



Bordnachrichten
MARINEKAMERADSCHAFT
BABENBERG-TRAISENTAL
1. Quartal 2022



Prosit Neujahr

Geburtstage im 1.Quartal

Hermine Fial 01.01.1932
Vzlt.i.R. Rupert Stöller 29.01.1957

Reinhard Köstler 22.02.1968
Gerti Haböck 24.02.1943

Hildegard Winter 15.03.1950



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Allen kranken Kameraden und
Kameradinnen wünschen wir
baldige Genesung !!!



Obmann Herwig Haböck
Herzogenburg, 23.01.22

Liebe Kameradinnen und Kameraden!

Aufgrund der schwierigen und immer wieder veränderten Coronabedingungen war unser Kameradschaftsbetrieb stark eingeschränkt, was unsere sonst üblichen Veranstaltungen betrifft. Nach unseren, in den letzten Bordnachrichten schon berichteten, zahlreichen Teilnahmen an den Feierlichkeiten „50 Jahre ÖMV“, in die auch die JVV eingeschlossen war, gingen uns die Advents- und Weihnachtsveranstaltungen verloren. Kein Adventmarkt und keine Weihnachtsfeier, die nach versuchter Verschiebung um eine Woche wegen zu geringer Anmeldung auch abgesagt werden musste.

Ebenso erging es uns im Präsidium des ÖMV. Die Bordabende im November bis Jänner konnten mit schwacher bis mittelmäßiger Beteiligung durchgeführt werden, - ebenso die sonntäglichen Frühschoppen.

Anfangs Jänner schloss ich mich auf Einladung unseres Kameraden Johann Baumgartner, der mit den Vertretern des ÖKB Stadtverbandes Herzogenburg einen Besuch beim Bürgermeister Mag. Artner vereinbart hatte, als Vertreter der MK Babenberg in Uniform an. Es war ein sehr geselliges Beisammensein unserer kameradschaftlichen Gemeinschaften.

So können wir nur hoffen, dass die bereits beschlossene Pflichtimpfung unsere Gemeinschaftsarbeit nicht noch weiter einschränkt bzw. zerstört. In diesem Sinne erinnere ich Euch an die Ziele unserer Kameradschaft, nämlich: Gemeinschaftspflege und Ideenaustausch was die Schifffahrt der Welt in der Vergangenheit und vor allem in der Zukunft betrifft, - denn 90% aller Handelsgüter laufen über die Meere und zwar bei stark geänderten Betriebsbedingungen in Folge der von den Maßnahmen zum Umweltschutz aufgrund des Klimawandels. In der Folge möchte ich in den nächsten Bordnachrichten Berichte über die „Giganten der Schiffe“ bringen und verbleibe mit kameradschaftlichen Grüßen

Euer Herwig

Als ersten Bericht über die Giganten der Meere gebe ich den Bau des Riesenöltankers „**Pierre Giullaumat**“ bekannt. Es waren die 1970er Jahre, die uns schiffbaulich an die Grenzen des Machbaren brachten. Diese Grenzen waren dadurch gegeben, dass diese Schiffe die Wasserstraßen wie Panama-Kanal und Suez-Kanal aufgrund des besonders großen Tiefganges nicht mehr durchqueren und auch nur mehr wenige Tiefseehäfen dieser Welt anlaufen konnten, so dass das Laden und Löschen des Öles in „Off Shore-Einrichtungen“ erfolgen musste. Vielfach wurden auch diese Riesenschiffe als schwimmende Öllager verwendet.

Die „Pierre Giullaumat“: Dieses Schiff war der größte in einem Stück gebaute Rohöltanker der Klasse der Post-Suezmax-Schiffe (ULCC).

Die „**Pierre Giullaumat**“ wurde 1977 bei der damals zum Alstom-Konzern gehörenden Werft Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire in Frankreich gebaut und im Oktober 1977 an die französische Reederei Comagnie Nationale de Navigation (CNN) abgeliefert. Es war das 3. Schiff der Batillus-Klasse, einer Serie von vier 550.000-tdw-Tankern. Die ersten beiden waren für die Societé Maritime Shell, Paris als „**Batillus**“ im Juni 1976 und „**Bellamya**“ im Dezember 1976 geliefert worden. Das vierte Schiff kam erst 1979 als „**Prairial**“ in Fahrt. Die „**Pierre Giullaumat**“ wurde jedoch 1983 nach nur 6 Jahren abgewrackt, „**Batillus**“, „**Bellamaya**“ folgten 1985 und 1986, während die „**Prairial**“ als spätere „**Sea Giant**“ erst 2003 abgewrackt wurde.

Schiffsmaße und Besatzung

Länge: 414,23 m (Lüa)
Breite: 63,05 m
Tiefgang: max 28,603 m

Schiffsmaße und Besatzung

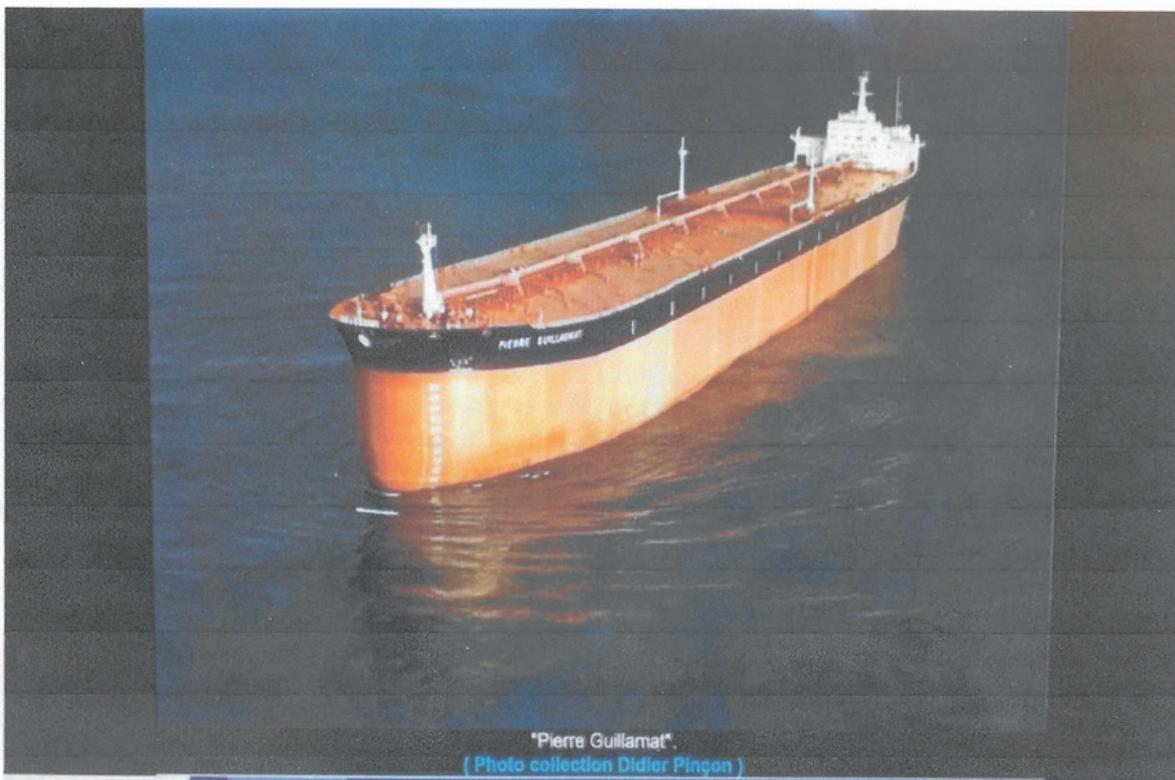
Vermessung: 274.838 BRT
224.931 NRT
Besatzung: 44

Maschinenanlage

Maschine 4x Stal Laval Dampfturbine
Leistung 48.490 kw (65.928 PS)
Geschwindigkeit 16,75 kn (31 km/h) - max.

Maschinenanlage

Propeller 2x Festpropeller



Der jemals größte gebaute Tanker war die „**Jahre Viking**“, welche durch nachträgliche Verlängerung um 81 m auf eine Länge von 458,45 m Lúa kam.

Die „**Jahre Viking**“ wurde im Jahre 1972 von einem griechischen Reeder bei Sumitomo Heavy Industries Oppama Yard, Japan, geordert und unter dem Namen „**Porthos**“ auf Kiel gelegt und ausgedockt. Sie wurde 1966 fertiggestellt und vorerst wegen angeblicher technischer Probleme vom Auftraggeber nicht abgenommen. 1979 kaufte der Hongkonger Reeder C.Y.Tung das Schiff und es wurde auf den Namen „**Seawise Giant**“ umgetauft. Nach nur einer Fahrt von Japan zum Persischen Golf und zurück wurde es in 3-monatiger Umbauzeit bis Dezember 1980 bei der Nippon-Konan-Werft in Tsu, Japan um eine 81-Meter-Sektion verlängert. Die Tragfähigkeit stieg um 144.000 tdw auf 564.000 tdw. Während des Iran/Irak-Krieges wurde das Schiff schwer beschädigt und kaum schwimmfähig in die Bucht von Brunei geschleppt. Von dort wurde es am Ende des Krieges nach Singapur geschleppt um dort im Oktober 1991 bei der Keppel Shipyard generalüberholt zu werden. Der Rumpf war von dem norwegischen Reeder **Anders Jahre** erworben worden und daher in „**Jahre Viking**“ umbenannt. Die Kosten für die Überholung betragen 60 Millionen USD. 1995 kam das Schiff voll beladen erstmals nach Frankreich zum Tiefwassertankerölterminal in Kap d'Antifer. Nachdem im Herbst 2003 die „**Jahre Viking**“ von seinem Eigentümer an die Reederei **Fred Olsen** verkauft wurde, war sie als normaler Rohöltanker wegen der verschärften Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen (Doppelhüllentanker) nicht mehr verwendbar. Im März 2004 begannen in den Dubai Drydocks die Umbauarbeiten um sie als schwimmendes Zwischenlager für Rohöl benutzen zu können. Zudem wurde der gesamte Aufbau des Schiffes verändert und eine Hubschrauberlandeplattform hinzugefügt und der Umbau im September 2004 fertiggestellt. Das Schiff verrichtete unter dem Namen „**Knock Nevis**“ seinen Dienst als FSO (Zwischenlager für Rohöl) im Al-Shaheen-Ölfeld in Katar. Im Dezember 2009 trat der Tanker unter dem Namen „**Mont**“ unter der Flagge von Sierra Leone seine Reise mit dem Fahrtziel Bhavnagar an, wo letzte Formalitäten vor der Verschrottung in Alang erledigt wurden. Im Jänner 2010 wurde das Schiff zum Abbruch in Alang auf den Strand gesetzt. Ursprünglich sollte das Schiff in China zerlegt werden, wurde dann aber nach Indien verkauft.

Schiffsmaße und Besatzung

Länge:	458,45 m (Lúa)
Breite:	68,8 m
Seitenhöhe:	29,8 m
Tiefgang:	max 24,81 m
Vermessung:	260.815 BRT

Maschinenanlage

Maschine:	2 Dampfkessel, 1 Dampfturbine
Leistung:	36.775 kW (50.000PS)
Geschwindigkeit:	15,8 kn (29 km/h)
Propeller:	1x Festpropeller



Fortsetzung folgt

Unsere nächsten Termine:

Bordabend: 3. Februar 2022

Jahreshauptversammlung: 3. März 2022

Bitte in Uniform!

Frühschoppen: Jeden Sonntag ab 10 Uhr

*Alle Termine sind von den weiteren Vorschriften bezüglich
Der Corona- Pandemie abhängig.*

*Für Bordabend und Jahreshauptversammlung, bitte um
Anmeldung bei Obmann Haböck, oder Elisabeth Drescher*



Gottfried von Banfield „Der Adler von Triest“

Die k.u.k. Seeflieger von 1911- 1918

Kindheit und Jugend.

Am 6. Februar 1890 wurde Gottfried v. Banfield als jüngstes von fünf Kindern des Linienschiffskapitäns Richard v. Banfield und der Freiin von Mumb in Castellnuovo in der Bucht von Cattaro geboren. Er entstammte einem alten irischen Adelsgeschlecht. Sein Vater, obwohl britischer Staatsbürger, kämpfte 1866 in der Seeschlacht von Lissa, wo er sich als Batteriekommandant auf dem Flaggenschiff „Ferdinand Max“ auszeichnete. Sein Großvater mütterlicherseits war Oberst Mumb v. Mühlheim der 1859 als Regimentskommandeur bei Solferino fiel.

Sein Vater war bei Gottfrieds Geburt Marinekommandant der Marinestation in Castellnuovo. Nach der Pensionierung seines Vaters 1892 zog die Familie nach Pola in eine Villa in Veruda.

Banfield verbrachte eine glückliche Kindheit, er besuchte die Marinevolksschule in Pola. Er war ein guter Segler und Schwimmer.

1901 mit 11 Jahren trat er in die Militärunterrealschule in St. Pölten als Zögling ein. Anfangs plagte den jungen Banfield im küstenfernen Binnenland arges Heimweh so daß er daran dachte zu Fuß nach Pola auszureißen.

Militärunterrealschule, Vorstufe zur Offiziersausbildung.

Die Militärunterrealschulen waren die Unterstufe zur Ausbildung zum k.u.k. Offizier. Um 1900 gab es vier Militärunterrealschulen, in St.Pölten, Eisenstadt, Kaschau und Güns.

Die Zöglinge trugen als Uniform einen „mohrengrauen“ (fast schwarzen) Rock mit roter Egalisierung und hellblaue Hosen.

Nach dem vierten Jahrgang in der Militärunterrealschule bemühte sich Banfield um die Aufnahme in die Marineakademie in Fiume (heute Rijeka), 1903, Banfield war noch britischer Untertan, suchte sein Vater um die Verleihung der österreichischen Staatsbürgerschaft für seine Kinder an. Nach bestandener Aufnahmeprüfung konnte Banfield als Kadett des ersten Jahrganges in die Marineakademie eintreten.

Marineakademie.

Die Marineakademie als Ausbildungsstätte künftiger Seeoffiziere war streng geführt. Wer beim Jahresabschluss nicht bestand musste die Anstalt verlassen, es gab keine Möglichkeit einer Nachprüfung.

Die Kadetten trugen im Dienst Matrosenuniform, zum Ausgang war ein dunkelblauer Spenser, blaue Hosen, Schirmkappe und ein Marinedolch als Seitenwaffe vorgeschrieben.

Jährlich im Sommer wurden Schiffsreisen zur seemännischen Ausbildung auf Schulschiffen unternommen.

Im Juni 1909 wurde Banfield als Seekadett von der Akademie ausgemustert und in die Marine übernommen. Er diente auf den Schlachtschiffen „Erzherzog Friederich“ und „Arpad“. Vom Herbst 1910 bis Juni 1911 absolvierte er den Seeoffizierskurs auf dem alten Schulschiff „Custoza“, einem ehemaligen Panzerschiff und wurde 1911 zum Seefähnrich befördert und auf dem Schlachtschiff „Erzherzog Friederich“ eingeschifft.

1912 zum Fregattenleutnant (Oberleutnant) ernannt übernahm er das Kommando über den Schlepptender „Hypos“. Wohl da sein älterer Bruder Karl schon 1911 die Feldpilotenprüfung abgelegt hatte meldete er sich freiwillig zur Pilotenausbildung.

Ausbildung zum Piloten, die ersten Marineflieger.

Die österr. Marine war eine der ersten welche eine Marinefliegertruppe aufstellten. Im Hafengebiet von Pola wurde 1911 die Insel Santa Catharina durch Aufschüttung vergrößert und die Seeflug- Versuchsstation mit Hangars, Werkstätten und Unterkünften errichtet. Erste Fluggeräte waren mit Schwimmern versehene Landflugzeuge, Etrich Tauben und Lohner Pfeilflieger.

Die Ausbildung zum Piloten, auch die Marineflieger wurden damals noch auf Landflugzeugen ausgebildet, erfolgte auf Etrich Tauben und Lohner Pfeilfliegern in der Luftschiffer Abteilung in Wiener Neustadt.

Die 1893 gegründete Militär Aeronautische Abteilung, 1909 in Luftschifferabteilung umbenannte Fliegerschule kommandiert Oberstleutnant Emil Uzelak, der obwohl schon an die Fünzig noch die Pilotenprüfung ablegte.

Die von Hugo Etrich entworfene „Etrich Taube“, ein Schulterdecker mit Austro-Daimler Flugmotoren war ein sicheres Flugzeuge aber schwer zu fliegen.

Die angehenden Piloten wurden von Zivilisten ausgebildet, unter anderen von dem damals schon berühmten Ing .Karl Illner der Chefpilot bei Etrich war.

Banfield erwarb den internationalen Pilotschein und bestand auch die Prüfung zum Feldpiloten, wobei er durch seine gewagten Flugmanöver auffiel.

Sein Bruder Karl als Heeresflieger stellte gemeinsam mit Oberleutnant Philipp v. Blaschke am Flugtag in Aspern 1912 den damals sensationellen Höhenrekord von 4365 Metern auf.

Beginn der Seefliegerei.

Durch die maritimen Verhältnisse der Adria bedingt neigte die österr. Marineführung zur Verwendung von Flugbooten. Der nach Pola berufene Techniker Ing. Josef Mickl baute dort 1912 das erste Flugboot der Marine. Ursprünglich als Landflugzeug entworfen und zum Flugboot umgebaut entsprach es nicht den Erwartungen so daß beschlossen wurde Flugboote zu Versuchszwecken anzukaufen.

Führend in der Entwicklung von Flugbooten waren vor 1914 in Frankreich die Donnet-Leveque und die Curtiss Paulhan Werke in Paris.

Ende 1912 wurde Freg.Lt. Banfield und Lschlt. Wosecek beauftragt Donnet Flugboote mit Gnomr Rhone Umlaufmotoren zu Prüfen und eventuell anzukaufen.

In Paris wurden ihnen verschiedene Flugzeuge vorgeführt. Die Flüge fanden an der Seine zwischen zwei Brücken statt. Als Banfield eines der für ihn ungewohnten Flugboote selbst fliegen konnte berührte beim Start einer der an den Tragflächen angebrachten Schwimmer die Wasseroberfläche das Flugzeug drehte sich. Statt zur weiter entfernten Brücke umzukehren startete Banfield durch. Trotz Vollgas konnte er nicht so hoch steigen um die nahende Brücke zu überfliegen. Kurz entschlossen flog er unter der Brücke durch.

Zwei Flugboote, eines mit 60 PS, eines mit 80 PS Gnome Rhone Motoren wurden angekauft .Etwa zur gleichen Zeit wurden auch zwei Curtiss-Paulhan Apparate gekauft. Im Jänner 1913 trafen die Flugzeuge in Pola ein. Im Verlauf der nun folgenden Probeflüge fanden die ersten Langstreckenflüge nach Fiume(Rijeka) und Triest statt, damals beachtliche Entfernungen.

Die Anzahl der Marineflieger stieg laufend an so dass 1912/13 ein neues Reglement und eine zusätzliche Prüfung zum Seeflieger eingeführt wurde.

Folgeschwere Notwasserung.

Am 28 März 1913 fuhr der Thronfolger Franz Ferdinand auf der Admiralsyacht „Lacroma“ zu Marinemanövern von Triest nach Pola. Banfield und Wosecek flogen der „Lacroma“ entgegen um die neuen Flugboote in Aktion zu zeigen. Bei der Wende zum Rückflug setzte der Motor von Banfields Apparat aus, er mußte Notwassern.

Durch den starken Seegang brachen dabei zwei Längsträger unter seinen Füßen und zertrümmerten seinen rechten Unterschenkel. Torpedoboot Tb 45 barg den mit seiner Schwimmweste im Wasser treibenden.

Banfield wurde mit einem offenen Trümmerbruch ins Marinespital eingeliefert. Die dortigen Chirurgen befürchteten dass das Bein amputiert werden müsse, konnten aber nach einer neu entwickelten Operationstechnik des Chirurgen Prof. Eiselsberg in einer schwierigen Operation das Bein retten. Nach zwölf Monaten wurde Banfield aus dem Spital entlassen und zur Rehabilitation nach Baden geschickt. Da sein Schienbein nicht verheilte befürchtete er die Marine als dienstuntauglich verlassen zu müssen. Nach weiteren Behandlungen konnte er am 1. Juli 1914 in der Seeflugstation wieder den Dienst antreten.

Entwicklung der Flugboote

Nach den Erfahrungen mit den französischen Flugbooten und dem Bau einiger nicht erfolgreichen Prototypen wurden 1913 die Ingenieure Hugo Etrich, Josef Mickl und Karl Paulal mit der Konstruktion eines Flugbootes beauftragt.

Die Lohner Werke, Wien, bauten die erste Serie von 28 Stück der als E (Etrich)-Flugboote bezeichneten Flugzeuge. Da sie den Anforderungen entsprachen wurde eine weitere Serie in Auftrag gegeben.

Der E-Typen waren zweiseitige Doppeldecker, Pilot und Beobachter saßen nebeneinander. Als Motor wurde ein 85 PS Hiero (für Konstrukteur Hieronimus) Motor der Firma Warchalowski, Wien verwendet.

1915 wurden die Lohner L-Flugboote eingeführt. Diese zählten zu den erfolgreichsten Seeflugzeugen der Zeit. Die laufen verbesserten L-Flugboote wogen 900 Kg mit einer Zuladung von 500Kg. Die Spannweite war 16 Meter. Die Steigleistung betrug 1000 Meter in 20 Minuten. Sie erreichten eine Geschwindigkeit von 110 Km/h bei einer Reichweite von 6 Stunden. Die Gipfelhöhe betrug 2500 Meter. Verwendet wurden Austro Daimler, Hiero und Mercedes Motore mit 150 PS. Wegen der Motorknappheit mussten bei der einzigen, von der deutschen Heeresleitung für den Export freigegebenen Motorenfirma Rapp in München Motore zugekauft werden. Die Rapp Motorenwerke von Camillo Castiglioni gekauft, wurden 1917 in BMW Werke umbenannt. Die Rapp Motore erwiesen sich als störungsanfällig. So musste 1916 das Flugboot L40 wegen Motorschadens bei Porto Corsini notlanden und konnte von der Besatzung nicht mehr zerstört werden. Es fiel unversehrt in italienische Hände. Der italienische Flugzeughersteller Macchi baute 150 typgleiche Flugboote als Macchi M 5 nach. Daraus wurden die später erfolgreichen Macchi Flugboote in den 1930 Jahren entwickelt.

L-Flugboote wurden bei UFAG Budapest, Lohner Wien, und in den Phönix Werken in Wien Stadlau gebaut. Bis 1916 gingen mehr Maschinen durch Flugunfälle als durch Feindeinwirkung verloren, hauptsächlich durch Motorversagen von Rapp Motoren. 1916 entwarf der junge Ernst Heinkel für die Hansa Brandenburg Flugzeugwerke in Berlin eine Serie von L-Flugbooten welche beim österr. Zweigbetrieb, den Phönix Werken erzeugt wurden. Zu Ehren des Firmeneigners C. Castiglioni nannte Heinkel sie CC Flugboote. Die L Flugboote blieben bis 1918 im Einsatz.

Ab 1916 wurden die ersten Funkgeräte in die Flugzeuge eingebaut

Camillo Castiglioni war eine schillernde Persönlichkeit. Der umstrittene Triestiner Fabrikant erkannte frühzeitig die Möglichkeiten im Flugzeugbau. 1910 erwarb er die Hansa Brandenburgischen Flugzeugwerke, gründete die Phönix Werke in Stadlau, die UFAG in Budapest und war an den meisten Flugzeug und Motorwerken in der Monarchie beteiligt.

Flugzeugtypen

LFlugboote wurden für alle Einsatzzwecke verwendet und es stellte sich bald heraus dass für verschiedene Kampfeinsätze spezielle Flugzeuge erforderlich waren. Es wurden ab 1915

- R Erkundungs - Aufklärungsflieger
- K Kampfflieger,
- A Abwehr -Jagdflieger
- S Schulflugzeuge
- G Großkampfflieger- Bomber entwickelt.

R-Flugboote waren 2 bis 3 sitzig und wurden zur Aufklärung, der Suche nach Minensperren und U Booten auf See, der Erkundung von feindlichen Stellungen und zur Artilleriefuehrung sowie mit Kameras versehen zur Fotoaufklärung eingesetzt. Sie waren kleiner und schwächer motorisiert als die L-type.

K- Flugboote wurden zum Angriff auf Erdziele zum Bombenabwurf und als Jagdflugzeuge verwendet.

A- Flugboote, Jagdflugzeuge zur Abwehr feindlicher Luftschiffe und Flieger, speziell der dreimotorigen mit mehreren MG bewaffneten Capronibomber und feindlicher Jagdflieger. Stärkere Motoren verliehen den kleineren wendigen Fliegern größere Geschwindigkeit und besseres Steigvermögen.

S-Flugboote, Schulflugzeuge. Kleiner und schwächer motorisiert dienten sie zur Pilotenausbildung. Vor dem Krieg konnten sich nur Offiziere zur Fliegerprüfung melden. Wegen des steigenden Bedarfes an Piloten wurden ab 1916 auch Mannschaftsdienstgrade zugelassen. Da ab 1917 nicht mehr genug frontverwendungsfähige Flugboote zu Schulzwecken zur Verfügung standen wurde der Bau von S-Flugzeugen eingestellt.

G-Flugboote. Ende 1915 wurden große drei motorige Flugboote welche mehr Bomben tragen konnten in Auftrag gegeben. In einigen wurden 7 cm Skoda Kanonen eingebaut. Die G-Flugboote bewährten sich nicht. Es kam zu schweren Unfällen, so stürzte Banfield bei einem Probeflug ab wobei sein mitfliegender Freund getötet wurde. Der Bau wurde 1917 eingestellt.

Zum Angriff auf hochfliegende feindliche Bomber wurden 1917 auch landgestützte Phönix und Fokker Jagdflugzeuge den Marinefliegern zugeteilt.

Drei Torpedoflugzeuge wurden 1917 zu Versuchen angekauft.

Die Flugboote wurden von Lohner Wien, Oeffag (österreich, Flugzeugwerke AG) in Wiener Neustadt, UFAG (Ungar. Flugzeugwerke) Budapest, Österr. Albatros Werke Wien, Phönix Flugzeugwerke Stadlau und Hansa Brandenburg in Berlin hergestellt.

Die Motoren lieferte Austro Daimler in Wiener Neustadt, Konstrukteur war Friederich Porsche, Hiero Motore baute Warchalowsky Wien, Konstrukteur Ing. Hieronymus, das Mercedes Zweigwerk Wien und Rapp in München. Die Leistung der Motoren wurde laufend verbessert und stieg von anfangs 85 PS bis 350 PS zu Ende des Krieges.

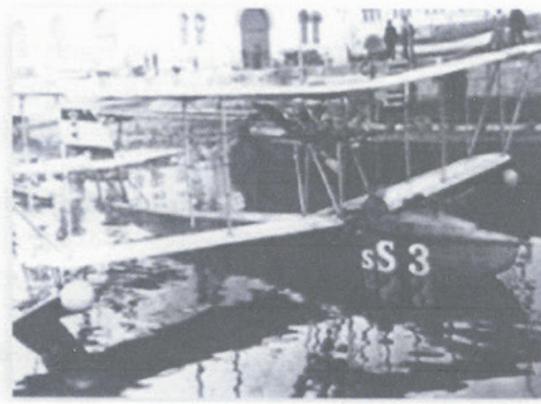
Weitere Seefliegerstationen wurden in Istrien und entlang der dalmatinischen Küste eingerichtet. Die k.u.k. Seeflieger hatten bis 1916 trotz der Alliierten Übermacht die Lufthoheit über der Adria errungen und hatten beachtliche Erfolge. So wurde das französische U Boot „Foucault“ am 15. September 1916 von L 132 durch Bomben versenkt. Es war das erste von einem Flugzeug versenkte Kriegsschiff.

Bei allen zwölf Isonzoschlachten griffen die Seeflieger erfolgreich ein und entlasteten die schwer kämpfenden Bodentruppen.

Einige italienische Luftschiffe wurden abgeschossen und Bombenangriffe gegen ital. Luftschiffbasen, Flugplätze, Verkehrsknoten Rüstungsbetriebe, Kasernen und Truppenansammlungen geflogen. Bei Angriffen auf kriegswichtige Ziele in italienischen Städten, besonders in Venedig, wurde von Kaiser Franz Josef angeordnet Kulturgüter zu schonen und keine historisch wertvollen Bauwerke zu beschädigen. In Venedig durfte nur das Arsenal, der Bahnhof und Kriegsschiffe angegriffen werden. Die Italiener nutzten dieses Verbot und richteten Rüstungsbetriebe in den Schutzzonen ein. Das führte zu Unmut und Klagen bei den Seefliegern doch Kaiser Karl blieb bei dieser Anordnung. Italien war bei Angriffen auf österreichische Städte weniger rücksichtsvoll. 1918 mussten die k.u.k. Seeflieger vor allem gegen feindliche Bomber und Jäger über den eigenen Hafenstädten kämpfen. Der Druck der durch den materiell überlegenen Gegner wurde immer stärker, auch der Mangel an Rohstoffen, Benzin, und hochwertigen Motorölen machte den Einsatz immer schwieriger, so daß eigene Offensivunternehmen immer seltener durchgeführt werden konnten.

Die Alliierten flogen im Lauf des Krieges 7106 Einsätze gegen die österr. Küste.

Die k.u.k. Seeflieger flogen 1063 Einsätze, davon 463 Bombenangriffe und führten 157 Luftkämpfe.



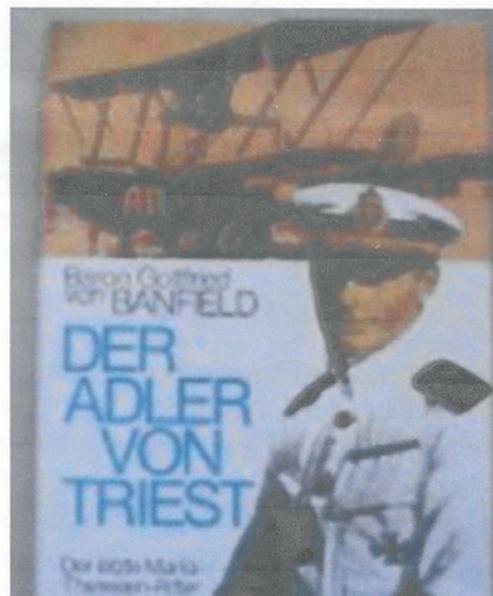
Schulflugboot



Lohner Flugboot

Bei Kriegsende verfügte die Kriegsmarine über 266 Flugzeuge.
Der Mannschaftsstand inklusive Bodenpersonal betrug 2428 Mann.
510 Piloten und Beobachter sind gefallen, das bedeutet jeder dritte Mann des fliegenden Personales kam durch Feindeinwirkung oder Unfall ums Leben.

Fortsetzung folgt.



Quellen :

Ernst Peter: Die k.u.k Luftschiffer und Fliegertruppe

Peter Schupita: Die k.u.k. Seeflieger

Gottfr. Banfield: Der Adler von Triest

Ernst Joh. Oppel

*Impressum: Marinekameradschaft Babenberg-Traisental
A 3130 Herzogenburg, Ossarner Hauptstraße 66
Für den Inhalt verantwortlich: Erich Track, K. Grundmannstraße 51,
A3130 Herzogenburg
e- mail: e.track@gmx.at
Interne Mitgliederzeitung der Marinekameradschaft*