

Liebe Marinefunkfreunde,

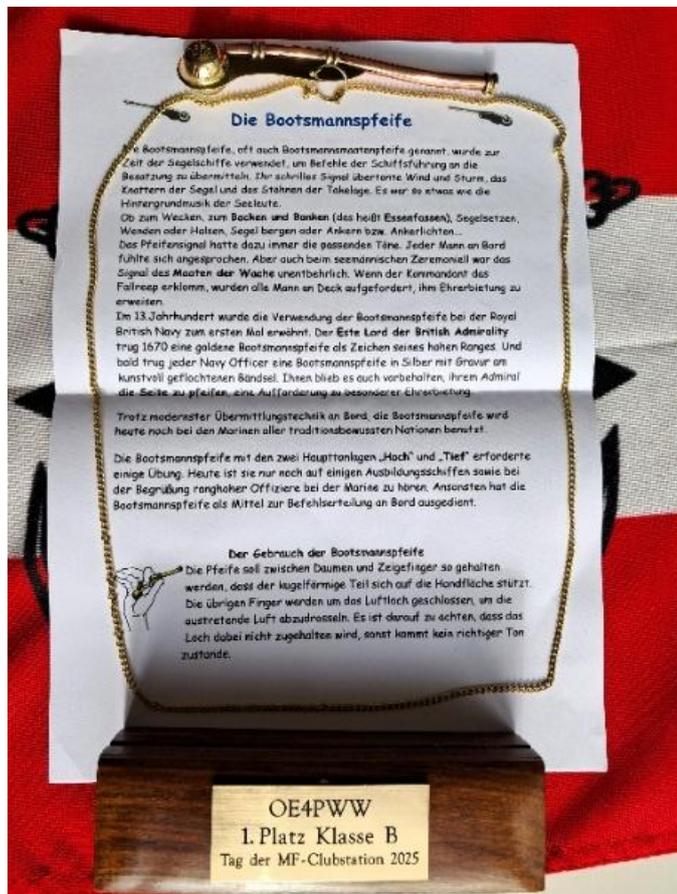
anbei wieder schöne und interessante Beiträge unserer Mitglieder vom April bis in den Mai hinein – VLN DK !

Am Ende der Berichte ein historischer Beitrag von OM Nik, OE8NIK, MFCA003 über die k.u.k. Haubitzbatterie Nr. 36 und die Versenkung des britischen Monitors M 30 bei Izmir in der Türkei – VLN DK !

Preise zum Tag der MF-Klubstationen und MF-Aktivitätswoche

Aus OE haben unsere beiden Klubstationen OE6XMF und OE3XNO/3 sowie weitere MFCA-Stationen teilgenommen. OM Walter, OE4PWW hat in der Klasse MF-Einzelstationen eine schöne Bootsmannspfeife samt Gebrauchsanleitung als 1. Preis erhalten – CONGRATS !

An der MF-Aktivitätswoche waren über 30 MF-Stationen beteiligt. Sehr erfolgreich war wieder unser OM Walter, OE4PWW der als MF1088 den hervorragenden 1. Platz erreichte und nun den Sieges-Pokal erhielt – CONGRATS !



54. MFCA-Rundspruch

Zu Beginn hat OE6NFK erinnert, dass unser MFCA nun bereits in sein **29. Bestandsjahr** (gegr. am 8. April 1997) hineinsegelt !

Seit den Anfangsjahren des MFCA trafen sich OE6ESG, OE8NIK mit OE6NFK im Fliegerhorst Zeltweg und legten später dort auch das 1. QTH für unsere Klubstation OE6XMF im Fliegerhorst fest.



Am Freitag, dem 11. April konnten dann vom AMRS-Betriebsraum im Fliegerhorst, bei sehr schlechten 40m-Bedingungen nur wenige MFCA-Stationen durch OE6XMF geloggt werden, wie:

OE3IDS, OE4GTU, OE5LKL, OE5ANL, OE5DCM, OE4PWW, OE9LGH und DK7FX, dieser wieder nur in CW.

Einige Stationen, wie unser Franz, HA1FCD konnten leider nicht gehört werden.

Als Kuttergäste kamen noch OE1AES, OE5AWL/5 und OE5EIN mit OE5XAM an Bord.

Zuvor hatte OE6NFK beim AMRS-Rundspruch auf 80 und 40m als OE6XBH an die Gründung der AMRS-Ortsstelle im Fliegerhorst Hinterstoisser (ADL064) am 1. April 1963 durch OM Werner, exOE6PWG und Horst, OE6DK erinnert.

Siehe:

<https://amrs.oevsv.at/adls/adl-064/> und <https://www.qrz.com/db/OE6XBH>

Maritime Radio Day

Dieser besondere Naval Event fand von 14./15. April in Telegraphie statt und erinnerte uns wieder an den Untergang der TITANIC am 14. April 1912. Vom MFCA waren OM Hans, OE5ANL mit seinem exSchiffsrufzeichen DACH sowie als „friend of MRD“ OE3IAK, OE3IDS, OE1TKW, OE4PWW und OE6XMF (Op: OE6NFK) in der MRD-Liste registriert. Auf der MRD-website ist die Anzahl aller QSOs der teilgenommenen exRadio Officers und exCoast Radio Operators angeführt. Eine imposante Liste mit rund 80 maritimen Calls.

Unsere MFCA-Stationen waren wieder sehr fleißig, doch OM Walter, OE4PWW wurde mit 52 gearbeiteten ships- und 27 coast-stations nach DL0DAN (Norddeich Radio) die Nummer 2 beim MRD – CONGRATS !

Siehe: <https://radioofficers.com/mrd-2025/current-registrations/>

		Ships	Coast	Special	Hams	Total
OE1TKW	Helmut	6	10	0	5	21
OE3IAK	Andi	33	22	0	22	77
OE3IDS	Willi	12	13	0	7	32
OE4PWW	Walter	52	27	4	32	115
OE5ANL	Hans	36	9	1	18	64
OE6XMF	Werner/OE6NFK	15	5	0	5	25



PS: bis zum 11. Mai ist nur das Zertifikat von OE3IAK eingelangt

Zum **International Marconi Day** am 26. April war neben OM Helmut, OE1TKW als OE25M auch unser Herbert, OE3KJN auf der Segelyacht MARWIG am Attersee als registrierte IMD-Station on air.

Siehe: www.funkschule.at



55. MFCA-Rundspruch

Dieser lief am 2. Mai wieder bei sehr bescheidenen 40m-CONDS samt QRM ab. Den Rundspruch bestätigten die CAs OE4GTU, OE4PWW, OE5LKL, OE5DCM, OE8NIK und zusätzlich in CW OE4PWW und DK7FX. Besonders haben wir uns über das QSO mit Walter, DL/OE1WWW/m gefreut, der mit seiner Motoryacht gerade in Regensburg ankerte. Starkes Niederwasser machte die Fahrt zwischen Vilshofen und Straubing recht anspruchsvoll. Auch gibt es in diesem Abschnitt keine Bootclubs mit entsprechenden Anlegern. „Am Freitag werde ich versuchen aus der kleinen Marina beim Rundspruch dabeizusein. Da muss ich aber noch "tüfteln", da unser Liegeplatz direkt unter Bäumen ist“.



Als Kuttergäste kamen OE5XAM mit OE5EIN und OE25ROBOT mit OE4RUK an Bord. An der Nordseeküste konnte DK9OS zu dieser Zeit leider nichts aufnehmen. So sind halt leider die 40m-CONDS zu dieser Tages- und Jahreszeit.

Reisebericht von OE3FFC aus Großbritannien und Irland

OM Franz war mit einer Reisegruppe vom 9. bis 16. April in UK, Nord-/Irland mit Schifffahrt und Besuch der TITANIC-Werft in Belfast.

Er schrieb:

Mit starker Flugverspätung kamen wir in Heathrow an. Infolge Verkehrsbehinderungen in London war fast keine Zeit für die Stadtbesichtigung. Themse oder HMS BELFAST leider NIL

Den 2.Tag verbrachten wir in Oxford (Universitätsstadt) und Liverpool (Schwerpunkt Beatles und Fußball). Natürlich haben wir auch fb Pubs besucht. Am nächsten Tag kamen wir über den Lake Distrikt Nationalpark und Gretna Green, (Grenze zu Schottland) nach Glasgow.

Den 4. Tag verbrachten wir in der sehr lebendigen Hauptstadt Edinburgh mit den allgegenwärtigen Dudelsackpfeifern und Musikgruppen.

Frühmorgens am nächsten Tag übersetzten wir mit dem Fährschiff nach Nordirland. Dort besuchten wir in Belfast das ehemalige Werftgelände Harland&Wolf, wo die RMS TITANIC gebaut wurde. Die beiden riesigen Kräne, die von H&W für dieses Schiff extra angefertigt worden sind, prägen noch heute die Silhouette des Hafens der nordirischen Hauptstadt.



Durch einen Zeitzeugen erhielten wir eine ausgezeichnete Führung durch die Stadt mit ihrer bewegten Vergangenheit. Über Dublin ging es weiter nach Süden bis Wexford.

In Rosslare gehen wir an Bord einer Fähre, die uns in einer vierstündigen Überfahrt nach Wales bringt.

Der nächste Aufenthalt war Tenby mit seinem malerischen Fischereihafen, sowie den interessanten Küsten und Sandstränden. Auch besuchten wir eine Bootsrettungsstation mit angeschlossenem Museum.

Weiterfahrt nach Cardiff mit seiner mittelalterlichen Burg und dem Principality-Stadion (Cricket).

Am vorletzten Tag gelangen wir über die imposante Severn-Brücke nach Bristol.

Dort gilt unser Besuch der Universitäts- und Hafenstadt. Über Bath mit ihren römischen Heilbädern und dem als UNESCO Weltkulturerbe ausgezeichneten Stadtzentrum, fahren wir weiter und besichtigen Stonehenge mit seinem mystischen Steinkreis. Im Außenbezirk von London beenden wir unsere 2.200 km lange Busreise in Basingstoke.

Zeitig in der Früh treten wir unseren Rückflug nach Wien an und beenden eine lange, strapaziöse aber sehr interessante Reise.

Vy 73, Franz, OE3FFC, CA143 und Anna VLN DK auch für die nachfolgenden 73 - bereits aus Sardinien im Mittelmeer, hi !



... der Leuchtturm Tuskar Rock (Irland), aufgenommen bei der Zufahrt von Wexford (Irland) nach Fishguard bei stürmischer See und heftigem Regen.

Reisebericht von OE6NFK aus Triest

Am 6./7. Mai war ich mit einem guten Freund bei regnerischen Bedingungen in der altösterreichischen Hafenstadt Triest, um abseits von Touristenpfaden auch etwas mehr das Hinterland zu erkunden. Dabei schafften wir am 1. Tag etliche schmale Gassen bis zur Festung San Guisto, den alten k.u.k. Leuchtturm Laterna (hier war auch die MFCA-JHV im Sept. 2017), eine Tram-Fahrt nach Opicina und so manch` historisches k.u.k. Gebäude das gerade am Weg lag.



Obelisk von Opicina:

Diese Säule wurde 1830 am Rande der Ortschaft zur Erinnerung an den Besuch von Kaiser [Franz I. von Österreich](#) und zum Andenken an die Eröffnung der Verbindungsstraße von Triest ins österreichische Hinterland errichtet. Schöner Blick auf Triest und nach Istrien und auch Station der Zahnrad-Tram.

Die gut 5km lange Tram-Strecke von Triest nach Opicina überwindet 340 Höhenmeter und bis zu 26% Steigung und wurde 1902 in Betrieb genommen. Im Jahre 1913 beförderte sie 459.000 Fahrgäste. Ursprünglich wurde die Bahn mit neun zweiachsigen Triebwagen bedient, welche 1901 - 1906 von der [Grazer Waggonfabrik](#) gebaut und elektrisch von der [Österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft](#) aus Wien ausgerüstet wurden.





Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Triest%E2%80%93Opicina



Villa Necker: 1851 wurde das Anwesen an das Kommando der [österreichischen Marine](#) verkauft. Zwei Jahre später wurde in dem Haus ein Krankenhaus für hochdekorierte Offiziere und Soldaten, Kriegsveteranen der Schlacht von Solferino, eingerichtet. Anfang des 20. Jahrhunderts hatte der Kommandant des Seedistrikts, *Leopoldo de Jedina* in dem Gebäude seinen Sitz. Im Laufe ihrer Geschichte beherbergte die Villa Necker verschiedene bekannte Persönlichkeiten, darunter Admirale und Kommandanten, die die Stadt besuchten.



Am 2. Tag folgte nach einem guten Frühstück im historischen „Caffe` degli Specchi“ (seit 1839) am Hauptplatz ein zwei stündiger Rundgang am **Friedhof Sant`Anna** um noch einige k.u.k. Marinegräber zu finden. Bei etlichen Gräbern waren die Inschriften kaum mehr zu entziffern, doch eine Handvoll Grabsteine mit k.u.k. Bezug wurden noch entdeckt. Der monumentale Friedhof liegt südöstlich des Zentrums und hat noch zahlreiche Grabsteine aus alter Zeit.



Am Ende des Rundgangs fand ich auch noch jenes von „Capitano del Lloyd A.U. Antonio Sirovich, gest. 1891“, ein Kapitän des österr. Lloyd (A.U. steht für Austro Ungarico). Immerhin wurde das Grab bereits vor 135 Jahren errichtet.





Abschluss war noch ein Kurzbesuch zum Schloss Miramare, wo auch die festgesetzte Oligarchenjacht „SY A“ erspäht wurde (unten). Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/SY_A. **Sie ist mit 143m die größte Segeljacht der Welt !**



Links oben, Bildmitte: die Superjacht vom Schlosspark Miramare aus gesehen.
Einstiger Schlossherr war Erzherzog Maximilian (1854 - 1861 Oberbefehlshaber der k. k. Kriegsmarine), Bruder von Kaiser Franz Josef I., von 1864 bis 1867 Kaiser von Mexiko, wurde dort auch von Rebellen hingerichtet.

Im Rahmen der Sanktionen der Europäischen Gemeinschaft gegen Russland aus Anlass des Ukraine-Krieges wurde die „SY A“ am 11. März 2022 in Triest von den italienischen Behörden beschlagnahmt und liegt seitdem im Golf von Triest vor Anker.

Il Piccolo, Trieste berichtete:

Die italienische Finanzpolizei hat im Hafen von Triest eine Superyacht des russischen Milliardärs Andrej Melnitschenko beschlagnahmt.

Das 143 Meter lange Schiff „SY A“ mit einem Wert von 530 Millionen Euro ist so hoch wie ein achtstöckiges Gebäude und die größte Segelyacht der Welt, berichtet die italienische Zeitung Corriere della Sera.

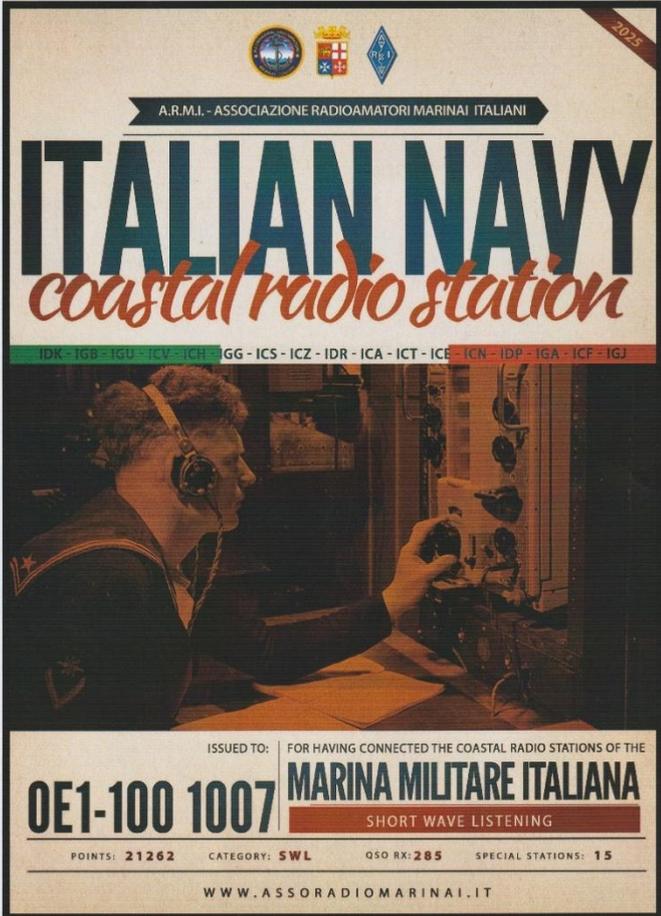
Die Aktion ist Teil der Maßnahmen gegen russische Tycoons, die nach dem russischen Einmarsch in die Ukraine auf der „Schwarzen Liste“ der EU stehen und mit Sanktionen belegt sind.

Das Schiff, das Berichten zufolge Platz für 60 Gäste und Besatzungsmitglieder bietet, verfügt über einen großen Swimmingpool, ein Unterwasserobservatorium und einen Hubschrauberlandeplatz.

Im Hafen von Triest war an diesem Dienstag/Mittwoch, des 6./7. Mai leider kein größeres Schiff an der Mole, an die sechs Containerschiffe lagen auf Reede.

Ein- und auslaufende Schiffe in Triest siehe: <https://hafeninfo.de/hafen/italien/triest/>

Diplome unserer Mitglieder – CONGRATS !



2025

A.R.M.I. - ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY

coastal radio station

IDK - IGB - IGU - ICV - ICH - IGG - ICS - ICZ - IDR - ICA - ICT - ICE - ICN - IDP - IGA - ICF - IGJ

ISSUED TO: FOR HAVING CONNECTED THE COASTAL RADIO STATIONS OF THE

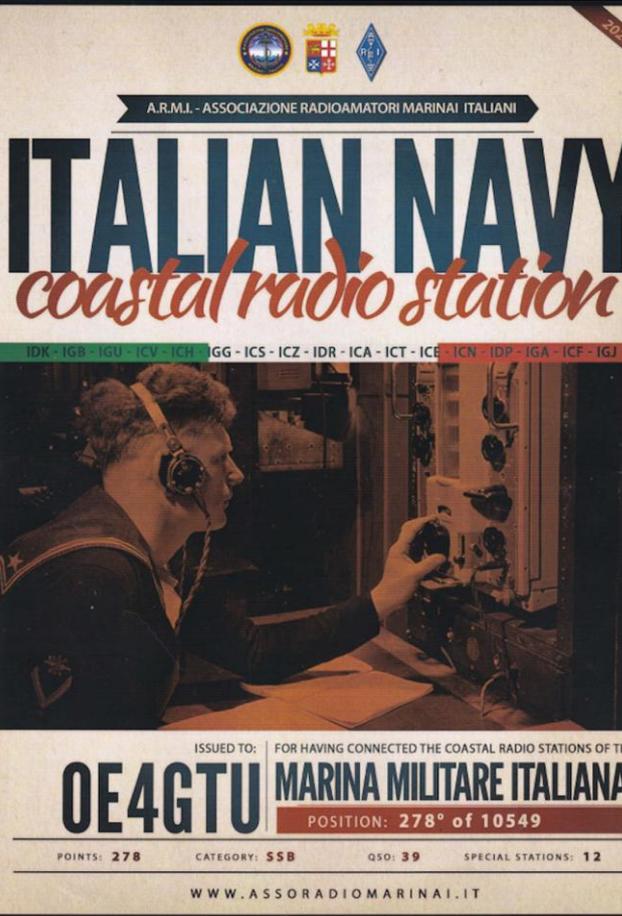
OE1-100 1007

MARINA MILITARE ITALIANA

SHORT WAVE LISTENING

POINTS: 21262 CATEGORY: SWL QSO RX: 285 SPECIAL STATIONS: 15

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



2025

A.R.M.I. - ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY

coastal radio station

IDK - IGB - IGU - ICV - ICH - IGG - ICS - ICZ - IDR - ICA - ICT - ICE - ICN - IDP - IGA - ICF - IGJ

ISSUED TO: FOR HAVING CONNECTED THE COASTAL RADIO STATIONS OF THE

OE4GTU

MARINA MILITARE ITALIANA

POSITION: 278° of 10549

POINTS: 278 CATEGORY: SSB QSO: 39 SPECIAL STATIONS: 12

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





CERTIFICATE

TCODUMLU

THIS IS TO CERTIFY THAT

- DK7FX -

Activity year is 2025

Amateur radio station fulfilled the requirements for the this certificate in the activity held to Commemorate the Martyrs who lost their lives in the TCG-Dumlupınar submarine

Award Manager
TA7H Furkan OZEN



Activity Leader
TA1DE Volkan SAMLI

AMERIGO VESPUCCI WORLD CAMPAIGN 2023 - 2025

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

AWARD IQ's ARMI DISTRICT

Certificate to:
OE4GTU

For having made the contacts required by the regulation.

Position 259 **Point 89**

POWERED BY Ham 365 QSO Hunter

Award Manager
Alberto Mattei, IT9MRM

Amatej

Vertical list of call signs:
 IQ9MQ
 IQ0PM
 IQ7UJ
 IQ8XS
 IQ5AAT
 IQ7AAJ
 IQ9AAF
 IQ9AAH
 IQ9AAK
 IQ9AAL
 IQ9AAM
 IQ9AAP
 IQ9AAQ

CERTIFICATE
150th ANNIVERSARY OF GUGLIELMO MARCONI'S BIRTHDAY

My inventions are for saving humanity not to destroy it
Guglielmo Marconi

This certificate is presented to
OE4GTU
for having connected the II1GM station and the accredited stations as required by the rule on April 2024.

Position: 259 **Point: 260**

GUGLIELMO MARCONI 150 1874-2024

QSL Manager
IK4VHX BRUNO LUSURIELLO

Award Manager
IT9MRM ALBERTO MATTEI

Amatej

Vertical list of call signs:
 II1GM
 II1GM/1
 II1GM/2
 II1GM/3
 II1GM/4
 II1GM/5
 II1GM/6
 II1GM/7
 II1GM/8
 II1GM/0
 II1GM/IT9
 II1GM/ISO

56. MFCA-Rundspruch

Dieser wird am Freitag, dem 6. Juni, am Vortag zum International Museum Ships Weekend, auf 7.100kHz ab 0930 LT ausgetragen. Danach QSY auf 7.020kHz für Rapporte in CW.

Vy 73 Werner, OE6NFK

1. Vors. MFCA

<https://www.marinefunker.at/>

Die k.u.k. Haubitzbatterie Nr. 36 und die Versenkung des britischen Monitors M 30 bei Izmir von Nikolaus A. Sifferlinger

Im Ersten Weltkrieg befand sich die Türkei im Krieg mit Großbritannien, Frankreich und Russland. Der wichtige türkische Hafen von Smyrna (heute: Izmir) wurde ab Juni 1915 von der britischen „Smyrna Patrol“ unter Blockade gehalten. Dazu wurde die Insel Kösten (von den Briten „Long Island“ genannt), die im Golf von Smyrna die Einfahrt zum Hafen von Smyrna beherrschte, von den britischen Streitkräften besetzt und als vorgeschobener Stützpunkt für Flieger und zur Bewachung der Minenfelder verwendet. Die „Smyrna Patrol“ selbst hatte ihre Basis im Hafen Port Iero auf der Insel Mitylene und umfasste im Frühjahr 1916 auch die Monitore M 22 und M 30. Diese überwachten den Schiffsverkehr im Golf von Smyrna und beherrschten im Bedarfsfalle mit ihren weitreichenden Kanonen (22.000 yards) das Seegebiet und die Küste bis zur Einfahrt von Smyrna.

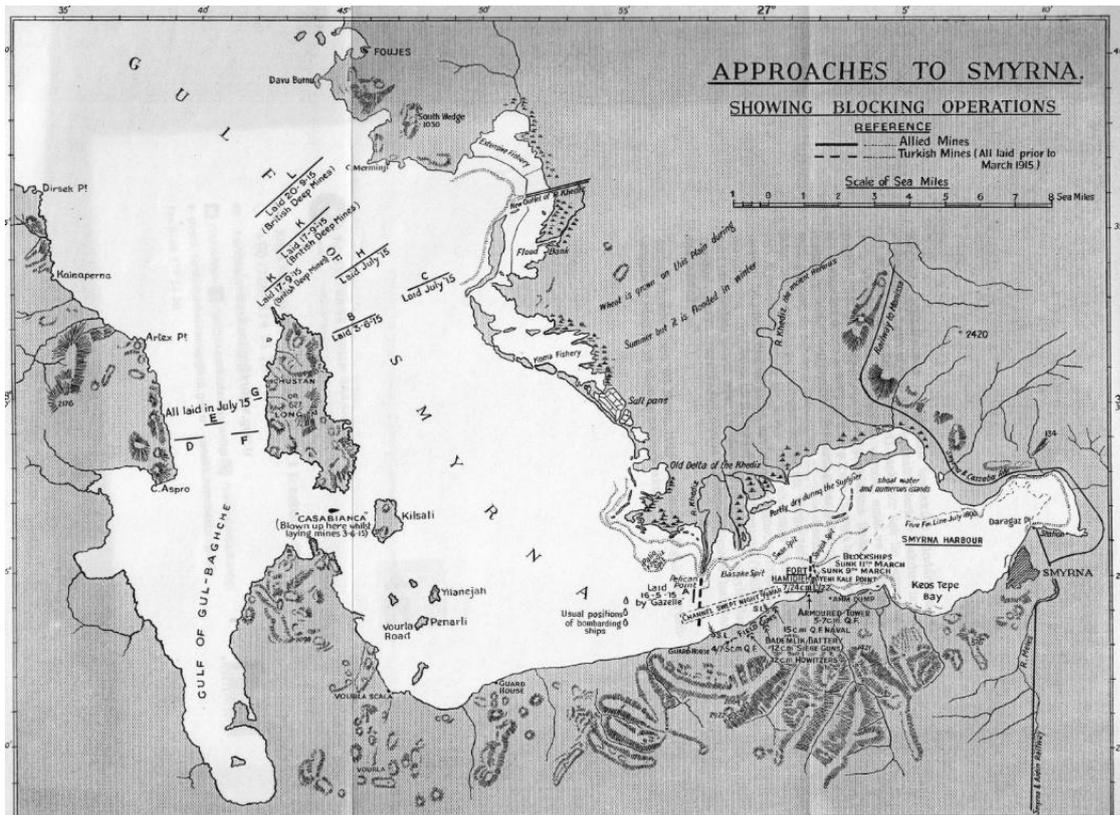


Abb.: Britische Karte des Golfs von Smyrna mit den Sperren von 1915/16 (aus Smoke on the Horizon (8))

Nach dem alliierten Rückzug von der Halbinsel von Gallipoli Anfang 1916 wurde auch die österreichisch-ungarische k.u.k. 15-cm-Haubitzbatterie Nr. 36 unter dem Kommando von Hauptmann Manouschek frei und im Laufe des April 1916 nach Smyrna verlegt.

Das Kriegstagebuch der Haubitzbatterie (4) berichtet (auszugsweise wiedergegeben):

“28. April 1916:

Um 5 Uhr nachm. greift ein [britisches] Torpedoboot von der Südspitze der Insel Kösten aus den Konitzaabschnitt an, wird aber durch Feuer des 1. Zuges vertrieben.

Stand der Munition: 1.496 Granaten, 500 Granatschrapnells.

1. Mai 1916:

Ein Monitor beschießt den Abschnitt Kumburnu.

Der 1. Haubitzzug feuert auf einen Monitor der von Kösten westwärts vordringt. Der Monitor zieht sich zurück. Die Flieger kreisen über den Stellungen auf Konitza und werden von der leichten Feldartillerie des Abschnittes beschossen.

3. Mai 1916:

Feindliche Monitore beschießen in der Nacht Konitza.

4. Mai 1916:

Die Monitore beschießen den Abschnitt Fokia.

Um besser gegen den britischen Flughafen bei Chiflik auf der Insel Kösten wirken zu können, wurde der zweite 15cm-Haubitzzug bei Nacht (zwei Tage nach Neumond) von der Halbinsel Konitz nach Kum Burnu verlegt. Eine Verlegung am Landweg war wegen des unwegsamen Geländes ohne Verkehrswege nicht möglich, der Seetransport wurde von Besatzungsmitgliedern des ehemaligen deutschen Kleinen Kreuzers BRESLAU durchgeführt. Weiter im Kriegstagebuch der Haubitzbatterie:

„5. Mai 1916:

In der Nacht vom 4. auf den 5. wird der 2. Zug zusammen mit einem 12cm Kanonenzug und einem Zug 7,6cm Kruppscher Kanonen zur See nach Asprokavo gebracht.

Das Gelingen dieses sehr gewagten Unternehmens war reine Glücksache. ...

Als Transportmittel wurden zwei alte kleine Dampfboote mit einer Geschwindigkeit von nur höchstens 3 Seemeilen und je ein längsseitig befestigter Leichter verwendet. Die Fahrt war infolge tiefen Dunkels und sehr veralteter Seekarten sehr erschwert. ...

Die Fahrt ging glücklicherweise unbemerkt vom Feind vor sich, die Landungsstelle wurde bei Tagesanbruch erreicht. Ein Leichter war so schlecht, dass er auf der Fahrt Wasser fasste und fortwährend ausgeschöpft werden musste, um nicht zu sinken.

Die Geschütze und die Munition wurden sofort ans Land gebracht und in dem zunächst vom Feinde uneingesesehenen Terrain über Stock und Stein unter großen Mühsalen, teils mit den vorher am Landweg hingebachten Büffeln, teils mit Menschenzug weitergebracht.

Die Geschützstände wurden vorbereitet, die Leitungen ausgelegt und mit dem Einbruch der Dunkelheit die Geschütze zu den Stellungen vorgebracht.

Die Dampfer und Leichter, welche dazu bestimmt waren, nach Durchführung des Geschütztransportes den Verpflegs- und Munitionsnachschub von Gülbagsche aus zu besorgen, wurden jedoch bei der Rückfahrt nach Gülbagsche, welche unnötigerweise bei Tage erfolgte, von feindlichen Fliegern angegriffen und mussten auf Grund gesetzt werden. ...

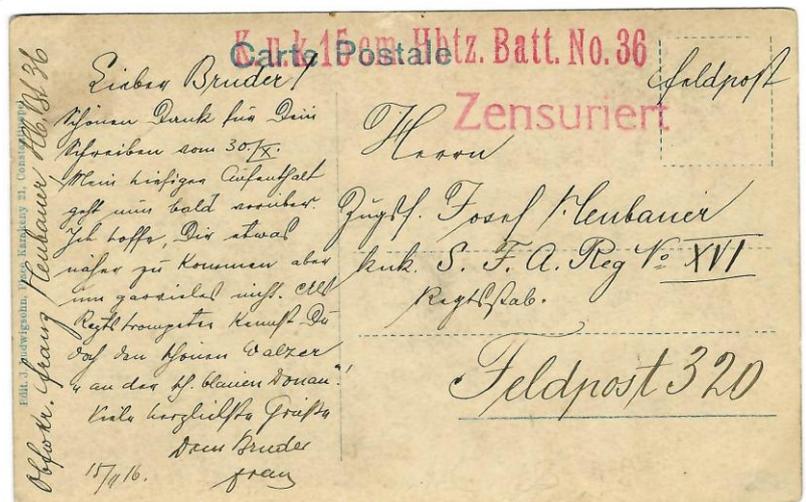
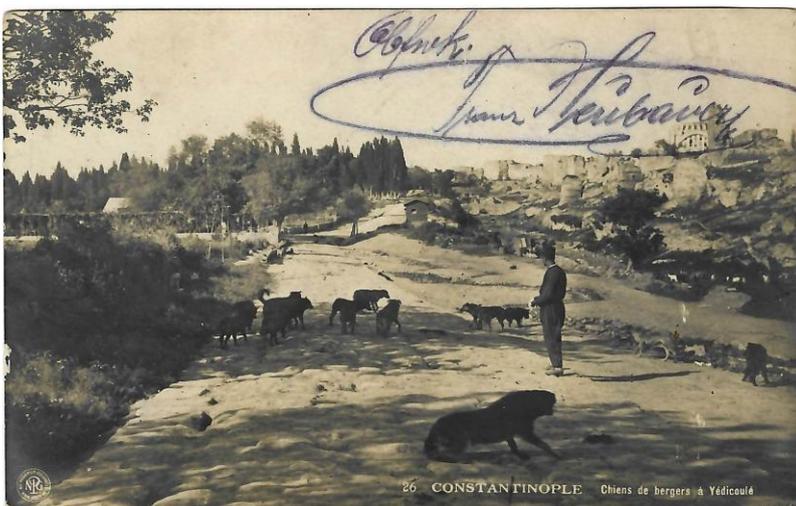


Abb.: Feldpost vom 15. Februar 1916 von Oberfeuerwerker Franz Neubauer an seinen Bruder. Die Karte zeigt Constantinopel

6. Mai 1916:

Die nach Asprokavo transportierten Züge sind um 3 Uhr vorm. in ihren Stellungen feuerbereit. Um 5 Uhr 30 vorm. wird von dieser über das Commando des Major SCHMIDT-KOLBOW gestellten Züge das Feuer auf die feindlich und nichtsahnend im Hafen von Chiflik liegenden Schiffe eröffnet, wobei der 2. Zug der Haubitzbatterie auf einem feindlichen Monitor einen Turmtreffer erzielt bzw. den Monitor in Brand schoß.

Der 1. Zug. Bzw. die Gruppe Konitza nahm gleichzeitig den Südteil der Insel Kösten und Hekim adassi unter Feuer und vertrieb zwei feindliche Torpedoboote, welche Konitza beschossen.

Der Erfolg des zur See erfolgten Stellungswechsels besteht nunmehr darin, daß die feindlichen Schiffe sich weiter gegen die offene See zu aufhalten statt sich wie bisher im Nordhafen der Insel Kösten an die Schiffsboje zu legen und die Stellungen auf Konitza unter eher präzises Feuer zu nehmen.

Der sehr überraschte Gegner entwickelt eine große Fliegertätigkeit und belegt insbesondere die Bucht von Gülbagsche häufig mit schweren Fliegerbomben.“



Abb.: Der britische Monitor M30 läuft im Oktober 1915 aus Mudros aus (IWM, Surgeon Oscar Parkes)

Die britische Besatzung der Insel Kösten war tatsächlich von dem unerwarteten schweren Beschuss des bisher unerreichbaren Nordteils der Insel geschockt (2). Der Betrieb des Flugplatzes von Chiflik wurde schwer behindert und die Ankerplätze mussten aufgegeben werden. Als Reaktion wurden die Angriffe auf die neuen Batteriestellungen durch Flieger und Monitore erheblich verstärkt, wie auch das Kriegstagebuch der Haubitzbatterie vermeldet:

„8. Mai 1916:

... beschießt ein Kreuzer den Abschnitt Kumburnu mit schwerem Kaliber.9. Mai 1916: Ein Kreuzer insbesondere beschießt neuerdings Kumburnu mit schwerem Kaliber vormittags und die Bulgarenbatterie nachmittags. ... Bombenwürfe feindlicher Flieger auf Konica.



Abb.: Stellungsraum des I. und II-Zuges der Haubitzbatterie 36 und Untergangsstelle des britischen Monitors M30 (Skizze: N. Sifferlinger)



Abb.: Stellungswechsel eines 15cm Geschützes der Haubitzbatterie 36 bei Smyrna (heute: Izmir) (aus: Ehrenbuch unserer Artillerie)

10. Mai 1916:

... Vom 2. Zug wird ein feindlicher Monitor beschossen.

Die Verpflegung gestaltet sich zufolge Trennung der beiden Züge und der Wegschwierigkeiten sehr mühsam. Wegen der großen Tageshitze und des anstrengenden Dienstes stellen sich häufig Übelheiten [Übelkeiten] bei der Mannschaft ein. Trotzdem ist der Gesundheitszustand im Großen und Ganzen ein guter. Einige Malaria und Rückfallfieberfälle [Anm. - eine durch Bakterien (Borrelien) ausgelöste Infektion in Regionen mit schlechten hygienischen Verhältnissen] sind zu verzeichnen.

11. Mai 1916:

Um 1 Uhr vormittag beschießt ein Monitor von der Südspitze Köstens den Scheinwerfer auf Konitza und ein Torpedoboot den 1. Haubitzzug. Beide Schiffe werden durch das Feuer des 1. Zuges vertrieben.

Ein Torpedoboot will sich dem Hafen Chiftlik nähern und wird durch Feuer zur Umkehr gezwungen.

12. Mai 1916: Rege feindliche Fliegertätigkeit über Konica. Ein Monitor beschießt den Abschnitt Kumburnu. In der Nacht wird ein feindliches Torpedoboot von der Südspitze der Insel Hekim adassi durch das Feuer des auf Mentos befindlichen Kanonenzuges vertrieben.

13. Mai 1916: Es gelingt dem zweiten Zug den englischen Monitor M 30 welcher sich in den Nordhafen der Insel Kösten bei Nacht eingeschlichen hat, mit Feuer zu überraschen. Ein Volltreffer mitschiffs durchschlägt das Deck bis in den Maschinenraum, es erfolgt eine schwere Explosion und das Schiff treibt brennend in den Hafen zurück, worauf eine große Zahl von Munitionsexplosionen auf dem Monitor wahrgenommen wird. Das [Schiff] brannte vollständig aus. Eine große Anzahl von Benzinbehältern wird angeschwemmt. Daraus ist zu schließen, dass der Monitor offenbar Benzin nach Kösten bringen wollte. “

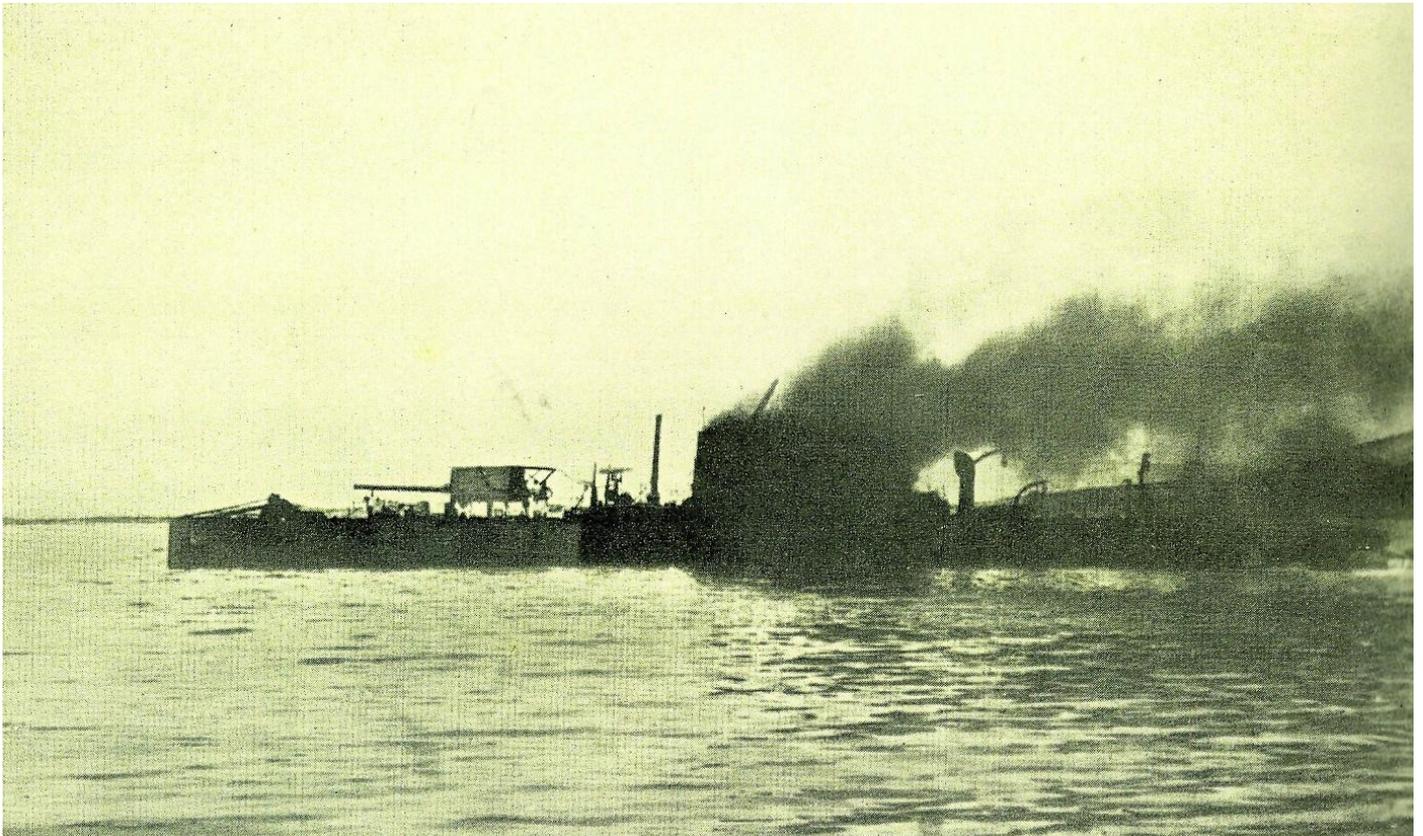


Abb.: Brennender Monitor M 30 am Morgen des 14. Mai 1916 auf Grund liegend (aus: Seas of Adventures)

Der Kommandant des britischen Monitors M 30, Lieutenant-Commander E. L. B. Lockyer, berichtete später (2), hier zusammengefasst wiedergegeben:

Gegen 1900 Uhr übernahm M 30 von einem Drifter Benzin, Bomben und Nachschubgüter für Long Island (=Kösten). Es war eine dunkle Nacht und gegen 2200 Uhr ankerte der Monitor am nördlichen Hafen und sandte die Boote mit den Nachschubgütern an Land. Die Boote waren kaum unterwegs, als M 30 von Kap Aspro aus beschossen wurden. Da die Granaten weiterhin um ihn einfielen, lichtete er den Anker und fuhr in Richtung der feindlichen Batterie, konnten aber nichts ausmachen, auf was er feuern konnte.

Als die Einschläge achteraus lagen, änderte M 30 den Kurs nach Norden und wollte seine Boote wieder aufnehmen. Aber die Batterie eröffnete erneut das Feuer und traf M 30.

Die Granate ging durch den Öltank (M 30 hatte bis zu 45 t Öl an Bord) wie auch durch einen Kessel und durchschlug den Maschinenraum-Rumpfboden.

Dadurch war das Schiff sofort manövrierunfähig und fing Feuer. Da auch die Radiostation ausgefallen war, musste über einen Morsescheinwerfer Hilfe gerufen werden. Etwa eine halbe Stunde später kamen ein Zerstörer und das Motorkanonenboot CALIFORNIA zur Hilfe, welche die Besatzung von M 30 aufnahmen. Die Offiziere und 10 Mann blieben auf der treibenden und brennenden M 30, bis dieser ca. 200 m vor der Küste auf Grund lief. Diese Restbesatzung wurde dann am Morgen des 14. Mai vom Monitor M 32 geborgen. Vier Heizer der M 30 kamen ums Leben, zwei wurden sofort getötet und zwei starben an ihren schweren Wunden (3).

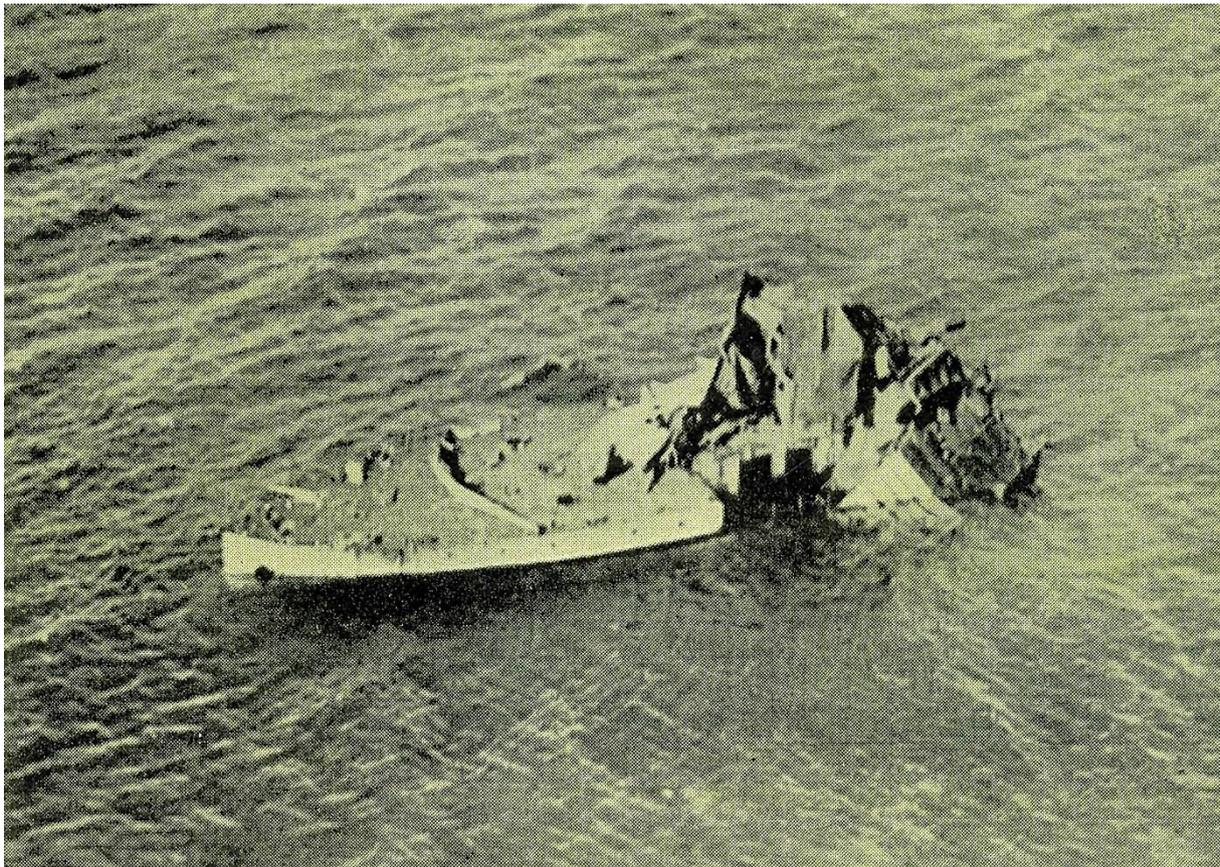


Abb.: Wrack von M 30 nach der Sprengung, nachdem alles Brauchbare geborgen wurde (aus: Seas of Adventure)

In den kommenden Nächten wurde dann von einer Bergungsscrew des Zerstörers CHELMER alles Brauchbare vom Wrack geborgen und dieses schließlich nach zwei Wochen gesprengt. Auch das Schwesterschiff M 33, welches noch 2025 als Museumsschiff in Portsmouth, Großbritannien, erhalten ist (https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_M33), beteiligte sich bei der Bergungsaktion und der späteren Räumung der Insel.



Abb.: Der britische Monitor M 33 als Museumsschiff in Portsmouth am 23. April 2023 (Foto: N. Sifferlinger)

Durch die Konzentration der schweren Artillerie auf türkischer Seite wurde die Situation auf Long Island für die Briten unhaltbar und nach heftigen Ablenkungsangriffen räumten sie Ende Mai 1916 unbemerkt die Insel.

Dies spiegelt sich auch im Tagebuch der k.u.k. Haubitzbatterie 36 wieder:

„15. Mai 1916: Die feindlichen Schiffe beschießen stundenlang Kumburnu, hauptsächlich die dort befindliche Scheinbatterie mit mittlerem und schwerem Kaliber.

Feindliche Torpedoboote versuchen nachts zwischen Kösten und Hekim adassi durchzubrechen, werden aber stets durch das Feuer der Gruppe MANOUSCHEK vertrieben.

Die Beunruhigung durch feindliche Torpedoboote erfolgt Nacht für Nacht, die hierdurch erforderliche stete Bereitschaft wirkt auf Offiziere und Mannschaften, die mangels Reserve nicht abgelöst werden können, sehr ermüdend.

16. Mai 1916: Es gelingt dem ersten Zug in der Nacht auf einem Torpedoboote in voller Fahrt einen Treffer zu erzielen und dasselbe außer Gefecht zu setzen.

18. Mai 1916: Es wird neuerdings ein Treffer auf einem feindlichen Torpedoboote von dem das Feuer des 1. Zuges gewöhnlich leitenden Oberleutnant MÜLLNER beobachtet.

19. Mai 1916: Die feindlichen Flieger steigen nicht mehr von Kösten auf, sondern kommen von Mytilene. Dagegen zeigen sich sehr viel Schiffe.“

Die Räumung der Insel Kösten wurde erst am 14. Juni 1916 bestätigt, als Oberleutnant zur See MISSUWEIT vom Kreuzer BRESLAU die Insel Kösten mit einem Motorboot anließ und diese unbesetzt vorfand.

Am 18. Juni besuchte Hauptmann Manouschek die Insel und das Wrack des M 30. Er berichtete: *„Die Zersetzung der in den Trümmern des Monitors noch befindlichen Leichen verbreitet einen entsetzlichen Geruch.“*

Am 27. Juli 1916 ging der Befehl ein, die österreichisch-ungarische Haubitzbatterie 36 an türkische Mannschaften zu übergeben, da der Ankauf des Materials durch die Türkei erfolgt war. Laut Feldpostbelegen existierte das k.u.k. Kommando der Ersatzabteilung für die österreichisch-ungarische Haubitzbatterie No. 36 im November 1917. Entsprechend den Unterlagen existierte die Batterie weiter und hatte eine gemischte Besatzung aus k.u.k. und türkischem Personal.



Abb.: Feldpostkarte des k.u.k. Kommandos der Ersatzabteilung für die österreichisch-ungarische Haubitzbatterie 36 aus Constantinopel, mit Abschlag des k.u.k. Feldpostamts 451 vom 22. November 1917



26. Jérusalem. Tombeau de David. *Das Grab David.*
 David's Tomb. *Das Grab David.*

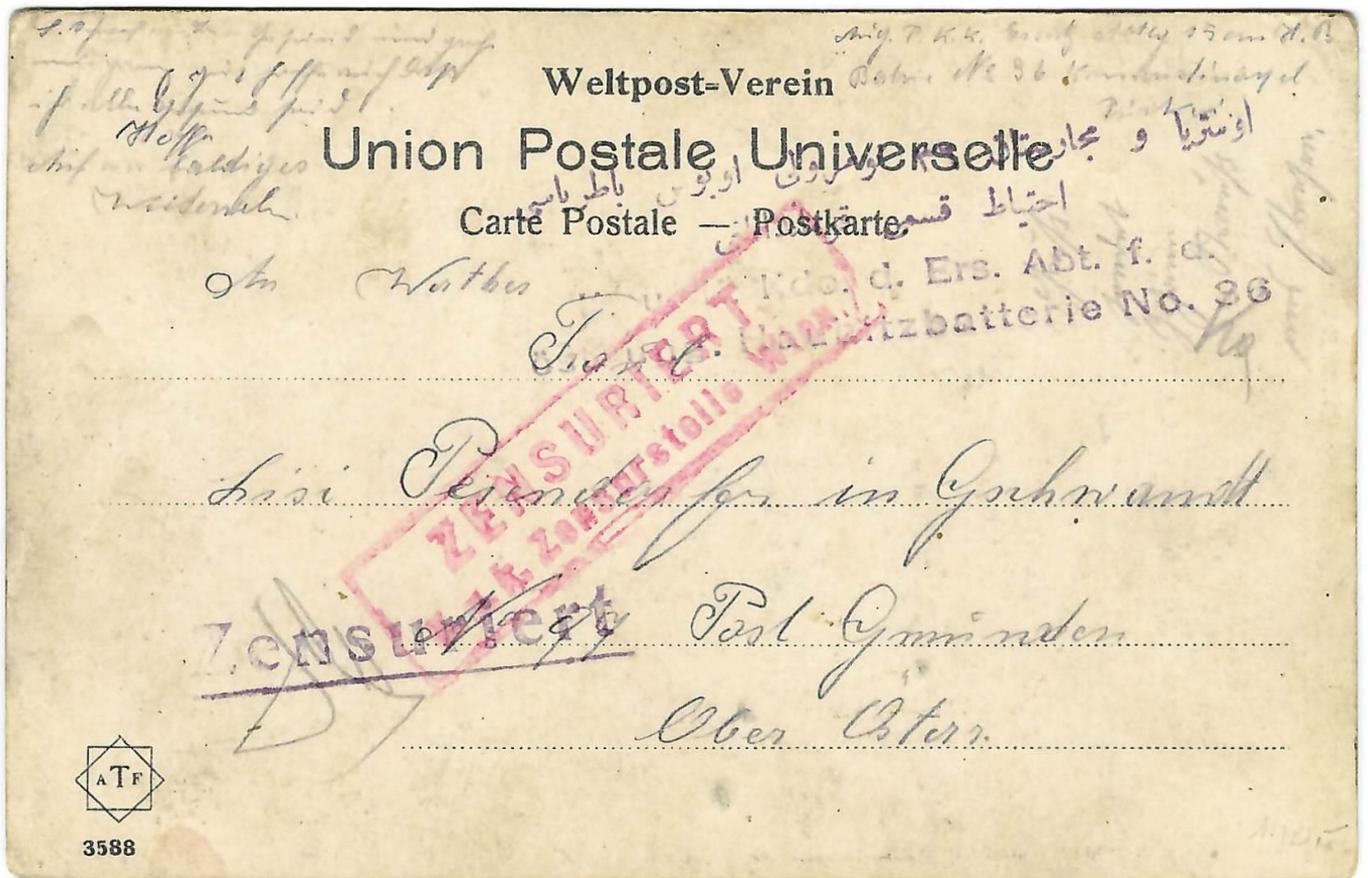


Abb.: Feldpostkarte aus Jerusalem vom k.u.k. Kommando der Ersatzabteilung für die österreichisch-

Technische Daten den britischen Monitors M 30:

Bauwerft: Harland & Wolff, Belfast

Indienststellung: 8. Juli 1915

Wasserverdrängung: 355 ts standard; 580 ts voll beladen

Länge: 54 m, Breite: 9,45 m, Tiefgang: 1,8 m voll beladen

Besatzung: 72 Mann

Bewaffnung: 2 x 15,2 cm Geschütze, 1 x 6pdr. Hotchkiss Fla-Geschütz, 2 MG

Geschwindigkeit: 10 kn

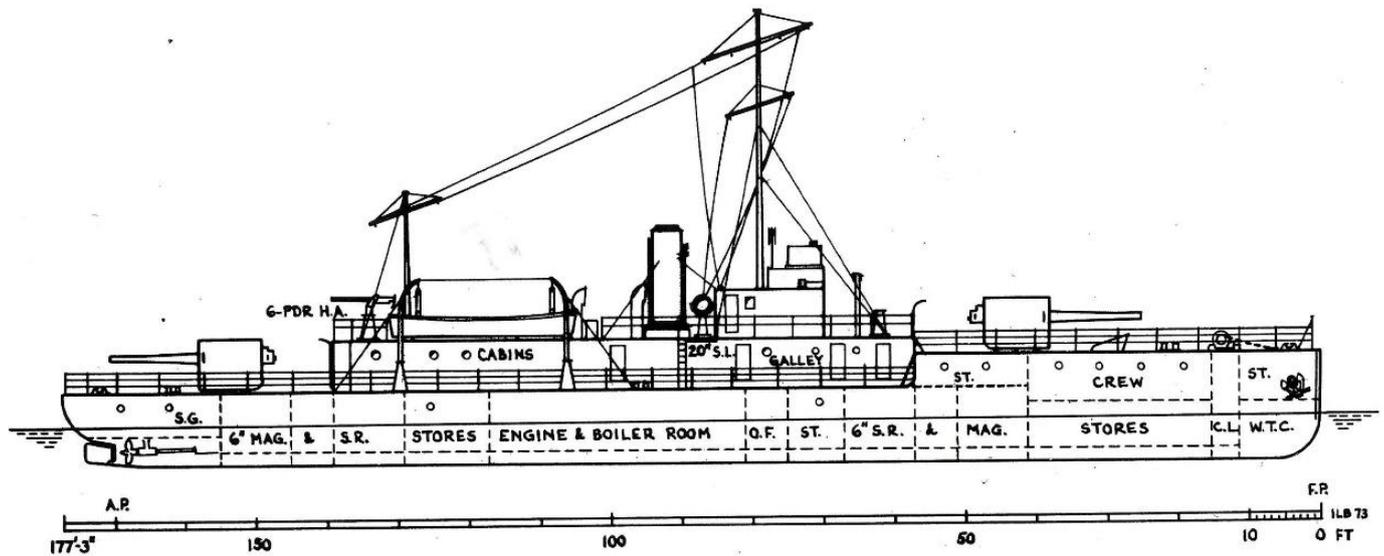


Abb.: Seitenriss der Monitore vom Typ M 30 (aus: Big gun monitors)

Für die Unterstützung bei der Auffindung der Dokumente im Österreichischen Staatsarchiv möchte ich mich bei Dr. Walter Blasi bedanken. Und der leider früh verstorbene Dr. Peter Jung hat die Geschichte der k.u.k. Einheiten im Osmanischen Reich während des Ersten Weltkrieges im Jahre 1992 erstmalig in Österreich durch seine Publikation der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

In den offiziellen Berichten kommt das Leid der betroffenen Besatzungen durch Verwundung oder Tod nur ansatzweise vor und daher soll hier auch der grausamsten Seite des Krieges gedacht werden.

Quellen:

- (1) Buxton Ian, *Big Gun Monitors*, World Ship Society Trident Books, Tynemouth 1978
- (2) Chatterton Keeble E., *Seas of Adventures, Chapter XXIII, Long Island Adventure*, Hurst & Blackett, London 1936
- (3) Halpern Paul G., *The Royal Navy in the Mediterranean 1915-1918*, The Navy Records Society 1987
- (4) Österreichisches Staatsarchiv, *Kriegstagebuch der k.u.k. 15cm schweren Haubitzbatterie Nr. 36, II. Teil: Irak [Kleinasien]*, Abschrift von KA/AOK, Op. Nr. 49.107
- (5) Österreichisches Staatsarchiv, *Bericht der 15 cm Haubitzbatterie Nr. 36.*, Res. Nr. 68, Zugeteilter Artilleriestaboffizier des Militärbevollmächtigten in Konstantinopel, 2. Juni 1916
- (6) Jung Peter, *Der k.u.k. Wüstenkrieg*, Verlag Styria, Graz 1992
- (7) Kerchnawe Hugo, Ottenschläger Ernst, *Ehrenbuch unserer Artillerie*, Zweiter Band, S. 509, Wien 1936
- (8) C. V. Osborne, *Smoke on the Horizon – Mediterranean Fighting 1914-1918*, Hodder & Stoughton, London, 1933