boote sind für den Einsatz der wasserbeweglichen Pioniere ein wichtiger Bestandteil. Gerade bei Hochwasserkatastrophen sind Sturm- und Flachwasserboote eine unverzichtbare Ausrüstung.
Zwölf Boote erhielt das Pionierbataillon 3 in Melk und vier Boote kamen jeweils zum Pionierbataillon 1 in Villach sowie zum Pionierbataillon 2 in Salzburg. Sie werden als Übersetz-, Patrouillen- und Rettungsboote eingesetzt. Da sie besonders schnell und wendig sind, dienen sie beispielsweise zum raschen Übersetzen von Personen. Ein Sturmboot hat einen 300 PS starken Dieselmotor und erreicht eine Fahrtgeschwindigkeit von rund 65 km/h. In einem Boot können bis zu zehn Personen transportiert werden.
Zusätzlich sind die Boote mit einem Breitbandradar, GPS, einem Echolot und Suchscheinwerfern ausgestattet. Damit sind sie auch in der Nacht einsatzfähig.

Damit wurde ein neues Kapitel der Wasserbeweglichkeit der Pioniere eröffnet.

Oberst Reinhard Koller, der Kdt der Melker Pioniere, sagt dazu in der Truppenzeitung des Pionierbataillons 3 :

Kommandant PiB3 Oberst Reinhard Koller.

„Mit diesen Booten können die Pioniere im militärischen Einsatz ihrer Hauptaufgabe zur Pionierkampfunterstützung eine neue Qualität zur Gewässerüberwindung verleihen. Dadurch sind wir in der Lage bis zu kompaniestarke Kräfte, einschließlich schwerer Infanteriewaffen in einem Transportlift über Gewässerhindernisse zu bringen.
"Mit der Beschaffung der Sturm- und Flachwasserboote wird die Katastrophenhilfe des Österreichischen Bundesheeres weiter gestärkt. Bereits im Vorjahr erhielten die Pioniere insgesamt 18 neue Arbeits-und Transportboote, die in erster Linie für den Mannschafts- und Gerätetransport eingesetzt werden.
„Die neuen Boote sind für den Einsatz unserer Pioniere ein wichtiger Bestandteil. Gerade bei Hochwasserkatastrophen sind Sturm- und Flachwasserboote eine unverzichtbare Ausrüstung", so der Minister.

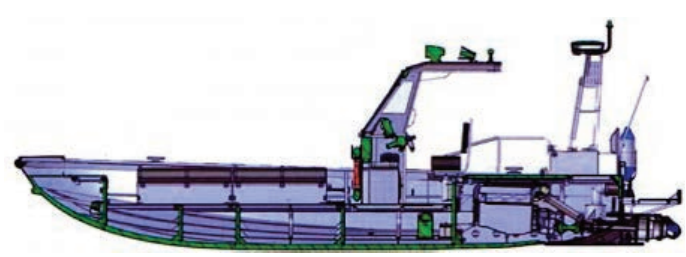
Der dadurch entstehende Quantensprung setzt neue Maßstäbe in den operativen Fähigkeiten der wasserbeweglichen Einheiten. Das von der finnischen Firma Marine Alutech OY AB konzeptionierte und gebaute, knapp 10 Meter lange Landungsboot ist nicht nur auf Grund der Flachwasserfahreigenschaften für Operationen auf Seen, Flüssen und Binnengewässern besonders geeignet.

Länge: 9 Meter
Länge Rumpf: 8 Meter
Breite: 2,4 Meter
Tiefgang: 0,50 Meter
Gewicht max. 3,8 Tonnen

Quellen: Hersteller, HTS InstPi Wasserfahrlehrgruppe, Autor: Felix Höbarth

Allgemeine Bootsbeschreibung

Das Watercat M9 basiert auf der Serie des erfolgreichen Watercat M8. Die von den schwedischen, den finnischen Streitkräften und der deutschen Marine seit geraumer Zeit genutzten, schnellen Landungsboote können bis zu zehn Soldaten einschließlich deren Ausrüstung transportieren. Dabei finden zwei Mann Besatzung hinter dem Steuerstand Platz, die weiteren acht habensattelartige Sitze vorne im Mannschaftsbereich. Der Rumpf des Schiffes ist aus miteinander verschweißten Aluminiumprofilen gefertigt, der Vortrieb erfolgt mittels Wasserstrahlantrieb von Rolls Royce. Für entsprechende ‚Motorleistung und die damit verbundene Fahrgeschwindigkeit von knapp 70 km/h sorgt ein Steyr-Dieselmotor mit 298 PS.



Heckplattform

Darauf befinden sich die abschließbare Luke zum Warten des Wasserstrahlantriebes, die ausklappbare Tauchleiter und als anschraubbare Zusatzausrüstung eine Halterung für einen Außenbordmotor mit max. 20 PS

Bug

Der Bug ist in sich ein wasserdichter Abschnitt. Seine Luke kann mittels einer Gasdruckfeder, zwei Scharnieren und zwei verschließbarer Riegeln geöffnet werden. Darin befinden sich der Anker, die Ankerkette, das Seil und die Anker-Schäkel. Darüber hinaus ist Platz für die Festmacherleine.

Zeigt den Steuerstand des Watercat M9.

Am 28.07.2016 stellten die Melker Pioniere am Österreichischen Marinegedenktag zwei dieser Boote bei der Wasserpolizei am Handelskai/Reichsbrücke vor. Weitere Information dazu findet man in diesem Heft im Beitrag zum Marinegedenktag.

Gedenkveranstaltung am 100. Jahrestag der Skagerrakschlacht.

-Wer vor der Vergangenheit die Augen schließt, wird blind für die Gegenwart!-

Kamerad Rudolf Henke der Repräsentant des ÖMV in Hamburg und Schleswig Holstein hat im Auftrag des ÖMV an der Veranstaltung am 31.Mai 2016 als Gast teilgenommen. Eine ausführlichen Bericht findet man in der Zeitschrift „Leinen Los“ des DMB auf den Seiten 7-8. Ich danke aber dem Präsidenten des DMB, dass er mir für seine Grußwort den Bericht und die Bilder für DIE FLAGGE zur Verfügung gestellt hat.

Grußwort des Präsidenten des Deutschen Marinebunds e.V.

Präsident Heid begleitet die Ehrengäste auf dem Weg zur Gedenkfeier.

Am heutigen Tag gedenken wir hier im Marine-Ehrenmal in Laboe den deutschen und britischen Gefallenen der Skagerrakschlacht am 31. Mai 1916. Damals standen sich das britische und das deutsche Volk als Feinde gegenüber. Heute, 100 Jahre später, sind wir Freunde und Verbündete. Auch daran wollen wir heute mit dieser gemeinsamen deutsch-britischen Veranstaltung erinnern.

Das Marine-Ehrenmal ist ein Spiegel der wechselvollen deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts. Es entstand nach dem Ersten Weltkrieg als Gedenkstätte für die im Ersten Weltkrieg gefallenen Angehörigen der Kaiserlichen Marine. Fast auf den Tag genau vor 80 Jahren, am Vorabend des 20. Jahrestages der Skagerrakschlacht, wurde dieser Ort vom

Deutsche und britische Soldaten sind bereit für die Kranzniederlegungen.

NS-Regime als nationalistisches Heldendenkmal eingeweiht.

Nach der deutschen Kapitulation im Mai 1945 wurde das Marine-Ehrenmal von der britischen Militärregierung beschlagnahmt. Im Gegensatz zu anderen Denkmälern militärischen Charakters wurde es nicht zerstört, denn nach Auffassung der britischen Militärregierung diente das Marine-Ehrenmal nicht der Verherrlichung des Krieges, sondern der Erinnerung an die „imDienste des Landes gefallenen Angehörigen der Marine“. Für diese weitblickende Entscheidung sind wir, der Deutsche Marinebund, die Deutsche Marine und die deutsche Bevölkerung dem britischen Volk bis heute dankbar.

Am 30. Mai 1954 wurde das Marine-Ehrenmal an den zwei Jahre zuvor neu gegründeten Deutschen Marinebund zurückgegeben. In Anwesenheit britischer, amerikanischer und italienischer Marineoffiziere widmete der damalige Präsident des Deutschen Marinebunds, der ehemalige U-Boot-Kommandant Otto Kretschmer, das Marine- Ehrenmal „dem Gedenken aller toten deutschen Seefahrer beider Weltkriege und unserer toten Gegner“.

Damit wurde eine neue Gedenktradition begründet, der sich der Deutsche Marinebund zutiefst verpflichtet fühlt: Nicht Heldenverehrung, sondern die Erinnerung an die gefallenen Seeleute aller Nationen steht im Mittelpunkt des Gedenkens im Marine-Ehrenmal.

Das damit zu einer „Gedenkstätte für die auf See Gebliebenen aller Nationen“ geworden ist. Mahnmal für eine friedliche Seefahrt auf freien Meeren lautet seine Widmung seit 1996. Zugleich ist das Marine-Ehrenmal auch die offizielle Gedenkstätte der heutigen Deutschen Marine.

Jedes Kreuz auf dem Gelände des Marineehrenmales (MEM) steht für 10 Menschen, die in der Skagerrak-Schlacht gefallen sind. Der Klatschmohn symbolisiert die toten britischen, das Vergißmeinnicht die deutschen Soldaten

Karl Heid Markus Meckel, der Herzog von Kent und Michael Roth setzen Kreuze auf dem Rasen vor dem MEM.

Zusammen mit unseren britischen Freunden erinnern wir heute an die 6.094 britischen und die 2.551 deutschen Toten der Skagerrakschlacht. Umrahmt wird diese Gedenkfeier von den Schlägen der Schiffsglocke des deutschen Schlachtkreuzers SEYDLITZ, der vor 100 Jahren in der wohl größten Seeschlacht aller Zeiten mitkämpfte. 98 Besatzungsangehörige verloren dabei ihr Leben. 1919 wurde der Schlachtkreuzer von seiner Besatzung in der Bucht von Scapa Flow selbstversenkt.

Anlässlich der Einweihung des Marine-Ehrenmals übergab eine britische Delegation die geborgene Glocke der SEYDLITZ, die seither bei jeder Kranzniederlegung geglast wird. Man könnte also sagen, das Marine-Ehrenmal ist nicht nur eine nationale Gedenkstätte mit internationaler Bedeutung, sondern in vielfältiger Weise auch ein Ort insbesondere des gemeinsamen deutsch-britischen Gedenkens.

Dies wird durch die heutige Veranstaltung zum Gedenken an den 100. Jahrestag der Skagerrakschlacht eindrücklich bestätigt.

Aber blicken wir nicht nur in die Vergangenheit, sondern ebenso in die

Besatzungsangehörige der Fregatte Brandenburg erwarten den Befehl zur Kranzniederlegung.

Gegenwart und in die Zukunft. Lassen wir uns den heutigen Tag auch als Mahnung dienen. In einer Zeit, in der in Europa wieder nationale Egoismen erwachen, in einer Zeit, in der militärische Gewalt wieder als ein Mittel der Machtpolitik eingesetzt wird.

In einer Zeit also, in der die bitteren Lehren der Vergangenheit, die schrecklichen Erfahrungen zweier verheerender Weltkriege zunehmend vergessen zu werden scheinen. In einer solchen Zeit ist es umso wichtiger daran zu erinnern, was unsere Völker einst getrennt hat und heute eint. Betrachten wir die Erinnerung an die Gefallenen der Skagerrakschlacht als Mahnung für die Gegenwart und die Zukunft. Nehmen wir den heutigen Tag auch als Anlass, um in uns zu gehen und darüber nachzudenken, wie wir unser Europa in Zukunft gestalten wollen: Gemeinsam oder gegeneinander, als Freunde oder als Konkurrenten. In seiner viel beachteten Rede zum 40. Jahrestag des Endes des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1985 sagte der damalige Bundespräsident Richard von Weizsäcker: *„Wer vor der Vergangenheit die Augen schließt, wird blind für die Gegenwart.“*

Als internationaler Erinnerungsort und Mahnmal für den Frieden ist das Marine-Ehrenmal ein Symbol für die bitteren Lehren der Geschichte des 20. Jahrhunderts und für dieFriedensordnung, die wir in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg geschaffen haben.

Lassen Sie uns gemeinsam dafür einstehen, dass diese Lehren nicht vergessen werden und das gemeinsam Erreichte nicht leichtfertig verspielt wird. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Karl Heid

Präsident, Deutscher Marine Bund

Mit MS NORDICA von KIEL nach SCHWEDEN (01.08. - 15.08.2010)

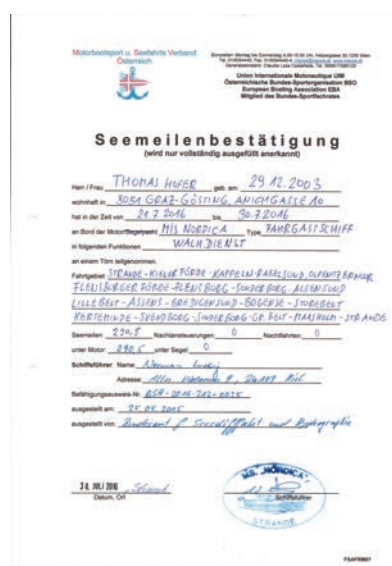
Dies ist ein Bericht unseres Kameraden Peter Hofer(MK Albatros, Leoben). Er unternahm diesen Törn nach Dänemark mit seinem Sohn Thomas. Dem Bericht liegt auch die Meilenbestätigung für seinen Sohn mit dem Motorschiff MS NORDICA bei.

Nach der Ankunft in Strande bei Kiel ging ich zum Schiff MS NORDICA, welches direkt in der Marina ankerte. Ich begrüße den Kapitän Gerd Ludwig, seinen Sohn,den Chief-Mate Norman Ludwig, den Schiffskoch und Purser, Oberstleutnant a.D.Dietrich Möbert und die Gäste Giesela Lembcke, Klaus Menn, Willi Wald und Gottfried Mal.

Dieser Törn wurde unter dem Motto: „Unser Norden – Frische und Genuss erleben“ durchgeführt. Wir legten um 13.25 Uhr in Strande ab und fuhren bei schönem Wetter und glatter See durch den dänischen Belt und Kattegat direkt nach Göteborg.

Der Kapitän teilte für die Gäste die Wachdienste dazu ein. Ich war aber ständig auf der Brücke und machte Wachdienst für diesen Streckenbereich bis 02.00 Uhr früh.

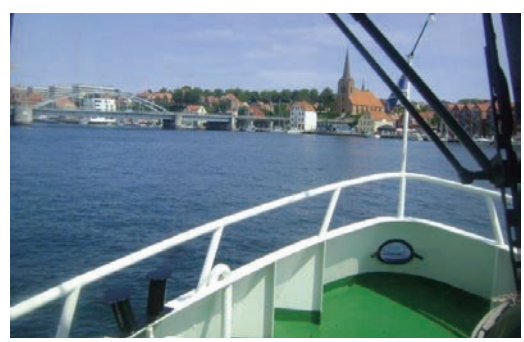
Wir passierten die Große Storebältsbrön-Brücke und kamen um 14.45 Uhr am nächsten Tag in Göteborg an. Nach dem Festmachen absolvierte ich einen Stadtrundgang und besichtigte

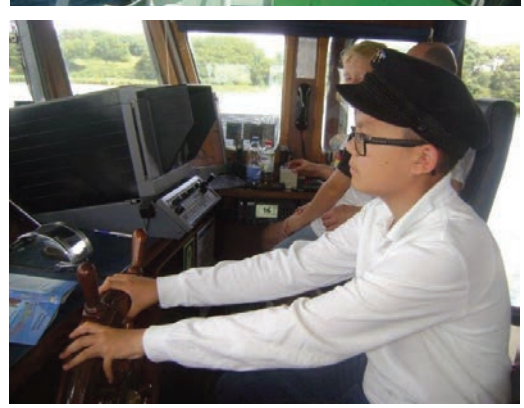


Seemeilenbestätigung

(wird nur vollständig ausgefüllt anerkannt)

das Schiffahrtsmuseum. Am Abend nahmen wir ein vorzügliches Dinner ein in einem Lokal ein. Wir übernachteten -wie alle Tage- auf dem Schiff. Am nächsten Tag fuhren wir weiter über den Götaälf-Kanal – Trollhättan-Kanal nach Vänersborg und passierten dabei die große 6-stufige Trollhättan-Schleuse. Am nächsten Tag fuhren wir durch den großen Vänernsee nach Sjötorp. Dort fuhren wir nach Bezahlung von € 540,-- in den Göta-Kanal ein und fuhren durch diesen Kanal die nächsten Tage bis zu unserem Zielort Karlsborg. Dabei passierten wir viele Schleusen, wo wir viel Geduld aufbringen mussten, da starker Schiffsverkehr herrschte, aber wir genossen dabei die herrliche schwedische Landschaft. Ich half dabei mit den Leinen beim An- und Ablegen. Wir fuhren weiter durch den Vikensee bis Karlsborg, wo wir die MS NORICA wendeten. Wir wollten noch den Vätternsee befahren, aber es reichte auf Grund der langen Schleusenzeit die Zeit nicht mehr. So fuhren wir wieder den gleichen Weg über den Vikensee,Göta-Kanal und Vänernsee zurück und legten dazwischen in Mariestadt am Vänernsee und in Trollhättan am Trollhättan-Kanal an, nahmen Proviant und Wasser auf und fuhren dann weiter den Götaälf-Kanal an Göteborg vorbei in den Kattegat bis nach Varberg. Dort lud uns der Kapitan Gerd Ludwig zu einem speziellen russischen Dinner an Bord ein. Am nächsten Tag fuhren wir weiter bei stürmischer See – 5-6 Bf und höherem Wellengang (ca. 2 m) Wellen über den Öresund nach Kopenhagen. Dort blieben wir einen Tag liegen, besichtigten die Stadt und machten Einkäufe. Ich sah dort zu meinem großen Erstaunen viele Marineschiffe aus Italien, Frankreich, Dänemark, Deutschland, Schweden, Finnland, Irland. Der Anlass dazu war die große Feier 500 Jahre Dänische Marine vom 11.08. bis 15.08.2010. Es war an diesem Tag ein Open Ship Tag, wo ich und viele Leute die Marineschiffe betreten und besichtigten durften. Am meisten begeisterte mich das italienische Segelschulschiff AMERIGO VESPUCCI. Ich sprach auf allen Schiffen mit einigen Offizieren und Kameraden, wie z.B. mit Hauptbootsmännern der Minenjagdboote der Deutschen Marine aber auch auf den anderen Zerstörern, Fregatten, Patrouillenboote mit den Kameraden auf Englisch.Ich sagte dabei auch, dass ich Marinekamerad bin, vom Österreichischen Marineverband und Marinekameradschaft Tegetthoff Graz. Diese Gespräche waren sehr herzlich und schön. Am nächsten Tag fuhren wir von Kopenhagen weiter überdie Dänische See – Drogden – Fakse Bugt – Storström nach Vordingborg. Dort gibt es großflächige Untiefen von weniger als 4 m Tiefe. Wir fuhren, uns rechts haltend, an den Seezeichen vorbei. Die NORDICA hat 2,3 m Tiefgang und wir spürten auch zweimal leichte Grundberührung. Der Kapitän Gerd Ludwig sagt er braucht kein Echolot.Er verlässt sich auf sein Gespür und Gefühl. Wir fuhren dann die letzten Tage des Törns noch von Vordingborg über Bagenkop-Langeland nach Strande bei Kiel.





Ich fuhr die MS NORDICA streckenweise mit ruhiger Hand und sicherem Gefühl selbst, sowohl am Steuer, als auch am Radar und am Navi-Laptop. Dabei korrigierte ich Abweichungen des Schiffes mit dem Zeitruder, das als kleiner Bedienhebel zu bedienen war. Ich führte genau meine Brückenkladde und erfasste genau jede Stunde die Werte. Wir fuhren in diesen 2 Wochen genau 810,8Seemeilen. Ich bedankte mich herzlich bei Kapitän Gerd Ludwig für diesen tollen Törn, er gab mir noch die Navi-PC-Ausdrucke und verabschiedete mich bei Ihm, seinem Sohn, der Besatzung und den Gästen.

Peter Hofer, MK Albatros - Leoben

Der Säbel des Admiral Wilhelm von Tegetthoff

Eine wunderbare Fügung des Geschickes ermöglichte es, dass der Säbel von Admiral Tegetthoff wieder aufgefunden wurde und als wertvolles Zeugnis österreichischer Marinegeschichte aus der Seeschlacht bei Lissa vor 150 Jahre von den Taten des Österreichischen Seehelden berichtet.
Unser italienischer Marinekamerad Dr. Giorgio Martini aus Trient, Präsident der A.N.M.I.Gruppe „Umberto Morelli“ aus Trento, Fregattenkapitän in der italienischen Marine und bewährter Freund von Prof. Dieter Winkler und mir - sowie allgemein des ÖMV-, hat mir die folgende Geschichte für unsere Zeitschrift „DIE FLAGGE“ gegeben. Ich will sie heute, am Gedenktag für die Schlacht bei Lissa in den Festakt einbringen.
Unser Freund Giorgio Martini berichtet:
„Während ich meinen Militärdienst in der Marine bei der Basis von La Spezia leistete, hörte ich des Öfteren über den Säbel des Admirals von Tegetthoff erzählen, um den sich eine fast sagenumwobene Geschichte rankte. Genauer gesagt, erzählte man, dass der Säbel aus dem Marinemuseum in Triest in den ersten Novembertagen des Jahres 1918, beim Einmarsch der italienischen Truppen in die Stadt entwendet worden sei. Man sprach von einem höheren Offizier, der den Säbel geerbt haben sollte.
Als ich mich vor einigen Jahren gemeinsammit Freunden der ANMI aus Montesilvano, mit jenen des MV und mit kroatischen Kameraden auf der Insel Lissa befand, dachte ich an das Denkmal des Löwen von Lissa und daran, was mit dem Säbel eigentlich geschehen war.
Ich war immer davon überzeugt, dass es ungerecht war, das den Gefallenen in der Schlacht von Lissa gewidmete Denkmal nach den 1.Weltkrieg durch Italien von der kroatischen Insel zur Militärakademie von Livorno zu verbringen. Wieder nach Italien zurückgekehrt, unternahm ich eine lange Nachforschung, bei der es mir gelang, den Besitzer des Säbels ausfindig zu machen. Es handelte sich um den bereits pensionierten Admiral Paolo Greco Tonegutti, der heute in Bardolino am Gardasee lebt. Ich setzte mich sofort mit ihm in Verbindung, um einen Treffpunkt auszumachen. Er erklärte sich freundlicherweise bereit mich zu empfangen und ich war mehr als erstaunt, den wunderbaren Säbel in einwandfreiem Zustand in den Händen des Admirals bewundern zu können. Der Admiral erzählte dann, dass in der Nacht des 4. Novembers ein Schiff von Venedig in Richtung Triest abfuhr. An Bord befand sich sein Großvater Mariano Tonegutti,Chemiker der italienischen Marine und sein Assistent. Er hatte den Auftrag Edelmetall, das in den Laboratorien von Pula aufbewahrt worden war, nach Italien zu bringen.
Am Morgen erreichte das Schiff Triest und legte neben der kaiserlichen Yacht „Aurora“ an. Professor Tonegutti stieg an Bord der menschenleeren Yacht und nahm in der Offiziersmesse eine Kaffeetasse mit Untertasse, die das Wappen der k.u. k. Marine trugen, an sich. Sein Assistent verließ das Schiff am Hafen, nahm aus dem Glaskasten des Marinemuseums den berühmten Säbel (katalogisiert unter der Nummer 3) und schenkte ihn dann aus Angst vor Folgen Professor Mariano Tonegutti, also dem Großvater des Admirals.
Beide kehrten mit Edelmetallen von Pula nach Italien zurück und wurden von König Vittorio Emanuele III mit dem Orden der Savoyer dekoriert.
Durch die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges komplizierte sich die Suche nach dem Verbleib des Säbels und der Admiral erzählte mir, dass er nach verschiedenen Wechselfällen wieder in den Besitz des Säbels gelangte.
Ich habe alles daran gesetzt, damit der Säbel seinen Weg zurück nach Triest oder nach Wien finden könnte, aber vielfältige, bürokratische Komplikationen haben dies bisher verhindert. Nun, letztendlich wird der Säbel am 4. Dezember, dem Tag der Heiligen Barbara, Schutzpatronin der Marineartillerie und der Feuerwehr, der Marineakademie von Livorno übergeben werden.“
Und Dr. Giorgio Martini beschließt seinenBericht mit den Worten:
„Ich bedauere es sehr, dass ein für die europäische -, insbesondere die österreichische Marine- so wertvolles Kriegsrelikt noch nicht seinem ursprünglichen Besitzer im Zeichen wahrer Freundschaft und Versöhnung zurückgegeben wurde. Ich werde mich jedenfalls auch auf entsprechenden Ebenen besonders dafür einsetzen“.

Dazu darf ich auch den österreichischen Militärbischof S.E. Dr. Werner Freistetter zitieren, der am österreichischen Marinegedenktag 2006 sagte:*„Der Weg der Versöhnung ist längst beschritten,wir dürfen mit ehemaligen Gegnern in einer neuen Gemeinschaft leben wie das der Fall ist, wenn wir der Seeschlacht von Lissa gedenken, die vor 140 Jahren-(Anmerkung: heute vor 150 Jahren)- stattgefunden hat. Wir gedenken der Menschen, die damals beteiligt waren, die bei der Seeschlacht von Lissa gefallen sind. Im christlichen Glauben führt ein solches Gedenken ganz selbstverständlich zum Gebet, in dem wir uns vertrauensvoll an Gott wenden und ihn um seine Nähe bitten.“*(Ende des Zitats).

Diesen Gedanken möchte ich verstärken indem ich darauf hinweise, dass der ÖMV sich seit vielen Jahren immer mit Erfolg bemüht hat, seinen maritimen Freundeskreis auch im internationalen Umfeld zu erweitern. Wir werden uns auch künftig dafür einsetzen.Tradition und Völkerverständigung - sowie Internationalität!

Sind daher auch Grundsätze des Österreichischen Marineverbandes (Ö.M.V.) Durch seine aktive Mitgliedschaft in der Internationalen Seefahrerföderation (I.M.C.), der gemeinsamen Plattform der Marineverbändein (dzt.) Belgien, Bulgarien, Deutschland,Frankreich, Großbritannien, Italien, und Österreich.
Sie alle - und dazu auch Kroatien - bilden eine durch das Wasser der Meere geeinte Familie. Es ist sicher interessant, dass gerade der ÖMV - als Verband eines Landes ohne eigene Meereküste bei der Weiterentwicklung der IMC seit Jahren eine international anerkannte führende Rolle einnimmt.
Jedes Jahr veranstaltet die IMC ein sog. Jugendsegellager, das alternierend von einem der Mitgliedsverbände verantwortlich veranstaltet wird. Der ÖMV hat derartige Segellager mit großem Erfolg 2004 in Split, 2012 in Gmunden und 2015 sowie heuer in Opatija (Kroatien) durchgeführt.
Dabei wird wesentliches Augenmerk darauf gelegt, dass in der Jugend Verständnis zur Seefahrt entwickelt wird und kameradschaftliche Freundschaft entsteht.
Entscheidend wird ist sein, dass wir unsere österreichische Jugend dafür gewinnen können, dass sie erkennt,dass die Meere auch heute für uns Österreicher offen sind und sie auch stolz auf die maritimen Leistungen unserer Vorfahren sein sollen. Dann werden auch die heute führenden Seenationen wieder daran erinnert werden, dass auch unser heutiges Binnenland Österreich auf große nautische Tradition in vielen maritimen Fachgebieten zurückblicken kann.
Heute, am Marinegedenktag, denken wir an die Leistungen, welche die österreichischen Seeleute in Jahrhunderten erbrachten, wobei wir in feierlicher Form aber auch der Seeleute aller Nationen gedenken. In diesem Zusammenhang gedenken wir heute besonders der Opfer der Seeschlacht bei Lissa, 1866 - die auf beiden Seiten entsprechend der damaligen politischen Lage für ihre Heimat das Leben eingesetzt haben und zum letzten Ankerplatz ausgelaufen sind.

Für sie werden wir nachher der Donau Kränze übergeben und die hohe Militärgeistlichkeit wird sie ins Gebet einschließen. Völkerverständigung wird auch dadurch zum Ausdruck gebracht, dass mit uns auch italienische,ungarische, kroatische und bulgarische Kameraden eigene Kränze übergeben werden, bzw diese bereits am 20.Juli - dem Lissatag - beim internationalen Jugend-Segellager in Opatija getan haben.

VIRIBUS UNITIS - sei unser Wahlspruch immerdar!

Prof. DI Karl Skrivanek, Oberst dhmtD aD

Der Deutsche Marinebund e.V. feiert seinen 125. Geburtstag

Deutscher Marinebund - Das Bündnis für Mensch. Schifffahrt. Meer.

PRESSEMITTEILUNG - 125 JAHRE DEUTSCHER MARINEBUND

Im Jahre 1891 wurde in Kiel der „Deutsche Marine-Bund“ als Dachverband von Zusammenschlüssen ehemaliger Angehöriger der Kaiserlichen Marine gegründet. Nicht nur dem Namen nach ist dieser Verband der direkte Vorläufer des heutigen Deutschen Marinebundes e.V. (DMB) und damit die älteste Vereinigung maritim Interessierter in Deutschland. In den 125 Jahren seines Bestehens hat sich der DMB von einem reinen Marine-Ehemaligenverband zur größten maritimen Interessenvertretung Deutschlands entwickelt. Heute ist der DMB ein moderner, inhaltlich breit gefächerter Verband, der allen maritim Interessierten ein Forum bietet.

Festakt im Kieler Landeshaus

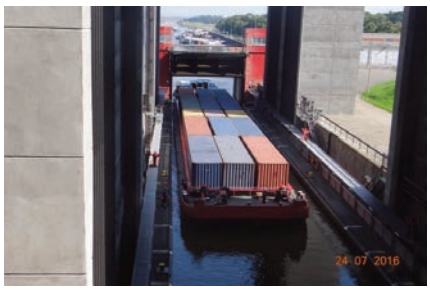
Am 9. September um 12 Uhr wird an den 125. Jahrestag der Gründung des Deutschen Marinebunds e.V. mit einem Festakt im Schleswig-Holstein-Saal im Schleswig-Holsteinischen Landtag, Düsternbrooker Weg 70 in 24105 Kiel erinnert. Nach der Begrüßung durch den Präsidenten des Deutschen Marinebunds e.V., Karl Heid, werden Landtagpräsident Klaus Schlie, der Bundestagsabgeordnete und Sprecher der CDU im Verteidigungsausschuss Ingo Gädechens sowie Vizeadmiral Rainer Brinkmann, der Stellvertretende Inspekteur der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte, Grußworte sprechen.
Den Festvortrag hält der Marinehistoriker Dr. Heinrich Walle. Mit einem Schlusswort des Vizepräsidenten des Deutschen Marinebundes e.V., Staatssekretär a.D. Heinz Maurus, endet die Veranstaltung. Anschließendlädt der Deutsche Marinebund zu einem Empfang in der Lobby.

Tag der offenen Tür im Marine-Ehrenmal

Am 10. September 2016 fi ndet von 10 bis 18 Uhr aus Anlass des 125. Jahrestags der Gründung des Deutschen Marinebunds e.V. im Marine-Ehrenmal in Laboe ein „Tag der offenen Tür“ statt. Der Eintritt in das Marine-Ehrenmal und das Technische Museum U 995 ist an diesem Tag für alle Besucher frei!
Um 12 Uhr wird die Schiffsschraube des U-Bootes U 8 der Kaiserlichen Marine, das im März 1915 bei Dover versenkt wurde, in einem kleinen Festakt enthüllt. Zusätzlich wird ein buntes Familienprogramm geboten. Zu den Attraktionen gehören unter anderem die Uboot-Hüpfburg der Deutschen Marine vor dem Technischen Museum U 995, ein Luftballonrennen, ein Maritimer Flohmarkt, Erinnerungsfotos zum Mitnehmen, Shanty-Livemusik sowie zahlreiche Vorführungen und Mitmachaktionen. Ebenso werden sich der Deutsche Marinebund, die Seenotretter der DGzRS, die Deutsche Marine, der Verband Deutscher Ubootfahrer sowie zahlreiche andere Vereine und Verbände mit Infoständen präsentieren. Auch für das leibliche Wohl ist ausreichend gesorgt. Sämtliche Einnahmen dieses Tages werden gespendet und kommen den beiden Laboer Kindergärten zugute!

Laboe, 10. August 2016

MK Babenberg –Traisental auf großer Fahrt.

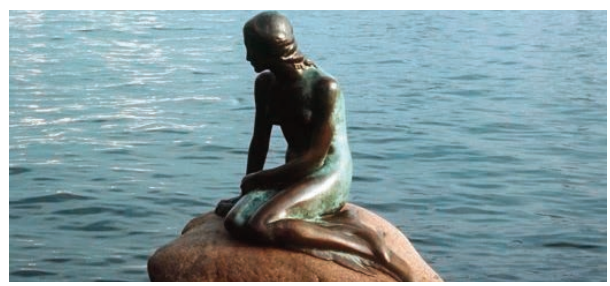


Das Schiffshebewerk Scharnebeck.

Die Offiziersschule der Deutschen Marine in Flensburg-Mürwik.

Die Marinekameradschaft Babenberg-Traisental fuhr heuer mit Schröfelbauer-Reisen nach Norddeutschland und Dänemark. Der Start zu dieser Reise war am 23.07. In Nürnberg waren wir auf dem ehemaligen Reichstagsgelände. Über Würzburg-Fulda ging es zunächst nach Hannover, wo die erste Nächtigung stattfand. Das größte Schiffshebewerk Europas in Scharnebek in der Lüneburger Heide brachte uns zum Staunen. Es wurde 1974 erbaut und bietet ein sehenswertes technisches Schauspiel. Das Schiffshebewerk bietet modernen Frachtschiffen die Möglichkeit eine Höhe von 38 Metern zu überwinden. Am späten Nachmittag erreichten wir die Hansestadt Lübeck, wo wir uns mit den Freunden der dortigen Marinekameradschaft für eine Stadtbesichtigung trafen.

Die Fregatte „Jylland" in Elbetoft.



Die kleine Meerjungfrau in Kopenhagen.

Nach einem gemeinsamen Abendessen und einer Nächtigung ging es weiter durch die Holsteinische Schweiz nach Eckernförde und Kappeln an der Schleimündung. Nach einem Besuch des Wikinger-Museums und einer weiteren Nächtigung in Schleswig besuchten wir die Offizierschule der Deutschen Marine in Flensburg-Mürwik.

Dann fuhren wir über die dänische Grenze, um dort die Befestigungsanlagen und Gedenkstätten anl. des Deutsch-Dänischen Krieges im Jahre 1864 um die Düppeler Schanzen zu besuchen. Der Westküste Dänemarks folgend erreichten wir Ringköbing in Westjütland. Am darauffolgenden Tag besuchten wir die Bunkeranlagen und Geschützbatterien aus dem 2. Weltkrieg an der Küste, bevor wir zum Skagerak aufbrachen wo Nord- und Ostsee als Skagerrak und Kategatt aufeinander treffen.

Über Frederikhavn an der Ostseeküste südwärts gelangten wir nach Aarhus, wo wir eine Nächtigung einlegten, um am Morgen dann eine Stadtführung zu erleben.

Aarhus bot uns beeindruckende Museen und historisch wertvolle Bauwerke und Kirchen. In Ebeltoft besuchten wir die Fregatte „ Jylland" eines der größten Schiffe der ehemaligen Dänischen Marine

Über Kolding und Odense erreichten wir schon bald eine der längsten Hängebrükken der Welt mit einer Länge von 18 km. Die Brücke über den Großen Belt. Sie verbindet den Westen Dänemarks mit dem östlichen Teil des Landes.

In den späten Nachmittagsstunden erreichten wir die Hauptstadt des Landes – Kopenhagen. Ein kleine Stadtrundfahrt durch Kopenhagen brachte uns zu den historischen Kirchen und Palästen der Stadt . Die Fahrt auf einer Barkasse durch den Kanal zum Hafen war ein Erlebnis besonderer Qualität wie ein Besuch der Wachablösung vor der Residenz von Königin Margarethe II. Natürlich wollten wir auch die Meerjungfrau an der Uferpromenade sehen. Der dreitägige Aufenthalt brachte uns die Kultur und die historischen Paläste und Kirchen näher.

Am darauffolgenden Tag brachte uns unser Busfahrer nach Gedser, wo uns die große Fähre nach Rostock-Warnemünde brachte. Durch die Mecklenburger Schweiz erreichten wir die Deutsche Bundeshauptstadt B e r l i n, wo wir unser müdes Haupt im Hotel am Tierpark niederlegen konnten. Die Fahrt am nächsten Tag führte uns in den Spreewald, wo noch eine zweistündige Bootsfahrt im Regen eingelegt wurde.

Von Lübben im Spreewald ging es in zügiger Fahrt nach Dresden, wo der Schreiber dieses Berichts von Bord ging und die Reisegesellschaft über Prag die Heimat ansteuerte.

Egon Haug

Der ÖMV als internationaler Partner.

In dieser neuen Rubrik will die Redaktion - auch in Verbindung mit der ÖMV-homepage - auf besondere Kontakte eingehen. Unsere Marinekameradschaften sind herzlich eingeladen, sich hier einzubringen:

*Ein besonderer Leserbrief an DIE FLAGGE.

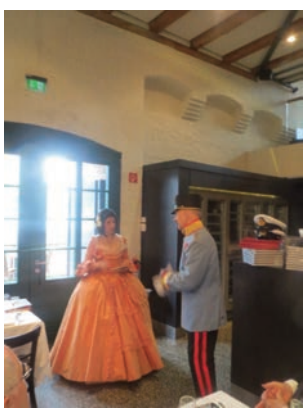
Der angesehene Historiker- unser bewährter Freund- Univ.Prof.Dr.Helmut Grieser an der Christian –Albrechts-Universität –Kiel, schrieb an die Redaktion unserer Verbands-Zeitschrift „DIE FLAGGE"

Da ihn viele ÖMV-Kameraden von vielen Veranstaltungen und Besuchen in Hamburg, Schleswig-Holstein - aber auch von Veranstaltungen in Österreich - kennen und schätzen, will ich diesen Leserbrief auch in die homepage stellen und damit unseren Freund Prof. Grieser für die Anerkennung unserer Arbeit danken. Ich finde , dass die Gedanken unseres deutschen Kameraden, gut zum Marinegedenktag und zu unserer Arbeit für -Tradition und Ausbau der maritimen Zusammenarbeit und Kameradschaft über die nationalen Grenzen hinweg- passen. Univ.Prof.

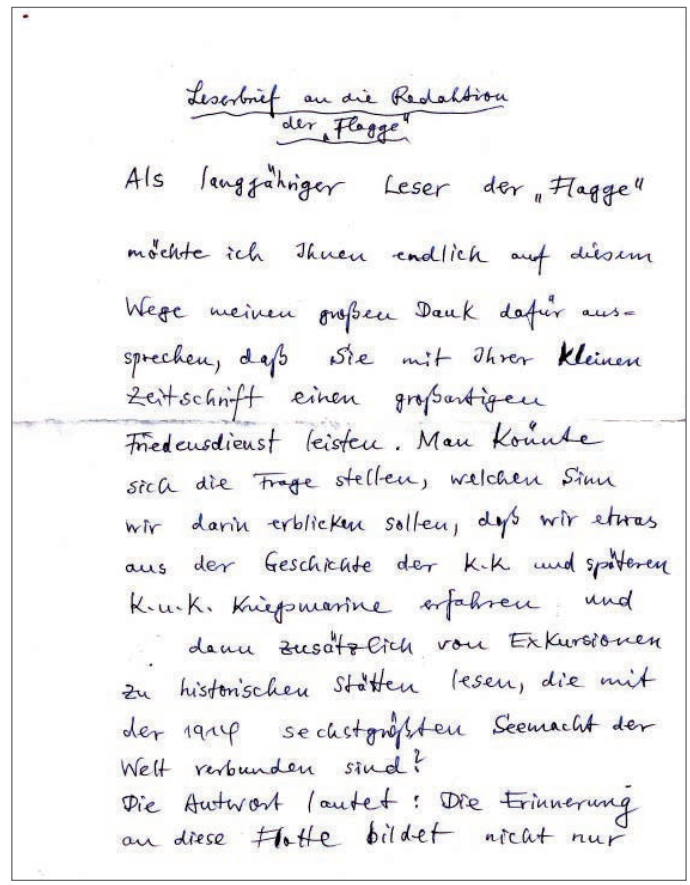
Prof.Dr Grieser in seiner Rolle als österr. General Ludwig von Gablenz,1865 Statthalter in Schleswig (1865).

Dr.Helmut Grießer hat seine großartige Einstellung zu Österreich's Geschichte und zur k.u.k.Marine bei vielen Anlässen gezeigt, zB. im Museum von Prof.Tamm in Altona Rahmen des Gedenkens am Helgoland Denkmals am Elbufer Weg.

Im Rahmen des großzügig gestalteten Empfangs im Internationalen Maritimen Museum in der Hamburger Speicherstadt begrüßte Direktor Prof. Peter Tamm die zahlreichen Gäste und bekundete warmherzig seine Verbundenheit mit Österreich. Nach dem unten wiedergegebenen szenischen Vortrag von Prof. Dr. Helmut Grieser mit Shucooh Gottschalk und einem Imbiss gewährte Herr Hermans einen überaus spannenden Einblick in die Schätze des großartigen Museums, das auf neun Etagen die Geschichte und Gegenwart der Seefahrt veranschaulicht.



General Gablenz (Dr.Grieser) im Gespräch mit der russischen Prinzessin(Shucooh Gottschalk).



Leserbrief an die Redaktion der „Flagge"

Als langjähriger Leser der „Flagge" möchte ich Ihnen endlich auf diesem Wege meinen großen Dank dafür aussprechen, daß Sie mit Ihrer kleinen Zeitschrift einen großartigen Friedensdienst leisten. Man könnte sich die Frage stellen, welchen Sinn wir darin erblicken sollen, daß wir etwas aus der Geschichte der k.k und späteren k.u.k. Kriegsmarine erfahren und dann zusätzlich von Exkursionen zu historischen Stätten lesen, die mit der 1918 sechstgrößten Seemacht der Welt verbunden sind?
Die Antwort lautet: Die Erinnerung an diese Flotte bildet nicht nur

Hier ist das Faksimile der 1. Seite seines Briefes:
Und- wie es seiner Art entspricht- hat er kein e-mail geschickt sondern einen persönlichen handgeschriebenen Brief verfasst.
Ich dankte im Namen des ÖMV dafür.

Der vollständige Brief kann In der ÖMV-homepage nachgelesen werden.

K.S.

*Bericht im " Diario di bordo"(Logbuch) der A.N.M.I.

Hier berichtet "Gruppo Varignano Incursori" ausführlich (italienisch) über den Besuch des ÖMV auf der italienischen Marinebasis in La Spezia und in der Marineakademie

VARIGNANO INCURSORI
Visita della Delegazione Marinai Austriaci OMV

12-18 marzo. Si è svolta a La Spezia la visita ufficiale della OMV (Osterreich Marineverband) Associazione Nazionale Marinai Austriaci, che si propone di preservare e continuare le tradizioni e i valori della Imperial Regia Marina Austro-ungarica, anche se di fatto l'Austria dal 1918 non possiede più una Marina e non ha più sbocchi al mare. È tuttavia vero che l'Austria ha una componente navale nel Danubio per la vigilanza dei traffici e dell'immigrazione e il Danubio è un fiume grande, lungo ed importante par l'Europa. La visita ha assunto un significato ancor più grande nel corso del centenario della grande guerra ed è stata quindi portatrice di valori di pace, riconciliazione e amicizia.

Vorschau auf Großveranstaltungen des ÖMV Herbst 2016:

26.10.2016 "Österreich Maritim - beim ÖMV am Österreichischer Nationalfeiertag". Wir erwarten heuer Kameraden aus Kroatien- von Vanga/Pula, den Marinegruppen aus Split, Zadar und Dubrovnik,Korcula, sowie aus Italien und Ungarn.
Details werden nun vorbereitet.

Programm:
Gedenkandacht am Marinedenkmal in der Michaelerkirche.
Ausstellung und Partnerschaftsfeiern im Marinesaal des HGM.

Il Terremoto –das Erdbeben in Mittelitalien

Der ÖMV ist im Gedenken an die Erdbebenopfer in der Region um Amatrice in Italien vereint mit seinen italienischen Partnern und dem italienischen Volk.

To: Admiral Paolo Pagnottella, President ANMI-

Dear Paolo, dear Friends All!
I am desperate, when seeing together with Maria Teresa all this natural disaster and to understand the situation of the victims.Then we speak with our italian family and friends, who are living in or close to this region. We will pray for the victims and hope, that the aftershocks will end soon. I attach to day some pictures , I took from Austrian papers and I read every day the News in Corriere Della Sera. Today I have seen together with my -Italian - wife Maria Teresa the Mourning Celebrates in Amatrice in TV.
Today I am very concerned about the victims and damages, caused by the earthquake in Amatrice, and in the Rieti - province - I have very good friends of my family there. I called immediatelly and we are glad, that they did not suffer from this disaster.
It reminds me on the earthquake in L'Aquila, when I could send a field kitchen to our Partners ANMI - Gruppo Nello Sistilli of Montesilvano.
I will speak with them again, how I -ÖMV-could help.
I send you pictures of Austrian News Papers.We all feel with Italy!
You remember, that I visited after our our event in La Spezia my my friends in Rieti. Monte Terminillo, Cascia and Leonessa and I am glad and thanks God ,they are safe.
ÖMV will be with our Italian Friends, with the Italian people: Next Friday 02.09. I will have a meeting with our presidium and I will open the meeting with a Mourning Minute. VIRIBUS UNITIS- together we are strong!

Karl, Prof.Col. Karl Skrivanek
President ÖMV

24 AGOSTO 2016
Morti e paesi cancellati
Sisma devasta il Centro Italia, oltre 150 vittime. Trappola in un albergo

Aus dem Corriere Della Sera vom 24.08.2016

Zur Situation:
Amatrice liegt 138 km nordöstlich von Rom und 63 km nördlich von Rieti. Amatrice liegt im oberen Tal des Tronto, an der Via Salaria am Fuß der Monti della Laga. Auf dem Gebiet der Gemeinde, zu der etwa 70 kleine Weiler gehören, liegt in optisch beherrschender Lage der Gipfel des Monte Gorzano (2458 m s.l.m.), des höchsten Bergs von Latium. Unterhalb des auf einem Felssporn liegenden Zentrums liegt der Lago di Scandarello, ein Stausee. Das Gemeindegebiet erstreckt sich über eine Höhe von 750 m s.l.m. bis 2458 m s.l.m..Die Nachbargemeinden sind im Uhrzeigersinn Accumoli, Valle Castellana (TE), Rocca Santa Maria [TE], Cortino [TE], Crognaleto [TE], Campotosto (AQ), Montereale (AQ) und Cittareale. Die Gemeinde grenzt an die Regionen Umbrien, die Marken und die Abruzzen. Amatrice ist Mitglied der Comunità Montana del Velino sowie seit 2015 der Vereinigung der schönsten Dörfer Italiens (I borghi più belli d'Italia). Seit 1991 gehört das Gemeindegebiet zum Nationalpark Gran Sasso und Monti della Laga.

Aktuell zur Geologie der Zone:
Die Gemeinde liegt in der Erdbebenzone 1 (stark gefährdet). Das Apenningebiet in Italien wird von zwei Plattengrenzen durchlaufen. Amatrice wurde deshalb häufig von Erdbeben heimgesucht. 1639, 1672, 1703 und 1737 wurde der Ort schwer beschädigt. Auch das Erdbeben am 24. August 2016 verursachte schwere Schäden und forderte viele Menschenleben. Das Epizentrum lag 10 km nördlich von Amatrice.
Die Gegend von Amatrice ist seit prähistorischen Zeiten besiedelt. Verschiedene Ortsteile wurden im 11. Jahrhundert erstmals erwähnt. Seit dem 13. Jahrhundert gehörte die Region zum Königreich Neapel. Im 14. und 15. Jahrhundert lebte die Stadt in ständiger Fehde mit anderen Städten und Burgen im Umland. Im 18. Jahrhundert fiel die Stadt in das Eigentum der Familie Farnese. Von 1861 bis 1927 gehörte die Stadt zur Provinz Abruzzo Ulteriore, danach kam sie zur Provinz Rieti. Von 1911 bis 2011 verlor die Gemeinde etwa drei Viertel ihrer Einwohner durch Abwanderung. Am 24. August 2016 wurde Amatrice durch ein Erdbeben erschüttert und weitgehend zerstört.

Erinnerung an das schwere Erdbeben in L'Aquila 2009:
Wir erinnern uns an das Erdbeben in L'Aquila im Jahre 2009, als unser Kamerad Ingo eine Gulaschkanone uneigennützig zur Verfügung stellte, die wir dann unseren Partnern, ANMI-Gruppe NELLO SISTILLI in Montesilvano brachten.

Hilfsaktion nach Erdbebenkatastrophe im Raum L'Aquila, Abruzzen, Italien, 2009
Betroffen durch die zahlreiche Berichterstattung in den Medien, vor allem aber im Fernsehen, erfuhr ich vom katastrophalen Ausmaß der Zerstörung von Gebäuden und den zahlreichen Toten, die unter Ihren eigenen Wänden, die vom starken Erdbeben zusammen brachen, den Tod fanden. Unfassbar ist das menschliche Leid und sehr groß mein Mitgefühl für die Menschen, die Angehörige und Ihre Existenz verloren haben.
Die Bilder gingen mir nicht mehr aus dem Kopf und ich überlegte, wie man dort sinnvoll helfen könnte. So reifte bei mir die Idee, meine „Gulaschkanone", ein tadellos intaktes Sammlerstück zur Verfügung zu stellen. Denn mit dieser amerikanischen Feldküche könnte man problemlos viele Menschen mit warmem frischem Essen versorgen. Nun fehlte mir nur noch eine Kontaktadresse wo diese Spende gebraucht wird und auch gerne als Geschenk angenommen werden würde. Am 28. April 09 ergab es sich, dass ich mit den Herren Wolfgang Kolar und Hans Klepsa im Auftrag der Marinekameradschaft Prinz Eugen, Ried, zu einer Versammlung des österreichischen Marineverbandes nach Wien fahren sollte. Dort ergab sich aus Gesprächen unter anderem auch, dass Herr Präsident Oberst Karl Skrivanek verwandtschaftliche Beziehungen in diese Region hat und mein Vorschlag wurde mit Freude angenommen und sogleich tatkräftig unterstützt. Meine Frau Eva begrüßte mein soziales Engagement und unterstützte mich gerne beim Organisieren. Die Stadt Montesilvano ist das Ziel und mein langjähriger Freund Helmut Kastinger und ich, Ingo Weickenkas, werden uns am 28. April 09 auf den Weg machen. Wie im beiliegen den Schreiben des Bürgermeisters und des Präsidenten des ÖMV-Partners Nello Sistilli ausgeführt ist, wurde diese Hilfe mit großem Dank und Freude angenommen und man freut sich schon sehr auf die Übernahme der Feldküche im festlichen Rahmen am 3.5.2009.

MK „FregKpt Peter-Pirkham“

In Villach; Obmstv. Oberst i.R. Günther Janda

Ein letztes „Ahoi!“ an die tüchtige Kameradin Helma SORGO.

Weil in Stein bei Krems, am großen Wasser der Donau aufgewachsen, aber auch als Enkeltochter des dienstbeflissenenund treuen k.u.k. Steuermatrosen 1. Klasse, Franz PUCHINGER, der im WK 1. vornehmlich am Schlachtschiff „SMS Erzherzog Friedrich" seinen Dienst versah, hatte Helma SORGO wohl ihre besondere Neigung zur Marine und der Schifffahrt im Blute.

Über den Fernsehfilm „Die Tore zur Welt" unter anderem mit vielen Aspekten über das ehemals habsburgische Triest, aber ebenso über die k.u.k. Kriegsmarine und wie dadurch auch kurze Einblendungen in die Tätigkeiten der „MK. FregKpt Peter-Pirkham" in Villach, ergab sich der Kontakt von Frau SORGO zu Letzterer.

Dadurch erhielt Helma SORGO die Einladung zur Generalversammlung der Villacher Marinekamradschaft am 10. März 2010. Mit großer Freude wurde ihre Beitrittserklärung durch den damaligen Vereinsvorstand angenommen. Mit viel Engagement und Begeisterung brachte sich Helma in das maritime Vereinsleben ein. Bereits nach einjähriger Zugehörigkeit zur MK Villach wurde Helma SORGO, ob ihrer Genauigkeit und eingebrachter neuer Ideen, mit der Funktion der Rechnungsprüferin betraut.

Ihr bekanntgewordener Mitgestaltungswille, ihre praxisbezogene Übersicht führten bald dazu, dass der Ruf zur ehrenamtlichen Mitarbeit im Präsidium des ÖMV in Wien, aber auch, im Zuge einer Exkursion, die der „MK Ingolstadt 1894" - Partner-Verein der MK Villach - erfolgte.

Gegen die Tatsache der ärztlichen Feststellung über die Gegebenheit der heimtückischen, schweren Krankheit vor etwa zweieinhalb Jahren, musste jedoch Helma SORGO nun geduldig, mit riesiger, persönlicher Energie, mit viel psychischen und materiellen Aufwand ankämpfen. Dennoch hatte die Medizin, leider auch unsere geschätzte Kameradin, Helma SORGO, mit 11. 07. 2016 den leidvollen Kampf verloren. Der ihr verbrieften Exaktheit entsprach auch die schriftliche Verfassung der minutiös abzulaufenden, einfachsten Verabschiedung im Zeremonienraum der Bestattungsanstalt und dies, unter der Anwesenheit weniger Angehöriger, wie einiger Bekannten und ohne jegliches, offizielles Aufhebens. Unter den wenigen, zur Verabschiedung eingeladenen Personen, zählte der Obmannstellvertreter der Villacher Marinekameradschaft, Oberst i.R. Günther Janda, der auch vom Organisator des traurigen Aktes, einem Cousin der Kameradin SORGO, ersucht wurde, einige Worte über ihre maritimen Tätigkeiten zu sprechen.

Namens der Kameradinnen und Kameraden der Marinekameradschaft .FregKpt Peter-Pirkham" in Villach, aber auch im Namen des Präsidiums des ÖMV in Wien - insbesondere im Namen dessen Präsidenten, Oberst dhmtD a.D. DI Karl Skrivanek -sowie der Angehörigen der MK Ingolstadt 1894, fand Oberst i.R. Günther Janda passende Worte des Dankes und des Abschiedes an die Verstorbene. Zur Einbegleitung auf ihrem Weg zum letzten Ankerplatz, ließ Günther Janda das alte Lied „Des Seemanns Los", das er aus dem Familienbesitz der Verblichenen erhalten hatte, das laut Vermächtnis ihres Großvaters stets beim Auslaufen des k.u.k. Kriegsschiffes von der gesamten Mannschaft gesungen wurde und dieses vom Soldatenchor der Militärmusik mit Klavierbegleitung auf einer CD neu fassen ließ, letztmals für die Kameradin Helma SORGO erklingen: - Endend mit dem Refrain ..... horch, was der Wind und das Meer Dir sagt - schlafe wohl, schlafe wohl unter Korallen in friedlicher Ruh - schläfst nun auch Du.

gez. Günther Janda, Oberst

Generalmajor i.R. Ing. Franz August Nahrgang, 91Jahre

Franz August Nahrgang ist am 16.12 1925 in Wiener Neustadt geboren.

Gestorben am 27.06.2016 und am 04.07.2016 mit einer Abordnung des Militärkommandanten von Kärnten, sowie einer Bläsergruppe der Militärmusik Kärnten und Fahnenabordnungen der Khevenhüller, 139 Regiment und der Marinekameradschaft „ADMIRAL STERNECK" verabschiedet worden, auf dem Friedhof zu Annabichl in Klagenfurt. Franz Nahrgang war bei der Deutschen Kriegsmarine von 1943 – 1945 Ingenieursoffiziersausbildung, letzter Dienstgrad „Fähnrich (Ing.) Bordausbildung auf Linienschiff SCHLESIEN", U-Bootsausbildung, ab April 1945 Marinelandeinsatz nördlich Berlin Ing. Franz August Nahrgang, war seit dem Jahre 1989 Mitglied bei der MK KLAGENFURT. Ab 1955, ist das österr. Bundesheer gegründet worden, da war Franz August mit dabei und hat sich bis zum Generalmajor hochgearbeitet. Franz August war auch österreichischer Militärattache in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Karl-Heinz Fister, Obmann der MK Admiral Sterneck, Klagenfurt

Gerhard BUCHER

ist am Montag, den 7. März 2016 im Alter von 78 Jahren nach langer schwerer Krankheit und einem Leben voller Abenteuer friedlich verstorben. Die Urnenbeisetzung fand im engsten Familienkreis am Friedhof in Maria Rain statt. - 28.10.1938 – 07.03.2016

In tiefer Trauer:

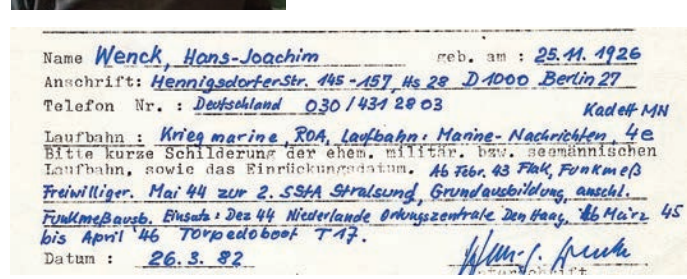
Erika & Günther, Schwester & Schwager, Patrizia & Andreas, Nichte & Freund im Namen aller Verwandten und Freunden.

„Wenn die Sonne des Lebens untergeht, leuchten die Sterne der Erinnerung.... Denk Dir ein Bild - weites Meer ein Segelschiff setzt seine weissen Segel und gleitet hinaus in die See. Du siehst wie es kleiner und kleiner wird. Wo Wasser und Himmel einander treffen, verschwindet es. Da sagt jemand:"Nun ist es gegangen!" Ein anderer sagt: "Es kommt!"

Der Tod ist ein Horizont, und ein Horizont ist nichts anderes als die Grenze unseres Sehens. Wenn wir um einen Menschen trauern, freuen sich andere, die ihn hinter dieser Grenze wiedersehen.

Erich PIPAN, Adm. Sterneck/Klagenfurt

Hans Joachim WENCK, Prinz Eugen/Ried



Name Wenck, Hans-Joachim geb. am : 25.11.1926
Anschrift: Hennigsdorfer Str. 145-157, Hs 28 D 1000 Berlin 27
Telefon Nr. : Deutschland 030/431 28 03 Kadett MN
Laufbahn : Kriegsmarine, RDA, Laufbahn: Marine-Nachrichten 4e
Bitte kurze Schilderung der ehem. militär. bzw. seemännischen Laufbahn, sowie das Einrückungsdatum. Ab Febr. 43 Flak, Funkmeß Freiwilliger. Mai 44 zur 2. SSAA Stralsund, Grundausbildung, anschl. Funkmeßausb. Einsatz: Dez 44 Niederlande Ordnungszentrale Den Haag, Ab März 45 bis April 46 Torpedoboot T17.
Datum : 26.3.82

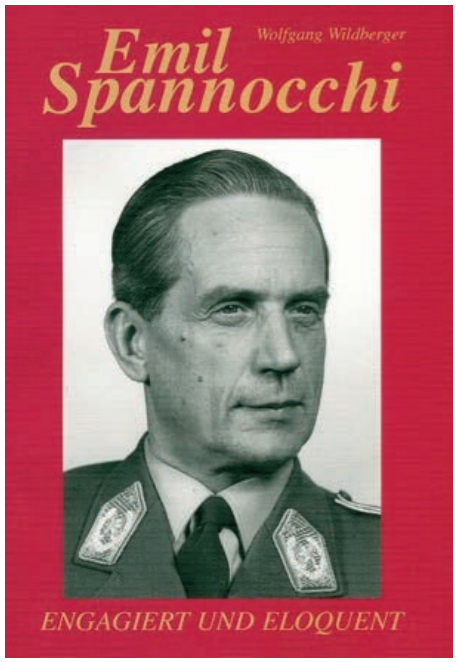
Erscheinungsort Wien - Verlagspostamt 1020 Wien
Aufgabepostamt 8054 Graz
Impressum: Medieninhaber (Verleger), Herausgeber,
Österreichischer Marineverband, Prof. Obst dhmtD DI Karl Skrivanek
Dachorganisation maritimer Vereine Österreichs.
Sitz:,, Tel. 01/512 20 51, 0676/702 88 53.
Chefredakteur: Prof. Obst dhmtD DI Karl Skrivanek
Mit Namen oder Verfasserzeichen gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt der Meinung des Herausgebers oder der Redaktion.
Gesamtherstellung: Vehling, Medienservice und Verlag GmbH, reininghausstraße 29, A-8020 Graz, Tel. 0316/42 99 19, www.vehling.at

Abs.: Österreichischer Marineverband, Stallburggasse 2, A-1010 Wien
Österreichische Post AG • Infomail • Entgelt bezahlt

Bücherecke

Wildberger
Emil Spannocchi- Engagiert und eloquent

ISBN 978-3-85333-134-7
256 Seiten, 17x24 cm, softcover
Preis: € 24,--



General Emil Spannocchi, einem alten toskanischen Geschlecht entstammend, spielte im Österreichischen Bundesheer der Zweiten Republik als erster Armeekommandant eine bedeutende Rolle. Das Buch spannt einen Bogen von der Geschichte der Familie Spannocchis über seine Zeit beim Militär bis zu seinem Lebensabend und zu seinem letzten Ausritt.

Weltgeschichte der Seefahrt. Band 8. Helmut Pemsel.
Seeherrschaft und zivile Schifffahrt im 21. Jahrhundert.
NWV Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Graz-Wien 2016.
Format 24 x 16,5 cm, 564 Seiten, gebundener Textband mit Schutzumschlag.
ISBN 978-3-7083-1100-5.
In dieser Publikation beschreibt der Autor Helmut Pemsel, der leider anfangs 2016 viel zu früh verstorben ist, die bedeutendsten Strukturveränderungen in der militärischen und zivilen Schifffahrt, die sich seit Beginn des Jahrhunderts ergeben haben.
Zahlreiche geografische Skizzen und ein Hinweis für den Benutzer sowie die Quellen und Literaturangabe vervollständigen dieses ausführliche Buch.

D.W.

Redaktionschluss für die Flagge 1/2017: 8. April 2017