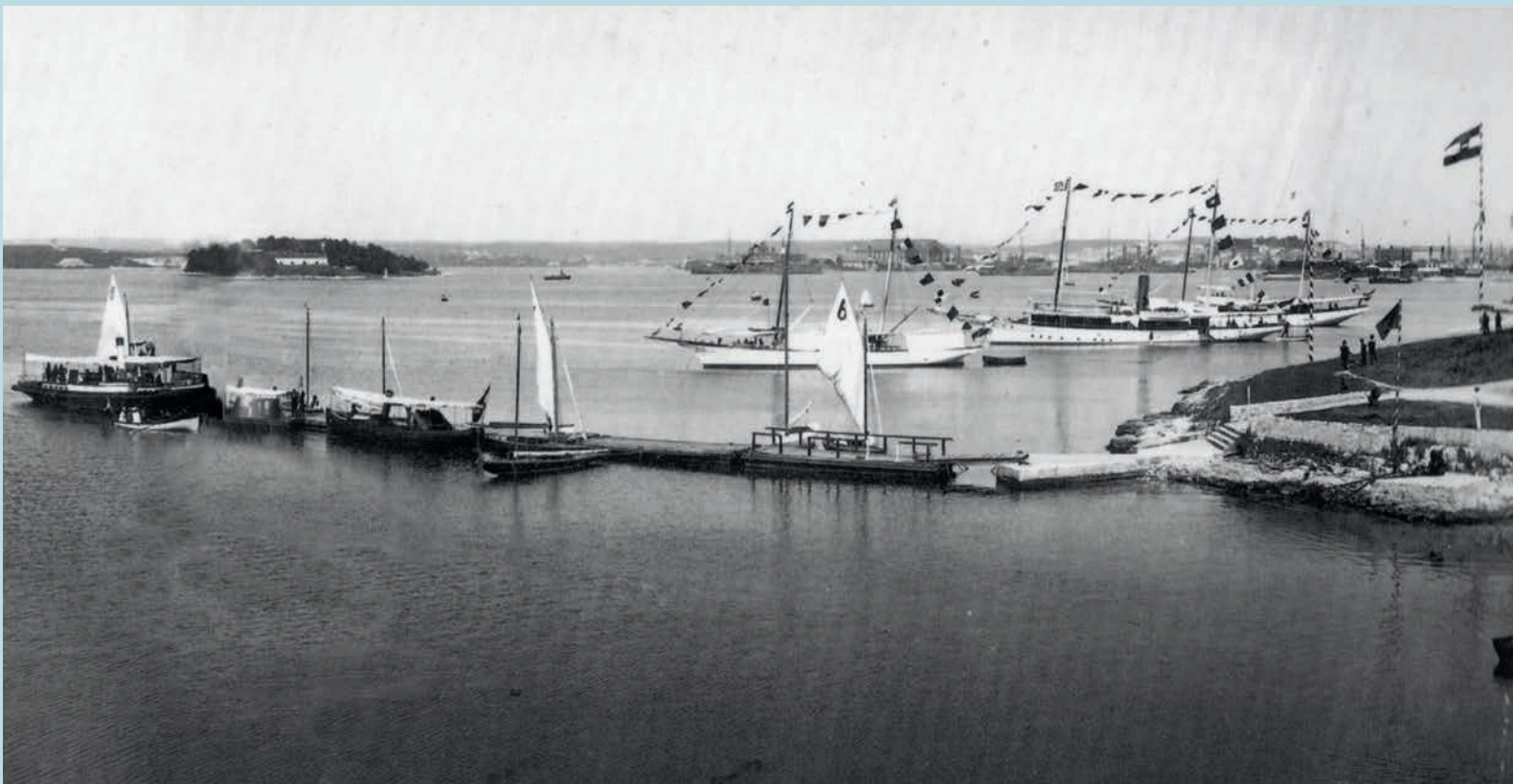




Jubiläumsausgabe

K. u. K. Yachtgeschwader
Segeltraditionsverein

Jahresbericht 2015-2016



UWE GRAF. BOOTSBAUER & -RESTAURATOR.

HOLZ BRAUCHT ZEIT



DAS UNTERNEHMEN

Uwe Graf erlernte das Handwerk des Bootsbauens noch unter Michael Raudaschl, dem Vater des bekannten Seglers Hubert, bevor er sich im Jahr 1987 in St. Wolfgang selbständig machte. Heute gehört der passionierte Regattasegler Graf zu den wenigen Spezialisten Österreichs, die sich auf die Renovierung alter Holzjachten verstehen.

LEITPRODUKT

Zu den Referenzobjekten der Bootswerft Uwe Graf zählt die Sonderklasse Freya, die er 1999 herrichtete, sowie zahlreiche Boesch- und Riva-Runabouts. Eine Reihe von Raritäten hat Graf in den letzten Jahren wieder fahrtüchtig gemacht: eine Requin (französisches Marineschulschiff mit 11 Metern Länge aus den 40-er Jahren), eine 90 Jahre alte Sonderklasse und einen Drachen aus dem Jahre 1950, der bei den Olympischen Spielen in Rom 1960 in der Flotte der deutschen Nationalmannschaft segelte.



DAS ANGEBOT

Restaurierung von historischen Riva- und Boesch-Motorbooten sowie Holzsegelbooten, Reparatur von Motoren, GFK-Reparaturen an Booten. Bringt ein Kunde sein Schiff zum „Überholen“ - meist im Winter -, ist der Restaurationsvorgang immer derselbe: Der Meister persönlich arbeitet bis zu 500 Arbeitsstunden am Boot. Farben und Lacke werden als erstes entfernt, die Holzplanken und das Unterschiff auf mögliche Schäden untersucht, beschädigte Planken durch neue ersetzt.

BOOTSWERFT GRAF

Uwe Graf
Schwarzenbach 60
5360 St. Wolfgang

tel.: +43 (0)6138 / 2897
fax: +43 (0)6138 / 2897-4
mobil: +43 (0)664 / 432 42 30
graf@meisterstrasse.at
www.bootswerftgraf.at



Inhaltsverzeichnis

Der Verein

Walter Höller: Vorwort des Commodore zum 125jährigen Jubiläum	4
Wer macht was im Yachtgeschwader?	5
Vorstand K.u.K. Yachtgeschwader	6
Mitgliederverzeichnis	8

Berichte

Frank Taumer: Bericht des Schatzmeisters	13
Absegeln 2015	14
Dieter Hölzli 70 Jahre, 21.11.2015	17
Walter Höller: Beförderung zum Vizeadmiral	18
Sepp Hoyer: Schiffsanlegestelle Seewalchen	19

Historisches

Walter Höller: K.u.K. Yachtgeschwader: Ein Rückblick	20
Paul Römer (25.8.1905-19.8.1990): Chronik der Schifffahrt auf dem Attersee. Herausgegeben und illustriert von Rudy Simek Teil 2: 1938-1964	73

Pressespiegel

Zeitlose Seglerprobleme	95
-----------------------------------	----

Ankündigungen

Traditionswoche 2016	96
Absegeln 2016	97
Yacht zu verkaufen	98

Vorwort des Commodore

zum 125jährigen Vereinsjubiläum

Liebe Segelfreunde,

Wir Segler haben Mut, Neues zu wagen.

Als Traditionalisten haben wir Achtung vor alten Werten und pflegen diese.

Die Freude, beides miteinander zu verbinden, bestärkt uns auf dem Weg in die Zukunft.

Hoch lebe das K.u.K. Yachtgeschwader !

Euer Commodore

Arch. DI Walter Höller

Wer macht was im Yachtgeschwader ?

1. Commodore:
 - Vertretung des Vereins nach außen
 - Repräsentation, Kontaktpflege (Vereine, Verbände, Sponsoren, Öffentliche Institutionen)
 - Koordination Hauptversammlung, Vorstandssitzungen
 - Ehrungen
2. Vice-Commodore:
 - Vertritt Commodore im Fall einer Verhinderung
 - Assistenz, Verwaltung der Clubartikel
3. Contre-Commodore:
 - Vertritt Vice-Commodore im Fall einer Verhinderung
 - Assistenzleistung
4. Geschwadersekretär:
 - Mitgliederevidenz führen
 - Protokolle, Rundschreiben, Sitzungseinladungen
 - Geschäftsstelle führen, Kontakt Vereinsbehörde
5. Schatzmeister:
 - Mitgliedsbeiträge, Mahnwesen
 - Kassaführung
 - Jahresabschluss
 - Haushaltsplanung
6. Bootsmann Kielboote:
 - Yachtgebräuche
 - Flaggenführung
 - Evidenz Schiffsdaten KukYachtgeschwader
7. Veranstaltungsoffizier:
 - Organisation bei Veranstaltungen
8. Bootsmann Sonstiges:
 - Dampfboote
 - Motorboote
 - Luftschiffe
 - Internet-Betreuung
9. Presseoffizier:
 - Pressearbeit,
 - Sonstige Medien
 - Dokumentation
10. Bootsmann Jollen:
 - Betreuung von kleineren Yachten
11. Geschw.Sekr.Stv.:
 - Unterstützung des Geschwadersekretärs
12. Schatzmeister Stv.:
 - Kontakt Oldtimer-Versicherung
 - Unterstützung des Schatzmeisters

Vorstand
K. u. k. Yacht-Geschwader (Segeltraditionsverein)
für das Vereinsjahr 2013-2014
www.kukyö.at

1. Commodore: Dipl. Ing. Walter Höller
4861 Schörfling, Schießstatt 9
Pr-Tel.: 07662-4016,
Fa-Tel.:07662-2755, Fax: DW 55
Mob.: 0664-2241541
E-mail: office@arch-hoeller.at
2. Vice-Commodore: Ing. Dieter Hölzli
4863 Seewalchen, Ginzkeyweg 10
Tel: +43 650 305 77 34
mail: dieter@hoelzli.onmicrosoft.com
3. Contre-Commodore: Martin Weichenberger
5020 Salzburg, Sinnhubstraße 40
Tel. 0662/ 831 830
Mobil 0676/ 420 63 85
E-mail: martin.weichenberger@tele2.at
4. Geschwadersekretär: Christian Manhardt
4860 Lenzing, Starzing 36
Tel.: 07662/5267, Mobil: 0650-8804827
mail: christian.manhardt@tele2.at
5. Schatzmeister: Ing. Frank Taumer
4861 Schörfling, Am Berg 13
Mobil: 0664-1826379
E-mail: frank.taumer@A1.net
6. Bootsmann Kielboote: Univ.Prof. Dr. Rudolf Simek
4810 Gmunden, Linzerstrasse 117e
Mobil: 0650-21 44 090
E-mail: simek@uni-bonn.de
7. Veranstaltungsoffizier Gerhard Rauch
5310 Mondsee, Hilfberg18
Tel.: 06232/36036
Mobil: 0699/11448205
E-mail: familierauch@utanet.at
8. Bootsmann Sonstiges: Dipl.Ing. Sepp Hoyer
4863 Seewalchen, Polheimerweg 6
Tel. 07662-3035, Fax: DW15,
Mobil:0664-1021517
E-mail: sepp@hoyer-zt.at
9. Presseoffizier: Franz Stummer
4801 Traunkirchen, Kindergartenstrasse 6
Tel. 07617-2248, Fax 07617-2322,
Mobil 0650- 88678971
E-mail: boote.Stummer@utanet.at

10. Bootsmann Jollen

Mag. Franz-Josef Eisl
4813 Altmünster, Paulistrasse 3
Tel.: 07612-89119,
Mobil: 0664-101 98 29
E-mail: vela@aon.at

11. Geschw.Sekr.Stellvertr.

Dr. Hubert Gangl
1090 Wien, Porzellangasse 14-16/17
Tel.: 01 319 76 67, Mobil: 0664-20 42 794
E-mail: hubert@drgangl.at

12. Schatzmeister Stellvertr.

Mag. Horst Watzlik
4861 Schörfling, Verschönerungsweg 5
Mobil: 0676-70 300 80
E-mail: horst.watzlik@afb.at



Festival Mora: Rota Palagruzona 2015. 18.-22.lipnja 2015

Mitgliederverzeichnis

K. u. k. Yacht-Geschwader (Segeltraditionsverein)

AICHELBURG Wladimir Prof. Dr. 1060 WIEN, Getreidemarkt 1/12	EM	Tel. & Fax: 01/ 581 73 52 E-mail: wladimiraichelburg@aon.at
AIGNER Fritz sen. 4863 SEEWALCHEN, Schulweg 10	OM	Tel. & Fax: 07662/ 4161 Mobil: 0664/ 204 90 70 E-mail: fasn@aon.at
BERGER Karl-Heinz Mag. Dr. 4910 RIED/INNKREIS, Renner- straße 25	OM	Tel.: 07752/ 89400 Fax: 07752/ 89400-230 Mobil: 0664/ 40 37 672 E-mail: office@pzip.at
BEURLE Stephan Mag. 4020 LINZ, Vergeiner Straße 22a	OM	Tel.: 0732/ 79 35 78 Mobil: 0664/ 35 85 333 E-mail: sbeurle@speed.at
DENZEL Peter Ing. 1130 WIEN, Wattmannngasse 41	OM	Fa-Tel.: 01/ 61022 1900 Fa-Tel.: 01/ 61022 1901 (Fr. David) Mobil: 0664/ 3071055 E-mail: peter.denzel@denzel.at
DICHAND Michael 1190 WIEN, Muthgasse 2 c/o PESSL Peter Wolfgang 4864 ATTERSEE, Altenberg 21	GM	Tel.: 0214/ 4414 Mobil: 0664/ 42 50 90 40
EISL Gottfried Dr. 1070 WIEN Zieglergasse 51/1/18	GM OM	Tel.: 01/ 596 40 00 Fax: 01/ 318 89 89 22 E-mail: eisl@konswien.at
EISL Franz-Josef Mag. *Bootsmann Jollen 4813 ALTMÜNSTER, Paulistr. 3	V GM	Tel.: 07612/ 89119 Mobil: 0664/ 101 98 29 E-mail: vela@aon.at
EISL Martin 4810 GMUNDEN, Schiffslände 14	J	Tel.: 0699/ 10 47 71 55
GANGL Hubert Dr. *Geschwaderse- kretär Stv. 1090 WIEN, Porzellangasse 14-16/17	V OM	Tel.: 01/ 319 76 67 Fa-Tel.: 01/ 512 0437-20 Fa-Fax: 01/ 512 0437-5 Mobil: 0664/ 20 42 794 E-mail: hubert@drgangl.at
GEYER Walter Dr. 1130 WIEN, Costenoble gasse 7 Sommer: 4864 ATTERSEE, Aufham 72/3	OM	Tel.: 01/942 23 77 Fax: 01/ 877 15 50-4 (Büro) Mobil: 0676/ 387 76 65 Attersee: 07666/ 76 14 E-mail: walter.geyer@chello.at

GEYER Christine 1130 WIEN, Costenoble gasse 7 Sommer: 4864 ATTERSEE, Aufham 72/3	G	Tel.: 01/942 23 77 Mobil: 0676/ 480 65 65
GRAF Uwe 5360 St. Wolfgang, Schwarzenbach 60	OM	Mobil: 0664/ 43 24 230 E-mail: bootswerftgraf@aon.at
GRIGKAR Alexander 1090 WIEN, Feistel gasse 6/15 Sommer: UNTERACH, Hugo-Wolf-Weg 7	OM	Tel.: 01/ 407 16 37 Tel. Sommer: 07665/ 8596
HOFFMANN Peter Dir. 2700 WIENER NEUSTADT, Wildgans gasse 5 Sommer: 4864 ATTERSEE Landungsplatz 7	OM	Tel.: 02622/ 224 14 Fax: 02622/ 224 14 4 Mobil: 0664/ 300 47 71 E-mail: peter.hoffmann5@gmx.net
HÖLLER Benjamin 4861 SCHÖRFLING, Schießstatt 9	ST	Tel.: 07662/ 4016
HÖLLER Felix 4861 SCHÖRFLING, Schießstatt 9	ST	Tel.: 07662/ 4016
HÖLLER-BRUGGRABER Madelaine 4861 SCHÖRFLING, Schießstatt 9	G	Tel.: 07662/ 4016 Mobil: 0664/ 224 15 42
HÖLLER Walter Dipl.Ing. *Commodore 4861 SCHÖRFLING, Schießstatt 9	V GM	Tel priv.: 07662/ 4016 Tel Büro: 07662/ 2755 Fax: 07662/ 2755 55 Mobil: 0664/ 224 15 41 E-mail: office@arch-hoeller.at
HÖLZLI Dieter Ing. *Vice Commodore 4863 SEEWALCHEN Ginzkeyweg 10	V GM	Tel: +43 650 305 77 34 E-mail: dieter@hoelzli.onmicrosoft.com
HÖLZLI Elisabeth 4863 SEEWALCHEN, Ginzkeyweg 10	G	Tel.: 0650/ 230 21 01
HOPFGARTNER Ingo 9220 VELDEN, Waldrandweg 2	OM	Mobil: 0664/ 207 25 30 E-mail: ingo@alpina.at
HOYER Sepp Dipl.Ing. *Bootsmann Sonst. 4863 SEEWALCHEN Polheimerweg 6	V GM	Tel.: 07662/ 30 35 Fax: 07662/ 30 35 15 Mobil: 0664/ 102 15 17 E-mail: sepp@hoyer-zt.at
LANGSTEGER Werner Prim.Dr. 4020 LINZ, Waltherstrasse 10	OM	Mobil: 0664/ 20 35 800 E-mail: werner.langsteger@bhs.at
LGT Bank in Liechtenstein AG SAGER Elena, 8022 ZÜRICH, Glärnischstrasse 36	OM	Tel.: +41 44 250 84 80 Fax: +41 44 250 84 50 E-mail: elena.sager@lgt.com

MANHARDT Christian *Geschwadersekretär 4860 LENZING, Starzing 36	V OM	Tel.: 07662/ 52 67 Mobil: 0650/ 88 04 827 E-mail: christian.manhardt@tele2.at
MANHARDT Sylvia LENZING, Starzing 36	4860 G	Tel.: 07662/ 5267
MANTLER Hans-Heinz Dkfm. 3571 GARS/KAMP, Kamegg 32 Sommer: 5340 ST. GILGEN Helenenstraße 4	OM	Tel.: 02985/ 21 27 Mobil: 0676/ 8400 777 11 E-Mail: hh.mantler@mantler-komplet.at
MAX-THEURER Elisabeth 4532 ROHR, Schloß Achleiten 1	OM	Tel.: 07258/ 22 05
MAX-THEURER Hans 4532 ROHR, Schloß Achleiten 1	OM	Tel.: 07258/ 22 05
MAX-THEURER Johannes 4532 ROHR, Schloß Achleiten 1	OM	Tel.:0664/ 15 40 750
Von MEISS Florian Dr. iur. Rechts- anwalt LL.M. CH-8044 ZÜRICH Susenbergstraße 169 Sommer: 4861 KAMMER Seestrasse 18	OM	Tel. priv.: +41 44 9182538 Tel. Fa.: +41 58 320 00 00 Fax Fa.: +41 58 320 00 01 Mobil: +41 79 4145525 E-mail: florian@vonmeiss.ch Tel. Sommer: 07662/ 2270
MENDL JÜRGEN Dr. D-82538 GERETSRIED Altvaterstraße 42 Sommer: 4864 ATTERSEE, Mühlbach 46	OM	Tel.: +49 8171 80639 Fax: +49 8171 81223 Mobil: 0650/ 96 084 82 E-mail: mendl@gmx.net
MENDL Heli Dr. D-82538 GERETSRIED Altvaterstraße 42 Sommer: 4864-ATTERSEE Mühlbach 46	G	Tel.: +49 8171 80639 Fax: +49 8171 81223 Mobil: 0650/ 96 084 82
MÜLLER Michael 5303 THALGAU, Weidenweg 7	OM	Tel.: 0664/ 16 44 669 Tel. dienstl.: 0662/ 62 80 70 E-mail: michael.mueller@metagil.com
MÜLLER Kurt Ludwig Dir. 4040 LINZ, Gattermeyrweg 8	EM	Tel.: 0732/ 254 293 Mobil: 0676/ 522 42 38 E-mail: kurt.l.mueller@aon.at
PAHL Dietwald Heinz Dipl.Ing. † 4810 GMUNDEN Cumberlandpark 7/39	OM	Mobil: 0699/ 116 00165 E-mail: didi@traunseenet.at
POELL Andreas 1030 WIEN, Marxergasse 33/5 Sommer: 4864 ATTERSEE Nussdorfer Str. 3	OM	Tel priv.: 01/ 913 49 21 Tel. Fa.: 01/ 31304/3122 Mobil: 0699/ 1055 6707 Tel Sommer: 07666/ 7837 E-mail: poell@gmx.net

RAUCH-PIAZZI Gabriele 5310 MONDSEE, Hilfberg 18	G	Tel. priv.: 06232/ 36 036 Mobil: 0664/ 5335871 E-mail: familierauch@utanet.at
RAUCH Gerhard 5310 MONDSEE, Hilfberg 18 <i>*Veranstaltungsoffizier</i>	OM	Tel. priv.: 06232/ 36 036 Mobil: 0699/ 11448205 E-Mail: familierauch@utanet.at
RAUDASCHL Hubert 5360 ST. WOLFGANG Ried 155	EM	Tel.: 06138/ 2333, 2556 Fax: 06138/ 3053 40 E-mail: sails@raudaschl.co.at
ROSENAUER Elmar Oberst dM 4840 VÖCKLABRUCK Radezkystraße 8 Sommer: 4842 GOSAU Ramsau 684	OM	Tel. priv.: 07672/ 24822 Tel. Büro: 07674/ 62231-10 Fax: DW 22 Mobil: 0664/ 1607066 E-mail: er@stb-rosenauer.at
SCHANTL Alexander 4040 LINZ, Matoschstraße 14	OM	Tel.: 0732/ 230 418 E-mail: info@schantl.at
SIMEK Rudolf Prof. Dr. <i>*Bootsmann Kielboote</i> 4810 GMUNDEN, Linzerstrasse 117e	V OM	A: Mobil: +43 (0)650/ 2144090 D : Tel. dienstl.: +49 228 73 9010 Tel. priv.: + 49 2222 63928 E-mail: simek@uni-bonn.de
STEINBICHLER Rupert Schwarzindien 84 5310 St. Lorenz/Mondsee	OM	Tel.: 06232/4358 Mobil: 0664/4120768 E-mail:margitta.thome@gmx.de
STRAUCHS Dieter Dipl.Ing. Dr. 4840 VÖCKLABRUCK, Stützstrasse 34	OM	Tel.: 07672/ 776 91 Mobil: 0664/ 1813864 E-mail: dr.strauchs@aon.at
STUMMER Franz <i>*Presseoffizier</i> 4801 TRAUNKIRCHEN Kindergartenstraße 6	V OM	Tel. priv. u. Fax: 07617/ 23 22 Tel. Fa.: 07617/ 22 48 Mobil: 0664/ 88 67 8971 E-mail: boote.Stummer@utanet.at
TAUMER Frank Ing. <i>*Schatzmeister</i> 4861 SCHÖRFLING, Am Berg 13	V OM	Mobil: 0664/ 182 63 79 E-mail: frank.taumer@A1.net
TAUMER Monika 4861 SCHÖRFLING, Am Berg 13	G	Mobil: 0664/ 49 59 780
WATZLIK Horst Mag <i>*zbV, Schatzmeister Stv.</i> 4861 SCHÖRFLING, Verschönerungsweg 5	V GM	Mobil: 0676/ 70 300 80 E-mail: horst.watzlik@afb.at
WATZLIK Sabine Mag. 4861 SCHÖRFLING, Verschönerungsweg 5	G	Mobil: 0660/ 74 20 691 E-mail: watzlik@tza.at
WEICHENBERGER Martin <i>*Contrecomodore</i> 5020 SALZBURG, Sinnhubstrasse 40 Sommer: 4852 WEYREGG, Weyregger Str. 105	V OM	Tel.: 0662/ 831 8 30 Mobil: 0676/ 420 63 85 E-mail: martin.weichenberger@ tele2.at

WIESINGER Roland MMag. Dr.
2500 Baden, Habsburgerstr. 3a

OM Mobil: 0664/ 8258719

WOLF Dieter
4040 Linz, Hagenstraße 19
Sommer: 4865 Nußdorf
Stockwinkl 4

OM Tel.: 0664/ 40 25 306
Email: dieterw@gmx.at

oM = ordentliches Mitglied

V = Vorstandsmitglied

EM = Ehrenmitglied

GM = Gründungsmitglied

G = Gattin (Gatte)

J = Jugendmitglied

GAM = Gastmitglied

ST = Student

Mitglieder: 53

Verstorbene Ehrenmitglieder:

Franz-Ferdinand BILZER

Dr. Arnold RICHTER

† **11. Jänner 1996**

† **18. Februar 1997**

Verstorbene Mitglieder:

Baumeister Gunda MAYRHOFER

DI Horst MAYRHOFER

Geli EICHHORN

DI Dietwald „Didi“ PAHL

† **18. Dezember 2009**

† **31. Mai 2012**

† **22. Juli 2013**

† **15. März 2016**

DI Dietwald „Didi“ Pahl: 12.6.1943 – 15.3.2016



Während der Drucklegung dieses Jahresberichts erreicht uns die traurige Nachricht, dass unser langjähriges Clubmitglied Didi Pahl nach langem Leiden am 15. März 2016 seinen letzten Törn angetreten hat. Didi war in der Seglerszene bestens vernetzt und bekannt, und in seinen Funktionen als Ausbilder, Prüfer, Vermesser und Schiedsrichter allseits präsent. Das Segeln war sein Leben.

Denjenigen unter uns, die ihn schon seit vielen Jahren gekannt haben, ist er zudem als umsichtiger Segler mit einem echten Gespür für wahre Seemannschaft, als menschlicher Segellehrer und als äusserst unterhaltsamer Segelkamerad unvergesslich.

Als guter Freund wird er uns in steter Erinnerung bleiben, und ich bin sicher, dass wir ihm auch im Jenseits beim Segeln begegnen werden!

Rudy Simek

K. u. k. Yacht- Geschwader

Segeltraditionsverein



Bericht des Schatzmeisters

Datum: 8. September 2015
An: MANHARDT Christian - GESCHWADERSEKRETÄR
Von: Ing. TAUMER Frank - SCHATZMEISTER
Kopie an: DI. HÖLLER Walter - COMMODORE
AIGNER Fritz - RECHNUNGSPRÜFER
Univ. Prof. Dr. SIMEK Rudolf - BOOTSMANN KIELBOOTE
Betreff: BERICHT DES SCHATZMEISTERS zum Vereinsjahr 2014/2015

KASSENBERICHT ZUM RECHNUNGSJAHR VOM 1. 7. 2014 BIS 30. 6. 2015

Im abgelaufenen **Rechnungsjahr 2014 / 2015** erzielte unser Verein Einnahmen in der Höhe von
€ 4.533,70 dem standen Ausgaben von **€ 8.046,50** gegenüber.

Somit weist die Differenz der Einnahmen zu den Ausgaben ein **SOLL** in der Höhe von
€ 3.512,80 aus.

Zum 30.06.2015 weist das Vereinskonto einen **Habensaldo** von **€ 3.075,60** aus.

Zum 08.09.2015 weist das Vereinskonto einen **Habensaldo** von **€ 2.011,90** aus.

Wie jedes Jahr sind einige säumige Zahler mit noch offenen Beiträgen festzustellen.

Die Einmahnung der Außenstände von Mitgliedsbeiträgen säumiger Mitglieder für 2014/2015 wurde von mir zuletzt am 25.08.2015 mittels EINSCHREIBEBRIEF vorgenommen.

SUMME der AUSSENSTÄNDIGEN Mitgliedsbeiträge bis 2015 betrug am 8.09.2015:
€ 287,00

Ich forderte die säumigen Mitglieder höflich zur raschen Begleichung der offenen Beiträge auf!

Mast- und Schotbruch!

Ing. Frank Taumer eh.
(Schatzmeister)

Absegeln des K.u.K. Yachtgeschwaders vom 02.10.-04.10.2015

Gerhard Rauch

21 gut gelaunte Mitglieder starteten am Freitag um 9 Uhr in Schörfling, um unsere traditionelle Herbstreise anzutreten. Die Strecke bis zur Raststation 3-Ländereck in Kärnten war rasch bewältigt und dort überraschten uns gleich die Mendls mit einem gut gekühlten Fässchen Oktoberfestbier.

Nach dieser erfreulichen Stärkung dauerte es nur mehr eine halbe Stunde, bis wir in Malborghetto im Kanaltal eintrafen und von einem ergiebigen Menü mit typisch friulischen Gerichten gestärkt wurden. Da auch das Getränkeangebot alle Erwartungen erfüllte, konnte die Reise bald in bester Stimmung fortgesetzt werden. Bei einem kurzen Stop in Pontebba wurden am ehemaligen österreichischen Grenzstein die ersten Fotos geschossen und dann ging es weiter nach Triest zu unserem Hotel im Zentrum.



Nach einer längeren, durch ein humorvolles Navi verursachten Irrfahrt gelangten wir endlich zum Ziel des Abends, der Trattoria Al Faro, welche, wie schon der Name andeutet, direkt unterhalb des berühmten Leuchtturmes situiert ist. Die Aussicht von der Terrasse ist grandios und konnte nur durch das exklusive Menü übertroffen werden.

In gehobener Stimmung wurden dann an Christian Manhardt und Helmut Gallasch Orden verliehen, die natürlich mit einer tüchtigen Runde Wein begossen werden mussten.

Zurück im Hotel waren Einige trotz des gut gefüllten Bauchs noch nicht bereit zur Abendruhe und erkundeten die Bars der Umgebung.

Trotz schlechter Wetterberichte begrüßte uns am Samstag ein fast wolkenloser, windiger Himmel und wir konnten schon um 9.30 mit unserer Führerin zu einer 2-stündigen Stadtrundfahrt aufbrechen. Auch wenn viele von uns schon mehrmals in Triest gewesen waren, gewannen wir neue Eindrücke und hörten interessante Anekdoten. Vom Endpunkt unserer Führung auf der Plaza Oberdan fuhren wir dann mit der legendären historischen Straßenbahn nach Villa Opicina und stiegen beim Obelisk, der an den Besuch Kaiser Franz I. im Jahre 1830 anlässlich der Eröffnung der Verbindungsstraße von Triest in das österreichische Hinterland erinnert, aus und genossen den herrlichen Ausblick auf die Bucht von Triest.

Ein kurzer Spaziergang weckte den Appetit und alle waren froh, dass uns

nach nur 3 km Fahrt Mr. Renzo, der Patron des gleichnamigen Restaurants, mit einer umfangreichen Speisekarte zum Hecheln brachte. Wieder wurde üppig gefeilt und auch Bier und Wein sowie Grappa standen in ausreichender Menge zur Verfügung. Da war es geradezu logisch, dass wir die 300 m zum Eingang der Grotta Gigante zu Fuß gingen und dann gleich auf steilen Treppen über 100 m in die Tiefe des Karsts abstiegen. Die Riesengrotte mit beeindruckenden Dimensionen gehört zu den größten Schauhöhlen der Erde und hat nur einen Nachteil: Dort wo es in die Tiefe ging, mussten wir auch wieder die steilen Treppen hinauf. Dass daher bei Einigen sich schon wieder der Appetit meldete, ist verständlich, aber vor dem Genuss kommt bekanntlich die Arbeit und die bestand darin, nochmals einige Treppen zu überwinden, um zur Kathedrale Tempio Mariano di Monte Grisa zu gelangen. Es waren sich dann aber alle einig, dass sich die Mühe gelohnt hatte, denn nicht nur das moderne Bauwerk, sondern vor allem die Aussicht von dort oben beeindruckte auch Ungläubige.

Nach so viel Augenschmaus mussten aber Kehle und Magen wieder zu Ihrem Recht kommen und daher wurden uns dann im Weingut der Familie Lupinc alle



Wünsche in Bezug auf Essen und Trinken erfüllt.

Abgefüllt, im wahrsten Sinn des Wortes, gelangten wir zurück in unser Hotel und konnten uns bald der verdienten Nachtruhe widmen, denn am Sonntag ging es gleich nach dem Frühstück mit dem Bus nach Duino, wo wir von einer reizenden Fremdenführerin aus Vorarlberg, die durch die Liebe nach Italien gelangte, empfangen wurden. Obwohl viele das Castello schon einmal besucht hatten, wurden alle von der professionellen Führung mit vielen interessanten Informationen zur Familie Thurn & Taxis und deren Nachkommen angenehm über-



rascht.

Nach mehr als 2 Stunden Kultur und einem kurzen Spaziergang war es an der Zeit, wieder Nahrung aufzunehmen, was uns im Hotel Ai Sette Nani in Sistiana auch ausgezeichnet gelang.

Den Abschluss bildete ein Besuch in der

Festungsstadt Palmanova, wo gerade der Tag des Stadtpatrons Santa Giustino di Padua mit einem riesigen Jahrmarkt und einem Kostümfest gefeiert wurde.

Das eine oder andere Glas Prosecco oder Wein machte uns den Abschied schwer, so dass wir teils murrend in den Bus stiegen und zur Heimfahrt aufbrachen. Starker Regen und eine funktionslose Frontscheibenheizung im Bus machte dann einigen tapferen Männern Mühe, dem Fahrer laufend die Sicht frei zu wischen.



Müde aber zufrieden kamen wir, staubbedingt um 10 Uhr, in Schörfling an und versprachen, bald die vielen Fotos an die Mitreisenden zu verteilen. Das hat aber nicht recht geklappt und so müssen wir eben auf unsere bildhafte Erinnerung zurückgreifen. Ob einige Reiseteilnehmer zu Hause dann noch einen Blick auf die Körperwaage wagten, ist dem Autor nicht bekannt.

Vicecommodore Dieter Hölzli: 70 Jahre !

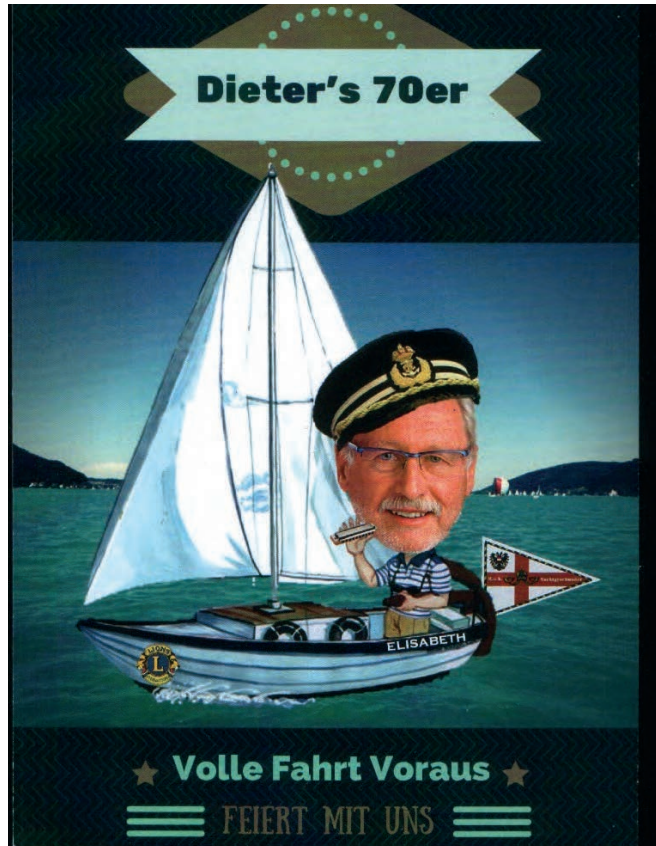
Kennengelernt habe ich Dieter vor vielen Jahrzehnten, als die Holzschiffe noch durchsichtig waren. Ich stand steuerbords im Winterlager vor einem Seefahrtskreuzer, angelockt vom Lärm diverser Reparaturarbeiten, und durch die offenen Planken hindurch konnte ich auf der anderen Seite Dieter sehen.

Ich glaube es war in dem Jahr, als die Fa. Gebetsroither im Bootshop in einen neuen Teppichboden investierte.

Gemeinsam war die Liebe zur Segelerei und zu Oldtimer-Yachten und gemeinsam gründeten wir das K.u.k. Yachtgeschwader. Seit über 20 Jahren ist er mein Stellvertreter, und viele gemeinsame Reisen, auf denen wir nicht nur das Doppelbett teilten, ließen eine dauerhafte Männerfreundschaft entstehen.

Lieber Dieter, danke für Dein Engagement im Verein, für Deine Vertretung und Clubunterstützung, bis hin zum Nachschub in Form von Leberkäsemmeln für eine Vormittagsjause. Bleib so wie Du bist, alles, alles erdenklich Gute wünscht

Walter



Walter Höller: Beförderung zum Vizeadmiral !



Militärkanzlei Wien . Marinesektion

Fregattenkapitän Architekt Dipl.-Ing. Walter Höller

stv. Kommandant der Militärkanzlei Wien . Commodore des K.u.k. Yachtgeschwaders

Egerstraße 43 . H- 4861 Schörfling am Attersee . Tel. 07662 2755

Liebe Kameraden,

6. Juli 2015

der Vorstand der MK-Wien erlaubt sich bekanntzugeben, dass der stellvertretende Kommandant der MK-Wien und Leiter der Marinesektion



Herr ARCH. DIPL.-ING. WALTER HÖLLER, wohnhaft in Schörfling am Attersee, zum VIZEADMIRAL befördert wurde.

Die Beförderung wurde im Rahmen des Regimentsgedenktales des Infanterieregiments Nr. 42 in Gmunden im Schloß Cumberland am 3. Juli 2015 durchgeführt.

Die Beförderung erfolgte durch das Haus Österreich vertreten durch seine kaiserliche Hoheit, Erzherzog Johann Salvator von Habsburg-Lothringen, sowie durch den Vorstand der MK Wien, Oberst Mag. Tibor Baron Pásztory von Pásztori und Pásztorfalva.

Begründung: über 2 Jahrzehnte erfolgreiche und engagierte Tätigkeit im Traditionsbereich als Commodore des K.u.K. Yachtgeschwaders, als Komtur des souveränen militärischen St. Georg Ritterordens, als Mitglied der Radetzky-Kameradschaft O.Ö., des Marineverbandes Wien, sowie als Knight of the Order of St. Andrew – Naval Division.

Als Gratulanten stellten sich die Kommandanten der anwesenden Traditionseinheiten, Frau Landtagsabgeordnete Martina Pühringer, sowie die hohe Geistlichkeit ein.

Vizeadmiral Höller bedankt sich für die Beförderung und diese außerordentlich Ehre und sieht es auch als Verpflichtung, weiterhin in unserem Sinne tätig zu sein.

Viribus Unitis

Oberst Mag. Tibor Baron v. Pásztory – Vorstand MK Wien

Schiffsanlegestelle Seewalchen

DI Sepp Hoyer

Seewalchen hat alle Anstrengungen unternommen, eine neue Schiffsanlegestelle zu errichten. Dies wurde damit begründet, dass eine Anlegemöglichkeit für das größte Flottenschiff der Firma Stern&Hafferl, die Stadt Vöcklabruck, das ganze Jahr gegeben ist.

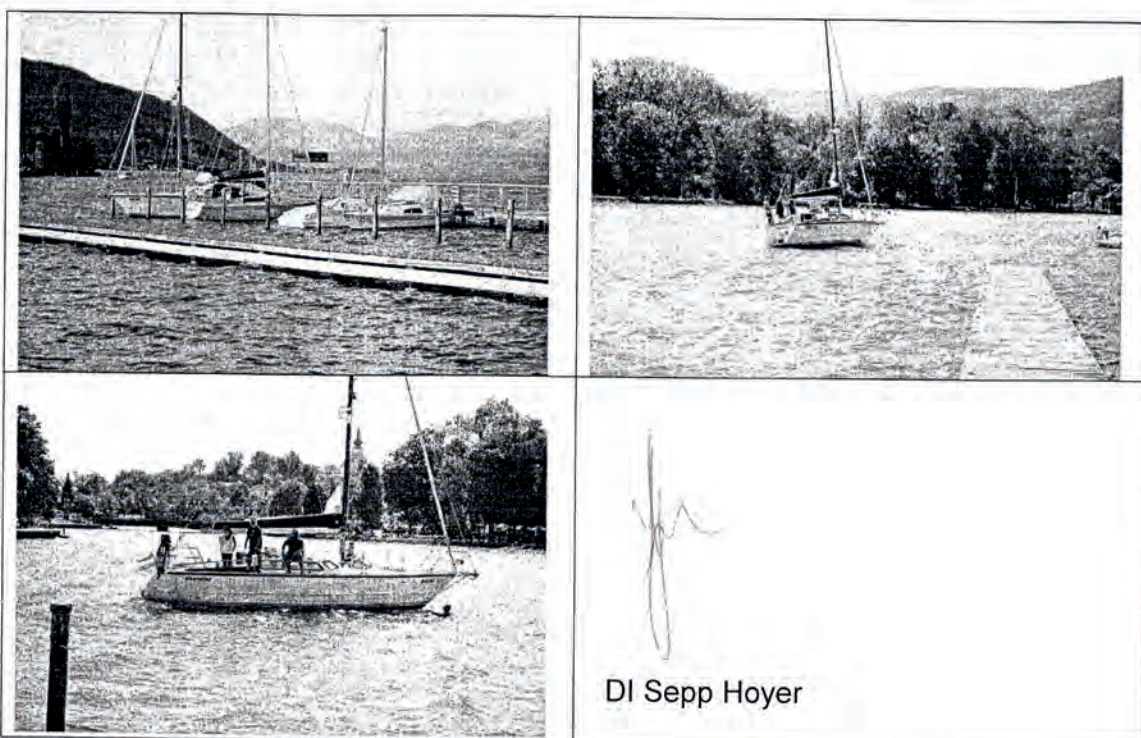
Es wurde ein äußerst mangelhaftes Einreichprojekt vorgelegt, welches in vielen Punkten nicht der Schifffahrtsverordnung entsprach (zB Zugangsgeländer, eingetragene Schiffsmanöver) und welches eine Mindestwassertiefe von 1,80 m unter Mittelwasser vorsah.

Ich habe durch eine GPS-Vermessung mit einer Genauigkeit von 10 cm nachgewiesen, dass im Bereich unmittelbar der geplanten Schiffsanlegestelle eine Wassertiefe von nur 1,40 m unter Mittelwasser gegeben ist. Es kommt daher zu großen Auskolkungen durch die Schraubeneinwirkung der Schiffe, was auch das Bundesdenkmalamt wegen der Pfahlbauten wesentlich bemängelt hat. Weiters ist es der Stadt Vöcklabruck nicht möglich bei Niedrigwasserständen zuzufahren.

Also das Projektziel wurde nicht erreicht und hat hohe Budgetmittel verschlungen. Unter Außerachtlassung sämtlicher Einsprüche und technischer Fakten hat die BH Vöcklabruck, unter Ausnützung aller freundschaftlichen Beziehungen, das Projekt bewilligt ohne die Schifffahrtsverordnung in allen Punkten zu berücksichtigen,.

Wie die nachstehenden Bilder zeigen, war meine Vermessung vollkommen richtig. Für die Mitglieder des KuK Yachtgeschwaders ist es gut zu wissen, dass in diesem Bereich eine Untiefe von 1,40 m gegeben ist. Wie die Bilder zeigen ist es nur unter größtem Aufwand möglich auf Grund gelaufene Schiffe wieder frei zu bekommen.

Auch wenn jemand glaubt, dass die als Tagesliegeplätze bewilligten Liegeplätze immer zur Verfügung stehen, der irrt. Wie das nachstehende Bild zeigt, werden die Plätze auch als Dauerplätze verwendet.





K.u.K. YACHTGESCHWADER **Ein Rückblick** **von Walter Höller**

Der Anstoß zur Gründung eines Yachtclubs nach ähnlichen Vorbildern in Deutschland, England etc., kam von aktiven Offizieren der K.u.K. Kriegsmarine. Zentrum der Marineaktivitäten war Ende des 19. Jahrhunderts POLA, als Flottenstützpunkt mit allen Ämtern, Kommandostellen, Seearsenal und Marinewerft.

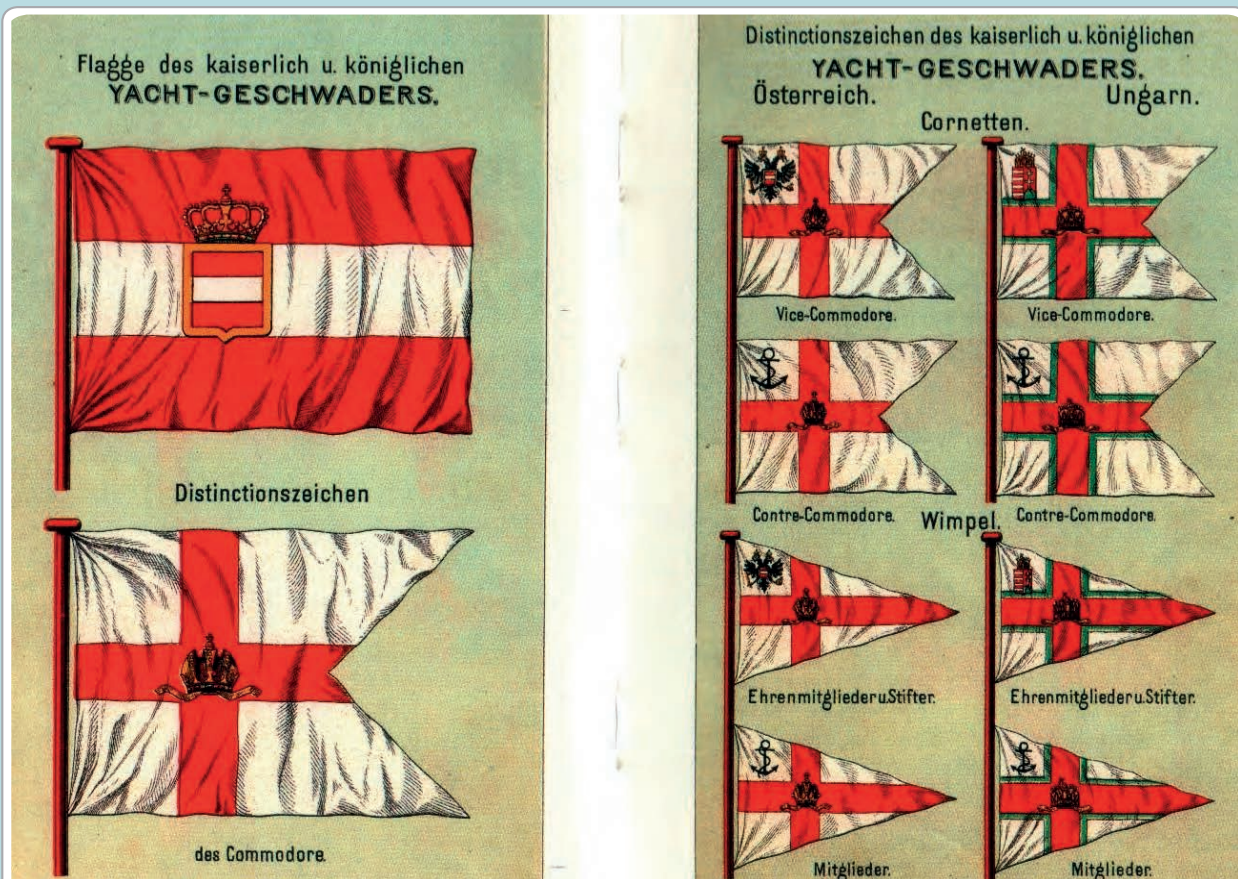
Segeln wurde vor allem unter den jüngeren Marineoffizieren eine beliebte Freizeitbeschäftigung.

Im März 1888 wurde ein Komitee zur Gründung eines Yachtclubs gebildet und am 26. März 1888 legte Fregkpt. Rudolf Berghofer als Vorsitzender des Komitees der Hafenedmiralität in Pola ein Ansuchen mit der Bitte um Bewilligung zur Gründung eines Yachtclubs und um diesbezügliche Unterstützung von seitens der Marinesektion vor. Er wies darauf hin, dass der Segelsport als eigentliche Schule der Seemannschaft zu betrachten sei und seine Förderung für den Dienst in der Marine von größtem Vorteil sei.

1. Überlassung eines Uferstückes innerhalb der Verbindungslinie vom Scoglio Pietro zum Liegeplatz des Artillerieschulschiffes,
2. Überlassung von diversen, nicht benötigten Ankern und Ketten für die Auslegung von Bojen,
3. Benützungsbewilligung für den bei der Schwimmschule vorhandenen Erfrischungspavillon,
4. Beistellung von Mannschaftspersonen des Artillerieschulschiffes für die Instandhaltung und Bemannung der Boote und schließlich
5. die Bewilligung eines Kredits von der Zentralstelle in der Höhe von 7.500,-- fl, rückzahlbar in 30 Monatsraten, zur Beschaffung der ersten fünf Klubboote.

81 Seeoffiziere, darunter zwei Admirale, hatten sich bereits als Mitglieder für den zu bildenden Klub angemeldet.

Die Präsidialkanzlei in Wien stellte in ihrer Stellungnahme fest, dass



die Statuten des Klubs von der politischen Behörde genehmigt werden müssten und dies möglicherweise zu einer Einflussnahme führen könnte. Ferner wäre fast alle vorgebrachten Bitten derzeit unerfüllbar, und es schein daher angezeigt, die Genehmigung nicht zu erteilen. Am 6. Juni 1888 teilte das Hafenadmiralat dem Komitee mit, das (Reichskriegsministerium/ Marinesektion) RKM/MS bedauere dermalen nicht in der Lage zu sein, jene Bedingungen zu schaffen, welche für die Errichtung des beabsichtigten Yachtklubs notwendig sein würden.

Der erste Versuch war somit fehlgeschlagen. Die an der Gründung eines Yachtklubs interessierten Offiziere gaben jedoch nicht auf. Es gelang ihnen, einige einflussreiche Leute für ihre Idee zu gewinnen. Am 17. August 1890 richteten die Fürsten Heinrich von und zu Liechtenstein und Egon von Hohenlohe ein Majestätsgesuch an Kaiser Franz Joseph I. Im Namen der Stifter des in Pola zu gründenden Yachtklubs baten sie um die Bewilligung zur Führung des Titels „Kaiserliches und königliches Yachtgeschwader“, zur Führung des kaiserlichen Adlers und der Kaiserkrone in den Distinktionszeichen der österreichischen bzw. des königlich ungarischen Wappens und der St. Stephanskronen in jenen der ungarischen Angehörigen des Yachtgeschwaders sowie zur Führung der Flagge der K.u.K. Kriegsmarine auf den Yachten des Geschwaders und schließlich um Annahme des Protektorates S.M. über das Yachtgeschwader.

Die Stellungnahme der Marinesektion zu dem Gesuch fiel dieses Mal gänzlich anders aus. Sie führte unter anderem darin an: „Der Bestand eines großen Yachtklubs trage zur Hebung und Förderung der an unserer Küste darniederliegenden Verhältnisse bei und werde einen günstigen Einfluß auf

die Besserung der wirtschaftlichen Lage haben. Es sei daher empfehlenswert, dem Yachtgeschwader in Pola jede mögliche Unterstützung zu gewähren.“ Gegen die erbetenen Privilegien, wie die Führung der Kriegsflagge und des Titels „K.u.K. Yachtgeschwader“ wurden keine Einwände erhoben. Anders jedoch das Ministerium des Inneren.

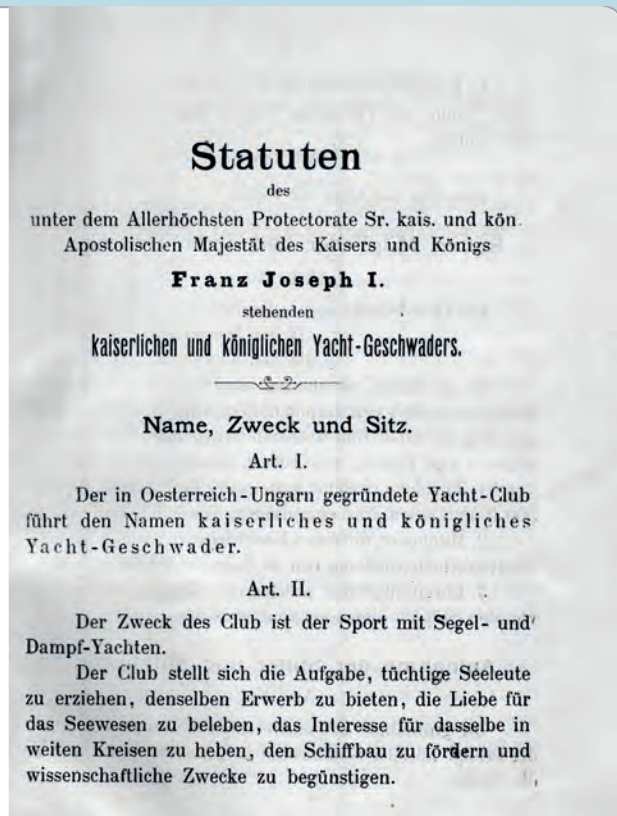
Es äußerte vor allem Bedenken bezüglich der Schaffung unterschiedlicher Abzeichen in den Standern je nach Staatsangehörigkeit, da dies möglicherweise zu einer Präjudizierung in staatsrechtlicher Hinsicht führen könnte. Der Marinesektion gelang es, diese Bedenken zu entkräften. Die von den Mitgliedern gewünschte Unterscheidung wurde genehmigt, der Stander des Kommodore – Erzherzog Karl Stephan – enthielt keine Unterscheidung. Mit Entschließung vom 6. Mai 1891 wurde dem Club das Recht zugestanden, auf den im Eigentum österreichischer oder ungarischer Staatsangehöriger stehender Yachten die Flagge der K.u.K. Kriegsmarine zu führen. Am 15. Juli 1891 fand die Gründungsversammlung statt, und mit 9. August 1891 bestätigte die k.k. Küstenländische Statthalterei den rechtlichen Bestand des Yachtgeschwaders mit Sitz in Pola.

Am 1. Dezember 1895 wurden die Statuten des Clubs zur Beschlussfassung durch die nächste Generalversammlung vorgelegt und nach der Bestätigung durch die Statthalterei in Druck gegeben.

An der Spitze des Clubs stand ein Kommodore – stets ein Erzherzog –, gefolgt von je einem Vizekommodore und einem Kontrekommodore für die beiden Reichshälften. Im Artikel 2 war als Zweck des Clubs festgelegt: „Sport mit Segel- und Dampfyachten. Der Club stellt sich die Aufgabe, tüchtige Seeleute zu erziehen denselben Erwerb zu bieten, die Liebe für das Seewesen zu beleben, das Interesse für diese in weiten Kreisen zu heben, den Schiffsbau



Erzherzog Karl Stephan als Kommodore des k. u. k. Yachtgeschwaders
Archduke Charles Stephen as commodore of the Imperial and Royal Yacht Squadron



zu fördern und wissenschaftliche Unternehmungen zu begünstigen.“ Bezüglich des Begriffes „Yacht“ stellt Artikel 56 fest: „Jedes gedeckte oder halbgedeckte Fahrzeug mit Segel- oder Dampftrieb wird nur dann als Yacht betrachtet, wenn es ausschließlich dem Sport oder der wissenschaftlichen Forschung dient.“

Die Mitglieder waren in vier Gruppen geteilt:

1. Stifter, dies waren alle, welche bis zur V. Generalversammlung, 23. April 1896, aufgenommen wurden. Sie entrichteten einen Jahresbeitrag von 100,-- fl und hatten in der Generalversammlung bei Abstimmungen zwei Stimmen. Stifter wurden nach dem genannten Datum keine mehr aufgenommen. Unter anderen gehörten die Marinesektion und der k.k. Union Yachtclub dem Yachtgeschwader als Stifter an.



Startplatz des Yachtgeschwaders bei den Regatten 1894



al Vergarolla um 1906; links die Bootshäuser des Yachtgeschwaders, im Hintergrund der Küstenverteidiger »Budapest«.
Liebling« (10) geht unter Segel.

2. Mitglieder I. Klasse. Sie waren den Stiftern gleichgestellt, hatten jedoch eine Eintrittsgebühr von 500,-- fl und den gleichen Jahresbeitrag wie diese zu bezahlen. Sie hatten nur eine Stimme.

3. Die Mitglieder II. Klasse bezahlten eine Eintrittsgebühr von 50,-- fl und einen Jahresbeitrag von 50,-- fl. Sie durften an der Generalversammlung beratend teilnehmen, hatten jedoch kein Stimmrecht.

4. Ehrenmitglieder; sofern sie nicht Stifter oder Mitglieder waren, hatten sie keinen Pflichtbeitrag zu bezahlen und kein Stimmrecht. Zu ihnen gehörten u. a. der jeweilige Reichs-Kriegsminister, der Marinekommandant, der Kommandant des Seareals, die Statthalter in Triest und Dalmatien usw.

Keineswegs leicht war die Aufnahme. Der Antragsteller musste von zwei Stiftern oder Mitgliedern vorgeschlagen werden. Sie mussten schriftlich versichern, dass sie den Antragsteller als würdig erachteten und seine Aufnahme empfehlen. Mittels Stimmzettel wurde in geheimer Wahl über die Aufnahme abgestimmt, wobei eine ablehnende Stimme neun zustimmende annullierte. Schädigte ein Mitglied das Ansehen der K.u.K. Flagge oder des Yachtgeschwaders, weigerte es sich die Clubregeln zu befolgen, sowie in Fällen von Bankrott oder verschuldeter Krida, wurde es ersucht, seinen Austritt anzumelden. Kam es dieser Aufforderung binnen 14 Tagen nicht





Am Steg des Yachtgeschwaders. Ein Mitglied des Y.G. in Sommeruniform mit einem Fregattenkapitän der Kriegsmarine. Dahinter Artillerieschulschiff »Adria« und die Hulk der Panzerfregatte »Erzherzog Ferdinand Max«, Flaggenschiff des Kontreadm. Wilhelm von Tegetthoff in der Seeschlacht von Lissa am 20. Juli 1866.

nach, beantragte das Komitee die Ausschließung.

Ausführendes Organ war der Generalsekretär, bis 1901 Richard Banfield, Lschkpt. im Ruhestand, ab 27. Oktober 1901 Fregkpt. Konrad von Wolff. Die Bekleidung der Mitglieder wurde in einer Uniformierungsvorschrift festgelegt. Die bezahlte Mannschaft war vom Yachteigner nach dieser Vorschrift einzukleiden.

Die Uniformierung

Uniformierung für die Flaggenofficiere, Ehrenmitglieder, Stifter und Mitglieder.

Die Gala- und Diner-Uniform besteht: aus einem Gehrock (Frockcoat) beziehungsweise einem Dinnerjacket aus dunkelblauem Marine-Tuch, mit vergoldeten Knöpfen laut beiliegender Zeichnung, und mit dem Abzeichen des Ranges;

Aus blauen oder weissen Pantalons, mit oder ohne Goldborte, je nach dem Range;

und aus einer blauen oder weissen Tuch-Kappe, mit schwarzem respektive weissem, von einer Eichenlaub-Girlande durchwirktem Band, mit einem Emblem, laut beiliegender Zeichnung und mit dem Abzeichen des Ranges.

Als „Commode“ oder „Segel-Uniform“ wird, ohne Unterschied des



Clubgebäude des K.u.K. Yachtgeschwaders in Pula, seit 1957 Mehrparteienwohnhaus im Eigentum der Gemeinde Pula.



Rudolf Graf Festetics in der Sommeruniform des K.U.K. Yachtgeschwaders.



Geschenk von Erzherzog Karl Stephan:
Brosche in Gold und email, angefertigt anlässlich seines Besuchs in Cowes (England).

Ranges eine blaue und weisse P. Jacke, ohne Abzeichen, mit Beinknöpfen, laut beiliegender Zeichnung, getragen.

Abzeichen

Die Flaggenofficiere tragen auf den Ärmeln des Gehrockes und des Dinerjacket vier $1\frac{3}{10}$ cm breite Goldborten, von welchem die oberste auf der Mitte des Ärmels in eine birnförmige Schlinge, laut beiliegender Zeichnung, gelegt ist.

Die blauen Pantalons mit $2\frac{5}{10}$ cm breiten Goldborten.

Die Kappe mit goldener Schnur als Sturmband und einer $1\frac{3}{10}$ cm breiten Goldborte am Kappenschirme.

Als Unterscheidung trägt der Commodore, unter der letzten Ärmelborte d r e i, der Vice - Commodore z w e i goldene Y. G. Knöpfe, der Contre-Commodore

e i n e n goldenen Y. G. Knopf, laut beiliegender Zeichnung.

Die Ehrenmitglieder und die Stifter tragen auf den Ärmeln des Gehrockes und des Dinnerjacket drei $1\frac{3}{10}$ cm breite Goldborten von welchen die oberste auf der Mitte des Ärmels in eine birnenförmige Schlinge, laut beiliegender Zeichnung, gelegen ist.

Die Kappen mit goldener Schnur als Sturmband, und schwarz resp.



Erzherzog Franz Ferdinand, Kommodore des Yachtgeschwaders bis zu seiner Ermordung am 28. Juni 1914.

Kappen - Emblem



für Flaggenoffiziere, Ehrenmitglieder, Stifter,
und Mitglieder.

weiss seidenem Eichenlaubband am Kappenschirme.

Die Mitglieder tragen auf den Ärmeln des Gehrockes und des Dinerjacket zwei $1 \frac{3}{10}$ cm breite Goldborten, von welchem die oberste auf der Mitte des Ärmels in eine birnförmige Schlinge, laut beiliegender Zeichnung, gelegen ist.

Die blauen Pantalons stets ohne Goldborten.

Die Kappe mit schwarz resp. weiss seidener Schnur als Sturmband und schwarz resp. weiss seidenem Eichenlaubband am Kappenschirme.

Uniformierung für Capitäne, Maschinisten, Unterofficiere und Mannschaft.

In Gala: Jacke ohne Ärmel-Abzeichen aus blauem Tuch mit Messingknöpfen, laut beiliegender Zeichnung.

Blaue oder weisse Pantalons.

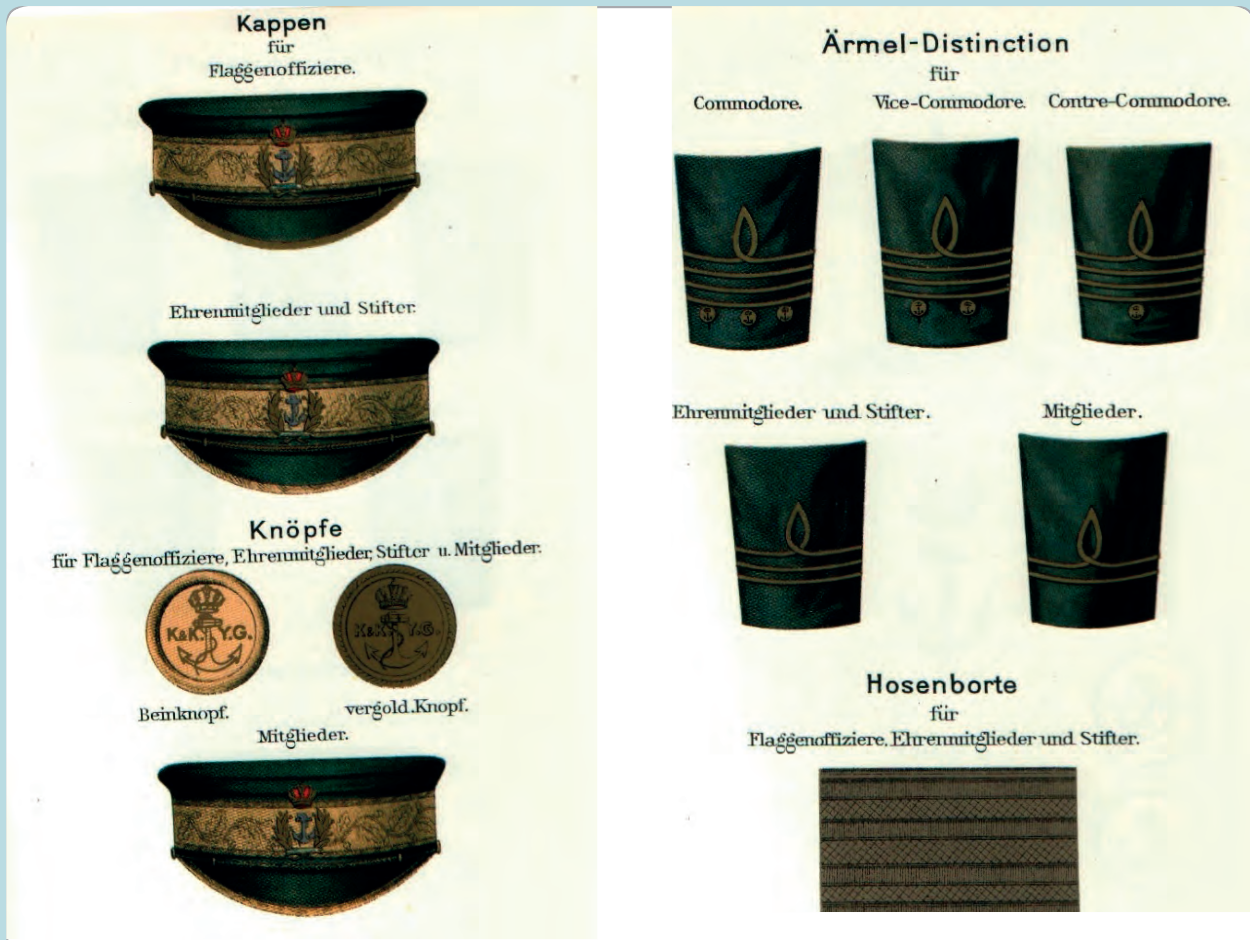
Kappe blau oder weiss mit einfachem, gestreiftem, schwarzem resp. weissem Seidenband und Emblem ohne Lorbeerblätter, laut beiliegender Zeichnung.

Commodore-Uniform, mit schwarzen Knöpfen, laut beiliegender Zeichnung.

In Gala: Blaue Jacke mit Messingknöpfen, laut beiliegender Zeichnung.

Dr. Wladimir Graf Aichelburg an Bord der *Niederösterreich* in der Uniform des KuK Yachtgeschwaders





Blaue oder weisse Pantalons.

Kappe wie Kapitäne jedoch ohne Seidenband, Emblem laut beiliegender Zeichnung.

Commodore-Uniform wie Kapitäne, mit entsprechenden Bein-Knöpfen, nach beiliegender Zeichnung.

Blaue Wollhemden oder blaue Jerseys. Auf der Brust steht der Name der Yacht mit grossen lateinischen Buchstaben, darunter „K. u. k. Y.G.“ rot gestickt.

Matrosenhosen: blau oder weiss.

Matrosenmütze mit schwarz-seidenem Bande mit dem Namen der Yacht in Goldlettern.

Commodore: weiss-rot-gestreifte Zipfelmütze als Kopfbedeckung.“

Die Uniformierungs-Vorschriften wurden 1912 etwas abgeändert bzw. vereinfacht. Die Stegbänder der Kappen wurden nicht mehr goldfarben, sondern schwarz ausgeführt. Als Abzeichen für Ehrenmitglieder, Stifter und Mitglieder setzte man einheitlich drei 1,3 cm breite Goldborten fest. Auf der blauen Jacke der „Commode“ – oder „Segeluniform“ – bisher ohne Ärmelabzeichen – wurden diese nunmehr aus schwarzen Seidenborten getragen.

Säbel

Von der Handseite besehen, erinnert der Säbel sehr stark an den österreichischen Marine-Offizierssäbel M 1846. Er hatte ebenfalls einen mit



Rankenornamenten verzierten feuervergoldeten Korb aus durchbrochenem Messingguss, eine Klinge mit Rundstabbrücken, eine geschwärzte Holz-Leder-Scheide mit verzierten Beschlägen aus vergoldetem Messingblech mit einem Anker auf dem Mundbeschlag und zwei bewegliche Tragringe. Charakteristisch für ihn waren sein nicht symmetrischer Korb und der kaiserliche Adler auf der Griffkappe.

Clubgelände

Dem Club gelang es, in Val (auch Valle) Vergarolla an der Südseite der Bucht ein ausreichend großes Grundstück zu erwerben. Die schmale, das Grundstück begrenzende Uferstrecke blieb jedoch Eigentum der Kriegsmarine, was in den nächsten Jahren noch zu einigen Problemen führen sollte.

In Pola wurden in einem Privathaus zwei Stockwerke für Clubräume und Gästezimmer gemietet und eine Bibliothek eingerichtet. Der Bau von vorerst zwei Bootshäusern mit Slipanlagen wurde begonnen. Verhandlungen mit der Marine betreffs Überlassung des Ufersaumes blieben erfolglos. Am 2. November 1896 teilte die Marinesektion dem Komitee mit, dass sie auf den Besitz der Küstenstrecke in Val Vergarolla nicht verzichten könne, da die Verlegung eines Verbindungsgeleises vom Searsenal über Val Vergarolla bis zur Bucht Fisella beabsichtigt sei. Zur Klärung der Angelegenheit wurde ein Vertreter des Marine-Land- und Wasserbauamtes eingeladen, der feststellte,



Säbel des k. u. k. Yachtgeschwaders
Sword of the Imperial and Royal Yacht Squadron

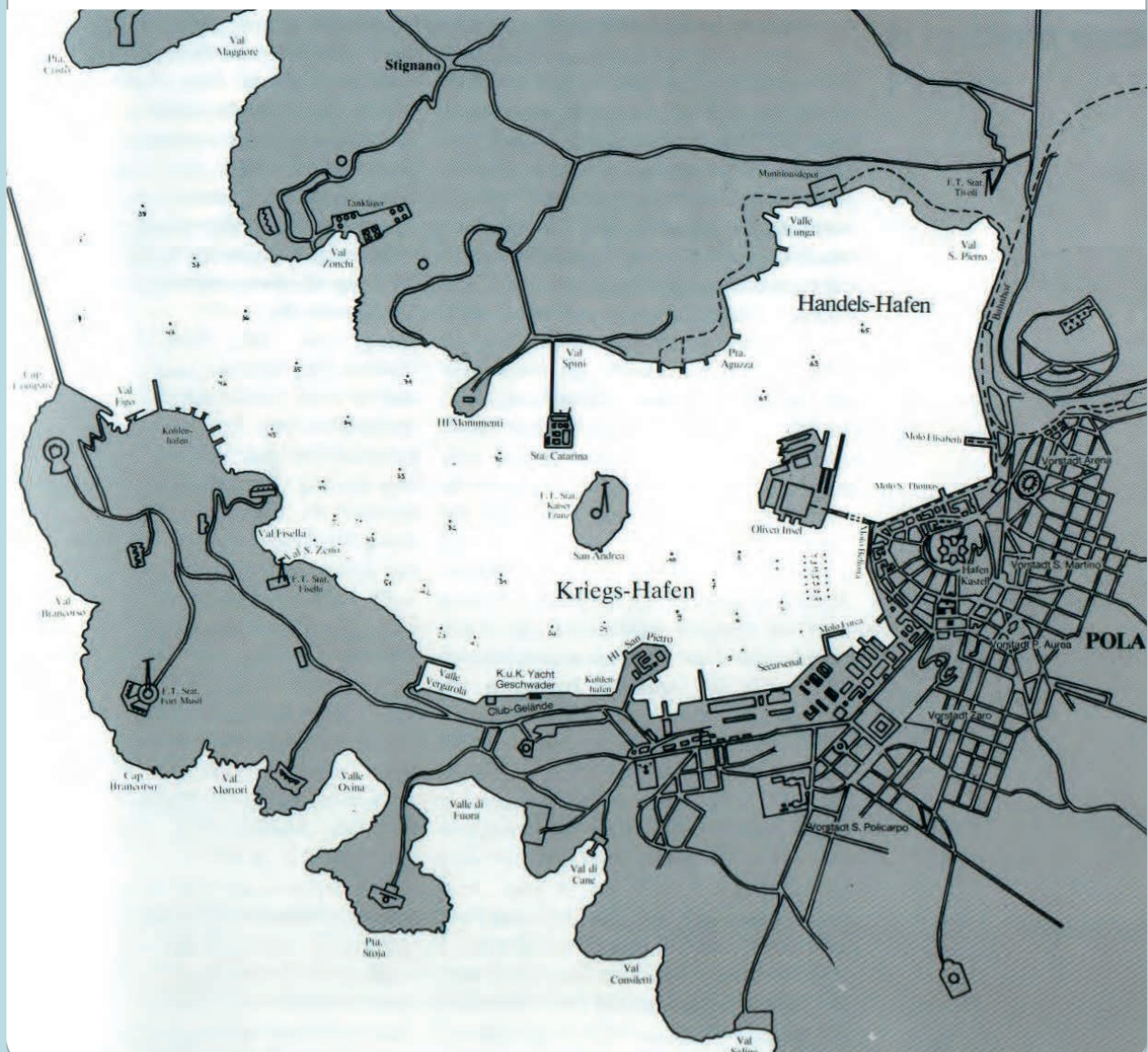


Griffkappe des Säbels des k. u. k. Yachtgeschwaders
Grip of the sword of the Imperial and Royal Yacht Squadron



dass über die Trassierung der Bahn noch kein endgültiger Beschluß vorliege. Im übrigen sei er der Ansicht, man könnte die Trasse soweit ins Meer hinaus verlegen, dass durch Anbringung eines beweglichen Zwischenstückes die Benützung der Slipanlage jederzeit möglich werde. Darauf beschloß das Komitee, die Bootshäuser fertig stellen zu lassen. Die Zahl der Stifter und Mitglieder belief sich Ende 1896 auf 202 Personen.

Einen Hinweis auf die Verhältnisse in Pola gibt eine Bemerkung des Komitees in dem Jahresbericht 1897: „Der Verlauf der Regatten im Frühjahr 1897 hat durch die misslichen Gesundheitsverhältnisse während des Winters 1896/97 unstreitig Einbuße erlitten. Durch die energischen Maßregeln der Kriegsmarine und der Gemeindeverwaltung können nun die sanitären Übelstände in Pola nahezu als beseitigt angesehen werden.“ Die Marine-Zentralstelle wurde nochmals ersucht, ihre Absichten bezüglich des Uferstreifens bekanntzugeben. Am 11. September 1898 versicherte das oben erwähnte Amt, dass durch die projektierte Uferverbauung die Benützung des Grundes durch das Yachtgeschwader nicht beeinträchtigt würde. Die Verlegung des Bahngleises nach Fisella wurde übrigens nie realisiert. Im folgenden Jahr legte Erzherzog Karl Stephan seine Kommodorestellung aus



persönlichen Gründen zurück. Die Generalversammlung beschloß einstimmig, diese Stellung dem Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand anzutragen. Am 5. Mai 1899 wurde er telegrafisch ersucht, die Kommodoreschaft zu übernehmen. Bereits am 8. Mai traf seine Antwort ein: „Werde mit größtem Vergnügen die Kommodoreschaft des K. u. k. Yachtgeschwaders übernehmen. Bin sehr erfreut über den Beschluß der Generalversammlung und werde stets dem Yachtgeschwader mein Interesse zuwenden, indem ich demselben vom Herzen ein stetes Gedeihen wünsche.“ Mit dem Angebot der Kommodorestellung war es dem Yachtgeschwader gelungen, sich das Wohlwollen des Thronfolgers bis zu dessen Tod zu sichern.

In den vergangenen Jahren hatte man zum Schutz gegen Sonne und Regen während der Regatten ein Zelt bzw. eine große Persenning auf Stangen aufstellen lassen. Das Yachtgeschwader verfügte nun über ausreichende Mittel, um einen großen, gedeckten Pavillon für die Gäste, sowie einen kleinen für den Starter und das Regattakomitee errichten zu lassen. Auch der Bau eines dritten Bootshauses wurde beschlossen, konnte aber wegen der ungünstigen Witterung erst 1900 begonnen werden.

Die finanzielle Lage des Yachtgeschwaders war durchaus befriedigend. Hinsichtlich des Mitgliederstandes war in den Jahren 1901/02 eine gewisse Stagnierung eingetreten. Im März 1903 richtete das Komitee eine Denkschrift an den Thronfolger, in welchem es als hauptsächliche Gründe dafür angab:

1. Das unzureichende Interesse der meisten seiner binnenländischen Mitglieder,
2. die zu geringe Beteiligung des Offizierskorps der Kriegsmarine und
3. das Fehlen einer leistungsfähigen Boots- und Yachtwerft im Inland.

Das Komitee schlug vor, in den Wintermonaten für die in Wien, Budapest, Triest und Abbazia wohnenden Mitglieder gesellschaftliche Zusammenkünfte zu veranstalten, wobei sich Gelegenheit böte, die Mitglieder zum Besuch der Regatten zu ermuntern, den Bau neuer Yachten und die Schöpfung neuer Klassen zu besprechen. Es wies dabei auf die starke Förderung des Kaiserlichen Yachtklubs in Kiel hin, der an die 2000 Mitglieder zählte.

Zigarettenetui als Regattapreis 1895 für *Bravo*.

Betreffend der Offiziere wurde festgestellt, dass für diese die Unterhaltung eines Bootes mit Schwierigkeiten verbunden sei, da sie keinen sicheren Vertäuplatz im Hafen für ihre Boote hätten. Außerdem wären sie in der Ausübung ihres Sports fast vollständig auf die Duldsamkeit und das Wohlwollen ihrer Schiffskommandanten angewiesen und müssten für die Teilnahme an den Regatten teilweise ihren Urlaub opfern. Erzherzog Franz Ferdinand wurde gebeten, diesbezüglich ein Wort beim Marinekommandanten einzulegen. Was den dritten Punkt beträfe, würde sich das Yachtgeschwader bemühen, die in Pola bestehende kleine Werft des Johann Ranzatto, eines tüchtigen Bootsbauers, nach Möglichkeit zu fördern.

Für die Zwecke des Clubs wurden ein Motorboot um 3.755,-- K und eine Jolle angekauft.

Die Eingabe an Erzherzog Franz Ferdinand dürfte einigen Erfolg gehabt haben: 1906 wurden den Yacht- und Bootsbesitzern unter den



Zigarrenetui als Regattapreis 1895 für Yacht *Bravo*.

Marineoffizieren Vertäuplätze in der Nähe des Yachtgeschwaders zugewiesen. Um ihren Beitritt zu fördern, wurde für aktive Heeres- und Marineoffiziere sowie Seekadetten der Jahresbeitrag als Mitglieder II. Klasse auf 50 Prozent reduziert. Für Zivilpersonen wurde die Eintrittsgebühr als Mitglieder I. Klasse auf 200,-- K herabgesetzt. Lschlt. Preuschen bezeichnet die bisherige Gebühr von 1.000,-- K (500,-- fl) als „exorbitant und prohibitiv“.

1908 beschloß die Generalversammlung den Bau eines größeren Hauses auf dem Clubgrund und die eventuelle Auflassung der in Pola gemieteten Räume. Fregkpt. Herzberg beantragte die Herstellung eines Molos bis 4,5 m Wassertiefe, da sein Fehlen bei frischer Bora eine große Gefahr für die Yachten darstellte. Die Notwendigkeit eines Molos wurde allgemein anerkannt und für beide Vorhaben ein Betrag von 40.000,-- K vorgesehen. Der von einem Architekten eingeholte Voranschlag für das Haus stellte sich jedoch auf 80.000,-- K. Die Generalversammlung am 29. Mai 1909 entschied daher, auf den Bau eines größeren Hauses zu verzichten und ein kleineres, für den Clubaufseher, mit einer gedeckten Terrasse und Umkleideräumen errichten zu lassen. Auch vom Bau des Molos wurde abgesehen. Die Marineverwaltung gestattete zwar den Bau des Molos und die weitere Benützung der Uferparzelle, behielt sich jedoch das Recht vor, diese Bewilligung jederzeit ohne Angabe von Gründen und ohne Ersatzansprüche von seiten des Yachtgeschwaders zu widerrufen. Unter diesen Bedingungen beschloß man, sich wie bisher mit einer Verlängerung des vorhandenen kurzen Molos durch Brückenplätten zu behelfen. Der Bau des Hauses für den Clubaufseher wurde im Dezember 1909 fertiggestellt.

Durch den Zuwachs einiger 6 mR-Yachten konnte mit den vorhandenen Bootsschuppen kein Auslangen gefunden werden. 1910 wurde daher ein dritter, größerer Bootsschuppen mit Slipanlage gebaut.

Im folgenden Jahr wurde von der Generalversammlung eine Statutenänderung durchgeführt: Die Teilung der Mitglieder in solche I. und II. Klasse wurde aufgehoben. Die bisherigen Mitglieder I. Klasse konnten auf Wunsch in die Gruppe der Stifter übertreten. Sie hatten in der Generalversammlung drei Stimmen und bezahlten jährlich 200,-- K Beitrag. Für die anderen Mitglieder wurde einheitlich eine Beitrittsgebühr und ein Jahresbeitrag von 150,-- K festgesetzt. Aktive Offiziere und Kadetten, sowie Offiziere des Ruhestandes blieben von der Eintrittsgebühr befreit. Für sie wurde ein Jahresbeitrag von 60,-- K bestimmt. Auch der Artikel über den Begriff „Yacht“ wurde modifiziert: „Jedes seegehende Fahrzeug mit Segel-, Motor- oder Dampftrieb wird nur dann als Yacht betrachtet, wenn es keinerlei Erwerb, sondern ausschließlich dem Sport oder der wissenschaftlichen Forschung dient.“

Damit wurde ein klubwidriges Vermieten von Yachten verhindert. Die Statutenänderung, die auch die Aufnahme von aktiven Offizieren durch Abschaffung der Ballotage erleichterte, hatte den gewünschten Erfolg. Durch Neuaufnahmen erhöhte sich der Mitgliederstand bis Ende 1911 auf 264 und im Laufe des Jahres 1912 auf 280.

Da sich die Anschaffung eines zweiten Motorbootes als notwendig erwies, wurde 1913 bei der Werft Lürssen in Hamburg eines in Auftrag gegeben und konnte noch im selben Jahr übernommen werden. Im Juni

Erzherzog Karl Stephan von Österreich

Geschenktaschenuhr aus dem Besitz des Erzherzogs

Goldenes Savonnettegehäuse, auf dem Deckel gravierte Initialen „CS“ unter Erzherzogskrone. Rückdeckel mit Aufschrift „YACHT OSSERO K.u.K. Y.G. 1898“. Weiß emailliertes Zifferblatt mit arabischen Ziffern, separate Sekunde, goldene, schlichte Lanzettzeiger. Schweizer Brückenwerk, vernickelt mit Streifenschliff, Kompensationsunruh mit Goldschrauben, Breguetspirale, Schwanenhalsfeinregulierung, Ankerhemmung, Decksteine. Auf dem Staubdeckel bezeichnet „Ch. Suchy & Fils“. Alle Teile gepunzt „18K“ und schweizer Goldbeschaumarke. Das Uhrglas fehlt. Goldene Uhrkette mit Knebel und Federhaken, Gold 55,3 g, österreichische Amtspunzen und Herstellerpunze „GFS“.

Erzherzog Karl Stephan war ein begeisterter Förderer des Yachtsports an der Dalmatinischen Küste. Die Internationalen Sportwochen in Abbazia, deren Schirmherr er meist war, entwickelte sich zu einem Event für Wassersportler und später auch für Automobilisten. Mit dem k.u.k. Yacht-Geschwader (gegr. 1891) nahm der Erzherzog mit seiner 1896 gebauten Yacht „Ossero“ teil. Die goldene Uhr ist eine Siegerpreisgabe, die er 1898 bei den Regatten errungen hatte.



1913 übermittelte der K.u.K. Union Yacht Club Wien dem Yachtgeschwader den Entwurf eines Übereinkommens zur Gründung eines österreichisch-ungarischen Seglerverbandes als Dachorganisation aller Segelvereine der Monarchie. Der Entwurf enthielt mehrere Punkte, mit welchen sich das Yachtgeschwader nicht einverstanden erklären konnte. So sollte u. a. der Vorsitz im Verband abwechselnd vom Yachtgeschwader und vom Union Yacht Club geführt werden. Zudem besaß das Yachtgeschwader die Befugnis der Landesvertretung in der International Yacht Racing Union und war nicht bereit, seine Vormachtstellung aufzugeben. Die nach dem Entwurf vorgesehene Gleichstellung wurde einstimmig mit der Begründung abgelehnt: „...dass es wohl nicht angehe, einen Yachtclub, dessen Protektor seine K.u.K. apostolische Majestät ist und der als Kommodore den Erzherzog Franz Ferdinand hat, mit einem anderen Klub gleichzustellen.“

Dies wurde am 14. September 1913 dem Union Yacht Club mitgeteilt. Die Verhandlungen wurden sowohl schriftlich, als auch mündlich fortgesetzt. Offensichtlich gab der U.Y.C. seine ablehnende Haltung gegenüber der Vormachtstellung des Yachtgeschwaders langsam auf und legte im Mai 1914 einen abgeänderten Entwurf vor. In der Generalversammlung vom 20. Mai 1914 teilte der Vorsitzende mit, dass man in den wichtigsten Punkten zu einer Einigung gekommen sei, aber immer noch Meinungsverschiedenheiten



Aquarell von Edward Ogilvie, 1892, in Cowes (Südengland), der Yacht *Rovenska* (ex *Riduna*) von Erzherzog Karl Stephan (Ausschnitt). Man beachte die Flaggen im Großtop und Besan.

bestünden. Lschkpt. Horthy schlug vor, das Komitee zu ersuchen, diesen abgeänderten Entwurf zu studieren und es zu ermächtigen, das diesbezügliche Übereinkommen unter Bedachtnahme auf die dem Yachtgeschwader unter jeder Bedingung zu wahrende Präponderanz zum Abschluß zu bringen.

Aus den Jahren 1915 und 1916 liegen keine Protokolle der Generalversammlung vor. Die Regattatätigkeit wurde durch den Krieg lahmgelegt, die Clubmotorboote der Marine zur Verfügung gestellt. Die Slipanlagen wurden von der Kriegsmarine instandgesetzt und für ihre Zwecke benützt. Der Mitgliederstand hatte sich seit Ende 1912 auf 253 verringert. Aus dem Protokoll der außerordentlichen Generalversammlung vom 26. September 1917 geht hervor, dass am 7. Mai 1916 im Deutschen Haus in Wien I., Stephansplatz 4, vom K.u.K. Yachtgeschwader, dem k.k. Union Yacht Club und dem kiraly Magyar Yacht Club der Österreichisch-Ungarische Yachtverband gegründet wurde. Die Vormachtstellung des Yachtgeschwaders wurde dadurch anerkannt, dass zum Sitz des Verbandes Pola bestimmt wurde und der jeweilige Kommodore des Yachtgeschwaders gleichzeitig Ehrenpräsident des Verbandes war. Der geschäftsführende Vorsitzende war aus den Vorstandsmitgliedern des Yachtgeschwaders zu wählen. Der Union Yacht Club und der Magyar Yacht Club stellten je einen, jährlich wechselnden, stellvertretenden Vorsitzenden. Der Verbandsvorstand



Erzherzog Maximilian, der
jüngere Bruder
Kaiser Karls, der letzte
Kommodore des Geschwa-
ders.
geb. 13. April 1895
gest. 19. April 1952

setzte sich aus je zwei Mitgliedern der drei Vereine zusammen. Am selben Tag wurde der Eintritt in den Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Seglerverband beschlossen und der Vorstand ermächtigt, das betreffende Übereinkommen mit dem Deutschen Seglerverband abzuschließen. Die Generalversammlung erklärte sich am 26. September 1917 nachträglich mit dem Eintritt des K.u.K. Yachtgeschwaders in den Österr.-Ungar. Yachtverband einverstanden.

Generalsekretär v. Wolff stand noch bis Herbst 1917 dem Yachtgeschwader zur Verfügung, anschließend wurde sein Amt von dem pensionierten Korvkpt. Wilhelm v. Pechmann übernommen. Am 26. Juni 1918 fand die 24. und letzte Generalversammlung statt. Der Rechnungsabschluß 1917 wurde gebilligt und dem Clubbootmann als Ersatz für den durch eine Fliegerbombe erlittenen Schaden 1.000,-- K zugebilligt. Über Antrag des Komitees wurde Kaiserin Zita als letztes Ehrenmitglied des Yachtgeschwaders gewählt. Der letzte Kommodore des Geschwaders war Erzherzog Maximilian, der jüngere Bruder Kaiser Karls.

Regatten und Preise

Nach dem Erwerb eines Gebäudes im Val Vergarolla konnten 1892 vom 7. bis 10. April die ersten Regatten durchgeführt werden. Das vorhandene Bootsmaterial war bezüglich Schnelligkeit sehr unterschiedlich. Um diese Unterschiede möglichst auszugleichen, errechnete man anhand des Rennwertes Zeitvergütungstabellen, nach welchen die schnelleren Boote an die langsameren Vorgabe zu leisten hatten. Diese Zeitvergütung wurde gewöhnlich für die ganze Strecke, manchmal auch für jede zurückgelegte Seemeile berechnet. Ein Verfahren, welches nicht nur sehr arbeitsaufwendig war, sondern bei wechselnden Windstärken auch nicht ganz gerecht sein konnte.

Fraglich blieb auch, ob Yachten mit höherem Rennwert tatsächlich unter allen Verhältnissen schneller waren als solche mit einem niedrigeren Wert. Probleme also, welche nur durch den Bau von Einheitsbooten beseitigt werden konnten.

1907 beschloß das Regattakomitee, die Zeitvergütungen bereits beim Start zu berücksichtigen und die langsamste Yacht zuerst, die schnellste zuletzt starten zu lassen. Damit wurde erreicht, dass sich das Feld nicht wie bisher während des Rennens auseinanderzog. Zudem ließen sich die Chancen der einzelnen Boote ohne Kontrolle mit Uhr und Zeitvergütungstabelle gut übersehen. Es war allgemein üblich, dass die Eigner großer Yachten deren Führung in den Regatten Marineoffizieren überließen, die jedoch Mitglieder des Yachtgeschwaders sein mussten.

Bei der Festsetzung der Regattatermine musste der Beginn der Sommereskadre der K.u.K. Kriegsmarine berücksichtigt werden, da sonst manche Offiziere nicht an den Wettfahrten teilnehmen konnten. Lief auf den Werften des Stabilimento Tecnico Triestino ein neues Schiff der Kriegsmarine vom Stapel, setzte man den Termin so an, dass die Regattabesucher diesem imponierenden Schauspiel zusehen konnten. Mehrmals mietete das Yachtgeschwader einen Dampfer des Österreichischen Lloyd.



»Tramontana« (5), »Triphon« (4) und »Siraly« (6); Setzen des Spinnakers nach Umrundung der Wendemarke.



Die 6 mR-Yachten »Starlight« II (2), Eigner Lschlt. Heyssler und »Punta Christo« (4), Eigner Anton Dreher, an der Wendemarke, September 1909.

K. u. k. Yacht- Geschwader

unter dem Allerhöchsten Protektorate Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät des Kaisers und Königs FRANZ JOSEPH I.
 Kommodore: Seine kaiserliche und königliche Hoheit Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Este.
 Vize-Kommodore für Österreich: Seine Exzellenz Alfred Graf Harrach.
 Vize-Kommodore für Ungarn: Seine Hoheit Prinz Philipp von Sachsen-Coburg-Gotha.
 Contre " " " Seine Exzellenz Karl Graf Buquoy.
 Contre " " " Seine Exzellenz Géza Graf Andrássy.

Programm

der vom Samstag den 16. bis Sonntag den 24. Mai 1908 nach den neuen internationalen Wettregelbestimmungen stattfindenden Wettfahrten.

Datum	Tagesszeit	Fortlauf. Nr.	Bezeichnung der Wettfahrt	Linearer Rennwert		Zeitvergrößerung nach dem Segelgehalt	Einlage in Ziffern	Start liegend	Distanz in Seemeilen	I. Preis		II. Preis		III. Preis		Minimalanzahl der angemeldeten Yachten	Bahn	
				von	bis					bestehend aus	gegeben von	Preis gegeben vom k. u. k. Yachtgeschwader						
Samstag den 16. Mai	Vormittag	1	In Österr.-Ungarn gebaute Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtclubs	über 10	15	nach be- nach dem Segelgehalt	10	9 ^h	17	Kunst-gegenstand	den Herrn Erzherzog-Kommodoren	Kunst-gegenstand	Kunst-gegenstand	2	3	5	Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist die erste Runde die vordere Segelbahn und die zweite die hintere. Die Startlinie zu runden und hiebei steuerbord zu lassen.	
	Nachmittag	2	Yachten eines anerkannten Yachtclubs	über 7	9		7	2 ^h	7		Sr. Exzellenz Karl Graf Buquoy			2	3	6		
	Nachmittag	3	Einheitsklasse der „A“-Boote				7	2 ^h 15	7		Ihrer Durchlaucht Frau Fürstin Hohenberg			2	4	7		
Sonntag den 17. Mai	Vormittag	4	Alle Yachten des k. u. k. Yachtgeschwaders u. die beiden Einheitsklassen	unter 15		Wie bei 1		10 ^h	9 ^h 0		Sr. Majestät dem Kaiser und König						Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist die erste Runde die vordere Segelbahn und die zweite die hintere. Die Startlinie zu runden und hiebei steuerbord zu lassen.	
	Nachmittag	5	Kriegsboote der k. u. k. Eskadre und Reserve-Eskadre unter Riemern					2 ^h 30	3 ^h 4	Wanderpokal und 70 K	k. u. k. Y.-G.	30 K						
	Nachmittag	6	Kriegsboote unter Segel	Barkassen				3 ^h 30	2 ^h 4	50 K			20 K					
Montag den 18. Mai	Vormittag	7	Einheitsklasse der „A“-Boote					7	9 ^h	7	Kunst-gegenstand	Ihrer Exzellenz Baronin Reinelt	Kunst-gegenstand	Kunst-gegenstand	2	4	7	Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist die erste Runde die vordere Segelbahn und die zweite die hintere. Die Startlinie zu runden und hiebei steuerbord zu lassen.
	Nachmittag	8	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtclubs	über 10	15	Wie bei 1		10	2 ^h	17		Baronin Emma Lutteroth			2	3	5	
	Nachmittag	9	Einheitsklasse der „B“-Boote					5	2 ^h 15	7		Ihrer k. u. k. Hoheit Frau Erzherzogin Maria Josepha			2	3	6	
Dienstag den 19. Mai	Vormittag	10	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtclubs	über 15		Handicap		30	9 ^h	11-0		k. u. k. Y.-G.			2	3	5	Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist die erste Runde die vordere Segelbahn und die zweite die hintere. Die Startlinie zu runden und hiebei steuerbord zu lassen.
	Nachmittag	11	Einheitsklasse der „B“-Boote					5	9 ^h 15	7		Herrn Anton Dreher jun.			2	3	6	
	Nachmittag	12	Einheitsklasse der „A“-Boote					7	2 ^h	7		k. u. k. Y.-G.			2	4	7	
Mittwoch den 20. Mai	Vormittag	13	Einheitsklasse der „B“-Boote					5	9 ^h	7		Lett Hieronymus Graf Colloredo Mansfeld			2	3	6	Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist die erste Runde die vordere Segelbahn und die zweite die hintere. Die Startlinie zu runden und hiebei steuerbord zu lassen.
	Nachmittag	14	Yachten eines anerkannten Yachtclubs	über 7	9	Wie bei 1		7	2 ^h	7		Herrn Anton Dreher jun.			2	3	6	
	Nachmittag	15	Sonderwettfahrt für in Österr.-Ungarn gebaute Yachten und Segelboote					10	2 ^h 15	8-5	200 K	k. u. k. Y.-G.	100 K	50 K	2	4	6	
Donnerstag den 21. Mai	Vormittag	16	Einheitsklasse der „A“-Boote					7	9 ^h	7	Kunst-gegenstand	k. u. k. Y.-G.	Kunst-gegenstand	Kunst-gegenstand	2	4	7	Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist die erste Runde die vordere Segelbahn und die zweite die hintere. Die Startlinie zu runden und hiebei steuerbord zu lassen.
	Nachmittag	17	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtclubs	über 10	15	Wie bei 1		10	2 ^h	17					2	3	5	
	Nachmittag	18	Einheitsklasse der „B“-Boote					15	2 ^h 15	7					2	3	6	
6 Uhr Generalversammlung																		
Freitag den 22. Mai	Vormittag	19	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtclubs	über 10	15	Wie bei 1		10	9 ^h	17	Kunst-gegenstand	k. u. k. Y.-G.			2	3	5	Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist die erste Runde die vordere Segelbahn und die zweite die hintere. Die Startlinie zu runden und hiebei steuerbord zu lassen.
	Nachmittag	20	Yachten eines anerkannten Yachtclubs	über 7	9			7	9 ^h 15	7					2	3	6	
	Nachmittag	21	Kreuzeryachten eines anerkannten Yachtclubs	über 15		Handicap		30	2 ^h	11-0					2	3	5	
Freitag den 22. Mai	Nachmittag	22	Einheitsklasse der „A“-Boote					7	9 ^h	7					2	3	6	Wird die Bahn zweimal durchsegelt, so ist die erste Runde die vordere Segelbahn und die zweite die hintere. Die Startlinie zu runden und hiebei steuerbord zu lassen.
	Nachmittag	23	Einheitsklasse der „B“-Boote					7	9 ^h	7					2	3	6	

K. u. k. Yacht- Geschwad

unter dem Allerhöchsten Protektorate Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät des Kaisers und K
 Kommodore: Seine kaiserliche und königliche Hoheit Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Est
 Vize-Kommodore für Österreich: Seine Exzellenz Alfred Graf Harrach.
 Vize-Kommodore für Ungarn: Seine Hoheit Prinz Phi
 Contre " " " Seine Exzellenz Géza G

Aussegelung-Resultate

der von Sonntag den 12. bis Montag den 20. Mai 1912 in Pola nach den internationalen W
 abgehaltenen Wettfahrten.

Datum	Tageszeit	Portlauf, Nr.	Bezeichnung der Wettfahrt	Rennwert in Meter		Zeitvergütung nach den Segelregeln	Einsatz in Kronen	Start fliegend (mit Ausnahme der Kriegsboote)	I. Preis		II.	III.	Preis	Name der Yacht
				über	bis				bestehend aus	gegeben von	Preis gegeben vom k. u. k. Yachtgeschwader			
Sonntag den 12. Mai	Vormittag	1	Zusammengelaufte „A“ und „B“-Boote	—	—	Handicap	6	9 ^h 15	Kunstgegenstand	Ihrer Exzellenz Frau Baronin Angelina Reinelt	Kunstgegenstand	Kunstgegenstand	I.	Babus
	Nachmittag	2	6 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	6	—	8	2 ^h 15	*	Sr. Hoheit Philipp Prinz von Sachsen-Coburg-Gotha	*	*	II. u. Sond.	Gefion III
	Nachmittag	3	Jollen-Klasse	—	—	—	5	2 ^h 30	*	k. u. k. Y.-G.	*	*	III.	Grane
Montag den 13. Mai	Vormittag	4	Zusammengelaufte Klassen der 5 bis 12 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	12	ja	8	9 ^h	*	k. k. Union Yachtklub	*	*	I.	Jolie I
	Nachmittag	5	Zusammengelaufte „A“ und „B“-Boote	—	—	Handicap	6	2 ^h 15	*	Herrn Anton Eugen Dreher	*	*	II. u. Sond.	Gefion III
Dienstag den 14. Mai	Vormittag	6	Zusammengelaufte „A“ und „B“-Boote	—	—	Handicap	6	9 ^h 15	*	k. k. Union Yachtklub Wörthersee	*	*	I.	Tamontana II
	Nachmittag	7	6 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	6	—	8	2 ^h 15	*	Ihrer k. u. k. Hoheit Frau Erzherzogin Maria Josepha	*	*	II.	Dorothea
	Nachmittag	8	Jollen-Klasse	—	—	—	5	2 ^h 30	*	k. u. k. Y.-G.	*	*	III.	Marithea
Mittwoch den 15. Mai	Vormittag	9	6 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	6	—	8	9 ^h	*	Ihrer Hoheit der Frau Herzogin von Hohenberg	*	*	I.	Amourette
	Nachmittag	10	8 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	7	8	—	8	2 ^h 15	*	k. u. k. Y.-G.	*	*	II.	Branzin
	Nachmittag	11	Zusammengelaufte „A“ und „B“-Boote	—	—	Handicap	6	2 ^h 30	*	Seiner Exzellenz Géza Graf Andrássy	*	*	III.	Babus
Donnerstag den 16. Mai	Vormittag	12	Zusammengelaufte „A“ und „B“-Boote	—	—	Handicap	6	10 ^h	*	k. u. k. Y.-G.	*	*	I.	Gefion III
	Nachmittag	13	8 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	7	8	—	8	2 ^h 30	Brioni Wander-Pokal	Herr Paul Kupelwieser	*	*	II.	Grane
	Nachmittag	14	6 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	6	—	8	2 ^h 45	Kunstgegenstand	Edgar Graf Hoyos	*	*	III.	Va Via II
Freitag den 17. Mai	Vormittag	15	8 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	7	8	—	8	9 ^h	*	Sr. Durchlaucht Fürst Edmund Batthyány-Strattmann	*	*	I.	„BB“
	Vormittag	16	6 Met. R-Yachten eines anerkannten Yachtklubs	5	6	—	8	9 ^h 15	*	Sr. Erlaucht Alfred Graf Harrach	*	*	II.	Bambalapitija
	Nachmittag	17	Zusammengelaufte „A“ und „B“-Boote (Singlehand)	—	—	Handicap	6	2 ^h 15	*	Sr. k. u. k. Hoheit dem Herrn Erzherzog-Kommodore	*	*	III.	Branzin
	Nachmittag	18	Jollen-Klasse	—	—	—	5	2 ^h 30	*	k. u. k. Y.-G.	*	*	Sond.	„BB“



Er nahm die aus dem Inland anreisenden Gäste in Triest an Bord und brachte sie nach Pola, wo er bis zum Ende der Regatten liegenblieb.

Mitgliedern und Gästen wurden gegen Bezahlung von 3,-- fl bzw. 5,-- fl pro Tag und Bett Kabinen zur Verfügung gestellt. Auch die Mahlzeiten konnten an Bord eingenommen werden. Nach Beendigung der Regatten konnten die Gäste das Schiff zu einer Fahrt nach Abbazia und Fiume benutzen, um von dort die Heimreise oder auch den Ferienaufenthalt anzutreten. Über Ersuchen wurde von der Kriegsmarine gegen Ersatz der Reise- und Verpflegungskosten eine „Musikharmonie“, eine 16 Mann starke Kapelle abkommandiert, die für die musikalische Unterhaltung sorgte. Für das Ausbringen von Bojen und das Schleppen von Yachten stellte die Marine einen Tender zur Verfügung, auf dessen Bezahlung im allgemeinen verzichtet wurde. Schließlich waren die zuständigen Offiziere, wie Hafen- und Seearsenalkommandant, selbst Mitglieder des Yachtgeschwaders.

Die Regatten waren offen für Yachten des Yachtgeschwaders sowie für jene anerkannter Yachtclubs. Zur Förderung des einheimischen Yachtbaues wurden Regatten für die auf österreichischen oder ungarischen Werften erbauten Boote ausgeschrieben. Sie wurden ohne Zeitvergütung durchgeführt. Um die Regatten abwechslungsreicher zu gestalten und mit der Absicht „... belebend und ermunternd auf die durch die Ungunst der Erwerbsverhältnisse bedrückte Bevölkerung zu wirken“ veranstaltete man Wettfahrten für Küsten- und Fischereifahrzeuge. Die für den 9. April 1892 vorgesehene Wettfahrt der Küstenfahrer, welche entlang der istrianischen Küste bis San Giovanni in Pelago und zurück führen sollte, musste wegen der herrschenden Bora von 7 – 8 Windstärken auf den 10. verschoben werden.

Die Wettfahrt für die sechs Bragozzi wurde jedoch innerhalb der Bucht durchgeführt. Bei heftiger Bora durchliefen sie dreimal die Bahn. Den ersten und dritten Preis erhielten zwei italienische Fischer aus Chioggia, den zweiten einer aus Pirano. Das Regattakomitee vermerkte in seinem Abschlußbericht, dass die Bragozzi durch ihre kühnen, mit großer Geschicklichkeit durchgeführten Manöver allgemeine Bewunderung erregten. Besonders von der Besatzung der in Pola anwesenden amerikanischen Yacht „Puritan“ wurden sie ausgiebig bestaunt. Auch die Wettfahrten der Küstenfahrer boten den Zuschauern ein malerisches und interessantes Schauspiel.

Im Rahmen der Regattawochen wurden stets Segel- und Ruderwettfahrten für Kriegsschiffbeiboote durchgeführt, wozu jedes der im Hafen liegenden Kriegsschiffe ein Boot abkommandierte. Als Besatzung bei den Segelregatten waren für Barkassen und Pinassen neun Mann, für Kutter sieben Mann vorgeschrieben. Geführt wurden sie von Unteroffizieren des Deck- oder Steuerdienstes. Die relativ schweren Boote brauchten ausreichend Wind, um interessante Rennen zu bieten, sie wurden daher nur bei guter Segelbrise auf die Bahn geschickt. Anders als die deutschen Marinekutter besaßen die österreichischen Beiboote kein Schwert, kreuzten aber doch recht gut. Mit eingesetzten Masten, aber gestrichenen, zum Setzen bereitgelegten Segeln gingen die Boote entweder unter Riemen an den Start oder wurden von einem Tender hintereinander parallel zur Startlinie geschleppt. Auf den Startschuß warf man die Schleppseile los, setzte Segel und versuchte als erster über die Startlinie zu kommen.

Im Rahmen dieser Arbeit ist es nicht möglich, über alle Regatten zu berichten, eine groß angelegte Ruderregatta soll jedoch nicht unerwähnt



Yacht *Sen* des K.u.K. Yachtgeschwaders



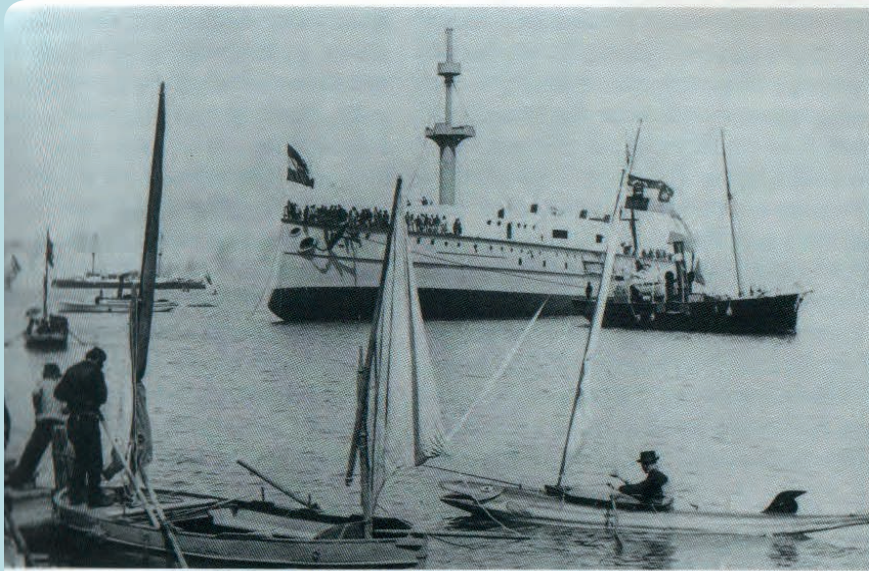
Wettfahrten der 6 mR-Yachten 1909; ganz links »Hayo« (3), dahinter »Sayonara« (5). Im Hintergrund, Mitte, das Torpedodepotschiff »Gäa« im Schwimmdock.

»Marithea« um 1920 vor Triest. Foto Y.C. Adriaco.



mR-Yacht »Marithea« in der Bucht von Pola, 1913.





Der Phantasie des Selbstbauers sind keine Grenzen gesetzt – ein Segelkanu in Form eines Fisches. Stapellauf des Küstenverteidigers »Buda-pest« am 22. April 1896 in San Rocco, Triest.

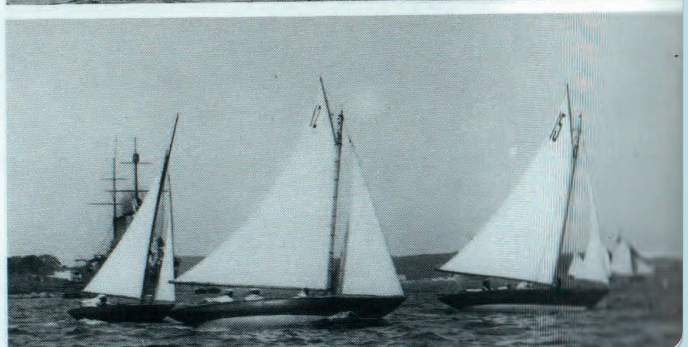


Auch das kam vor – ein vollgeschlagenes und gesunkenes Boot wird von einem Schwimmkran der Kriegsmarine geborgen. An der Lage des Achterlieks am Baum ist zu erkennen, daß das Großsegel schon weit gerefft war.

Boote der »A«-Klasse, von links nach rechts: »Altis« (4), »Alma« (8), »Amourette« (14), »Ajax« I (11) und »Aletta« (7).

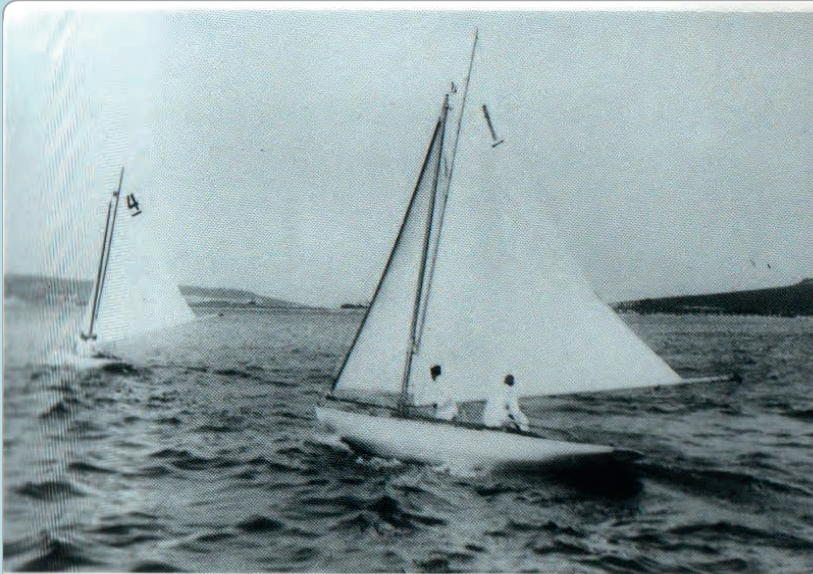


»Ajax« II (12) und »Aram« (15).

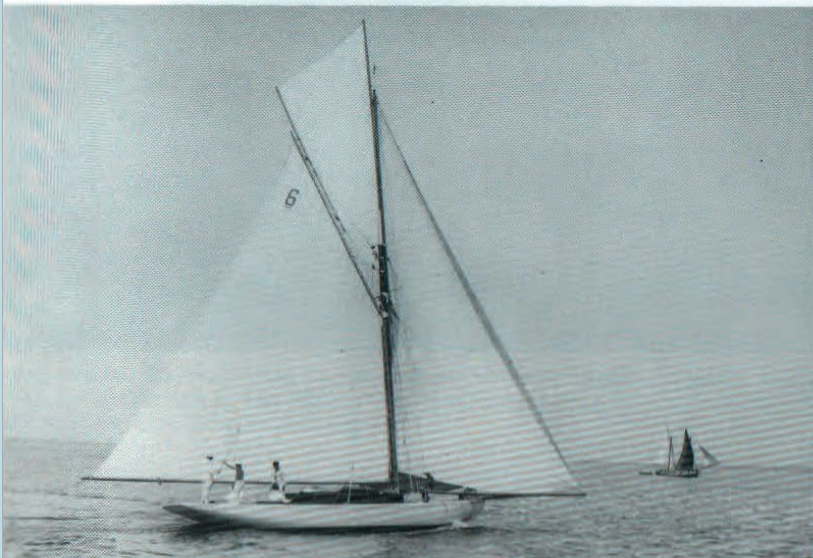




bleiben. Anlässlich eines Aufenthaltes in Pola im Mai 1895 entschloß sich Kaiser Franz Joseph I., den Ruderregatten von Bord der Dampfyacht „Christa“ des Erzherzogs Karl Stephan zuzusehen. Nachdem der Kaiser die Revue der anwesenden Segel- und Dampfyachten abgenommen hatte, legten sich diese zwischen Fisella und San Pietro vor Anker. Im Laufe des Nachmittags wurden drei Regatten durchgeführt – eine für Barkassen und Pinassen, eine



»BB« (4), Eigner Korvkpt. Herzberg und
»Babus« (1), Altgraf Salm.



»Siraly«, 13 t-Th. M., Eigner Rudolf von Biedermann.

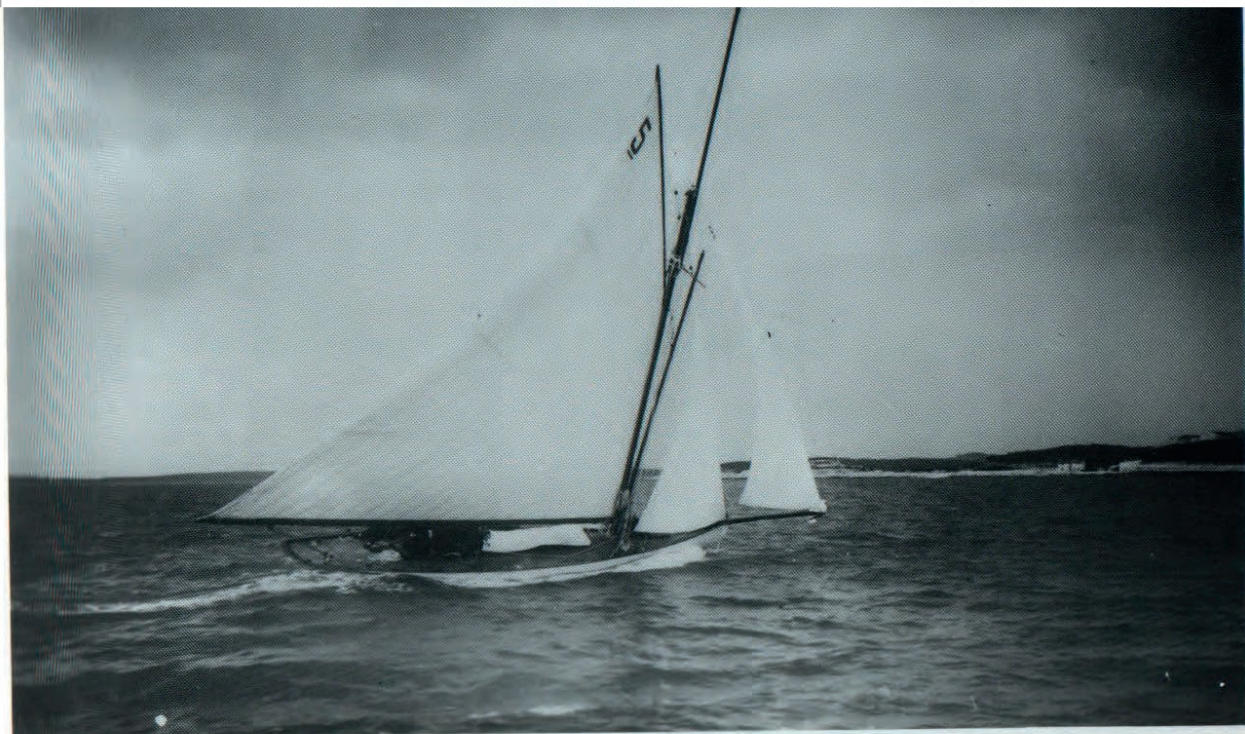


Regatten 1903. »Heartsease« (3), »Siraly« (6) und »Triphon« (4) auf Vorwindkurs.



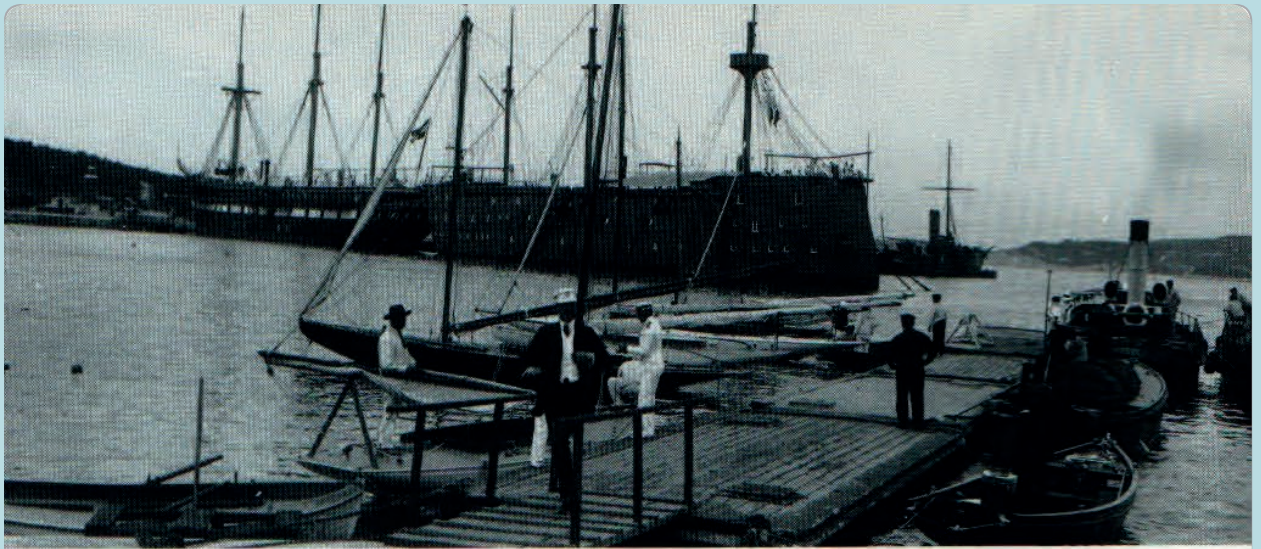
»Heartsease«, Eigner J. Fürst Colloredo-Mannsfeld. Gebaut 1896 von C. Sibbick, Cowes.
 »Heartsease« gewann bei den Wettfahrten 1898 in Pola zwei erste Preise und im Sommer 1898 vor Le Havre, Dieppe und Trouville 16 erste Preise und einen zweiten Preis.

Displacement	6,5 t
LWL	9,52 m
Br	2,90 m
Rt	1,37 m
Segelfläche	111,5 m ²



»Tramontana«, Eigner Karl Graf Buquoy. Gebaut 1898 von W. Fife & Son, Fairlie, England. Wettfahrt am 14. Mai 1903, 1. Preis unter Führung von Lschlt. Horthy. Wind WNW, Stärke 5, vor Einsetzen einer Regenbö.

10 t-Th. M.	
LTh. M	10,72 m
LWL	8,24 m
Br	2,67 m
Rt	1,75 m



für Kutter und eine für Gigs. Insgesamt gingen 78 Boote an den Start. Die drei ersten Boote jeder Klasse erhielten Geldpreise, wofür der Kaiser aus seiner Tasche 32 Dukaten beisteuerte. Sammlungen unter den Mitgliedern des Yachtgeschwaders erbrachten weiter 564,-- fl, womit eine beachtliche Summe für die Besatzungen der siegenden Boote zustande kam. Die Segel- und Ruderregatten wurden auch während des Krieges fortgesetzt.

Mit der Übernahme der ersten „Linear Rating Rule“ mussten 1897 alle Boote neu klassifiziert werden. Die alten „One-Rater“ wurden in die Klasse „Rennwert 24 und darunter“ eingestuft. Im Mai 1898 konnten bereits zehn Boote der neuen Einheitsklasse „A“ an den Regatten teilnehmen. Lschlt. Preuschen muß ein hervorragender Segler gewesen sein – im folgenden Jahr ging er bei sechs Rennen mit seiner „Anza“ fünfmal als erster durchs Ziel. Im April 1907 wurden die ersten drei „B“- Klassen-Boote fertiggestellt. Bei Vergleichsfahrten mit einem Boot der „A“-Klasse zeigte sich, dass die von Oertz gezeichneten „B“- Boote um 51 sec. pro Seemeile schneller waren. Nach Annahme des internationalen Meßverfahrens ließen sich mehrere Mitglieder 6 mR-Yachten bauen. Am 30. und 31. Mai 1909 konnte mit sechs Booten der neuen Klasse die erste interne Wettfahrt abgehalten werden. Die Regattawoche wurde in diesem Jahr auf den Herbst verlegt. Im folgenden Jahr kamen „Erika“ der Kriegsmarine und zwei 8 mR-Yachten dazu.

Anlässlich der Regatten im Mai 1914 genehmigte die Marinesektion einem gewissen Marincovich, Filmaufnahmen zu machen, er musste sich jedoch verpflichten, nach der Fertigstellung des Films eine Kopie dem Österreichischen Flottenverein zu übergeben.

Zum ersten – und damit auch zum letzten Mal – nahmen an diesen Regatten italienische Segler vom Club Veneziano aus Venedig teil. Das Hafenskapitanat wies ihnen für ihre Yachten Liegeplätze an der Riva an. Außer zwei 8 mR- waren vier neue 6 mR-Boote eingetroffen: „Ondina“, „Cremona“, „Libia“ und „Vampo“, „Ondina“ musste wegen Masthavarie aufgeben. „Cremona“ ging zweimal als erste durch die Ziellinie. Der Regattabericht erwähnt, dass durch die Teilnahme der italienischen Yachten die Regatten zu einem hervorragenden sportlichen Ereignis wurden. Der Club Veneziano veranstaltete anschließend vom 7. bis 14. Juni Segelregatten vor Venedig. Die Mitglieder des Yachtgeschwaders wurden vom K.u.K. Ministerium des Äußeren und von der Seebehörde Triest dringend aufgefordert, sich „zur Pflege der sportnachbarlichen Beziehungen“ möglichst zahlreich daran zu beteiligen. Soweit feststellbar, nahmen drei 8 mR- und vier 6 mR-Yachten des Yachtgeschwaders und des Union Yacht Clubs an den Wettfahrten teil. Bedauerlicherweise wurden die sich anbahnenden Beziehungen durch die Ereignisse der folgenden Jahre auf lange Zeit unterbrochen.

Die Regattapreise wurden zum überwiegenden Teil aus dem dazu vorgesehenen Etat des Yachtgeschwaders angekauft. Weitere Preise spendeten der Kommodore, Clubmitglieder und gelegentlich Angehörige des Herrscherhauses. Den wertvollsten Preis stellte jedes Jahr Kaiser Franz Joseph I. als Protektor des Yachtgeschwaders zur Verfügung. Dieser Ehrenpreis wurde meistens von den großen Yachten ausgesegelt, ab 1909 wurde er an die 6 mR- bzw. 8 mR-Klasse vergeben. Waren die Preise zusätzlich mit einem Geldbetrag verbunden, kam dieser der bezahlten Mannschaft der Yacht zugute.



Abzeichen und Plakette des
an der Moldau beheimateten
„Český Yacht Klub“.

Ein Teil der Ehrenpreise des K.u.K. Yachtgeschwaders, 1903

Außerdem wurden Silber- und Bronzemedailen vergeben. Fischerboote erhielten nur Geldpreise. Die von marineeigenen Yachten gewonnenen Kunstgegenstände und Medaillen waren der Admiralitätsyacht „Pelikan“, später dem Marinemuseum Pola zur Aufbewahrung zu übergeben. Preise von geringerem Wert, wie silberne Manschettenknöpfe und Zigarettentuis, wurden auf Ersuchen des Regattakomitees dem Bootsführer überlassen. Es war üblich, dass das Yachtgeschwader anderen Yachtclubs, so dem U.Y.C. Wörthersee, dem Stephania-Yachtclub am Plattensee und dem 1901 in Lussin gegründeten Yachtclub „Austria“ Regattenpreise spendeten.

1909 stiftete Paul Kupelwieser, Besitzer der Insel Brioni, einen Wanderpreis für die mR-Yachten, sicher nicht ganz ohne Hintergedanken. Die Wettfahrten wurden auf einem Dreieckskurs im Kanal von Fasana durchgeführt, Start und Ziel lagen vor der Hafeneinfahrt von Brioni. Dies hatte einen starken Besuch von Gästen und Schaulustigen, und damit verbunden eine gewiß nicht unerwünschte Hebung des Umsatzes in den Hotels und Restaurants zur Folge.



Nach 1918

Der 1916 gegründete Österreichisch-ungarische Yachtverband (K.u.K. Yachtgewader, K.u.K. Union-Yacht-Club Wien und der kiraly Magyar Yachtverband) wurde im Herbst 1918, nachdem Pola italienisch geworden ist aufgelöst, eine Auflösung des K.u.K. Yachtgeschwaders ist bis heute nicht belegbar.

Der dritte Commodore Erzherzog Maximilian Eugen von Österreich (Bruder von Kaiser Karl I.) lebte bis 1952 in Nizza.

1927

Deutscher Seglertag in Wien.

Kramer schreibt: "Eingebunden in ein reichhaltiges Rahmenprogramm, das von der Besichtigung des kaiserlichen Lustschlosses und des Praters,... bis hin zum „Heurigen Abend“ auf Einladung des K.u.K. Yachtgeschwaders reichte, fand am Sonntag, 16. Oktober 1927 im großen Prunksaal der Wiener Hofburg ..."

Da waren unsere Herren noch im besten Alter!

Neugründung 1991

Am 6. August 1991 wurde im Rahmen der Traditionswoche im U.Y.C.A. das „K.u.K. Yacht-Geschwader – Segeltraditionsverein“ wiedergegründet, genau am hundertsten Jahrestag der Gründung des ursprünglichen K.u.K. Yacht – Geschwaders.

Als Paten fungierten Herr Dr. Stefan Frauendorfer, Commodore und Herr Dr. Roman Hummelt, Vize-Commodore der Bayrischen Traditionsklassenflotte.

Die Gründungsmitglieder waren:

Herr Mag. Klaus BERGER

Herr Peter Florian CLODI

Herr Michael DICHAND

Herr Franz Josef EISL

Herr Dr. Gottfried EISL

Herr Ing. Dieter HÖLZLI

Herr Dipl.-Ing. Walter HÖLLER

Herr Dipl.-Ing. Sepp HOYER

Herr Dr. Manfred KUNZE

Herr Dr. Arnold RICHTER

Herr Andreas RUTHENSTEINER

Herr Mag. Horst WATZLIK

Als Mitglieder konnten noch am selben Abend folgende Personen gewonnen werden:

Herr Fritz AIGNER

Herr Ing. Peter DENZEL

Herr Dipl.-Ing. Werner GRILL

Herr Franz LEITNER

Frau Bibiana MITTERBAUER

Herr Ing. Horst MÜLLER

Herr Andreas PÖLL

Herr Dr. Hermann WERKGARTNER

Herr Mag. Lorenz WIED

Bereits bei der Wiedergründung konnten zusätzlich 8 Mitglieder

Attersee, 6.8.91

K.u.K. Jagdschwarzer e.V.

Mit heutigen Datum wurde im Rahmen der Traditionen wieder im UY.C.A. das „K.u.K. Jagdschwarzer (e.V.)“ wieder gegründet.

Als Teile fungiert z. B. H. H. Frauenhofer - Kaminwäcker und Dr. Roman Schumann - Viz-Komm. der Bayerischen Traditionenklasse - Kette e.V.

Gründungsmitglieder:

- Dieter Hölzer
- Kap. Hans Watschek
- Prof. Klaus Berger
- Dr. G. Schmid
- Thomas G. C. C.
- Peter Florian
- Dr. I. Siegm. Hoyer

- Michael Dichand
- Andreas P. K.
- Dr. Arnold Richter
- Dipl.-Ing. Walter Höller
- Dr. Rolf K.

Als Teilnehmer kommt ein heutiger Abend folgende Personen eingeladen werden

1. Werner K. C.
2. ...
3. ... Müller
4. ...
5. ... POELL
6. Peter DENZEL
7. Bibiana Mitterbauer
8. Fern. ...
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.

Bei Wahl der Vorstand, wurde die Ausrichtung der Statuten werden in den nächsten Tagen erfolgen.

Als Trophy durch Kaminwäcker von Dr. Mogy (Michael Dichand) die „WOOD WORM CHALLENGE“ prototypet. Bedingung der Statuten.

Dr. G. Siegl 3000,-
 F. Eick 5000,-
 Kump: 5000,-
 Ref. K. Berger: 2000,-

Doch man glaubt es kaum, von 12 Segelenthusiasten wurde 100 Jahre nach der Gründung eine Wiedergründung des K.u.k.YG als Segeltraditionsverein initiiert und am Tag genau nach 100 Jahren am 9. August 1991 die erste Versammlung abgehalten.

Attersee, 6. August 91

PS: Folgende Gründungsmitglieder haben sich spontan bereit erklärt eine freiwillige Gründungsprämie für den Verein zu leisten.

W. Hölzer	5000,-
H. Pichant	5000,-
D. Hölzer	5000,-
H. Watschek	5000,-
S. Hoyer	5000,-
F. Cielitz	5000,-



gefunden und über ATS 40.000,-- als Spenden vereinnahmt werden. Nicht zu vergessen die moralische Unterstützung der bayrischen Traditionsegelflotte. Hauptaugenmerk war vom Anfang an die Ausrichtung einer österr. Traditionsegelwoche, wobei wir im UY.C. Attersee einen kongenialen Partner gefunden haben. Mit Geschwadersegeln am Anfang und Price-Giving-Dinner als Abschluß der Traditionsegelwoche ist die Veranstaltung vom österreichischen und internationalen Veranstaltungskalender nicht mehr wegzudenken. Ab 1993 durfte Dipl.-Ing. Walter Höller als Nachfolger von „Snoopy“ Michael Dichand die Vereinsführung ausüben, wobei mein Hauptaugenmerk



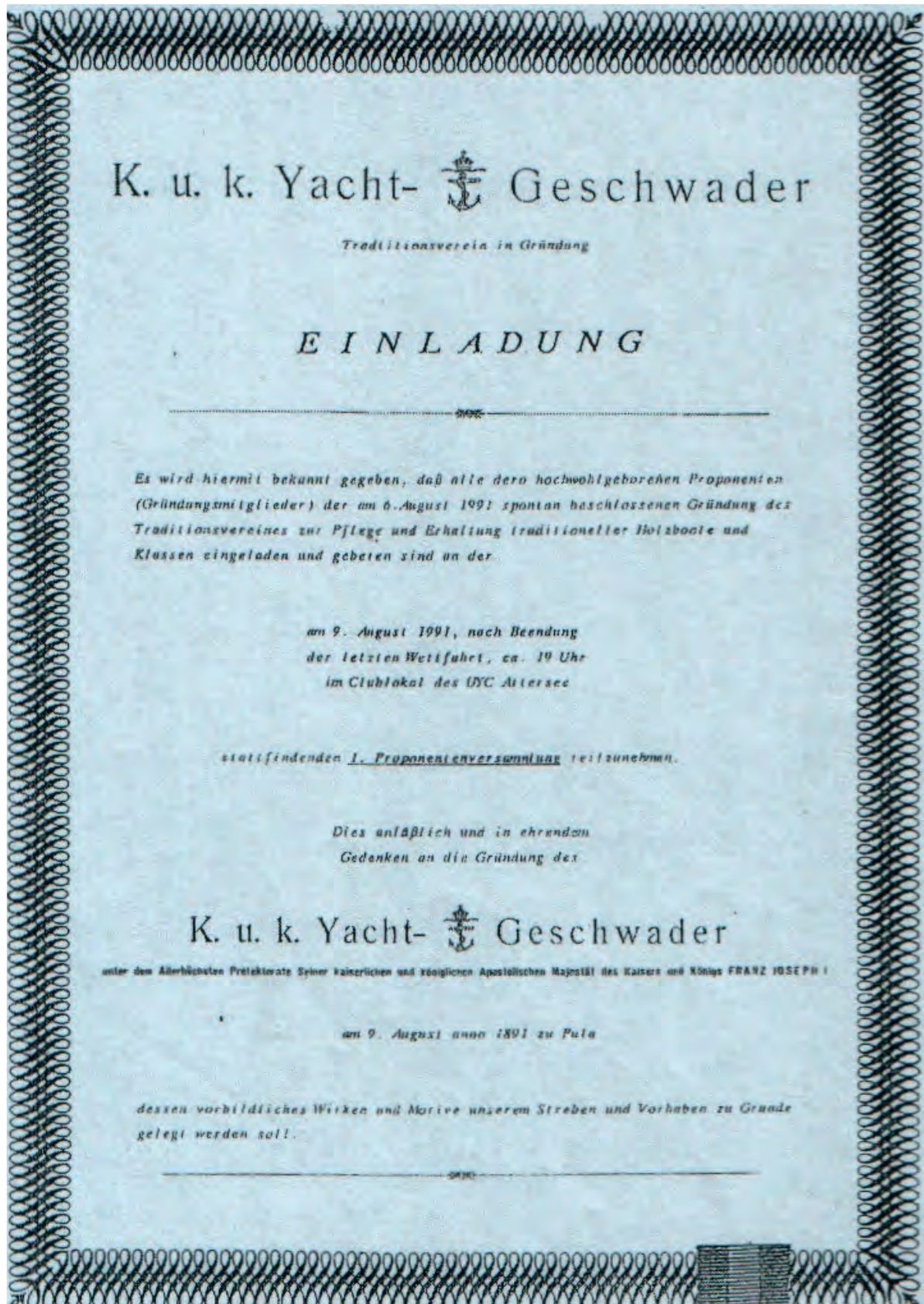
1. Generalversammlung 12.10.97



auf ein harmonisches Miteinander zwischen den Mitgliedern, der Vereinsführung und anderen Segelclubs lag. Auch konnten die Kontakte zu anderen Traditionsvereinen vertieft werden.

Auch Tiefschläge sollten nicht verschwiegen werden. „Ehren-Commodore“ Karl Habsburg gab uns nicht die Ehre, dies sehr zum Leidwesen unseres Wirtes Georg Eichhorn, Inhaber unseres Clublokals und mittlerweile nach 7 Verhandlungsjahren stolzer Eigentümer eines neuen, stattlichen Landungssteiges.

Auch unser Schatzmeister hatte schwere Jahre nach Ankauf der CIRCE, einer 22er Rennjolle Bj. 1949, die renoviert der Aktion „Licht ins Dunkel“ zur Versteigerung geschenkt wurde, gähnte jahrelang ein tiefes, schwarzes Loch in seiner Schatulle.



Aktivitäten:

Absegeln

Zahlreiche Vereinsausflüge sorgten jedoch dafür, dass das Stimmungsbarometer zumeist Sonnenschein anzeigte.



Absegeln 1993: Balaton. Organisator: Horst Mayrhofer



Linienchefleutnant Gottfried Freih. v. Banfield (1890-1986) Mitte, Seeführer Friedrich Wölker, links, und Seeführer Josef Niedermayer, rechts. Triest 1918. Pastellzeichnung von Karl Steiner (1882-1971). Leichter und Foto: Heeresgeschichtl. Museum, Wien.

Absegeln 1994: Schloß Hof - Marineausstellung. Organisator: Walter Höller



Absegeln 1995: Südoststeiermark. Organisator: Horst Mayrhofer



Absegeln 1996: Lissa- neues Löwendenkmal.
Organisator: Walter Höller



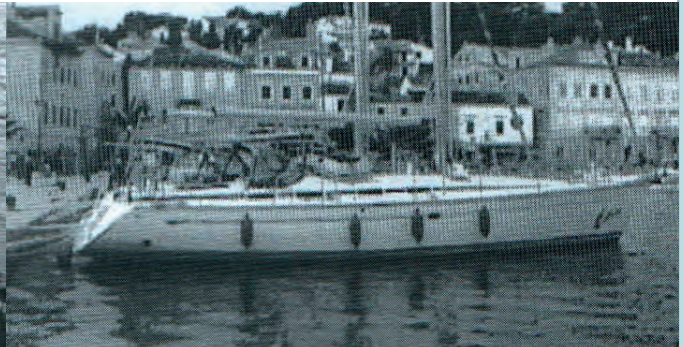
Absegeln 1997:
Gols.
Organisatoren:
Uli und Michl
Stoiber

Absegeln 1998:
Krumau.
Organisator:
Frank Taumer





Absegeln 1999: Budapest. Organisatoren: Grabner / Stoiber



Absegeln 2000: Segeln Obere Adria. Organisator: Horst Watzlik



Absegeln 2001:
Donaufahrt Wachau.
Organisator: Frank Taumer



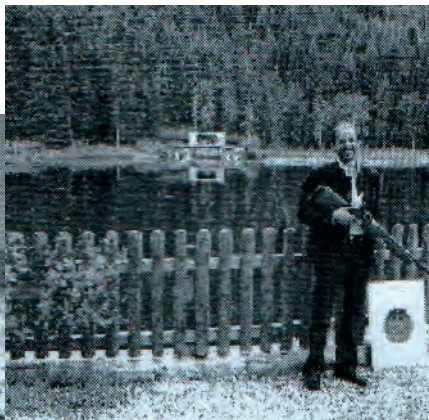


Absegeln 2002:
Südtirol.
Organisator:
Dieter Hölzli

Absegeln 2003: Retzertal. Organisatoren: Christa und Walter Geyer



Absegeln 2004:
Lungau. Organisator:
Martin Weichenberger





Absegeln 1998: Bayern. Organisator: Jürgen Mendl



Absegeln 2008: Obersteiermark.
Organisatoren: Christa und Walter Geyer.



Absegeln
2007:
Uhudler
Land.
Organisa-
tor: Helmut
Gallasch.





Absegeln 2009: Pola. Organisator: Martin Weichenberger

Absegeln 2010 Zensuriert !

Absegeln 2011 Tschechei. Organisator: Martin Weichenberger

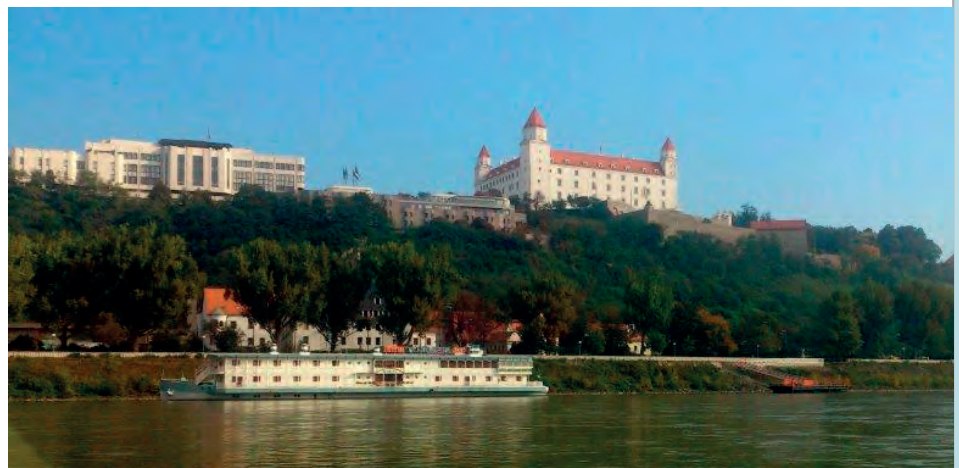


Absegeln 2012 Gardasee. Organisator: Martin Weichenberger





Absegeln 2013: Wald-
viertel.
Organisator: Hubert
Gangl



Absegeln 2014: Bratislava und Burgenland. Organisator: Helmut Gallasch

Absegeln 2015: Triest. Organisator: Gerhard Rauch



Sonstige Aktivitäten

Schießübungen, veranstaltet von unserem Mitglied Oberst Elmar Rosenauer, Präsident der Radetzky Kameradschaft Oberösterreich.



Kaisermesse Bad Ischl, anlässlich des Geburtstages seiner kaiserlich und königlichen apostolischen Majestät Franz Josef I., jeweils am 18. August.



Regimentstag IR 42 – Gmunden Schloß Cumberland



Internationale Österreichische Traditionssegelwoche, jeweils wechselnde Reviere.

Mondsee



Wolfgangsee



Traunsee



Attersee



Traditionsveranstaltungen bei befreundeten Vereinen:

- Begräbnis Kaiser Otto – Wien
- 100 Jahre Franz Ferdinand – Artstetten
- Frühlingsparade Linz, Dragonerregiment Nr. 7
- 850 Jahr Feier – Moskau



Clublokal

K.u.K. Landgasthof zur Post – Monika Eichhorn



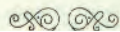
Jahresberichte



Unsere Ehrenmitglieder

1891

EHREN-MITGLIEDER
des
kaiserlichen und königlichen
Yacht-Geschwaders.



Seit 1991
Franz F. Bilzer †
Dr. Wladimir Graf Aichelburg
Hubert Raudaschl
Moni Eisl
Dr. Arnold Richter †
Kurt Ludwig Müller

Seine Majestät
WILHELM II.

deutscher Kaiser und König von Preussen.

Der jeweilige **Reichs-Kriegs-Minister.**
Der jeweilige **Marine-Commandant.**
Der jeweilige **Handelsminister von Österreich.**
Der jeweilige **Handelsminister von Ungarn.**
Der jeweilige **Statthalter von Triest.**
Der jeweilige **Statthalter von Dalmatien.**
Der jeweilige **Gouverneur von Fiume.**
Der jeweilige **Präsident der Seebehörde in Triest.**
Der jeweilige **See-Arsenals-Commandant.**
Seine Excellenz **Wilczek Hans Graf.**
Esterházy Michael Graf.



Bordglocke der *Litwa*
Derzeit im Marinemuseum Gdansk

Ich wünsche dem K.u.K. Yachtgeschwader noch viele erfolgreiche Jahrzehnte!

Dipl.-Ing. Walter Höller
Commodore (seit 1993)

Literaturhinweise

Aichelburg, Wladimir: K.u.K. Yachten und Yachtclubs Österreich – Ungarns in alten Photographien. Wien 1986.

Bilzer, Franz F.: Das K.u.K. Yachtgeschwader, Segelsport an der österreichischen Adria. Graz 1990.

Gabriel, Erich: Säbel Degen Dolche. Die Seitenwaffen der österreichischen und österreichisch-ungarischen Kriegsmarine. Wien 2001.

Kramer, Klaus: Segeln für den Kaiser. Die internationale Sonderklasse. Bielefeld 2003.

K.u.K. Yachtgeschwader. Statuten. Pola 1895, Nachdruck Wien 2006.

CHRONIK

der
Schiffahrt auf dem Attersee

**Paul Römer
(25.8.1905-19.8.1990):**

Chronik der Schifffahrt auf dem Attersee

Herausgegeben und illustriert von Rudy Simek

Teil 2: Von 1938 bis 1964

CHRONIK

der
Schifffahrt auf dem Attersee

Nach Erzählungen alter Leute und eigenen Erlebnissen
niedergeschrieben

von
Paul Römer
Bahnrat iR

Irrtümer vorbehalten!

Übersicht

Einleitung	1
Geschichtlicher Rückblick	1
Die Gründung der Elektro-Schifffahrt	3
Der Kampf mit der Konkurrenz (1913-1923)	5
Die ruhigen Jahre (1924-1938)	10
Die schweren Jahre (1938-1945)	14
Beschränkte Handlungsfreiheit (Frühsommer 1945)	20
Die Jahre der Modernisierung (1945-1959)	22
Veränderte Verhältnisse (1960-1964)	30
Ein Schiffmann	

Die schweren Jahre (1938 - 1945)¹

Als die Hakenkreuzfahne hochgezogen, das Geschrei schließlich verstummt und die alte Haydn-Hymne im Marschtempo gespielt war, wurde auch an die Lösung alter, sehr heikler Probleme der Schifffahrt forsch mit dem Stiefel herangegangen.

Da war vor allen die sogenannte Stegfrage, die ja bekanntlich schon einmal eine wichtige Rolle gespielt hatte. Die Instandhaltung der 15 Landungsstellen erforderte jährlich einen bedeutenden Aufwand, der von den Gemeinden getragen wurde, die ihrerseits wieder die Kosten teilweise auf die "Interessenten" überwälzten. Die Schifffahrt leistete ihren Beitrag in der Form, daß sie für jeden Stegbenützer, deren Anzahl jährlich aus den Frequenzen festgestellt wurde, einen gewissen Beitrag den Besitzern vergütete. Dieser Vorgang hatte sich sehr bewährt, hatten die Gemeinden doch dadurch ein Interesse, daß möglichst viele Personen die Schiffe benützten. Trotzdem ist es verständlich, daß den zum Unterhalt der Stege Verpflichteten daran gelegen war, von der kostspieligen Sorge loszukommen. Es wurde also eine Versammlung einberufen, in der von den neuen Machthabern beschlossen wurde, der Schifffahrt die Hauptstege zu "schenken", für die anderen habe die Unternehmung ohne Rücksicht auf die Frequenz die Hälfte der Kosten zu berappen. Der Form halber wurde noch festgehalten, daß für bestimmte Stege, die nur für ein bestimmtes Gasthaus, nicht aber für die Allgemeinheit von Wert seien, die Schifffahrt keinerlei Beitrag zu leisten habe. Eine solche Stegkategorie sei allerdings derzeit nicht vorhanden, wurde im Protokoll hinzugefügt.

Da unsere Unternehmung "oben" nicht gut angeschrieben war und auch aus anderen, hier nicht zu erörternden Gründen keine volle Handlungsfreiheit hatte, konnte sie dagegen nichts unternehmen und mußte sich noch für das Danaergeschenkt bedanken. Glücklicherweise wurde im Trubel der Ereignisse auf die Eintragung im Grundbuch vergessen, sodaß es Stern & Hafferl ein Jahrzehnt später gelang, die "Schenkung" wieder rückgängig zu machen, zumal auch das gegenständliche Protokoll verloren gegangen und die Abschrift davon sich in unseren Schreibtischen nicht mehr auffinden ließ !

Die Einnahmen der Schifffahrt stiegen an, konnten wir doch im Jahre 1939 rund die doppelte Anzahl der Fahrgäste des Vorjahres zählen. Es war dies auch weiter nicht verwunderlich, brachte doch die "Deutsche Arbeitsfront"(DAF) mit ihrer Unterorganisation "Kraft durch Freude"(KdF) Urlauber aus dem "Altreich" in hellen Scharen in die "Ostmark", ob sie nun wollten oder nicht. Aber nach der Aufhebung der jahrelang bestandenen "1 000 Mark-Sperre" für Reisende aus Deutschland nach Österreich wollten sie ohnehin und bewirkten so eine Besserung der wirtschaftlichen Lage, wenn es sich auch bei diesen "Fremden" um ein Publikum handelte, das vielfach anstelle eines Mittagessen[s] ein Brötchen mit "10 Gramm" Salami kaufte, die es übrigens "draußen" schon lange nicht mehr, und "herinnen" nicht mehr lange gab.

¹ Die Orthographie und Grammatik des offenbar 1964 oder bald danach angefertigten Typoskripts von Paul Römer wurde völlig beibehalten, nur ganz offensichtliche Tippfehler stillschweigend korrigiert und fehlende Buchstaben ergänzt; alle Ergänzungen und Zusätze meinerseits stehen in eckigen Klammern. Das Bildmaterial wurde von mir aus eigenem Archiv beigelegt; der Bericht von Paul Römer enthielt keine Illustrationen.

Angesichts dieses Aufschwunges hatten die neuen Herren jedes Maß für die Dinge verloren und sagten einen ungeheuren KdF-Verkehr in der Zukunft voraus und verlangten, daß die Unternehmung sich im Interesse des "Führers" durch die Anschaffung eines neuen Schiffes rechtzeitig darauf einstelle. Es könne gar nicht groß genug sein - ein Fassungsraum von 1 800 Personen wurde ins Gespräch gebracht - und müsse auch Pkw's befördern können, da der "deutsche Volksgenosse" in Hinkunft bei Fahrten über den See seinen Volkswagen auf das Schiff mitnehmen werde. Die Finanzierung dieser Phantastereien stieß allerdings auf Schwierigkeiten. Unsere Firmenchefs hatten nicht nur den Blick für die Wirklichkeit nicht verloren, sondern hatten auch wegen der gegen sie gerichteten politischen Angriffe, die ihre völlige Ausschaltung von der Leitung des Unternehmens zum Ziele hatten, nicht die geringste Lust, nennenswerte Beträge hiefür zur Verfügung zu stellen. Schließlich gelang es aber doch, eine ruhigere Atmosphäre zu schaffen und das Projekt eines Neubaus auf ein modernes Schiff für etwa 250 Personen vom Typ MUNOT zu reduzieren, wie es auf dem Bodensee im Einsatz stand, und an dessen Finanzierung sich auch die DAF beteiligen sollte. Nach langen Verhandlungen mit der Bodan-Werft in Kreßbronn am Bodensee, bei welchen unsere Firma wieder tonangebend geworden war, gelang es, die Bestellung unterzubringen. So schien sich doch wieder alles zum Guten zu wenden, als der inzwischen ausgebrochene Krieg alles zu nichte machte. Es hatte sich also wieder einmal mehr erwiesen, daß der Mund zu weit aufgemacht worden war, denn auch der Einfluß der NSDAP reichte nicht aus, die Lieferung gegen den allmählich sehr vordringlich gewordenen Wehrmachtsbedarf durchzusetzen. So schwamm uns also das erträumte schöne Schiff, auf das wir uns doch alle irgendwie gefreut hatten, wieder davon und die von uns geleistete Anzahlung wurde nach dem Zusammenbruch teilweise in Materialien wieder zurückerstattet, was durch Zoll, Devisen und Besatzungszonen schwer genug gemacht worden war.

Hier ist vielleicht der Platz, die besondere Treue des Schiffspersonals zu den Firmeninhabern während der damaligen Spannungen zwischen diesen und der herrschenden Partei hervorzuheben. So wollte einmal ein in unserer Unternehmung tätiger Parteifunktionär eine Betriebsversammlung bei den Schiff sleuten abhalten. Sie sollte als besonders zünftig an Bord der in Kammer liegenden UNTERACH stattfinden. Auf dem Vordeck also stand, von den Leuten im Halbkreis umgeben, der Parteimann, wie üblich mit Stiefel und wippender Gerte und merkte nicht, daß hinter ihm seeseitig die Ausgangspforte in der Reling offen war. Bei jedem Ausfall des Redners gegen unseren Präsidenten Stern zog das Personal den Halbkreis enger. Immer weiter wich er ängstlich zurück, bis er schließlich unmittelbar an der Deckkante stand, hinter sich nichts mehr als das kaltgrüne Wasser des Attersees. Keiner unserer Leute sprach eine Drohung aus, keiner erhob die Hand oder sagte ein Wort, nur stumm und verbissen standen sie in Tuchfühlung vor ihm, dessen Stöckchen längst aufgehört hatte, herausfordernd auf den Stiefelschaft zu klopfen. Schnell war die Ansprache beendet, ein kurzes "Heil Hitler" und genannter Herr ward auf der Schifffahrt nie mehr gesehen! Hiezu muß bemerkt werden, daß ein solches Verhalten der Bediensteten - zur damaligen Zeit - so unbegreiflich es uns heute erscheinen mag - keineswegs ungefährlich war.

Trotz des Kriegsbeginnes zeigte es sich immer deutlicher, daß mit den vorhandenen Schiffen ohne zusätzliches kleines Boot das Auslangen nicht gefunden werden konnte, eine Erfahrung, die - wie in dieser Chronik aufgezeichnet - in den vergangenen Jahrzehnten von den verschiedensten Besitzern immer wieder übereinstimmend gemacht worden war. Jetzt kam noch hinzu, daß die Partei ihre Unfähigkeit, die Lieferung eines neuen Schiffes durchzusetzen, nicht verwinden konnte, und uns aus Prestigegründen als Ersatz hiefür die unmöglichsten alten Schiffe aus den besetzten Gebieten andrehen wollte. Um eine Einflußnahme von außen zu verhindern, wurde einer unserer leitenden Herren selbst auf Suche geschickt. Nachdem er in allen Himmelsrichtungen vergebens Ausschau gehalten - ein Mißgriff durfte es diesmal nicht werden -, fanden wir endlich vor unserer eigenen Tür etwas Passendes. Der durch die Erbauung der ersten Seilbahn in Oberösterreich (Feuerkogelbahn) bekannte Rudolf Ippisch, der ursprünglich den Schuhmacherberuf ausgeübt und sich auch zum Besitzer der Traunsee-Schiffahrt emporgeschwungen hatte, war allen Schwierigkeiten zum Trotz daran gegangen, nach dem Riß eines seiner hölzernen E-Boote, die übrigens auch wie die unseren aus der Lürssen-Werft stammten, mit eigenen Leuten ein Stahlboot zu bauen. Er glaubte daher, auf das kleinste Boot seiner Flotte, den TRAUNSTEIN, verzichten zu können, zumal es das einzige Schiff war, das von einer anderen Werft nach einem anderen Riß geliefert worden war. Es war von der Hawel-Werft in Potsdam gekommen, aus Eiche karweel für 60 Personen gebaut und mit einem 9 PS-Motor(!) ausgerüstet, der aus einer 290 Ah_Batterie mit einer Spannung von 160 V seine Energie bezog. Nachdem wir uns durch Messungen und Probefahrten überzeugt hatten, daß Geschwindigkeit (14,5 km/h) und Kapazität ausreichten, um mit einer Aufladung ein Kurspaar auf dem Attersee führen zu können, wurde der Kauf abgeschlossen. Der Erwerb des Bootes war zur damaligen Zeit ein besonderer Glücksfall, weil E-Boote weit und breit nicht zu bekommen und Treibstoff für Verbrennungsmotore infolge des Krieges praktisch nicht erhältlich war. Ein geeigneter Lkw mit einem Zweiradanhänger war von der OKA, die übrigens damals KOA (Kraftwerke Oberdonau A.G.) hieß, rasch besorgt und ein Bezugschein auf den nötigen Treibstoff für "kriegswichtige" Zwecke von der Kreisleitung der NSDAP in Vöcklabruck verschafft, mit der wir durch persönlichen Kontakt eines unserer leitenden Herren - zu dessen eigener größten Überraschung - gute Beziehungen hatten.

Am 29.9.1941 war es also so weit. Die TRAUNSTEIN wurde in Rindbach mit ausgebaute Bleibatterie auf das Auto verladen und über die Mitterweißenbachstraße, auf der die Auffahrt in der Haarnadelkurve einige Schwierigkeiten bereitete, anstandslos nach Weißenbach geschafft. Dort wurde auf einer geeigneten Uferstelle der Anhänger im Rückwärtsgang möglichst weit ins Wasser gefahren und das Boot mit einem letzten kräftigen Ruck unbeschädigt binnen 20 Minuten zu Wasser gebracht. Die BURGAU nahm die Akkumulatoren an Bord, die das Schiff bis zur Scheuerleiste ins Wasser drückten, und mit der TRAUNSTEIN längseits war die ganze Eskader schon um 15 Uhr in Attersee eingetroffen. Dort allerdings erwartete den Transportleiter ein strenger fernmündlicher Befehl aus Gmunden, das "gefährliche" Unternehmen augenblicklich, wo auch immer, abzubrechen und bis zum Abschluß einer Transportversicherung und zum Eintreffen eines noch

zu suchenden "Fachmanns" nichts mehr zu unternehmen. Angesichts des schon munter in der Hütte schwimmenden Schiffchens hat der "Apfiff" uns nur ein Lächeln entlockt!

Da aber dessen Name - TRAUNSTEIN - auf dem Attersee deplaziert war, mußte ein neuer gefunden werden, und abermals bestand Gefahr, einen parteipolitischen Namen aufgedrängt zu erhalten. Unter diesen Umständen griffen wir zu einer List. Der schon erwähnte Kreisleiter in Vöcklabruck war nämlich Obmann der Alpenvereinssektion Vöcklabruck, deren Stolz das von ihr erbaute Schutzhaus auf dem Hochlecken im Höllengebirge ist. Kurz entschlossen wies unser Vertreter dem Kreisleiter gegenüber mit beredten Worten auf die werbende Wirkung eines Schiffsnamens nach dem Schutzhaus hin, sodaß dieser einen Augenblick lang die Parteilinie vergaß und begeistert unserem Vorschlag zustimmte. Das Schiff vermehrte also nach entsprechendem, von eigenen Leuten durchgeführten Umbau unter den Namen HOCHLECKEN die angestammte Attersee flotte.

Die Indienststellung war mit einer kleinen betriebsinternen Feier verbunden, bei der die kleine Tochter eines Schiffführes als Taufpatin fungierte. Im dichten Schneegestöber, bei der man die Hand nicht vor den Augen sah, brachte das Boot die Festgäste, es waren dies Damen und Herren unserer heutigen Direktion, damals noch Betriebsleitung genannt, trotz Kompaßschaden auf seiner ersten Fahrt sicher nach Kammer. Eine feine Leistung der beiden Schiffführer, von der allerdings nie jemand etwas erfuhr!

Da in bestimmten Zeitabständen die UNTERACH auf behördliche Weisung zur Untersuchung des Unterwasserschiffes an Land geholt werden muß und das Grundstück, auf dem das bisher geschah, teilweise verbaut worden war, sah sich die Unternehmung veranlaßt, nach einem neuen Platz Umschau zu



Taufe des Motorboots *Hochlecken*, ex *Traunstein*, Sept. 1941

halten. Übrigens war die Platzfrage schon anlässlich des MUNOT-Neubaus angeschnitten worden, der hier zusammengebaut werden sollte. Da der Seegrund zum Aufholen und Lanzieren des Schiffes eine gewisse Neigung haben muß, wurden an den verschiedensten Stellen Lotungen und Meßungen vorgenommen, die aber alle kein befriedigendes Ergebnis brachten. Schließlich konnte aber doch ein geeignetes Grundstück, das auch die richtigen Ausmasse besaß und von der Stromleitung überspannt war, in Kammerl unmittelbar dort ausfindig gemacht [werden], wo auch Herr Peratoner seine Schiffe aufsplipte. Um diesen Platz nicht in wenigen Jahren abermals zu verlieren, wurde er im Jahre 1941 aus dem Besitze des Schlosses Kammer käuflich erworben. Er dient heute bekanntlich auch als Badeplatz und für die als Wochenendhaus adaptierte Werkstatt-Baracke, wenn er für Betriebszwecke nicht verwendet wird.

Im übrigen war dies die Zeit, - 1942 - wo die Jahresfrequenz fast das Doppelte der bisherigen Spitze aus dem Jahre 1924 erreichte, nämlich mehr als 200 000 Personen. Es war dies gewissermassen der letzte Fahrgastrekord unter den althergebrachten Bedingungen. Denn wenn auch schon Fronturlauber und Leichtverwundete sowie Angehörige von Parteistellen einen gewissen Anteil der Fahrgäste ausmachten, so bestand doch die übergroße Mehrheit noch immer wie eh und je aus zivilen Urlaubern im Sommer und den während des ganzen Jahres nur träge fluktuierenden Einheimischen. Doch allmählich trat eine völlige Umschichtung unserer Fahrgäste - wir dürfen sie jetzt besser als Reisende bezeichnen - der Richtung und der Struktur nach ein, die der Schifffahrt viel zu schaffen machten und Veranlassung zu vielen Umstellungen gaben.



Motorboot *Hochlecken*

Während bisher der Fahrgaststrom sich morgens und mittags im großen Ganzen von Kammer nach Unterach bewegte, um am Abend in der Gegenrichtung wieder zurückzufluten, stieg nun rapid die Zahl derer, die morgens in Vöcklabruck oder Linz bei den Verwaltungs- und Parteistellen hunderterlei Bezugscheine, Berechtigungen, Dokumente oder dgl. zu besorgen hatten oder dortselbst beschäftigt waren und abends wieder heimfahren wollten. Hiezu kamen noch gegen Kriegsende die große Zahl der Ausgebombten, die am Attersee ein behelfsmäßige Dach über den Kopf gefunden hatten, aber doch tagsüber in den Städten ihrem Beruf nachgehen mußten. Schließlich waren auch die höheren Militärs und Parteigrößen bestrebt, ihren nicht immer unbedeutenden legalen oder illegalen weiblichen Anhang in den vor Fliegerangriffen sicheren kleinen Ufergemeinden unterzubringen. Und diese alle benützten in der "falschen" Richtung das Schiff.

Vergnügungsreisende waren immer mehr verschwunden und hatten Leuten Platz gemacht, die zu einer bestimmten Zeit irgendwo sein mußten: Arbeiter der neuen Zellwollefabrik in Lenzing, ja sogar in den "Hermann Göring-Werken" (der heutigen VOEST) usw. Wer nicht zur Wehrmacht eingezogen war, arbeitete in einem "kriegswichtigen" Betrieb, auch wenn dieser nur Hosenknöpfe erzeugte. Auch die Schifffahrt auf dem Attersee war fallweise kriegswichtig erklärt worden.

Die Schiffe mußten also neuerdings morgens und abends in beiden Richtungen verkehren, weil die alten Kurse wegen der Posten und Frachten nicht eingestellt werden durften. Das war aber leichter gesagt als getan! Während der Dampfer unbeschränkten Aktionsradius hatte - die Kohlen rollten dank unserer guten Verbindung zu den Parteistellen in Vöcklabruck nur mit geringen Stockungen an - mußten die E-Boote erschöpft wieder nachtsüber aufgeladen werden, was nur in Attersee möglich war. Anstelle der schon erwähnten Leerfahrten zwischen Attersee und Kammer traten jetzt solche zwischen Attersee und Unterach, die noch mehr unnützen Strom frassen und bei Nacht und Nebel bei vorschriftsmäßiger Verdunkelung gegen Fliegersicht durchgeführt werden mußten, um eine Abfahrt um 5 Uhr früh in Unterach zu ermöglichen.

Man macht sich wenig Gedanken darüber, welche große Verantwortung und - sagen wir ruhig - seemännisches Können vom Schiffsführer verlangt wird, um bei dichtem Nebel und Schneesturm in finsterner Nacht das Schiff sicher zur gewünschten Anlegestelle zu bringen. Wie gebannt blickt dann der Steuermann nach dem Kompaß, vergleicht die Uhr und die Drehzahl der Maschine, während die Fahrgäste sorglos plaudern und höchstens kritisieren, dass das Schiff wieder einmal Verspätung hat. Wir sind stolz auf unser Schiffspersonal, das unsere Schiffe ohne den geringsten Unfall durch die Dunkelheit führte!

Fast alle Bewilligungen für Kraftfahrzeugtreibstoff werden eingestellt, sodaß der damals ohnehin noch bescheidene Straßenverkehr gänzlich zum Erliegen kommt; der um 21 Uhr in Unterach eintreffende Dampfer bringt Flüchtlinge, die nicht wissen wohin, sie schlafen zusammengekauert nachts auf dem verhältnismäßig warmen Schiff; ein Offiziersliebchen der "Marineversuchsstation Nußdorf" läßt sich eine Büchse voll "echter Sardinen" vom Schiffsführer öffnen, während wir nur noch trockenes Brot kennen, - daß sie sich später an der Reling übergibt, erfüllt uns mit großer Genugtuung -; auf die Lokomotiven wird der Slogan "Alle Räder müssen rollen für den Sieg" gepinselt; ein

Zivilfranzose versieht Heizerdienste auf der UNTERACH und benützt jeden unbeobachteten Augenblick zu Sabotageversuchen und Diebstählen an den Postpaketen; ein anderer Franzose, in Wirklichkeit ein polnischer Offizier, spielt den Matrosen auf dem E_Boot und genießt das berechtigte uneingeschränkte Vertrauen des einzigen in sein Geheimnis eingeweihten Stern & Hafferl-Vorgesetzten; der Schiffskantineur konnte irgendwo ein paar alte bezugscheinfreie Erdäpfel auftreiben, die er samt der Schale kocht, zerstampft, mit Seewasser verdünnt und als markenfreie Suppe verkauft an Fahrgäste, die eigens deswegen von Steinbach nach Nußdorf mit dem Schiff fahren ... Gespensterhafte Schatten aus jenen Tagen!

Der Gauleiter selbst hatte eine Versammlung in Unterach zu leiten und erbat ein Sonderschiff, um in der Strecke Kammer-Unterach Benzin für den Sieg zu sparen, wie er angab, da Elektrizität noch immer reichlicher zur Verfügung stand. Ein höherer Beamter von uns sollte ihn begleiten. Wie staunte dieser aber, als eine Viertelstunde vor der geplanten Ankunft des hohen Herrn ein Pkw mit 4 Mann bewaffneter SS vorfuhr, die die HOCHLECKEN von oberst zu unterst nach Höllenmaschinen durchsuchten und unseren Vertreter zwangen, die Fahrt selbst mitzumachen, damit für den Fall eines Falles dieser selbst mithochgehen sollte. Der Chronist vermerkt lächelnd, daß die Leibwache selbst sich trotzdem nicht getraute, die Fahrt auf dem Schiff mitzumachen, sondern mit dem Auto voraus fuhr, wodurch offenbar die beabsichtigte Benzinersparnis nicht erreicht wurde. Aber auch unser Schiff kam heil und ohne Explosion in Unterach an, obwohl der hohe Herr versuchte, selbst zu steuern.

Das Frühjahr 1945 rückte heran und mit ihm der Befehl, bei Annäherung der Amerikaner unsere Schiffe allesamt nach Unterach zu bringen, damit sie der von Norden vorrückende Feind nicht benützen könne.

Am Ostufer werde die Straßenbrücke bei Steinbach gesprengt und dem Ami dadurch der Vormarsch unmöglich gemacht werden, während am Westufer SS Widerstand leisten werde. Wir befolgten diese Weisung nicht mehr. Die E-Boote ließen wir ruhig in der Hütte und den Dampfer in Kammer liegen. Die Brücke ging zwar befehlsgemäß in die Luft, dadurch wurde jedoch nur der zivile Verkehr - und zwar auf Monate - unterbrochen, nicht aber der Feind aufgehalten, der aber auch nicht aus Norden, sondern von Westen her / anrückte und unseren Schiffen erst Beachtung schenkte, als er sie zu seinem Vergnügen brauchen konnte. Da endlich auch keine Waffen-SS da war, nahm im Attergau die große Zeit still, aber gottlob schmerzlos in einem allgemeinen Durcheinander ihr unrühmliches Ende.

Beschränkte Handlungsfreiheit (Frühsommer 1945)

Zum ersten Male nach den Napoleonischen Kriegen lag also wieder eine Besatzungsmacht im Attergau. Im Jahre 1809 war es freilich nur eine kleine Reiterstreife gewesen, die es sich im Schloß Kammer wenige Tage gut sein ließ und die Zeit hauptsächlich damit verbrachte, die Zahl der von außen gezählten Fenster mit der von innen gezählten in Einklang zu bringen, da die Franzosen durchaus das mit Schätzen gefüllte vermauerte Zimmer finden wollten. Sie fanden es nicht - weil es nicht vorhanden war - und zogen bald mißmutig wieder ab. Anders die Amerikaner.

Sie fühlten sich hier sehr wohl und hatten rasch in Erfahrung gebracht, daß die Elektroboote betriebsbereit in der Hütte lagen. Was lag den übermütigen siegreichen Soldaten näher, als an Bord zu stürmen, überall herumzumanipulieren und loszufahren, nachdem die den Hebel gefunden hatten, der die Schiffsschraube in Bewegung setzte!

Man muß sich in Erinnerung rufen, daß anfänglich für uns Zivilisten während der Dunkelheit ein strenges Ausgehverbot herrschte und wir auch tagsüber uns nur in einem Umkreis von höchstens 3 km bewegen durften. Öffentliche Verkehrsmittel und Fernsprecher funktionierten nicht, sodaß eine Verbindung zwischen Gmunden und Attersee nicht möglich war. Unsere Schiffleute folgten nun dem unter fremder Flagge fahrenden eigenen Schiff am Ufer mit den Fahrrädern so gut sie konnten, um wenigstens auszukundschaften, wo das Boot zurückgelassen würde und wieder zu finden sei, wenn es mit leerer Batterie liegen bliebe. Glücklicherweise kam es dazu nicht. Unsere Leute - ganz auf sich allein gestellt - verhielten sich tadellos und überlegten, ob sie die ausgepumpten Akkumulatoren überhaupt noch aufladen sollten, um den Unfug abzustellen. Sie kamen aber von dem Gedanken wieder ab, um die ohnehin schon altersschwachen Bleizellen nicht noch weiter zu schwächen. Schließlich gelang es, den kommandierenden Leutnant, der von Beruf Orangenpacker in Kalifornien war, zu überzeugen, daß seine Soldaten mit kaputten Schiffen überhaupt keinen Spaß mehr hätten. So gab er denn bald den vernünftigen Befehl, daß die E-Boote zwar jederzeit und kostenlos, jedoch nur mit einem Schiffsmann an Bord benützt werden durften. Kaum war also diese Gefahr von den in Attersee stationierten Schiffen abgewendet, glaubten unsere Leute ihren Augen nicht trauen zu dürfen, als sie eines schönen Tages unsere UNTERACH von Kammer heraufdampfen sahen! Jetzt war die Situation ernster, die Möglichkeit eines Totalverlustes bei allfälliger Strandung oder die einer Kesselexplosion schien gegeben. Unsee ATTERGAU fuhr - ohne Erlaubnis des "commanding officer" mit eigenen Leuten der UNTERACH nach, ohne sie begreiflicherweise einholen zu können. Aber nach einiger Zeit der Verfolgungsjagd lag der Dampfer plötzlich still und konnte von den Amis nicht mehr in Bewegung gesetzt werden. Der Schwierigkeiten mit dem Kondenswasser konnten sie nicht Herr werden. Das E-Boot kam längseits, unsere Leute enterten das Schiff und brachten die kleinlaut gewordenen "Freibeuter" wieder nach Hause. Daraufhin verbot auch der Befehlshaber von Seewalchen solche selbständige, seine Mannschaft gefährdenden Exkursionen.

Allmählich traten wieder Lockerungen in den strengen Militärvorschriften ein und einem unserer leitenden Beamten in Gmunden gelang es, sich ein räumlich unbeschränktes und zeitlich unbefristetes "Permit" zu verschaffen, sodaß er sich wenigstens mit dem Rad wieder frei bewegen und den Kontakt mit der Schifffahrt wieder herstellen konnte.

Jetzt wurde schon von dem in Seewalchen in einer beschlagnahmten Privatvilla aufgemachten Offiziersklub das erste Sonderschiff gegen Entgelt angemietet. Wieder sollte ein höherer Beamter von uns die Fahrt begleiten, und wieder staunte dieser, als vor der angesetzten Abfahrtsunde ein Jeep mit 4 Mann Military Police vorfuhr, um die UNTERACH von oben nach unten nach Höllenmaschinen zu durchsuchen, und unser Vertreter verhalten wurde, an Bord zu bleiben, wo er Gelegenheit

hatte, über die Unterschiede zwischen heute und dem Verhalten der SS vor wenigen Monaten nachzudenken. Nebenbei war dadurch zwangsläufig das damals noch bestehende Fraternisierungsverbot zwischen den männlichen Österreichern und den Besatzungstruppen gebrochen worden und galt auch stillschweigend in Hinkunft für unsere höheren Beamten nicht mehr. Der Schiffsname war also - wie auch bei allen ähnlichen Fahrten in dieser Zeit - mit einer Tafel überdeckt worden, die den neuen Namen SNAFU trug, dessen wörtliche Übersetzung der Anstand verbietet, (etwa "Lustiges Durcheinander"). Die von den Offizieren in den Jeeps vorgefahrenen Mädchen waren vielfach Töchter aus besten Familien, was aber doch nicht hinderte, daß sich alsbald das Schiff in ein Lokal übelsten Rufes verwandelte. Nicht genug zu danken war jedoch dem Officer's Club, daß er streng darauf sah, die für die Schiffsbesatzung bestimmten Alkoholika - er war damit sehr freigiebig - erst nach Beendigung der Fahrt auszugeben. Unabsehbarer Schaden und auch unvermeidbare Streitigkeiten wurde dadurch verhindert, daß die folgerichtig eintretende Trunkenheit der durch die mangelhafte Ernährung geschwächten Schiffsmannschaft sich erst nach Abfahrt der Amis samt ihren "Fräuleins" auf dem schon sicher verhefteten Schiff eintrat!

Noch im Sommer durfte der öffentliche Verkehr unter österreichischer Flagge auf dem Attersee wieder aufgenommen werden. Wie freuten wir uns, wieder das freundliche Rot-Weiß-Rot zu sehen!

Die Jahre der Modernisierung (1945 - 1959)

Die bereits geschilderten, in den letzten Kriegsjahren von der Schifffahrt zu bewältigenden "echten" Verkehrsaufgaben - sie erbrachten im Jahre 1944 bereits 343 000 Personen - stiegen nach der naturgemäßen



Raddampfer *Unterach* um 1947

Unterbrechung im Jahre 1945 bereits im Folgejahr ins Gigantische und die Frequenzkurve erkletterte die absolute, weder vorher noch nachher erreichte Spitze von 425 000 Fahrgästen, d.s. durchschnittlich rund 1 200 Reisende täglich! Bilder aus jenen Tagen zeigen den Dampfer stets mit Schlagseite und schwarz von Menschen, die kleineren Boote bis zur Scheuerleiste getaucht und die Problemstellung war meistens nur die, auf welcher Landungsstelle man die geringste Anzahl von Personen wegen Überfüllung zurücklassen sollte. Nach wie vor rollte auf der Straße praktisch kein Verkehr und zu der oben erwähnten unnatürlichen Erhöhung der Bewohnerschaft des Atterseegebietes schon während des Krieges waren noch die DP's (displaced persons) und vor allen die abgerüsteten und allmählich aus der Gefangenschaft entlassenen Wehrmachtsangehörigen gekommen, die aus allen Teilen der Welt in die Heimat zurückfluteten.

Die Schifffahrt stand vor fast unlösbaren Aufgaben. Da war in erster Linie die UNTERACH, deren Unterwasserschiff seit mehr als einem Jahrzehnt nicht mehr überholt werden konnte, deren Kessel nicht mehr betriebsicher war, ganz abgesehen davon, daß die vermorschten Aufbauten in sich zusammenzufallen drohten. Einwandfrei war eigentlich nur noch die Maschinenanlage. Das Schiff mußte also im Jahre 1946 auf unserem Grund in Kammerl an Land geholt und umgebaut werden. Die erste Fahrt gestaltete sich 1947 zu einem festlichen Ereignis, zu dem die Spitzen der örtlichen Behörden eingeladen worden waren. In Unterach selbst wurde das Schiff vom Bürgermeister mit Blasmusik empfangen und unser Vertreter führte in seiner Ansprache u.a. aus:

"In dem Bestreben, die Verkehrsverhältnisse auf dem Attersee rasch zu verbessern hat Herr Präsident Stern bereits im Jahre 1945 den Auftrag erteilt, zwecks Unterbringung eines Auftrages für ein neues Schiff Verhandlungen aufzunehmen. Durch das Entgegenkommen der Amerikaner war es zwar möglich, die hiefür erforderliche Maschinenanlage fabriksneu zu erwerben, die Werften selbst erklärten sich aber infolge Materialsmangels auf Jahre hinaus außerstande, einen Schiffskörper zu liefern. So mußte ein Neubau wieder zurückgestellt werden.

Herr Präsidefit Stern hielt jedoch an dem Gedanken fest, daß den geänderten Verhältnissen entsprechend etwas geschehen müsse, um den Fahrgästen erhöhte Bequemlichkeit zu bieten und damit den Fremdenverkehr zu fördern. Er ließ daher vorläufig einmal den alten Dampfer umbauen und modernisieren. Herr Schiffbau-Dipl. Ing. Karl Umlauff, ein erfahrener Praktiker, brachte unsere Anregungen fachmännisch zu Papier und verfaßte die nötigen Bauzeichnungen. Im Herbst vergangenen Jahres ging es nun an die Arbeit. Vom alten Schiff blieb nur der Körper unverändert. Die Dampfmaschine wurde gründlich überholt und im Kessel 100 neue Siederohre eingezogen, was wieder nur möglich war, weil wir diese derzeit nicht erhältlichen Rohre bereits vor Jahren angeschafft hatten. Durch den neuartigen Aufbau sollten die Fahrgäste gleich bei Betreten des Schiffes vor den Unbilden der Witterung geschützt, durch die Anordnung des Kassenschalters das bisher so lästige Gedränge bei der Fahrkartenausgabe vermieden werden. Die sanitären Anlagen wurden durch ein eigenes Damenklosett und durch Fließwasserbecken wesentlich verbessert. In allen Räumen des Schiffes wurde nun Dampfheizung eingeleitet, um den Fahrgästen auch im Winter behagliche Wärme zu geben. Durch die neue gedeckte Brücke ist der Kapitän nicht mehr genötigt, in Wind und Wetter im

Freien zu stehen und durch eine moderne Dampfstrahlfeuerspritze wurde die Brandgefahr auf ein Minimum herabgedrückt. Ein wesentliches Augenmerk wurde der Bequemlichkeit der Reisenden durch die Anlage eines Speiseraumes geschenkt, wo in Hinkunft bei jeder Kursfahrt Speisen und Getränke verabreicht werden sollen. Eine moderne Schiffsküche mit geräumigem Herd, Abwaschbecken mit Kalt- und Warmwasser, einem Eisschrank usw. soll dazu die Möglichkeit geben.

Zu all diesen Arbeiten stand uns nur zum Anlandholen und Zuwasserbringen des Schiffes sowie zur Reparatur am Schiffskörper selbst die Linzer Schiffswerft zur Verfügung. Alle anderen Arbeiten haben unsere eigenen Bediensteten sowie ortsansässige Handwerker ausgeführt. Bei - 20 Grad arbeiteten unsere Leute im Freien, am offenen Feuer wärmten sie sich notdürftig die starren Glieder. Für ihre Leistung und ihren Eifer gebührt ihnen unser aller Dank.

Wenn wir daran erinnern, daß schon in Friedenszeiten im Binnenlande Österreich gewisse für den Schiffbau erforderliche Dinge nicht einmal dem Namen nach bekannt waren, so müssen wir die heutigen Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung gar nicht erst erwähnen. Manche schlaflose Nacht hat es uns gekostet und mehr als einmal hing die Durchführbarkeit des Umbaus im wahrsten Sinn des Wortes von einer Kleinigkeit ab. Aber in vorbildlicher Arbeit haben wir es geschafft. Nicht alle hatten zu uns Vertrauen, auch in der eigenen Unternehmung nicht. So wurde geflüstert, das Schiff werde "umfallen" und der behördlich genehmigte Fassungsraum werde auf die Hälfte herabgesetzt werden müssen. Das waren unsere heitersten Stunden. Die vorgenommene Überprüfung durch das Binnenschiffahrts-Inspektorat fand nichts auszusetzen und gab uns Fachleuten recht."

Die Sorgen wegen der UNTERACH hatten wir also vorläufig los, der Umbau, insbesondere der Speiseraum und die gute Küche fanden allgemein solchen Anklang, daß sogar während der Stehzeiten in den Endhaltestellen Gäste, um zu speisen, an Bord kamen, was uns wieder eine[n] Protest der ortsansässigen Gastwirte an den Hals hetzte. Wie sollten sich die Zeiten alsbald ändern!

Auch die ATTERGAU war am Ende ihrer Kräfte: Ihre Bleibatterie bestand 1947 nur mehr zur Hälfte aus brauchbaren Zellen. Nun hatten wir seit Jahrzehnten mit der AFA (Akkumulatorenfabrik AG) Wien einen Vertrag, wonach diese verpflichtet war, uns gegen eine jährlich gleichbleibende Pauschalzahlung erforderlichenfalls die verbrauchten Plattensätze zu erneuern. In ihrem Lager fanden sich noch einige Platten aus der Vorkriegszeit, die genügten, unsere Batterie noch einmal zu ergänzen. Allerdings war die Transportbewilligung hiefür durch die Russenzone (NÖ) nur mit groben Schwierigkeiten erhältlich und der Transport selbst nur mit großem Zittern wegen der Beschlagnahme durchführbar gewesen.

Und gerade in diese Zeit fiel die neuerliche Misere mit unseren Batterien.

Trotz des Frequenzrückganges waren wir noch immer genötigt, ein Abendschiff nach Unterach und morgens eines in der Gegenrichtung zu führen, nur reichte für den Dampfer die Frequenz nicht mehr aus, sodaß die E-Boote für diese Kurse herangezogen werden mußten. Die hiezu nötigen Leerfahrten zurück zum Laden nach Attersee waren den schwachen Batterien längst nicht mehr zumutbar, sodaß die Schifffahrt vor einer neuen, schier unüberwindbaren Schwierigkeit stand. So wurde denn allen Ernstes erwogen, an die Erbauung einer eigenen Ladestation in der Nähe des heutigen Seebades

in Unterach zu gehen², bis schließlich ein völliger technischer Laie ganz unschuldig fragte, ob nicht eine Aufladung der Batterien aus dem Oberleitungsnetz der damals noch bestehenden Straßenbahn Unterach-See möglich sei, weil diese ja nachtsüber nicht verkehre. Das Ei des Kolumbus! Von dem Fahrdraht wurde ein Kabel zum Ladeanschluß des am Steg liegenden Schiffes geführt, der Schiffführer überwachte an Bord die Gasung, während die Witwe des verstorbenen Betriebsleiters der Straßenbahn in dem etwa 1 km entfernten Unterwerk die Gleichrichtermaschinen bediente. Sie war eine einfache, ältere, rundliche Frau, die es aber mit den Vorschriften sehr genau nahm, im Maschinenraum stets den Sicherheitsvorschriften entsprechend ein Kopftuch sowie eine Brille trug. Letztere deshalb, um den Zettel lesen zu können, auf dem sie die Reihenfolge der Handgriffe zum Ingangsetzen und Ausschalten der Maschinen aufgeschrieben hatte, Handgriffe, von deren technischen Auswirkungen sie, wie der Chronist fest überzeugt ist, keine blasse Ahnung hatte. Sie vergriff sich aber nie und war verlässlicher als manch ein Mann. Ehre ihrem Angedenken! So wurden also in den Jahren 1948/49 Schiffsbatterien über eine Straßenbahn-



Elektroboot *Attergau* auf bewegtem See, Aufnahme unbekanntem Datums.

Oberleitung aufgeladen, wohl ein einmaliger Vorgang!

Aber auch die vorsorglichste Pflege konnte den Zusammenbruch der ATTERGAU-Batterie nicht verhindern, es waren jetzt eben die alten Platten vollkommen zerstört. Jedoch schon im ersten Jahr entsprach auch die neue BURGAU-Batterie nicht den in sie gesetzten Erwartungen, denn bei einer Anzahl von Zellen war schon nach Saisonschluß ein beachtliches Absinken ihrer Leistung feststellbar. Die Nife-Leute gaben anfänglich unserer nicht sachgemäßen Wartung die Schuld. Als wir ihnen aber das Gegenteil nachwiesen, ersetzten sie doch die trüg gewordenen Zellen auf ihre

² [handschriftlicher Bleistiftvermerk am Seitenrand:] Plan vom 31. XII. 1943 nicht ausgeführt

eigenen Kosten. Immerhin genügte jedoch dieser Vorfall, um einen Ersatz der ATTERGAU-Batterie durch ein Erzeugnis der Nife vorläufig nicht in Erwägung zu ziehen. In dieser Notlage erinnerte sich die Unternehmung an die von den Amerikanern erstandenen zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren samt Wendegetrieben und Propeller-Rohlingen, die für den geplanten Neubau bestimmt waren. Es wurde also gegen Ende 1949 eine dieser Maschinen abermals unter der technischen Leitung des Schiffbauingenieurs Umlauff in die ATTERGAU eingebaut. Sehr maßgebliche Herren unserer Firma waren der Meinung, daß es sich nur um eine vorübergehende Maßnahme handeln und nach Behebung der Materialschwierigkeiten wieder zur Bleibatterie zurückgegriffen würde. Wir Schiffler teilten diese Meinung nicht, wußten wir doch nur zu gut, daß die durch die Verdieselung erzielbare höhere Geschwindigkeit den Forderungen unserer Fahrgäste entsprach und niemals wieder herabgesetzt werden könne.

Während also die Batterie der ATTERGAU wenigstens halbwegs wieder auf die Beine gebracht worden war - lange Zeit konnte es aber nicht dauern, bis die andere Hälfte der Zellen untauglich wurde - und während der negative Plattensatz der HOCHLECKEN Batterie im Jahre 1946 auf dieselbe Weise noch einmal erneuert werden konnte, brachen nun die Akkumulatoren der BURGAU völlig zusammen. Die letzten noch auf Lager in Wien gelegenen Reserveplatten waren aber aufgebraucht und trotz unserer gewiß guten Beziehungen zu Ämtern und Erzeugern war es ausgeschlossen, bei der damals herrschenden Materialknappheit und Bewirtschaftung sowie bei den Schwierigkeiten, die sich aus den Besatzungszonen ergaben, neue Großflächenbleiplatten zu beschaffen. Die BURGAU fiel also praktisch aus. Zu dieser Zeit wurden Verbindungen mit der NIFE Stahl-Akkumulatoren A.G. in Wien angeknüpft, welche die schon seit Jahrzehnte[n] tausendfach bewährten Nickel-Cadmiumzellen herstellte und herstellen konnte, weil sie das Halbmaterial von ihrem Stammhaus aus Schweden bezog. Obwohl diese Firma noch nie so große Batterien bzw. so große Zellen hergestellt hatte, wie wir sie benötigten, zeigte sie sich an dem Geschäft sehr interessiert, sodaß die Bestellung zu einem günstigen Preis abgeschlossen werden konnte, obwohl in dem Kaufvertrag sehr beachtliche Garantiebedingungen festgelegt waren.

Im Jahre 1949 wurden also die eigens für die Schifffahrt zum ersten Mal angefertigten NIFE-Großzellen angeliefert und in der BURGAU zu einer Batterie zusammengebaut. Die Vorteile schienen sehr beachtlich, so war doch die neue Batterie bei ungefähr gleicher Kapazität um 5 t geringer d.h. das Schiff verdrängte nur mehr 30 t und erreichte durch die Verringerung des Formwiderstandes eine etwas höhere Geschwindigkeit. Der Platzbedarf für diese Zellen war allerdings etwas größer und Schwierigkeiten ergaben sich auch durch die Unmöglichkeit der gleichzeitigen Ladung von Bleibatterie (ATTERGAU) und Nifebatterie (BURGAU), durch die Umschulung unserer Leute, die mit Arbeiten bei Säuren vertraut waren, auf Arbeiten mit Lauge, und anderes mehr. Immerhin waren wir anfänglich sehr stolz auf die technische Neuerung, die allerdings nur aus der geschilderten Zwangslage zustande gekommen war.

Wir müssen nun unser Augenmerk wieder auf die Entwicklung der allgemeinen Lage richten, wollen wir die weiteren Vorgänge bei unserer Schifffahrt verstehen. Langsam begannen sich die Verhältnisse zu

normalisieren; viele Bombengeschädigte, die im Attergau Unterschlupf gefunden hatten, setzten ihre Wohnungen wieder instand und verzogen in die Stadt, aus der sie gekommen waren; die DP's zerstreueten sich wieder in alle Windrichtungen ins Ausland und nach Übersee; der Straßenverkehr begann wieder aufzuleben - und unsere Frequenzen dementsprechend zu fallen: Waren es 1947 noch über 300 000 Personen, die wir beförderten, so waren es 1949 nur mehr deren 150 000! Erstmalig, aber unüberhörbar wurde damals der Ruf der Zeit laut: Die Schiffe sind zu langsam, schafft schnellere Verkehrsmittel! Nun entsprach ja tatsächlich bezüglich Geschwindigkeit der alte Dampfer, der schon seit 80 Jahren den Attersee mit der gleichen Geschwindigkeit durchwühlte, noch halbwegs den Ansprüchen, er konnte aber aus wirtschaftlichen Gründen nicht immer zum Einsatz kommen, während die E-Boote, die mit nur 13 km/h und infolge der schlechten Batterien oft noch darunter fuhren, den Berufsverkehr abwickeln mußten, denn unsere Fahrgäste in jenen Jahren bestanden nur zum geringen Teil aus Ausflüglern, die ihr Vergnügen suchten.

Die ATTERGAU hatte jetzt nur mehr ein Gewicht von 24 t und mußte zur Erlangung der nötigen Stabilität mit 1,3 t ballastiert werden. Die mit dem Diesel erreichbare Höchstgeschwindigkeit liegt über 21 km/h, freilich mit einem Aufwand von 135 PS gegenüber nur 18 PS für 13 km/h. Die höheren Betriebskosten wurden im großen und ganzen durch die geringeren Lohnkosten, die erst nach dem Krieg wieder eine Rolle zu spielen begannen, kompensiert, da für eine Kursfahrt jetzt nur mehr 110 Minuten gegenüber bisher 165 Minuten bei gleichbleibender Einnahmenerwartung benötigt wurden, wozu noch der Vorteil des praktisch unbeschränkten Aktionsradius kam. Und nicht zuletzt waren mit dem schnelleren Schiff auch unsere Fahrgäste zufrieden, wenn auch die Zahl der beförderten Personen jährlich weiter, in allerding wesentlich flacherer Kurve abnahm. Der Berufsfahrer war eben trotz allen auf die Dauer nicht auf den Schiffen zu halten, wobei es freilich für Stern & Hafferl ein Trost war, daß ein Gutteil jener Fahrgastkategorie auf die eigene Kraftwagenlinie abwanderte, die wir vorausplanend schon 1946 mit einem alten Wehrmachtsomnibus mit Holzgasanlage in Betrieb genommen hatten.

Die BURGAU-Batterie gab weiteren Anlaß zur Klage. Jedes Jahr fanden sich Zellen, die nicht mehr auf die Normalspannung zu bringen waren, es fanden sich aber auch bereits solche, die überhaupt keine Leistung mehr abgaben. Es kamen Nife-Ingenieure aus Wien, es kamen Nife-Ingenieure aus Schweden, waren sehr freundlich und redeten herum, aber fanden die Ursache des Versagens nicht. In Erfüllung des Vertrages reparierten sie aber die schadhafte Zellen oder sandten neue, die sich aber ein Jahr später schon genau so unbrauchbar erwiesen wie die aus den früheren Lieferungen.

Als nun 1951/52 die HOCHLECKEN-Batterie das Zeitliche segnete, wurde eine Nife-Batterie überhaupt nicht mehr in Betracht gezogen. Auf Grund der guten Erfahrungen mit der verdieselten ATTERGAU bemühten wir uns auch gar nicht mehr um Blei, sondern trachteten gleich anfangs, einen gebrauchten geeigneten Diesel für das Boot aufzutreiben, da eine neue Maschine damals nicht erhältlich war. Wieso wir erfahren haben, daß sich gerade in Stockerau ein geeigneter "Kämpfen" befinden soll, ist heute unbekannt, aber die Reise per Bahn, Taxi und Autostopp

zur Besichtigung, die Wege zur russischen Besatzungsmacht wegen der zur Ausfuhr über die Enns erforderlichen Papiere, die vielen "Njet" und "Nix gut" und schließlich die Schwierigkeiten bei der Festlegung der Zahlungsbedingungen - der Verkäufer wollte das Geld begreiflicherweise bei Aushändigung der Ware, Stern & Hafferl wollte aber ebenso begreiflicherweise erst bei Übergabe der Maschine diesseits der Demarkationslinie bezahlen - sind noch in guter Erinnerung. Doch alsbald schwamm auch die HOCHLECKEN mit der neuen Maschinenanlage munter d.h. mit max 19 km/h auf dem Attersee herum, freilich war auch hier eine Erhöhung der Antriebskraft von 9 auf 45 PS nötig gewesen.

Bei der leidigen BURGAU-Batterie war inzwischen keine Änderung eingetreten. Diesmal waren Direktoren aus Schweden und Direktoren aus Wien gekommen und gegangen, schließlich sind sogar die Ersatzzellen in Schweden selbst angefertigt worden - hinter den Kulissen muß es einen Streit über die Verschuldensfrage zwischen dem Stammhaus und Nife-Wien gegeben haben - ohne daß sich irgendetwas gebessert hätte. Waren die Elektroboote in früheren Jahren die zuverlässigsten und nie versagenden Stützen der Schifffahrt auf dem Attersee gewesen, so war nun das einzige, uns noch verbliebene Boot mit elektrischem Antrieb das ausgesprochene Sorgenkind geworden, das immer nur wenige Wochen nach dem Zellenwechsel voll leistungsfähig war!

Ganz allmählich bekam man für sein Geld wieder etwas zu kaufen, aber ebenso allmählich flossen die Mittel nicht mehr so reichlich ein, hatte doch die Schifffahrt im Jahre 1954 nur mehr 100 000 Personen zu befördern. Dies war nicht bedenklich, wenn man sich erinnert, daß im Jahre 1937 z.B. nur 46 000 Personen gezählt werden konnten. Aber nach mehr als vierfacher Beförderungsleistung in den vergangenen Jahren mußte die Schifffahrt wieder zu rechnen und zu kalkulieren beginnen, und hiebei war schon seit einiger Zeit die UNTERACH aufs Korn genommen worden.

Zum Betrieb des Dampfers waren 7 Mann Besatzung und die in der alten Dampfmaschine nicht gerade wirtschaftlich in Energie umgewandelte Kohle erforderlich. Dabei hatte man bei plötzlich eintretendem Bedarf bei Verkehrsstößen infolge der langen Anheizzeit erst das Schiff nicht zur Verfügung, während andererseits eine Tonne Kohle rasch umsonst verfeuert war, wenn wegen aufkommenden Schlechtwetters entgegen den Erwartungen das große Schiff nicht gebraucht wurde, und das Feuer unter dem Kessel wieder zu löschen war. Wie wäre es also mit der Verdieselung des Radschiffes? Der Gedanke an eine geeignete diesel-elektrische Anlage in Form einer Bestellung bei einer Großfirma kann wegen der hohen Kosten gar nicht in Erwägung gezogen werden, aber die Idee ließ unseren Dipl.Ing. Schreckeneder nicht mehr los. Wie, wenn man mit dem zweiten, noch vorhandenen Humbolt-Klößner-Deutz-Diesel, mit 2 aus einer aufgelassenen Umformerstation ausgebauten Gleichstromgeneratoren, mit 2 Fahrmotoren eines nicht mehr vorhandenen elektrischen Triebwagens und der Solenoidbremse eines alten Straßenbahn-Beiwagens unter Verwendung eines elektrischen Triebfahrzeugfahrerschalters selbst eine solche Anlage zusammenbauen würde? Dann brauchte nur die Untersetzung für die Schaufelradwelle bei fremden Lieferanten bestellt werden. Gesagt, getan! Wieder lieferte Schiffbau-Dipl.Ing. Umlauff die nötigen Zeichnungen. Wegen Plattenwechsel im Unterwasserschiff mußte die UNTERACH ohnehin an

Land geholt werden und mit vereinten Kräften aller war das alte Schiff im Sommer 1954 innerlich und äußerlich verjüngt wieder im Betrieb. Von anfänglichen Kinderkrankheiten abgesehen, die hauptsächlich darin zu suchen waren, daß sich der Dieselmotor als zu schwach erwies, konnte der Umbau als voll gelungen bezeichnet werden. Zur Bedienung des Schiffes waren nur mehr 3 Mann erforderlich, zuzüglich eines Kassiers bei starken Frequenzen; die ursprüngliche Geschwindigkeit konnte sogar etwas gesteigert werden (21 km/h) und das Fahrzeug war im Nu dienstbereit. Wenn auch die UNTERACH nicht mehr "dampfte" und "rauchte", die Bezeichnung "Dampfer" blieb ihr im Volksmund, aber auch innerhalb unseres Betriebes erhalten.

Wie ein roter Faden zieht sich schon vom Beginn der Stern & Hafferl-Schiffahrt an die umstrittene Frage der Kostentragung für die Landungsstege durch die Chronik. Aus der Fülle der sich daraus ergebenden Mißstände in der Nachkriegszeit sei nur ein einziges Beispiel herausgegriffen:

Mitte März 1947 wurde der Steg in Weißenbach, der für die Zufahrt der Elektrobote und des Dampfers geeignet war, durch einen Eisstoß weggerissen. Zur damaligen Zeit war die Schiffahrt noch das einzige öffentliche Verkehrsmittel und die Erneuerung des Steges daher eine dringende Forderung der Bevölkerung. Der Besitzer war Hotel Weißenbach, das damals unter Zwangsverwaltung stand, die den Betrieb wieder an die Arbeiter-Krankenkasse verpachtet hatte. Vereinbarungsgemäß erklärte sich Stern Hafferl bereit, die Hälfte der Wiederaufbaukosten zu tragen. Der Zwangsverwalter gab aber die Erklärung ab, von der amerikanischen Property Control nur einen geringen Betrag zur Verfügung zu haben, mit welchem auch die Hälfte der Baukosten eines Steges in der ursprünglichen Form nicht bestritten werden konnte. Die Angelegenheit schien daher zum Schaden der Bevölkerung festgefahren. Um die steglose Zeit, die sich zu einer Katastrophe auswirkte, doch lösen zu können, schlugen wir vor, den noch übriggebliebenen Stegrest mit einem kleinen T-förmigen Quersteg zu versehen. Diese billigste Lösung hatte allerdings den Nachteil, daß an diesen Mini-Steg nur die E-Boote landen können. Der Stegbesitzer nahm dieses Übel in Kauf, war aber nicht einmal imstande, im Atterseegebiet einen Baumeister für diese Arbeiten aufzutreiben, sodaß wir einen Zimmermeister aus Gmunden vermitteln mußten.

Da aber niemand im voraus wußte, welche Kurse mit dem Dampfer geführt werden, lief die Bevölkerung gegen dieses Provisorium Sturm, in deren Augen selbstverständlich die Schiffahrt an diesem Übel allein die Schuld trug, zumal in Ausnahmefällen ein erfahrener Schiffführer gewagt hatte, auf eigene Gefahr und Verantwortung bei Schönwetter mit dem 100 t-Schiff zuzufahren. Behörden und Presse wurden eingeschaltet und Stern & Hafferl war gezwungen, immer wieder aufklärend zu wirken, was aber in der Öffentlichkeit durchaus nicht immer erfolgreich gelang. Schließlich war der Zwangsverwalter wieder nach London zurückgekehrt, wo er seinen ständigen Wohnsitz hatte, wodurch die Lage noch verworrener wurde. Hotel Weißenbach mußte erst verkauft werden, bis es im Jahre 1954 gelang, die Mittel für einen großen, die Bevölkerung zufriedenstellenden Steg flüßig zu bekommen.

Kaum war die eine Stegchwierigkeit beseitigt, tauchte irgendwo eine andere ähnlicher Art auf und erst in den letzten Jahren hofft

man, durch Betonanlagen die Lösung, wenn auch mit erhöhten Kosten, so doch wenigstens auf längere Zeit gefunden zu haben.

Bei dieser Gelegenheit sei festgehalten, daß - von dem erwähnten Eisstoß im Jahre 1947 abgesehen, wo sich eine von Steinbach bis Forstamt reichende Platte gegen Süden schob - die Landungsstellen der Schifffahrt nie durch Eis nennenswerte Schäden erlitten, obwohl keinerlei Schutzmaßnahmen dagegen getroffen wurden. Anders verhielt es sich mit den im Winter verkehrenden Holzschiffen, denen schon geringfügiges Treibeis lange Späne aus den Planken riß. Zum Schutz der Außenhaut wurden daher zwei V-förmig in einer Eisenspitze zusammengefügte Bretter über Bug und die Schiffsseiten in der Höhe der Wasserlinie befestigt, an denen nun die Eisschollen scharren. Diese Vorrichtung wurde vielfach für einen Eisbrecher gehalten, welchem Zweck sie aber nie diente. Eine geschlossene Eisdecke aufzubrechen war mit den Schiffen ausgeschlossen. Nur einmal hatte der Dampfer VALERIE es versucht, der über Nacht in Unterach eingeschlossen worden war, aber selbst diesem Eisenschiff hat der - übrigens geglückte Durchbruch - keineswegs gut bekommen. -

Jahr und Jahr verging, und Jahr um Jahr mußten von der BURGAU Nife-Zellen ausgebaut und zur Erneuerung abgesandt werden und immer wieder wurden neue Zellen aus Wien als Ersatz angeliefert. Geschah dies anfänglich ohne Widerwillen und in dem ehrlichen Bestreben, der Ursache des raschen Verschleißes auf den Grund zu kommen, so änderte sich dies im Laufe der Zeit, bis die Nife 1957 uns wissen ließ, die seit der Lieferung der Batterie vergangenen 10 Jahre entsprächen ungefähr der Lebensdauer normaler Zellen und sie sehe sich daher weiterer Garantieverpflichtungen enthoben. Wir ließen es dabei bewenden, hatten wir doch mit der ganzen Batterie wahrlich keine Freude gehabt. Der Lieferfirma hatte dieser Versuch, erstmalig große Zellen herzustellen, wohl Unsummen gekostet, während wir außer dem Ärger nur die jeweiligen Aus- und Einbaukosten sowie die Frachtspesen zu tragen hatten und somit mit einem blauen Auge davongekommen waren. Der Grund für das Versagen der Zellen wurde uns offiziell nie bekanntgegeben; er dürfte in einer zu hohen Temperatur im Innern der Plattensätze gelegen haben, die in kleineren Zellen nicht auftritt. Offenbar hat man diese einfach vergrößert und dabei das sich ändernde Verhältnis zwischen Volumen und Oberfläche (Kühlung) außeracht gelassen.

So wurde denn im Jahre 1958 an die Verdieselung der BURGAU geschritten, in welcher Arbeit die Schiffsleute ja jetzt schon Übung hatten. Der in der UNTERACH eingebaute Schwesterdiesel der ATTERGAU, dessen Leistung für die dortige elektrische Anlage nicht ausreichte, wurde nun auf die BURGAU herübergeholt und für die UNTERACH ein 8-Zylindermotor gleicher Bauart mit 175 PS angeschafft, sodaß im folgenden Jahr beide Schiffe ohne den geringsten Anlaß zur Klage im Dienst standen.

Im Jahr 1959 war nach 46-jährigem Bestand die Elektro-Schifffahrt vom Attersee verschwunden. Es kann ihr ruhig nachgesagt werden, daß ihr einziger Fehler - mit den Augen der heutigen Zeit gesehen - in ihrer Langsamkeit lag (technisch richtiger ausgedrückt: in der geringen Kapazität ihrer Speicher), daß sie aber bezüglich Betriebssicherheit, Einfachheit der Bedienung und Sauberkeit von keiner anderen Betriebsart übertroffen wurde. Die ältesten Schiffsleute wissen von keiner

Betriebsstörung zu berichten. Die Ladestation in Attersee wurde aufgelassen und die Räume zu einer Dienstwohnung umgebaut.

Veränderte Verhältnisse (1960 - 1964)

Ab 1960 wurde die Schiffstation Kammer nicht bzw. nur stundenweise besetzt, was die dauernde Verlegung des Liegeplatzes der UNTERACH nach Attersee, und zwar an eine Boje zur Folge hatte und immerhin einiges Aufsehen erregte.

Nicht weil die Sirenen der ehemaligen E-Boote, mit denen die akustischen Signale seit jeher gegeben worden waren, durch elektrische Hörner ersetzt werden mußten, da die Leute an die vergangenen Luftalarme nicht erinnert werden wollten, war eine neue Zeit angebrochen, sondern weil sich die Verhältnisse, die ganze Verkehrslage und damit auch die Aufgaben der Schifffahrt allmählich, aber von Grund auf geändert hatten. Der Straßenverkehr hatte ungeahnte Ausmaße angenommen und nicht nur den Berufsverkehr, sondern auch praktisch den gesamten Reiseverkehr an sich gezogen; der Stückgutverkehr (1944: 2 000 t) war bis auf wenige Ausnahmen z.B. Postgüter nur noch von untergeordneter Bedeutung (150 t). Die Tatsache jedoch, daß das Postschiff wintersüber auf eine einstellige Personenfrequenz zurückgegangen und, die Anzahl der im ganzen Jahr beförderten Personen keinen wesentlichen Schwankungen mehr unterworfen war, ließ den Schluß zu, daß die Ausflügler und Vergnügungsreisenden im Sommer zugenommen hat. Die Schifffahrt auf dem Attersee war also - wie die auf den anderen Salzkammergutseen - im langsamen Übergang eine Vergnügungsschifffahrt geworden und auf dieses Ziel galt es jetzt sich auszurichten.

Bei den winterlichen Arbeiten an den Schiffen wurden jetzt Verschönerungen der Aufenthaltsräume für die Fahrgäste vorgenommen, als da sind: größere Fenster, Blechverkleidungen der Aufbauten außen und neue Mahagoniverkleidungen innen, Verbesserung der Beleuchtung u.a.m.

Mit Erfolg wurde den Sonderfahrten d.h. den Vermietungen ganzer Schiffe sowie den Rundfahrten für Einzelpersonen größeres Augenmerk geschenkt. Mögen auch die Fremden mit ihrem eigenen Wagen an den Attersee kommen, so fahren sie doch, wenn nur irgend möglich, wenigstens einmal während ihres Aufenthaltes mit den Schiffen. Wenn die Schifffahrt in früheren Tagen dem Fremdenverkehr durch die Zu- und Abreise der Sommergäste diente, so ist sie jetzt durch die Rund- und Vergnügungsfahrten mit diesem vielleicht noch enger verbunden.

Einmal noch, und zwar schon im Spätsommer 1959 war diese Entwicklung unterbrochen worden, einmal noch hatte die Schifffahrt auf wenige Wochen ihre seinerzeitige Aufgabe als alleiniger Träger des gesamten Personen- und Güterverkehrs zu übernehmen. Es war dies, als durch die Hochwasserkatastrophe und den "laufenden Berg" bei[m] Konsum die Seeleithen-Bundesstraße an mehreren Stellen vol[l] ständig unterbrochen war. Reisende, Arbeiter und Schüler bevölkerten wieder die vermehr[t] eingesetzten Schiffe, die auch den lebenswichtigen Güterverkehr besorgen mußten: Milch- und Bierflaschen, Erdäpfelsäcke und Butterkisten, Hühnersteigen und Schweinekoben standen wieder an Deck herum. Aber die Schatten der Vergangenheit ließen sich nicht bannen. Nach kurzer Zeit war der Spuk wieder vorbei, es war nur ein

kleines Intermezzo gewesen!

Wenn auch die Gesamtposten noch ganzjährig mit den Schiffen befördert wurden und die Österreichische Post- und Telegrafien-Verwaltung dafür einen Pauschalbetrag bezahlte, mit dem die reinen Betriebskosten der Winterschiffe gerade gedeckt werden konnten, denen praktisch keine anderen Einnahmen in der toten Saison mehr gegenüberstanden, so war damit doch, wenn man alle damit zusammenhängenden Spesen ins Kalkül zog, ein Defizit verbunden. Da auch die Post verlauten ließ, daß sie wegen Personalschwierigkeiten bei den einzelnen Ämtern - die Beutel und Pakete mußten ja von den Landstellen geholt und dorthin wieder aufgeliefert werden - in absehbarer Zeit an eine Beförderung zu Lande denke, kündigte Stern & Hafferl per 31.12.1964 den Postvertrag und stellte mit diesem Datum den Winterverkehr auf dem Attersee, der fast 100 Jahre geführt worden war, ein.

Die Umstellung der Schifffahrt auf einen reinen Saisonbetrieb war hiemit zum Abschluß gekommen.

Ein Schiffmann

Mit Absicht wurden in dieser Geschichte der Schifffahrt keine Namen von Bediensteten angeführt-. Wer hätte auch erwähnt werden sollen? Jene wenigen Leute, die sich in die Schiffsgemeinschaft nicht einfügten, verdienen keine besondere Erwähnung, und von den vielen anderen, die im Laufe der Zeit vorbeigezogen sind und von denen die meisten auf eine lebenslängliche Dienstzeit zurückblicken konnten, soll keiner hervorgehoben werden - sie alle zusammen verdienten in guten und schlechten Zeiten den Ehrennamen, der ihnen von der Betriebsführung manchmal gegeben wurde, die "allzeit Getreuen"! Einer aber kann nicht übergangen werden, war er doch nicht nur das Vorbild eines Bediensteten schlechthin, sondern auch eine markante und überall beliebte Persönlichkeit, es war dies "Papa Scheichl".

Mit wettergefurchtem gebräuntem Gesicht, aus dem zwei in den Runzeln und Falten fast verborgene grundgütige Augen blickten, mit weißem Schnurbart auf der Oberlippe, seine Gestalt leicht vornübergebeugt so steht der alte Kapitän Anton Scheichl vor uns.

Mit 21 Jahren war er 1902 in die Dienste der Attersee-Dampfschifffahrt unter Peratoner getreten, hatte das kurze Zwischenspiel unter Randa mitgemacht und war schließlich von unserer Unternehmung übernommen worden, der er treu diente bis zu seiner im wahrsten Sinn des Wortes wohlverdienten Ruhestandsversetzung, die 1949 nach 47 arbeitsreichen Dienstjahren unter drei verschiedenen Brotgebern in seinem 68. Lebensjahr erfolgte.

Er war ein Mann von altem Schrott und Korn. "Wissen Sie, Herr Präsident", sagte er anlässlich seiner Pensionierung zum Chef unserer Firma, "ich habe die ganze Zeit nie daran gedacht, daß das Schiff, das ich führe, Ihnen gehört; ich hab mir immer vorgestellt, es gehört mir, und so war's für mich nicht schwer, immer das Richtige zu tun!" Sein Pflichtgefühl war mustergültig. Als eifriger Imker war er einmal von einem Bienenschwarm überfallen und übel zugerichtet worden, aber selbst zerstoichen wie er war, trat er selbstverständlich seinen Dienst an. Kaum hatte das Schiff abgelegt, verlor er doch das viele Bienengift das Bewußtsein und der Steuermann mußte die Schiffführung übernehmen.

Doch bald war er wieder auf den Beinen, versah seinen Dienst und lehnte seine Ablösung ab mit den Worten: "Na, na, wär'noch schöner, wenn Herr Stern wegen ein paar 'Beinvögel'(Bienen) noch Auslagen hätt!"

In kritischen Situationen fand er stets die richtigen Worte, dafür ein Beispiel. Der überfüllte Dampfer hatte Schlagseite und war dadurch beim Landemanöver behindert, aber trotz Zuredens der Matrosen drängten die Fahrgäste weiter auf eine Seite. Da ergriff Scheichl auf der Brücke stehend eine Fischgerte, die gerade dort lag, zeigte damit auf einen beleibten Fahrgast den Worten: "Wenn wenigstens der Blade umigangert!". Allgemeines Gelächter, das mehr erreichte als alles andere. Freilich, ein anderer hätte das nicht sagen dürfen, aber Papa Scheilni konnte man nicht gram sein.

Zeit seines Lebens hatte er mit Vorliebe den damals noch nicht umgebauten Dampfer geführt, war bei Sonne, Regen und Sturm auf der Brücke gestanden, im Winter Mantel und Kappe mit Schnee bedeckt, denn im kleinen Steuerhäuschen konnte er nicht lange Zuflucht suchen, da die Sprachrohre zum Maschinisten im Freien standen (Schlag zurück, langsam Vorwärts, Halt usw. lauteten damals die Kommandos). Wenn man die Kilometer, die Scheichl auf den Atterseeschiffen zurückgelegt hat, zusammenzählte, würden diese für mehr als eine Fahrt um den Erdball reichen. Wer hätte dem Mann seine große Kinderliebe zugetraut, es sei denn, er hätte ihm genau gekannt? Und womit konnte er den Buben, die sich auf der Brücke an der Absperrung um ihn drängten, eine größere Freude machen, als daß er sie den kleinen Fußhebel niedertreten ließ, der die Dampfpeife betätigte? Wenn sich in späteren Jahre Leute in Gesellschaft trafen, die behaupteten, ihre Jugend am Attersee verbracht zu haben und nicht von Papa Scheichl und der Schiffspfeife erzählen konnten, wurden sie nicht als „echte“ Atterseer anerkannt, das galt für Hofräte, Direktoren und Damen der Gesellschaft gleicherweise. Man war eben nicht nur mit dem Schiff gefahren, man fuhr mit dem Scheichl.

Im Alter behaupteten seine Kollegen, er sei allgemach ein Raunzer und Semperer geworden, es war aber eben so seine Art, sich bei der jungen Generation durchzusetzen, denn Schreien und Fluchen hat man von ihm nie gehört.

Auch der Chronist durfte als kleiner Hosentrara bei diesem Kapitän "pfeifen" und als er beim Begräbnis des 79-jährigen Schiffführers die Ehre hatte, die Unternehmung zu repräsentieren, waren nicht nur Einheimische zahlreich vertreten, sondern aus Wien und Linz waren Damen und Herren eigens gekommen, den alten Mann zu Grabe zu geleiten. Und unser Ve[r]treter mußte Kondolenzen entgegennehmen, als wäre er zur Firma verwandt gewesen, unser alter "Papa Scheichl".

Ende !

Pressespiegel

Zeitlose Seglerprobleme

HÅREK av Chris Browne



Übersetzung: „Es ist schwierig für die Mannschaft, so zu Rudern, Hägar!“
„Das weiß ich, und normalerweise würde ich Euch nicht bitten, das zu tun. Aber das ist die einzige Methode, diese Whiskyfässer von Schottland heimzubringen!“





Segelclub Traunkirchen



K. u. k
YACHT-
GESCHWADER

ACHTUNG – AVISO

INTERNATIONALE ÖSTERREICHISCHE
TRADITIONSSEGELWOCHE

2016

TRAUNSEE, SEGELCLUB TRAUNKIRCHEN

Donnerstag 4. bis Sonntag 7. August 2016

Einladung und Detailprogramm folgen !



Ankündigung: Absegeln 2016



Gerhard Rauch, Veranstaltungsoffizier
des K.u.K. Yachtgeschwaders
Hilfberg 18, 5310 Mondsee
Familierauch@utanet.at

Betreff: Absegeln 2016

04.02.2016

Liebe Segelfreunde !

Ich darf Euch herzlichst einladen, auch in diesem Jahr an unserer kleinen-Rundfahrt teilzunehmen.

Die Reise ist für 07.10. bis 09.10 geplant und führt uns diesmal nicht so weitweg, sodass mehr Zeit für das Besichtigungsprogramm bleibt.

Abfahrt vom Parkplatz in Schörfling am 07.10.um etwa 9.30.



Da heuer vor 200 Jahren Salzburg zu Österreich kam, ist es ein guter Anlass, sich einmal die Festung im Rahmen einer Spezialführung anzusehen.

Hoch über den Dächern der Stadt werden wir uns am Buffet stärken um dann tief ins Mittelalter einzutauchen. Nach der Führung geht es mit der Bahn wieder abwärts und dann mit dem Bus zu unseren bayrischen Nachbarn, in den Braugasthof Schönram. Dort werden wir im Herrenzim-

mer eine Bierverkostung und deftige Speisengenießen. Verdauungsschnäpse sind ausreichend vorhanden.

Dann geht es in das Quartier, um den Schönheitsschlaf zu pflegen. Am Samstag gibt es im Grenzgebiet Bayern-Österreich ein Besichtigungsprogramm, zu Mittag werden wir mit einem Menü verwöhnt und auch für den Nachmittag gibt es ein sicher für alle interessantes Programm.



Abends geht es wieder in unser Quartier, für Unterhaltung ist gesorgt.

Der Sonntag bietet ein weiteres Überraschungsprogramm, das Euch sicher gefallen wird. So viel sei schon verraten, Wasser spielt eine große Rolle !

Am Abend wie gewohnt Heimreise und Ankunft am Attersee um ca.19.00. Bitte um baldige Antwort, damit ich die Detailplanung und Kalkulation bald fertig stellen kann.

Mit seglerischem Gruß
Gerhard Rauch



VERKAUFE MAHAGONIYACHT BB 17

BORGE BRINGSVÆDS DRØBAK - NORWAY

BAUJAHR : 1965

TOTAL RESTAURIERT

MITGLIED K&K YACHTGESCHWADER -TRADITIONSVEREIN



LÄNGE ÜBER ALLES:	7,30 M
BREITE:	2,05 M
TIEFGANG:	1,05 M
VERDRÄNGUNG:	ca. 1.000 kg
KIELGEWICHT:	550 kg
MAST und BAUM:	SPRUCE KIEFER
RAUDASCHL-GROSS (2 REFFS):	13 M ²



ROLLGENUA + FOCK:	12 M ² / 5,5 M ²
SPINNAKER 1 + 2:	23,5 M ² / 30 M ²

SOMMER- und WINTERPERSENNING,
VORSEGEL - und BAUMPERSENNING,
DOPPELACHSANHÄNGER GEBREMST,
JOHNSON 2-ZYL - 4 PS 2-TAKTMOTOR,
BADELEITER klappbar - NIRO, 2 LADEN,
KLAPPANKER mit KETTE und TROSSE,
UKW RADIO mit MC - PLAYER, E-UHR,



VOLTMETER, AMPEREMETER, BAROMETER, THERMOMETER, HYGROMETER, 2 HOLZPADDEL, 6 FENDER, LEINEN, LOGTRON, FLAGGENSTOCK, BOOTSHAKEN, 2. PINNE, BAUMSTÜTZE, MASTSTÜTZEN, WINSCHEN u. BESCHLÄGE, GROSSE DURCHGEHENDE STAUÄUME, AUSSEN- und INNEN-POLSTERUNGEN für 2 KAJÜTEN und DECKSBÄNKE. SOMMER - HAFENLIEGEPLATZ in SCHÖRFLING/A. und WINTER - HALLENLAGERPLATZ KÖNNEN ÜBERNOMMEN WERDEN.

PREISANFRAGEN UNTER:

+43664 / 1826379





*Yachthandel – Yachtservice – Yachtcharter
Elektroboote - Bootszubehör
Hafenliegeplätze - Winterabstellplätze*

GmbH
A-4801 Traunkirchen, Uferstraße 11

Tel. 0043-7617-22 48, Fax 0043-7617-23 22
E-Mail boote_stummer@utanet.at
<http://www.boote-stummer.at>

Boote Stummer – Das zeichnet uns aus....
„Traditionsbetrieb am Puls der Zeit“

Wir haben 60 Jahre Erfahrung im Bootservice und arbeiten in 2. Generation am Standort Traunkirchen

Wir sind ein zertifizierter Elektro-Fachbetrieb (Meisterbetrieb) und rüsten Ihr Schiff fachmännisch um auf Elektroantrieb, beschaffen und montieren Bootszubehör und bieten selbstverständlich Batterieservice in unserer eigenen Werkstatt.

Wir bieten Ihnen Wasserliegeplätze in unserer eigenen Marina

Wir bieten Ihnen Winterlagerplätze im Freien und in der Halle

Wir verfügen über einen Kranservice

Wir bieten umfassenden Service für Bootsreparaturen (GFK, Gelcoat, etc.)

Bootslackierungen

Bootsüberholungen

Unterwasser-Sanierung (Osmose)

Selbstverständlich kümmern wir uns auch um notwendige Holzarbeiten an Ihrem Boot und unterstützen Sie gerne beim Transport Ihres Bootes (bis 2,5 t).



In hoc signo vincis.
(Unter diesem Zeichen wirst du siegen.)


DOYLE
RAUDASCHL
SEGELMACHER

W
L
Y
O
R



SEGELMACHER

PRÄZISION UND KNOW-HOW



Am Laser-Cutter auf Bruchteile von Millimetern zugeschnitten und Tuchkanten verschweißt, mit dem Know-How unserer Segelmacher gefertigt und verarbeitet - Qualität und Perfektion für die höchsten Ansprüche.



RAUDASCHL NAUTIC

Ges.m.b.H. & Co.KG

Ried 155

A-5360 St. Wolfgang

Tel.: 0043-6138-2333

Fax: 0043-6138-305340

mail: sails@raudaschl.co.at

www.raudaschl.co.at


DOYLE
RAUDASCHL
SEGELMACHER