Narodna in univerzitetna knjižnica
v Ljubljani
III 38512

ALFRED FREIHERR v. KOUDELKA

UNSERE KRIEGSFLOTTE

MIT 25 BILDERN VON ALEXANDER KIRCHER

1556 1908

LAIBACH · 1908 · DRUCK und VERLAG von JG. v. KLEINMAYR & FED. BAMBERG

38512

Narodna in univerzitetna knjižnica
v Ljubljani

38512

38512, VII, X, b

UNSERE KRIEGSFLOTTE

1556 – 1908

Unsere Kriegsflotte

1556 - 1908

VON

ALFRED FREIHERR VON KOUDELKA

K. UND K. KORVETTENKAPITÄN

MIT 25 BILDERN NACH ORIGINALGEMÄLDEN VOM MARINEMALER

ALEXANDER KIRCHER

LAIBACH 1908

GEDRUCKT UND VERLEGT VON IG. v. KLEINMAYR & FED. BAMBERG

K. K. LYCEAL BIBLIOTHEK ZU LAIBACH

03005213

INHALT.

	Seite
Die Vorgeschichte der Flotte. 1556–1786	1
Die erste Triester Marine. 1787–1797	9
Die erste österreichisch-venezianische Marine. 1798–1805	15
Die zweite Triester Marine. 1806–1809	21
Die zweite österreichisch-venezianische Marine. 1814–1848	23
Die k. k. österreichische Kriegsmarine. 1848–1866	37
Die k. und k. österreichisch-ungarische Kriegsmarine. 1867–1908	57
Chronologischer Index	85
Die k. und k. Flotte, ihr Bestand am 1. Mai 1908	89

VERZEICHNIS DER FARBENDRUCKBILDER.

1797	Gefecht beim Hafen Quieto	Tafel	1
1800	Die Linienschiffe „Laharpe“, „Stengel“ und „Beyrand“	„	2
1818	Kaiser Franz I. in Zara	„	3
1826	Die k. k. Eskadre vor Naxos	„	4
1829	Kampf bei el Araisch	„	5
1840	Beschießung von St. Jean d'Acre	„	6
1849	Blockade von Venedig	„	7
1857	Fregatte „Novara“	„	8
1862	Linienschiff „Kaiser“ und Jacht „Fantasie“	„	9
1864	Seegefecht bei Helgoland	„	10
1866	Seeschlacht von Lissa	„	11
1869	Orientreise des Kaisers und Königs Franz Joseph I.	„	12
1880	Flottendemonstration	„	13
1884	Flottenmanöver	Tafel	14
1890	Die k. und k. Eskadre in Kiel	„	15
1893	Kreuzer „Kaiserin Elisabeth“ und Korvette „Fasana“	„	16
1895	Kasemattschiff „Tegetthoff“	„	17
1897	Blockade von Kreta	„	18
1900	Die k. und k. Eskadre in Ostasien	„	19
1901	Torpedofahrzeug „Magnet“ und Torpedoboot „Viper“	„	20
1902	Kaisermanöver	„	21
1903	Kreuzer „Szigetvár“ und Korvette „Saida“	„	22
1904	Die Schlachtschiffe „Habsburg“, „Árpád“ und „Babenberg“	„	23
1906	Die Kreuzer „Sankt Georg“ und „Kaiser Karl VI.“	„	24
1908	Die Schlachtschiffe „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“ und „Erzherzog Ferdinand Max“	„	25

DIE VORGESCHICHTE DER FLOTTE.

1556 – 1786.

DER Lauf der Geschehnisse bewies zu allen Zeiten den großen, oft entscheidenden Einfluß der Seemacht auf die Geschichte der Völker und Staaten; die Würdigung dieses Einflusses blieb aber der Geschichtschreibung und breiteren Kreisen nahezu verschlossen, bis der gewaltige Aufschwung des Seewesens zu Ende des 19. Jahrhunderts auch hierin eine Änderung herbeiführte. Man erkennt heute immer mehr die Bedeutung von Handel und Industrie für den Volkswohlstand und für die Macht der Staatengebilde, und man ist eifrig bestrebt, die Beteiligung am Umsatze des Weltmarktes zu einer möglichst nutzbringenden zu gestalten. Die Seeschiffahrt ist einer der wichtigsten Faktoren im Handelsverkehre geworden, die großen Handelsemporien an der Meeresküste rücken in den Vordergrund des wirtschaftlichen Lebens. Beiden Schutz und Schirm zu sein, ist die Kriegsflotte berufen, – nur unter der bestimmten Voraussetzung, daß sie solchen Schutz sicher zu gewährleisten vermag, werden Unternehmungsgeist und Tatkraft der einzelnen sich frei entwickeln können und jene Bausteine schaffen, aus denen Reichtum und Blüte der Staaten zusammengesetzt sind.

Die k. und k. Flotte, die durch zwei Jahrhunderte ein wiederholt in Angriff genommenes, doch unausgeführtes Projekt blieb, dann durch viele Jahrzehnte nicht in wünschenswertem Maße berücksichtigt wurde, ist heute, dank dem Wandel der Zeiten, nicht mehr ein Stiefkind der Nationen und Volksstämme der Monarchie; das Interesse für ihr Wesen und ihre Traditionen ist allseits rege geworden. Es bricht sich erfreulicherweise die Erkenntnis Bahn, daß die Sicherung unserer Küste und unseres Seehandels nur durch die Flotte erfolgen kann, daß die Stärke der Flotte nicht durch die Länge der Küstenentwickelung und durch die fallweise bestehende Zahl der Seehandelsschiffe, sondern durch die Art der Seestreitkräfte der anderen Staaten bedingt ist, und daß eine Großmacht auch zur See kräftig sein muß.

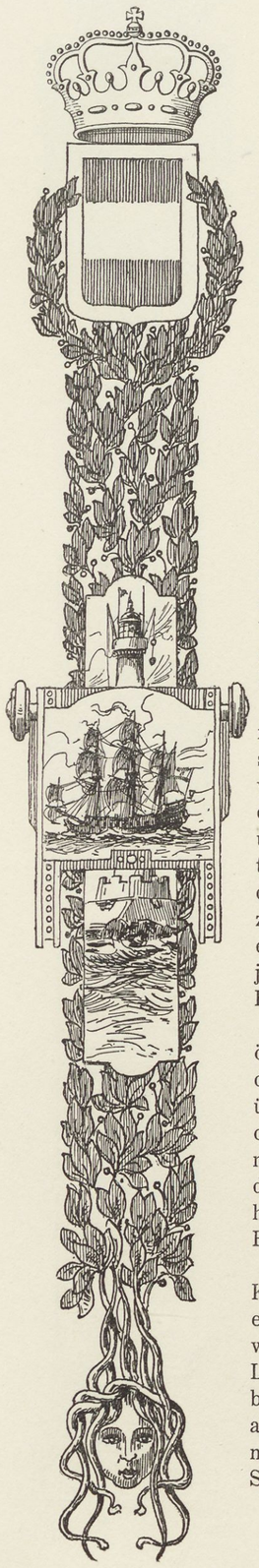
Eine Darstellung der Entstehung, der Geschichte und Ausgestaltung der k. und k. Flotte in Wort und Bild dürfte daher zeitgemäß sein; sie zu bieten, ist der Zweck dieses Buches.

* * *

Ferdinand I., der im Teilungsvertrage von Worms 1521 die österreichischen Lande erhielt, wurde nach der Abdankung seines Bruders Karl V. im Jahre 1556 der Gründer der deutschen oder österreichisch-habsburgischen Linie; er gelangte durch seine Ehe in den Besitz von Böhmen und 1526 durch Wahl auf den Thron Ungarns, wodurch er Herrscher einer Großmacht wurde.

Das Mittelmeer hatte zu dieser Zeit durch die großen Länderentdeckungen seine überwiegende merkantile Bedeutung verloren und es reichte der Küstenbesitz der Erblande nur von Duino bis Muggia und vom Arsa-Kanale bis zur Zrmanja. Die mächtige Republik Venedig, an Einwohnerzahl neben den großen Staatengebilden des Festlandes fast verschwindend, dominierte dank ihrer starken Flotte noch immer im Mittelmeere; sie hatte die Blüte Triests gänzlich zerstört, als Besitzerin der Inseln im Quarnero-Golfe legte sie den Seehandel des Hinterlandes lahm.

Venedig hatte – gleich den Hansestädten – unterlassen, dem Zuge nach dem Westen zu folgen; wenngleich dies aus seinen Traditionen erklärlich ist, war es doch der erste Schritt zum Verfall, und erst als der Verfall fühlbar ward, konnte das erbländische Seegebiet allmählich, langsam Geltung erringen. Daß der Aufschwung nicht rascher erfolgte, hatte seine gewichtigen Gründe: der deutsche Partikularismus war der nationalen Machtentfaltung hinderlich, die deutschen Fürsten waren stets bestrebt, dem Erstarken der Länder des Trägers der Kaiserkrone entgegenzuwirken. Die Erblande, als Bollwerk Europas gegen die asiatische Barbarei, verbrauchten in 200jährigem Ringen ihre Kraft gegen die Osmanen; zwischen Triest und dem produktiven Hinterlande lag die Alpenkette als dazumal schwer zu bewältigendes Hindernis für Handel und Verkehr und es kam wohl auch die geschichtliche Überlieferung in Betracht. Die alte deutsche Sehnsucht nach dem Süden, die einst ganze Völker in Bewegung setzte, wurzelte weniger in der freigebigeren Natur der südeuropäischen Halbinseln, sie hatte eine realere Basis: die alte, höhere Kultur Italiens schuf daselbst Reichtum und politische Größe, in Rom war der Sitz des Oberhauptes der katholischen Kirche und über Venedig führte der betretenste Weg nach den heiligen Stätten des Christentums. Die römisch-deutsche Kaisermacht hatte sonach von altersher alle Interessen in Deutschland und auf der italienischen Halbinsel, keine auf der gegenüberliegenden Küste der sonnigen Adria; sie hielt ihr Szepter über Länder, die mit Festlandsgrenzen zusammenstießen, und so kam es, daß den römisch-deutschen Kaisern durch lange Zeit jedes gewichtigere Argument für die Schaffung einer Seemacht fehlte.



König Ferdinand war allerdings schon im Jahre 1555 gezwungen, Verteidigungsmaßregeln für die von den Türken bedrohten Städte an der erbländischen Küste zu genehmigen, doch beschränkten sich diese auf die Beistellung von Truppen auf dem Lande. Es gab leider nicht viel zu schützen: der Handel Triests war auf den Verschleiß des in der Umgebung aus Salinen gewonnenen Salzes zurückgegangen, die Bewohner des Festlandsufers im Quarnero-Golfe devastierten ihre Wälder für Venedig, – Wohlstand und Hochseeschiffahrt waren an der erbländischen Küste unbekannte Dinge.

Die Ansiedlung der Uskoken am Kanale Morlacca, in und um Zengg, hätte unter Umständen zur Entstehung einer erbländischen Seemacht führen können, denn die Uskoken hatten bei der Zuweisung dieses Wohnsitzes die Verpflichtung übernommen, die Grenze zu Wasser und zu Lande gegen den Erbfeind zu schützen. Der Bericht des Grafen Christoph Khevenhüller, die Uskoken hätten „auch die Navigation österreichischer Seiten erhalten und der Venediger Behauptung ihres angemaßten ‚Dominij Maris Adriatici' dadurch zu Boden geworfen", läßt erkennen, wie nützlich sie den Erblanden werden konnten, wenn nicht ihr ungebundener Sinn und ihre räuberischen Überfälle Venedig begründeten Anlaß zur Klage und unbegründeten zu Repressalien gegen Triest, Fiume und Görz gegeben hätten. Die Uskoken wurden von der Küste entfernt, der Dreißigjährige Krieg, die beiden folgenden Türkenkriege und der Spanische Erbfolgekrieg verwehrten jedes weitere Auftreten gegen die Suprematie Venedigs.

Die Ansiedlung der Uskoken konnte zur allmählichen Entstehung einer Streitmacht zur See führen, man war aber vom Standpunkte des für eine Flotte benötigten, seekundigen oder für die Verwendung zur See geeigneten Menschenmaterials keineswegs auf die Uskoken angewiesen. Die Bewohner der adriatischen Ostküste, die den Flotten Venedigs stets ausgezeichnete Seeleute und Kämpen beigestellt und die unter der Flagge mit dem Löwen von San Marco am Seesiege von Lepanto rühmlich teilgenommen hatten, wurden leider nur auf dem „süßen Wasser" als Schiffsleute der Donau-Armements verwendet; auf ihrem eigentlichen Elemente war für sie nichts zu tun, für den Ersatz des stets unzulänglichen territorialen Küstenschutzes durch eine Flotte fehlten die Geldmittel. Dieser Mangel war und blieb leider bis in die jüngste Zeit der unzertrennliche Begleiter aller Projekte, die auf die Gründung der Flotte oder auf deren zweckmäßige Ausgestaltung abzielten.

Die Regierung der Erblande hatte tatsächlich schon zur Zeit der Gründung der österreichisch-habsburgischen Linie die Absicht, auch zur See Machtmittel zu schaffen; die Landsknechte mußten schon dazumal laut des Artikelbriefes die Verpflichtung übernehmen, wenn nötig, auch auf dem Wasser zu dienen, und der Landsknechtordnung vom Jahre 1552 war noch eine „Schiffordnung wie es auff dem mörr und nafen zu faren mit den teutschen khnechten soll gehalten werden" angefügt, in der das Kriegsvolk geloben mußte, die Schiffsordnung dem alten Gebrauche (?) nach halten, dem Worte Gottes fleißig beiwohnen, dem Urteil und der Straferkenntnis des Hauptmanns und „manisterman's" (Schiffsmeisters) sich unterwerfen zu wollen.

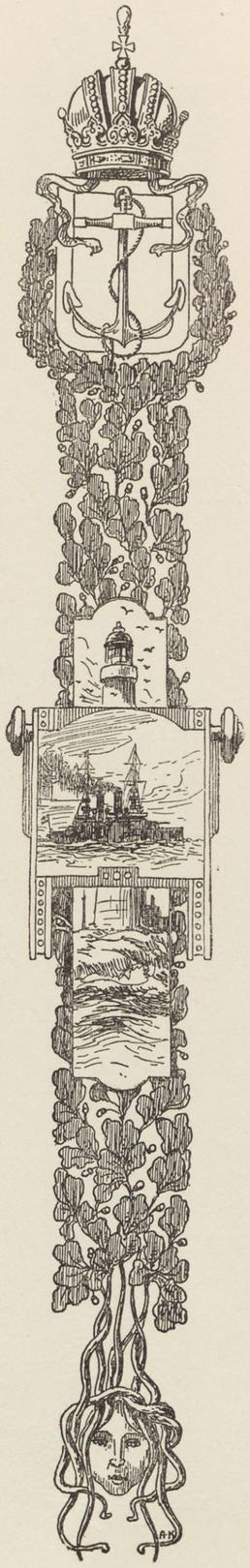
Bedauerlicherweise blieb es nur bei der Absicht; die Chronik der erbländischen Küstenstädte aus dem 16. und 17. Jahrhundert weiß von manchen Bitternissen zu erzählen, die den friedfertigen Einwohnern durch die Angriffe der Venezianer bereitet wurden; selbst kleine Ortschaften hatten viel zu leiden, so wurde beispielsweise Lovrana in den Jahren 1612 und 1614 geplündert und in Brand gesteckt, es berechneten seine Einwohner den durch die zweite Invasion angestellten Schaden allein auf 20.000 Dukaten. Dem Geschichtschreiber von heute ist es ein leichtes, nachzuweisen, daß die Kosten einer erbländischen Flotte lange nicht die Höhe jener Summe erreicht hätten, um die die venezianische Seeherrschaft die erbländischen Küsten teils direkt, teils – durch Unterdrückung von Handel und Schiffahrt – indirekt schädigte; dazumal wußte man aber das für den Bau und die Erhaltung von Kriegsschiffen benötigte Geld nicht aufzubringen. Historische, wenngleich uralte Traditionen spielen im Leben der Völker oft eine größere Rolle, als der Logik und Vernunft entspricht; so unterliegt es keinem Zweifel, daß – durch die Vorgeschichte begründet — in Österreich-Ungarn weit mehr als in anderen Staaten der Aufschwung der Handelsschiffahrt eine Funktion der Entwickelung der Kriegsflotte war und blieb.

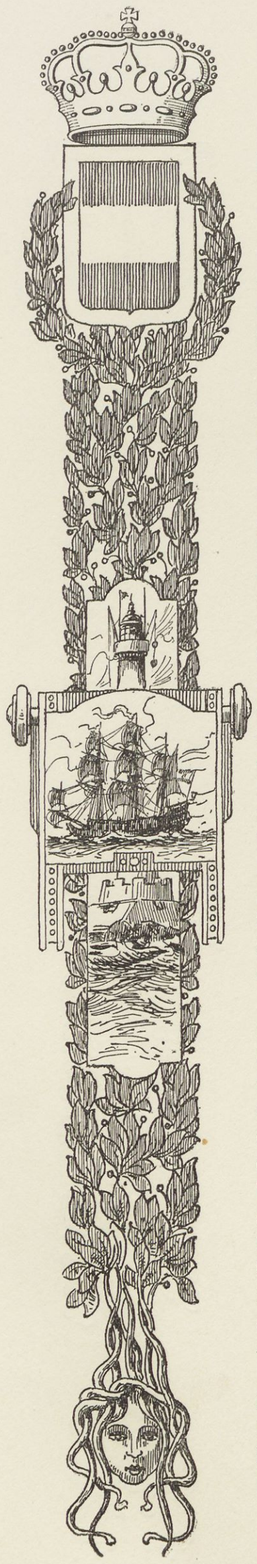
Kaiser Karl VI. legte mit weitem Blicke den Grundstein zum erbländischen Seehandelswesen, seine Überzeugung deckte sich mit den Ratschlägen des Prinzen Eugen von Savoyen: die österreichische Nationalkraft durch auswärtigen Handel zu heben; für diesen gab es aber nur einen Weg, den durch die Adria, denn an den anderen Grenzen der Erblande sperrten Sachsen, Brandenburg und die Osmanen den Handelsverkehr, der auf der Elbe, Oder und Donau günstige Ausgangspforten gefunden hätte. Die Aufgaben, vor deren Lösung sich Kaiser Karl VI. und seine Räte bei der Belebung des Seehandels gestellt sahen, waren mannigfaltiger Art und sehr umfangreich; es fehlte die eigentliche Basis für den aufzuführenden Bau. Die Kaufmannschaft Triests und des Litorales war verarmt und verschüchtert, eine Kauffahrteiflotte nicht vorhanden; die politischen und Sicherheitsverhältnisse waren derartige, daß Seehandel und Seeschiffahrt sich nur unter dem Schutz einer Kriegsflotte rasch und nachhaltig entwickeln konnten. Die Erkenntnis gerade dieser Tatsache war aber nur teilweise vorhanden. Als die Absichten Kaiser Karls VI. bekannt wurden, unterbreitete der Freiherr Franz Anton von St. Hillaire 1713 das Projekt, eine aus 20 Kriegsschiffen mit 1270 Kanonen und 9450 Mann bestehende Flotte in Holland zu erbauen, und 1717 wurde dem Kaiser auf Erhebungen, die die Wahl eines Seehandelshafens betrafen, berichtet, daß „unter den österreichischen Meerporten jener zu Buccari billig den Vorzug meritire, maßen sich selbiger ohngefähr drei wälsche Miglien in der Länge und der Eingang in der Breite gegen 200 Schritt extendire, also zwar, daß nicht nur eine ohnzählbare Menge von Kriegsschiffen darin sicher stehen, sondern auch auf denen Anhöhen beiderseits der Entrada vier mit 60 großen Stücken in Allem versehene Batterien angelegt werden könnten, wodurch man die größte feindliche Kriegsmacht von dem Zutritt und Anfall abzuhalten im Stande sein würde".

St. Hillaire begründete sein Projekt mit klugen, durchaus stichhältigen Ausführungen, die gewiß die Beistimmung des Kaisers fanden; war doch dieser Monarch, ehe er die Regierung der Erblande antrat, als König von Spanien gezwungen, Barcelona mit einer holländisch-englischen Flotte zu bezwingen, und es hatten eben die Beobachtungen, die Karl VI. damals mit scharfem Geiste gesammelt hatte, für seine Absicht, den erbländischen Seehandel ins Leben zu rufen, bahnbrechend gewirkt.

Leider waren des Kaisers Räte – wahrscheinlich unter dem Eindrucke der Schwierigkeit, das nötige Geld zu beschaffen – der Ansicht, es fehle das zu beschützende Objekt, das als erstes, noch vor der Kriegsflotte, zu schaffen sei; daß dies ein Trugschluß war, liegt auf der Hand: der Besitzer eines wertvollen Gegenstandes wird trachten, ihn gut zu verwahren, wer aber den Besitz im Streite mit offenen und heimlichen Widersachern erringen will, muß für den Streit gewappnet sein. Erwägungen, welchen Einfluß die Realisierung des St. Hillaireschen Projektes auf die Geschichte und den Wohlstand der Erblande ausgeübt hätte, sind keineswegs müßig, denn die projektierte Flotte hätte das Übergewicht im Mittelmeere gehabt, und die Unmöglichkeit, Geschehenes zu ändern, schließt nicht die Möglichkeit aus, dem Verlaufe der Dinge Lehrreiches zu entnehmen.

Unter die Maßnahmen, die Karl VI. zur Belebung des Seehandels verfügte, zählten die Schiffbarmachung der Save, die Straßenbauten über den Semmering und Loibl und durch Kroatien zum Litorale, die Deklarierung von Triest und Fiume als





Freihäfen und die Aufstellung eines Kommerzial-Oberdirektoriums in Triest; zur Sicherung der fremden Waren, deren Verbürgung die fremden Kaufleute geradezu verlangten, erfolgte die Verstärkung des militärischen Schutzes von Triest.

Der 1733 ausgebrochene Krieg mit Frankreich, Spanien und Sardinien brachte dem Erzhause den Verlust von Neapel und Sizilien, die Adria gewann dadurch für die Erblande erhöhte Bedeutung und es schien endlich des Kaisers Wunsch, eine erbländische Flotte zu besitzen, in Erfüllung zu gehen. Graf Lukas Pallavicini, ein gebürtiger Genuese, trat als Oberbefehlshaber der aufzustellenden Kriegsmarine in österreichische Dienste.

Pallavicini wollte vor allem die in Neapel befindlichen Kriegsschiffe und die Transportfahrzeuge, insoweit solche in Triest und Porto Rè vorhanden waren, sammeln und Bemannungen aus dem erbländischen Küstengebiete heranbilden, die mit der Zeit die Neapolitaner ersetzen sollten, denn „ils sont naturellement braves, intrépides et plus propres au service de mer"; außerdem nahm er den Bau von vier Schiffen zu 60 Kanonen in Aussicht. Trotz des schlechten Zustandes der neapolitanischen Kriegsschiffe und der Schwierigkeiten, die dem Marinekommandanten in Neapel bereitet wurden, gelang es ihm, dort die vorhandenen Galeeren zu sammeln, „de sortir du port de Naples à la vue des ennemis, et de passer au milieu de sept vaisseaux, qui étoient venus mouiller devant le port"; er überführte diese kleine Eskadre nach Triest, das er sofort und energisch in den erforderlichen Verteidigungszustand versetzen ließ. Im April 1735 wurde Pallavicini zum „General der Galeeren und übrigen Marina" ernannt, deren Bemannungsstand von 300 Matrosen und 100 Soldaten auf 600 Matrosen und 600 Soldaten erhöht werden sollte. Gleichzeitig mit der Gründung der Marine wurde auch an ihr eventuelles Ende gedacht: die Neuorganisation der Marinetruppen war mit der Absicht erfolgt, aus den beiden Bataillonen ein Regiment zu formieren und dem Heer einzureihen, falls die Flotte aufgelassen werden sollte. Die ganze Marine wurde von Pallavicini erhalten, dem der seinerzeitige Ersatz der „ex proprijs aufwendenden erweislichen Spesen" in Aussicht gestellt war; „Einkauf und Zurichtung einiger Fregatten, kleiner Feloucken und Trabakeln, dann die Fortifikation von Trieste und Fiume" waren „illo tempore von ihme in seine Besorgung übernommen worden". Die Kriegsmarine wurde im Februar 1735 dem Hofkriegsrat untergeordnet.

Über die Anzahl und Gattung der Kriegsschiffe, die das „Pallavicinische Armement" bildeten, sind keine Daten überliefert; dem Genueser Aristokraten scheint die Rechnungslegung schwerer gefallen zu sein, als das Erhalten der Marine aus eigenen Mitteln, es ist daher und trotz der nachfolgenden langwierigen Prozesse um die Refundierung seiner Ausgaben nicht einmal ein Rechnungsbeleg vorhanden, dem solche Daten entnommen werden könnten. Einem Chronisten zufolge bestand das „Armement" aus den ehemals neapolitanischen Linienschiffen „San Carlo" mit 70 Kanonen, „Santa Elisabetta" mit 60 Kanonen, „San Michele" mit 40 Kanonen, aus 2 Armenizzen mit 32 und 30 Kanonen, einer Fregatte, 4 Galeoten, 1 Schebecke, 1 Feluke, mehreren Tartanen, Trabakeln und Pontons mit insgesamt 2400 Mann und 500 Kanonen – meist 20- bis 50-Pfünder, die Steingeschütze waren 12- bis 14pfündig. Diese Flottenliste dürfte entschieden sehr optimistisch zusammengestellt worden sein, denn ein offizieller Ausweis aus dem Jahr 1737 beziffert den Marinestand mit nur 450 Mann.

Bei dieser ersten Flottengründung trat eine Erscheinung auf, die noch wiederholt ein Hindernis für alle kriegsmaritimen Bestrebungen bilden sollte: die Regierung konnte sich bemerkenswerterweise nicht entschließen, die Kosten auf die ganzen Erblande zu verteilen, und das Litorale war zu arm, um die Kosten allein zu tragen. Des Kaisers weiter Blick wurde eben von seinen Räten nicht geteilt; das Erträgnis der durch die Seeschiffahrt vermittelten Ausfuhr, die anfangs auf jene von Rohprodukten beschränkt war, obschon Böhmen eine nennenswerte Glas- und Leinenindustrie besaß, sollte allen Teilen des Reiches zugute kommen, die Kosten der Sicherung der Seeschiffahrt aber Triest allein tragen.

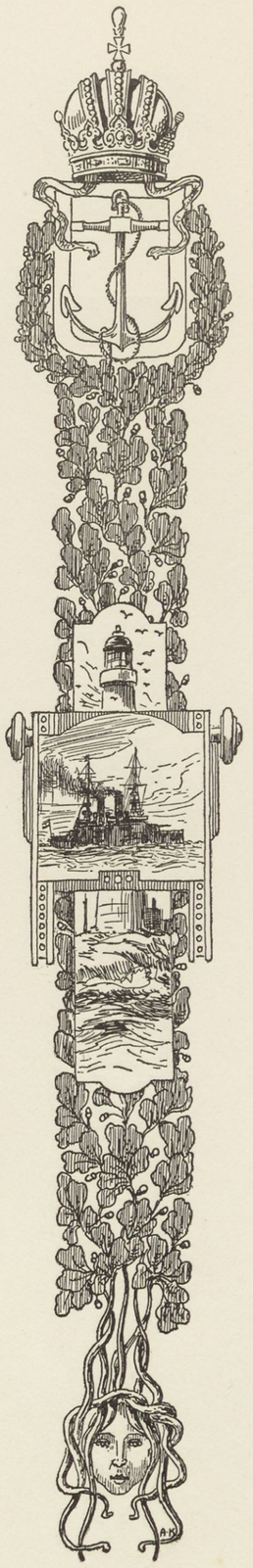
Der Türkenkrieg des Jahres 1738 sprach der ersten erbländischen Kriegsmarine das Todesurteil; man verwendete Personal und Material der Flotte für das Schiffsarmement auf der Donau, nach Beendigung des Krieges war die Flotte spurlos verschwunden und es geben die Akten keinen Aufschluß über das Los ihrer Schiffe. Es ist nur bekannt, daß die „Standarte" (Kommandoflagge?) im Kastell von Triest aufbewahrt und 10 Schiffsflaggen an verschiedene Kirchen verteilt wurden; der „San Carlo" soll schon 1737 durch einen Unfall zugrunde gegangen sein.

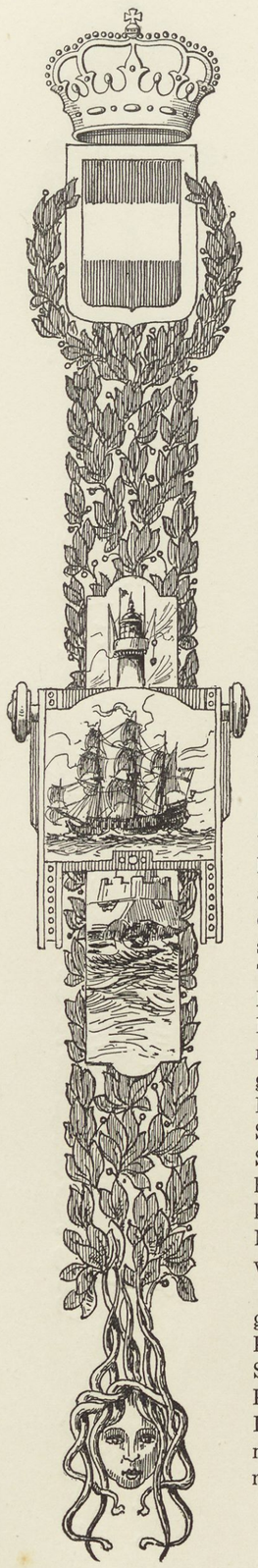
Die Überzeugung, daß Navigation und Seehandel in Österreich sich nur unter dem Schutze der Kriegsmarine entwickeln konnten, hat noch lange gemangelt, und auch heute noch ist nicht immer das richtige Verständnis für die Art des Zusammenhanges der Faktoren „Nationalreichtum, Handelsbilanz, Seeschiffahrt und Kriegsmarine" anzutreffen.

Als Kaiserin Maria Theresia, nach ihrem Regierungsantritte von zahlreichen Feinden bedrängt, ihren Völkern endlich den Frieden errungen hatte, trachtete sie, die von Karl VI. eingeleitete Förderung des Seehandels auch weiter zu verfolgen; die eigenartigen politischen Verhältnisse und die überall das Bedürfnis des Staates überwiegenden Sonder- und Privatinteressen brachten es mit sich, daß die Kaiserin nach dem Jahr 1750 zwar ihre volle Aufmerksamkeit dem Seegebiete widmen, aber nur sehr langsam Erfolge erzielen konnte. Neben der Anbahnung von Handelstraktaten und der Aufstellung von k. k. Konsulaten ist besonders die Ausgestaltung der Einrichtungen Triests hervorzuheben, für die Livorno als Muster galt.

Eine große Gefahr drohte der erbländischen Seeschiffahrt durch die Piraterie der Barbareskenstaaten Marokko, Algier, Tunis und Tripolis, die es fast als ein historisch begründetes Recht ansahen, christliche Seefahrer zu plündern. Da selbst mächtige Seestaaten aus verschiedenen Gründen vorzogen, ihre Handelsschiffe durch die Entrichtung von Tribut zu schützen, blieb den aller maritimen Machtmittel entbehrenden Erblanden nichts übrig, als sich gewissermaßen unter den Schutz Toskanas zu stellen. Anfangs trachtete man aus dem Frieden, den Kaiser Franz I. namens Toskanas 1748 mit Algier geschlossen hatte, „wenigstens unter der Hand und auf eine zum wenigsten Aufsehen erregende Weis" auch für die Erblande Nutzen zu ziehen und erst 1758 wurden in dem mit Algier abgeschlossenen Traktate „nunmehro die gesammten Erbländer in diesem Frieden ausdrücklich einbegriffen". Die Bemerkung der Kaiserin an die Intendanza in Triest, „da die Handlung und Schiffahrt Unserer Unterthanen respectu gedachter zur See so furchtbarer Korsaren in vollkommene Sicherheit gestellt worden, als habt Ihr diese beglückte Vorfallenheit dem Handelsstand im Litorali behörig Kund zu machen", zeigt das mütterlich besorgte und sorgende Herz der edlen Frau, sollte aber nicht lange den Tatsachen entsprechen; Algier hielt wohl Frieden, dafür begannen aber Tunis und besonders Tripolis unruhig zu werden.

Diese Verhältnisse und die beständigen Machinationen Venedigs, dessen alternder Körper sich von dem jungen Leben, das in der nächsten Nähe zu keimen begann, bedroht fühlte, hatten eine eigenartige Änderung in der Geschichte der Entstehung der österreichischen Flotte zur Folge: die Regierung – den Intentionen der Monarchen verspätet folgend – begann die Notwendigkeit der Kriegsflotte einzusehen; nahm sie aber einen Anlauf zur Flottengründung, so scheiterte dieser an den Schwierigkeiten, die bezeichnenderweise im Litorale zutage traten. Es begann nun ein merkwürdiges Spiel, die Triester Kaufmannschaft verlangte immer wieder Schutz und Schirm, trat





aber jedem Bestreben entgegen, das auf den Bau, die Erhaltung oder Vermehrung der Flotte abzielte; da anderseits die inneren Verhältnisse des Reiches bis tief in das 18. Jahrhundert nicht genügend konsolidiert waren, mußte die Regierung auf die Triester Kaufherren mehr Rücksicht nehmen, als sie verdienten, sie konnte zum mindesten dem Litorale keine Ansichten aufoktroyieren, die dort nicht Wurzel fassen wollten. Die kleine Zahl der Triester Kaufleute bestand dazumal aus eingewanderten Fremden, die zwar den erhofften Gewinn fanden, aber weder ihr Herz noch einen Teil ihres Gewinnes in den Dienst des Staates stellten, dem sie ihren beginnenden Wohlstand verdankten. Sie zogen es vor, Schiffe fremder Flagge zu verwenden; so konnten sie immer jene Flagge wählen, die gerade im besten Ansehen stand und die meiste Sicherheit bot, es entfiel auch die Sorge für die Rückfracht. Die Entwickelung einheimischer Seeschiffahrt bot sonach den Triester Kaufherren keinen Nutzen, sie war anderseits an die Gründung einer auf jeden Fall kostspieligen Kriegsflotte gebunden, für welche Kosten das Litorale in erster Linie aufkommen sollte, und sie konnte auch minder bemittelten erbländischen Kaufleuten die Gelegenheit bieten, erfolgreich in die Konkurrenz zu treten. Wie groß der schädliche Einfluß der Triester Kaufherren war, läßt sich aus dem Patente der Kaiserin vom Jahr 1747 (das 1749 erneuert wurde) ermessen; das Patent, „auf sehnliches Verlangen“ der Triester Handelsleute erlassen, enthielt außer anderen wichtigen Zugeständnissen an diese im Artikel 20 die Bestimmung, daß die einheimische Navigation gar keinen Vorzug vor der fremdländischen haben sollte, womit der Impuls zur Rhederei im Litorale für lange Zeit vernichtet wurde.

Unter so tristen Verhältnissen ist wohl keine andere Kriegs- oder Handelsflotte ins Leben getreten!

Bis auf weiteres mußten sich die Kaiserin und die Regierung damit begnügen, dem Hafen von Triest einen rein lokalen Schutz zu schaffen; daß dieser Schutz vorwiegend durch die Aufstellung von Landtruppen erfolgen sollte, ist durch das Mißlingen aller vorhergehenden und bestehenden, auf die Schaffung einer Kriegsflotte abzielenden Projekte zu erklären. Tatsächlich kann aber die wirksame Verteidigung einer Küste nur durch mobile Seestreitkräfte, durch eine auf der Höhe ihrer Zeit stehende Flotte bewirkt werden. Neben den Landtruppen und Befestigungen, die Triest schützen sollten, wurde auch eine Feluke als Hafenwachschiff mit zwei Kanonen und sechs „Steinstückel“ ausgerüstet und 1753 in Dienst gestellt; die Bemannung, unter dem Oberbefehle des Hafenkapitäns, bestand aus einem Schiffsmeister, einem Steuermann, einem Aufseher („welcher zugleich den Kanonier abgeben solle“) und 24 Ruderknechten. Die drei Erstgenannten waren Unteroffiziere. Die Uniform war „grün und rot mit weißen Leibbinden, nebst rotem, mit weißem Schnürl besetzten Capot“, jeder Mann war mit „Flinte mit Bajonnet, Pistolen, Säbel und Patrontasche“ bewaffnet; für Bewaffnung und Bekleidung der Bemannung hatte das Kommerzien-Direktorium Sorge zu tragen. Nach zwanzigjähriger, durch keine nennenswerten Ereignisse gestörter Indienststellung wurde die Feluke einem Neapolitaner verkauft; man verzichtete selbst auf ein so bescheidenes Hafenwachschiff.

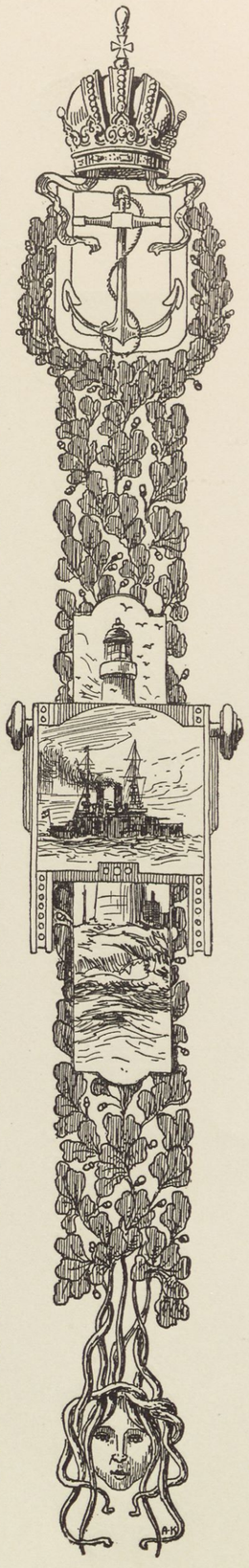
Dank dem beharrlichen Kampfe, den die kleine Korporation der Triester Kaufleute gegen jede aus der nationalen Schiffahrt und dem heimatlichen Schiffbaue drohende Konkurrenz erfolgreich führte, beschränkte sich die Tätigkeit der österreichischen Seeschiffahrt auf die kleine Kabotage in der nördlichen Adria und an der dalmatinischen Küste; es liefen zwar in den sechs Jahren 1750 bis 1755 unter österreichischer Flagge auch 145 Schiffe weiter Fahrt nach der Levante und dem westlichen Mittelmeer aus, doch zählten unter diese auch die gemieteten Schiffe, denen ein österreichisches Flaggenpatent erteilt worden war.

Man mußte dieser traurigen Verhältnisse sogar froh sein, als der Siebenjährige Krieg ausbrach, eine englische Flotte Triest und Fiume zu bedrohen schien und Friedrich II. preußische Armateurs gegen die österreichischen Handelsschiffe ausrüstete. Wenngleich schleunigst wieder territorialer Küstenschutz ins Leben gerufen wurde, sah der in späteren Jahren oft angegriffene Hofkriegsrat doch klar genug, um der Kaiserin einen Vortrag zu unterbreiten, daß „im Falle der Blockierung der Häfen“ und „Sperrung der Schiffahrt, dieses zu verwehren in Ermanglung einer Seemacht unmöglich“ sei und selbst der Beschädigung der Hafenorte nur unzureichend vorgebeugt werden könne. Als einige Fälle vorgekommen waren, in denen englische Armateurs unter preußischer Flagge österreichische Handelsschiffe kaperten, blieb daher nichts anderes übrig, als die Schiffe offiziell auffordern zu lassen, „denen Freibeutern so viel als möglich auszuweichen“. Auf österreichischer Seite fand sich ein einziger Rheder, der Triestiner Voinovich, der sein Schiff, die „Madonna dell'Assunta“ von 200 Tonnen, auf Rechnung des Staates als Kaper ausrüstete; die „Madonna“ hatte, wie aus einer Schadenersatzforderung des Eigentümers zu entnehmen ist, einen Zusammenstoß mit dem Feinde zu bestehen.

Die österreichische Seeschiffahrt war vogelfrei; dies wurde während des Siebenjährigen Krieges auch von jenen erkannt, die es nicht schon früher wußten, und die österreichischen Kauffahrer blieben auch nach dem Krieg ein Spielball fremder Beutelust. Die Kaiserin, als wahre Landesmutter, wollte zumindest solchen Schiffern, die sich trotz der Unsicherheit in See gewagt und durch die Kaper Schaden erlitten hatten, eine Entschädigung zukommen lassen; sie forderte schon 1762 von der Kommerzialbehörde ein Gutachten ab, „wie den unglücklichen Seefahrern durch eine Beisteuer aus der Kommerzialkassa und mit Veranlassung einer Sammlung in den Porti zu Triest, Fiume und Zengg tunliche Abhilfe verschafft werden möge“. Da die Hintermänner der Kommerzialbehörde aus der Schädigung der erbländischen Seeschiffahrt indirekt Nutzen zogen, wurde der Wunsch der Kaiserin abgelehnt und resolviert, daß „Sammlungen einerseits wenig eintragen, anderseits dem Kredit und Ansehen der Kaufmannschaft großen Nachteil zufügen“ würden – eine Folgerung, deren Logik gewiß befremdend wirkt. Es blieb daher nur die Hilfe aus Staatsmitteln übrig, die auch gewährt, aber an die Bedingung geknüpft wurde, „daß, wenn künftig ein Nationalschiff gegen einen Seeräuber nicht gehörig versehen und demselben nicht tapferen Widerstand tun würde, einige Beihilfe nicht mehr werde geleistet werden“. Auf diese Mahnung hin forderten die Rheder vom Staate die Beistellung von Kanonen, Munition und Soldaten; es konnte ihrem Wunsch aber keine Folge gegeben werden, denn wäre das Geld für die Armierung der Kauffahrer verfügbar gewesen, so wäre doch eher der langgehegte Entschluß der Kaiserin, Kriegsschiffe auszurüsten, zur Ausführung gelangt.

Der Einfluß des Siebenjährigen Krieges hatte sich auch dahin geltend gemacht, daß die Zahl der Seeleute im Litorale stark zurückgegangen war; die Kaiserin suchte nun durch verschiedene Begünstigungen auch hier eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen. Alle „nächst der Küste wohnenden Untertanen, die sich der Seefahrt, dem Fischfang oder dem Schiffbau“ widmen und in Triest oder Fiume der aufzustellenden Seematrikel einschreiben lassen wollten, waren von „der Rekrutierung zu Kriegsdiensten und von allen ordinari Abgaben“ zu befreien; es mußte sich aber jeder in die Matrikel Aufgenommene eidlich verpflichten, solange seine Kräfte reichten, beim Seedienste zu verbleiben und stets, „wann und wo es gefordert würde“, zum Dienst auf den Handelsschiffen bereit zu sein. Späterhin wurden auch in Zengg und in Carlopago Seematrikeln errichtet und man erwog die Frage der Heranbildung von Schiffbauern.

Als im Jahr 1764 der „Kanton Algier der k. k. Flagge den Krieg angekündigt“, schien die seit zwei Jahrhunderten notwendige und seit mehreren Jahrzehnten



projektierte Gründung einer erbländischen Flotte endlich gesichert, denn der Staatsrat hatte den Beschluß gefaßt, „nach und nach einige armierte Schiffe des Staates, und zwar anfänglich zwei Fregatten, jede mit 30 Kanonen bewaffnet, in Porto Rè erbauen und ausrüsten zu lassen“; die Baukosten von 100.000 fl. sollten die Niederländische Kassa und der Kommerzialfundus zu gleichen Teilen flüssig machen. Wie nicht anders zu erwarten, wehrte sich der Kommerzialrat mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln, als Verschleppung und Ablehnung, zum Baue der Kriegsschiffe finanziell beizutragen, was um so bedauerlicher war, als der Friedensbruch der Barbaresken die Gründung einer erbländischen Flotte gestattete, ohne die Eifersucht anderer Mächte hervorzurufen. Feldmarschall Graf Pallavicini, der in Marineangelegenheiten stets befragt worden ist, wies überdies mit Recht darauf hin, daß der Bau von Kriegsschiffen im Litorale auch den Bau von Seehandelsschiffen fördern würde.

Die finanzielle Grundlage der projektierten Marine war noch immer nicht sichergestellt, als in Triest die Nachrichten von der Kaperung eines erbländischen Kauffahrers im Hafen von Morea durch einen Korsaren unter ottomanischer Flagge und von der Sperrung der levantinischen Gewässer (in denen sich gerade 60 österreichische Schiffe befanden) für die erbländische Navigation eintrafen; die Triester Kaufleute mußten eine unmittelbare Bedrohung ihres Hafens befürchten, sie sandten daher in diesem Augenblicke den Notschrei nach Wien, daß es sehr nützlich und „dem Allerhöchsten Ansehen angemessen wäre, wenn doch ein mittelmäßig bewaffnetes Schiff zu Triest in Bereitschaft“ gehalten würde, „damit man nicht der Willkür übelgesinnter Seeleute ausgesetzt bliebe“. Eile tat Not und so versuchte man zum Schutze der Schiffahrt einige Kauffahrer zu armieren; die Absicht war löblich, ihre Ausführung blieb mangelhaft. Einerseits hatten „die meisten einheimischen Kauffahrer wegen der durch die Seeräuber so arg bedrohten Fahrt“ ihre Schiffe verkauft, anderseits wollten weder der Hofkriegsrat noch die Kommerzialbehörde die Kosten übernehmen. Es wurden nur drei Schiffe angemeldet, und als einer der Besitzer, dem die Verhandlungen zu lange dauerten, zurücktrat, im Jahr 1765 nur zwei – der „Gran Rodolfo“ mit 513 Tonnen und „La Sacra Famiglia“ mit 92 Tonnen Tragfähigkeit – armiert; wie problematisch der Schutz war, den diese Schiffe der nationalen Handelsschiffahrt bieten konnten, geht aus dem Umstande hervor, daß man Metallgeschütze nicht verwenden wollte, um „die Habgier der Seeräuber“ nicht aufzustacheln, und auch aus dem Berichte, der nach der Rückkehr beider Schiffe aus dem Mittelmeer an den Hofkriegsrat erstattet wurde: „sie hatten anbei das Glück, den Barbaresquen nicht zu begegnen, da widrigenfalls die Schiffe samt der darauf befindlichen Militärmannschaft und Munition wahrscheinlich verloren gewesen wären“.

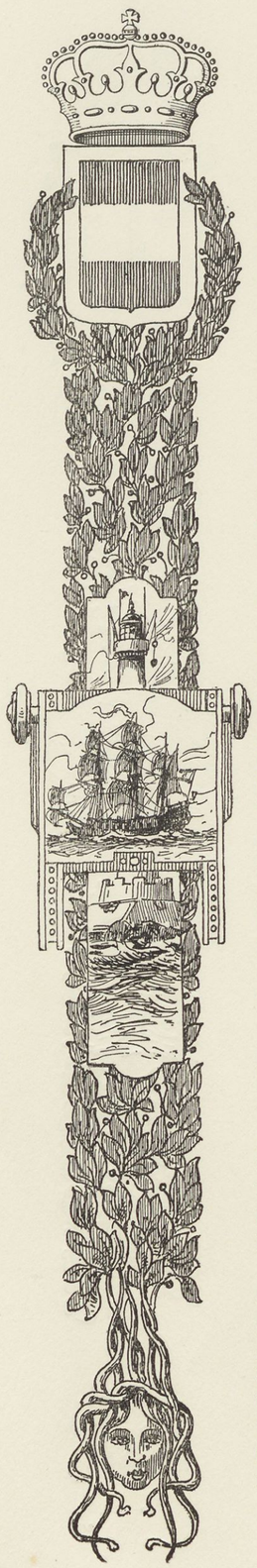
Die bittere Ironie, die in diesen wenigen Worten liegt, hat vielleicht dazu beigetragen, etwas energischer an die Ausführung des letztbeschlossenen Flottenplanes heranzutreten; der Bau der beiden Fregatten wurde 1765 in Porto Rè begonnen. Der Kommerzial-Intendanza in Triest war es zwar nicht gelungen, den Bau für Triest zu erringen, sie erhielt aber die Oberleitung des Schiffbaues zugewiesen und es wurde der Conte Voinovich, den die Kaiserin zum „Direktor der Schiffsrüstung“ ernannt hatte, bei der Intendanza in Eid genommen. Die Gegnerschaft der Merkantilbehörde wider die Kriegsflotte wurde leider durch den Antrag des Staatsrates, „die Kaufleute zu verhalten, für Errichtung und Erhaltung der Marine reichlich beizusteuern, da eine wohl eingerichtete Marine den Ersatz der Kosten mit sich bringe“, bedeutend verschärft. Der Staatsrat hatte vollkommen recht; eine tüchtige, gut organisierte und mit den modernsten Kampfmitteln ausgerüstete Flotte bringt tatsächlich den Ersatz der Kosten mit sich, – es hat aber lange, sehr lange gebraucht, bis das Verständnis für diese Tatsache in weiteren Kreisen der Monarchie Wurzel faßte. Eine Kriegsflotte hat zu allen Zeiten große Kosten verursacht, aber auch großen Nutzen gebracht, und es sind die Marineausgaben keineswegs unproduktiv; man muß es daher tief bedauern, daß in dem langen Kampfe der Intendanza und der Regierung um eine erbländische Flotte die Merkantilbehörde immer siegreich blieb, und nur aus dieser Entwickelungsgeschichte ist zu erklären, daß Österreich mit der stattlichen Flotte, die ihm im Laufe der Franzosenkriege zweimal in den Schoß fiel, dennoch nichts zu beginnen wußte.

Der Schiffbau in Porto Rè hatte kaum angefangen, als sich auch schon die Intendanza zu rühren begann: es seien nur „sechs kleine Schiffe in die Levante gefahren, welche durchaus nicht des Schutzes einer Kriegsmarine bedürften“, an Stelle der Fregatten seien im Bedarfsfalle zu armierende Handelsschiffe vorzuziehen, die weder für den Bau noch für die Erhaltung während der Friedenszeit Geldmittel beanspruchen würden. Auch die Ausbildung junger Leute im Schiffbaue, die beim Baue der Fregatten erfolgen sollte, fand naturgemäß bei der Intendanza eine ablehnende Haltung, – es wäre für das Staatswesen nachteilig, junge Leute für ein Fach ausbilden zu lassen, das keine Aussicht habe, im Litorale beständig in Ausübung zu kommen.

Der Bau der beiden Fregatten schritt trotzdem fort, und man mußte sich entschließen, an die Lösung der Fragen der Unterstellung, Bemannung und Ausrüstung der Schiffe heranzutreten. Der Staatskanzler Graf Kaunitz betonte vor allem die Notwendigkeit, nicht nur bei der Wahl des Marinekommandanten, sondern auch bei jener „der Kapitaine, der subalternen Offiziers der See- und Kriegsmannschaft“ sehr vorsichtig zu sein, da „sonst aus Unerfahrenheit und weniger Kenntnis, sowohl der Gefahr des Feindes als des Meeres, die Allerhöchste Flagge selbsten in Verachtung gesetzt und der Vorwurf fremder Nationen sich zugezogen werden könnte“. Man suchte zuerst ohne Erfolg in Toskana und Frankreich die geeignete Person, überzeugte sich dann, daß auch der Erbauer der beiden Fregatten, Conte Voinovich, nicht der richtige Mann sei und wandte sich endlich an die „Religio von Malta“, die denn auch dem Ordensritter Johann Karl Chevalier de Maussée, einem tüchtigen und klugen Seemanne, die Erlaubnis erteilte, das Kommando der erbländischen Flotte zu übernehmen.

Die Kommerzialbehörde machte sofort Front gegen Maussée, als die Kaiserin bei der Verleihung des Generalmajorsranges an Maussée (1768) verfügte, daß er „samt der ganzen Marine in Allem und Jedem dem Hofkriegsrate zu unterstehen“ habe, und als zu allem Überflusse der neue Marinekommandant erklärte, die erbländische Flotte müsse zumindest aus zwei Linienschiffen zu 60 Kanonen und aus vier Fregatten bestehen, um nur einigermaßen ihrem Zwecke zu entsprechen. Maussée erwies sich bei der Stellung seiner Anträge als ein guter Organisator, der auch Details, wenn sie wirklich mit dem Seewesen zusammenhingen, nicht übersah; als aber der Hofkriegsrat die Kosten der „Mannschaftsbetten“ berechnet haben wollte, bemerkte er mit Recht: „wozu ist es nötig, gerade die Höhe dieser Ausgabe und nicht jene von tausend anderen zu kennen.“ „Über das Bett ist Alles was man sagen kann, daß etwa 5 Wiener Ellen Segeltuch, mit einem einzölligen Tau eingefaßt, für je zwei Mann erforderlich sind.“ Er legte auch wenig Bedeutung auf die Details der Uniformen, sich auf den Antrag beschränkend, die Offiziersgrade wie in anderen Flotten durch silberne Tressen kenntlich zu machen; dafür nahm sich der Hofkriegsrat der Uniformierungsfrage an, er wollte die Mannschaften mit weißem Rocke mit grünen Aufschlägen und Kragen, mit grünen Hosen und schwarzen Gamaschen bekleiden.

Im Kompetenzstreite der Militär- und der Kommerzialbehörde um die Unterstellung der beabsichtigten Marine, der so sehr an die Fabel von der verkauften Bärenhaut erinnert, stellte sich Maussée auf den einzig richtigen Standpunkt: die



Kriegsmarine sollte dem Staat und nicht der Handelskorporation dienstbar sein und besonders zu kriegerischen Operationen den Befehl nur vom Hof erhalten. Die Kommerzialbehörde forderte hingegen den Oberbefehl über die beiden Fregatten, die in der Regel außer Dienst gestellt sein sollten und nur im Kriegsfalle für die lokale Hafenverteidigung ausgerüstet und bemannt zu sein hätten; sie protestierte sogar direkt und entschieden gegen die beabsichtigte Schaffung einer Kriegsmarine.

Diese Opposition der Intendanza und der leidige Kompetenzkonflikt nahmen immer schärfere Formen an, und als endlich die Kaiserin befahl, daß die Erhaltungskosten der Marine im präliminierten Betrage von 150.000 Gulden jährlich zu zwei Dritteilen aus der Generalkassa und zu einem Dritteil aus dem Pottaschenaufschlage zu fließen hätten, trat neben der Intendanza auch die Hofkammer in Opposition. Der Konflikt der Parteien erreichte seinen Höhepunkt, als die Kaiserin – trotzdem Kaunitz und andere hervorragende Staatsmänner auf der Seite Maussées und des Hofkriegsrates standen – doch dazu bestimmt wurde, die Marine in allem der Intendanza zu unterstellen.

Das für die Wohlfahrt aller Untertanen mütterlich sorgende Herz der Kaiserin und ihr Zartsinn mußten naturgemäß durch diese Verhältnisse empfindlich berührt werden; um die Lage zu klären, verlangte sie von der Merkantilbehörde ein Gutachten betreffs des „in Ansehung der Barbaresken zu fassenden Systems“. Die Intendanza führte nun in einem höchst bemerkenswerten, unverblümt egoistischen Vortrag aus: es habe „die Handelsschaft von Triest durch den Friedensbruch der Barbaresken nichts gelitten“, „die Seeschiffahrt“ sei „aber beinahe gänzlich verfallen, mithin dieses Übel bereits geschehen“; „dermalen“ käme „es nur auf die Beschützung der Seestädte an, wozu die beiden Fregatten undiensam sein dürften. Wollte man aber die Navigation wieder in Aufnahme bringen, so müßte Österreich entweder eine Seemacht, als welche England, Frankreich und Holland besitzen, aufbringen oder schwerer Tribut den Barbaresken bezahlt werden“. Wie aus diesen Ausführungen zu ersehen ist, wollte die Merkantilbehörde in ihrem hartnäckigen Kampfe gegen die Kriegsflotte, die vermeintlich der Triester Kaufmannschaft schaden konnte, von einer gesunden Logik nichts wissen; daß sie im Gutachten auch ihren ernst zu nehmenden Widersacher Maussée angriff, ist allerdings – vom menschlichen Standpunkt – erklärlicher.

Den besten Schachzug gegen die im Entstehen begriffene Flotte führte nun der Hofkommerzienrat, die der Intendanza direkt vorgesetzte Behörde: es sei die Marinefrage „dem toscanischen Minister“ mit dem Ersuchen mitzuteilen, sie „gegen das dortige System der Armierung halten zu lassen“; nur so nebenbei war erwähnt, „es könnte ein Anwurf wegen des großherzoglicherseits genommenen oder noch zu nehmenden Systems in Ansehung der Barbaresken gemacht und der Vorschlag, wie weit zu dessen Ausführung diesseits beizutreten, abverlangt werden“. Die Kaiserin resolvierte hierauf, „es sei die ganze Sache mit des Großherzogs Liebden näher zu überlegen“ – die Flottenfrage war schach und matt gesetzt.

Vergebens setzte sich Kaiser Joseph für eine Kriegsflotte ein, vergebens stellten die Kronräte vor, daß der erbländische Seehandel berücksichtigungswürdig sei, daß im nächsten Kriege das Litorale in Ermangelung maritimen Schutzes auch gegen ein einzelnes armiertes Schiff wehrlos sei, „keine europäische Macht, die nur mit einiger Seeküste versehen, sich von allem See-Armement entblößt fände“ und wenigstens einige bewaffnete Schiffe vorhanden sein sollten, wolle man die Seeschiffahrt nicht gänzlich in Frage stellen – die Kaiserin beschloß, „wegen Kosten und Schwierigkeiten das See-Armement aufzugeben und die beiden Fregatten baldmöglichst zu verkaufen“.

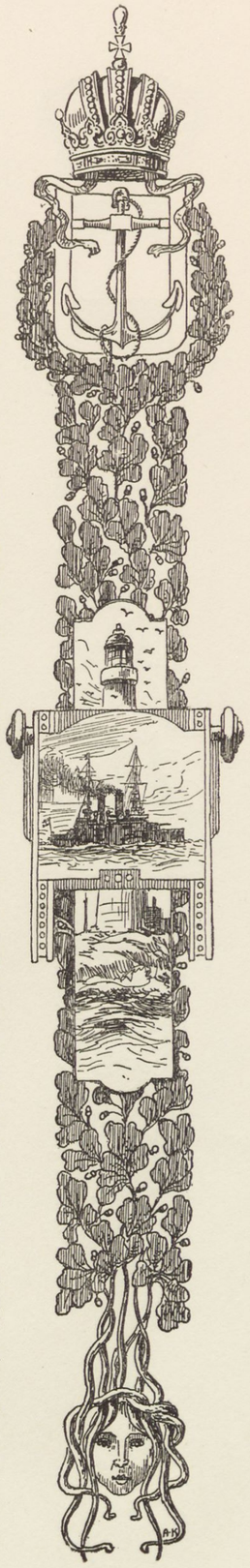
Es kam nun zu einem Vertrage, der 1770 in Wirksamkeit trat und demzufolge Großherzog Leopold von Toskana, der zweite Sohn der Kaiserin, die beiden Fregatten ausgerüstet übernahm, das Recht erhielt, die Bemannung dieser Schiffe in den Erblanden anzuwerben und jährlich 116.000 Gulden von Österreich zu bekommen hatte, wogegen Toskana stets eine der fünf Fregatten, die es nach Übernahme ber beiden österreichischen besaß, in der Adria, nahe der erbländischen Küste, kreuzen lassen sollte und die Ausbildung von sechs österreichischen Jünglingen zu Seekadetten in der Marineschule zu Livorno übernahm. Die toskanische Fregatte „l'Etruria“ lief auf Grund dieses Vertrages Anfang April 1771 in Triest ein, um durch acht Monate zur Verfügung des Allerhöchsten Dienstes zu stehen; dann konvoyierte sie ein in Zengg erbautes, einem privaten Rheder gehöriges Schiff nach Cadix. Als der toskanische Kommandant die Vergütung der Kosten dieser Reise verlangte, wollte die Kommerzialbehörde die Segelordre rückgängig machen, kam aber damit zu spät, denn die beiden Schiffe waren bereits ausgelaufen.

Zu Beginn des Jahres 1772 verfügte die Kaiserin, „daß es gut wäre, die an diesen Staat (Toskana) wegen der beiden Fregatten jährlich abzugebenden 116.000 Gulden ersparen zu können, wie auch dieses Jahr ein Schiff von dort im Golfe (in der Adria) nicht benötigt sei“; Graf Kaunitz beeilte sich, den Vertrag zu kündigen, der im März 1772 wieder außer Kraft trat, und es wurden die sechs Kadettenaspiranten heimberufen.

Der Bau der Fregatten war Ende 1764 angeordnet und 1769 beendet worden; beide gingen am 27. Juli 1770 von Porto Rè aus unter Segel. Die Baukosten betrugen 219.768 Gulden, zur Ausrüstung der Schiffe und zur Behebung von Mängeln, die bei der Übernahme beanständet worden waren, wurden an Toskana 27.512 Gulden gezahlt – der Widerstand der Intendanza gegen die Kriegsmarine hatte sonach ziemlich viel Geld zwecklos verbrauchen gemacht.

Nach dem Verzicht auf eine Kriegsflotte war die Kaiserin mit großem Erfolge bemüht, Triest zu heben und mit allen Institutionen auszugestalten, die schon damals zu einer großen Seehandelsstadt gehörten. Die Entwickelung Triests machte erfreuliche Fortschritte, seine Handelsbewegung, die im Jahr 1752 auf etwa 4 Millionen Gulden Wert geschätzt wurde, erreichte 1780 über 15 Millionen und 1789, ungeachtet des Krieges mit der Pforte, 37 Millionen Gulden. Die erbländische Schiffahrt hatte hieran keinen Anteil, den Warentransport bewältigten fremde Flaggen, die österreichische fand kein Plätzchen an der aufgehenden Sonne Triests. Wieviel auf diese Art dem Nationalvermögen indirekt verloren ging, zeigt eine Zusammenstellung des Schiffsverkehres von Triest im Jahr 1765; es liefen in diesem Jahr an fremden Schiffen ein: 14 französische, 16 englische, 113 neapolitanische, 117 päpstliche, 5 dänische, 1 schwedisches, 7 holländische, 53 venezianische, 22 ragusäer, 22 toskanische, 59 türkische und viele genuesische.

Die erbländische Seeschiffahrt blieb vogelfrei, und es ist erstaunlich, daß sich doch noch immer beherzte Rheder und Schiffer unter österreichischer Flagge ins Ausland wagten. Im selben Jahr 1775, in dem das „Editto politico di Marina“ erlassen wurde, um die Rechtsverhältnisse im erbländischen Seewesen zu regeln, wurde dem Triester Gouverneur „gestattet, durch zween rechtschaffene Männer mit verschlossenen Büchsen von dem dortländigen Publico einen freiwilligen christlichen Beitrag zur Auslösung des auf denen zwo Triester Schiffen ‚Maria Theresia‘ und ‚Nostra Signora della Salute‘ von den Algierern gefangenen Schiffsvolkes sammeln zu lassen, welches Geld sodann den P. P. Trinitariern gegen Verrechnung zu diesem Ende auszufolgen sei“. Die P. P. Trinitarier haben sicher ihre humanitäre Aufgabe voll und ganz erfüllt; wäre Österreich im Besitz auch nur einiger Kriegsschiffe gewesen, so hätte man die ehrwürdigen Väter allerdings nicht zu bemühen gebraucht.



Der papierene Schutz, den die verschiedenen, von der Pforte ausgestellten Fermane der k. k. Flagge boten, blieb selbstverständlich immer nur eine Fiktion; der Verfall der österreichischen Seeschiffahrt, der seit 1764 ein unaufhaltsamer war, konnte auch durch alle Bemühungen der mütterlich sorgenden, in die Zukunft blickenden Kaiserin nicht mehr aufgehalten werden. Der schädliche Einfluß der Merkantilbehörde wurde allerdings 1775 eingedämmt; die „Kommerzial-Haupt-Intendanz“ wurde aufgehoben und für die Stadt Triest und deren Territorium ein Gouverneur ernannt, der die Leitung sämtlicher „Kommerzial-, politischen, städtischen, Sanitäts- und Justizgeschäfte“ in seiner Person vereinigte. Der erste Gouverneur, Graf Zinzendorf, war der richtige Mann für diesen Posten; sein Nachfolger, Graf Brigido, erwies sich aber leider als ein starrer Anhänger der Tendenzen der früheren Kommerzialbehörde, die dem Staate so viel Schaden gebracht hatten. Zur gleichen Zeit wurde das kroatische Litorale vom Triester Gebiete völlig losgetrennt; diese Trennung ward ein Segen für Fiume, die ungarische Hofkanzlei hatte bei der Wahl der Gouverneure stets eine glückliche Hand, und lange Jahre hindurch bewiesen die ungarischen Behörden, daß sie für den Seehandel, die Seeschiffahrt, den Schiffbau und alle anderen hiemit zusammenhängenden Fragen das vollste Verständnis hatten.

In die Jahre 1774 bis 1785 fallen interessante Versuche, die Erblande auch am transozeanischen Seehandel zu beteiligen – interessant schon deshalb, weil sie sich vielversprechend anließen und weil sie die Erblande beinahe in den Besitz von Kolonien gebracht hätten. Die Gründer der „Triester Ostindischen Handlungs-Kompagnie“, der Engländer Bolts und der Belgier Graf Proli mit ihren Associés Nagels und Borkens, wurden von der Regierung subventioniert, ihre allerdings um teures Geld im Auslande gekauften Schiffe segelten unter der k. k. Flagge nach Ostindien und errichteten Faktoreien in der Delagoa-Bai, an der Malabar-Küste und auf den Nikobaren. Leider brach die Gesellschaft schon im Jahr 1786 zusammen, die Faktoreien gingen verloren und Österreich war um ein Unternehmen ärmer, das großen Nutzen herbeiführen konnte, in den Erblanden aber nicht den richtigen Boden und nicht das richtige Verständnis gefunden hatte. Die ganze, „von der Parteien Haß und Gunst entstellte“ Episode bedarf noch sehr der historischen Klärung; Gegner und Freunde eines österreichischen Kolonialbesitzes haben bis auf den heutigen Tag aus den verblaßten Überlieferungen jener Zeit meist nur solche Argumente geschöpft, die sie für ihre subjektiv gefärbten Darstellungen verwerten wollten. Man muß es auf jeden Fall sehr bedauern – die unbedingte Notwendigkeit einer auch von Österreich-Ungarn im Handelsverkehr und zur See einzunehmenden Position ist ja endlich doch erkannt worden, – daß uns aus der recht gut eingeleiteten kolonisatorischen Tätigkeit der Triester Ostindischen Handelsgesellschaft kein bleibender Nutzen erwachsen ist.

Die Überzeugung, Österreich brauche auf jeden Fall Kriegsschiffe, war, als Kaiser Joseph II. den Grundstein zur bleibenden kaiserlichen Flotte legte, endlich nach 200jährigem Ringen gegen die Ungunst der politischen und finanziellen Verhältnisse und gegen kommerzielle Sonderinteressen durchgedrungen; den meisten leitenden Staatsmännern – auch Metternich war kein Freund des Seewesens – fehlte leider auch dann noch, durch mehr als ein halbes Jahrhundert das richtige Verständnis für den Wert, die Aufgaben und das Wesen einer Kriegsflotte.

Österreich besaß sonach in dem vorstehend kurz geschilderten Zeitabschnitt außer dem vorübergehend bestandenen Pallavicinischen Armement keine seegehenden Kriegsschiffe; wenn dennoch in verschiedenen Geschichtswerken, die die vorjosephinische Zeit behandeln, von österreichischen Kriegsschiffen die Rede ist, so sind hierunter stets solche Schiffe gemeint, die zu den Flotten Neapels, Toskanas und von Flandern gehörten, mit Rücksicht auf das Verhältnis dieser Staaten zu dem Träger der Krone der Erblande als „kaiserliche“ oder „österreichische“ bezeichnet wurden, aber zu dem Küstenbesitze des Erzhauses an der Adria in keiner Beziehung standen. Auch das Wallensteinsche Armement, das den Schweden im Jahr 1629 bei Wismar ein erfolgreiches Gefecht lieferte, hat mit den Staaten, Völkern und Küsten, die die heutige k. und k. Flotte entstehen ließen, nichts gemein.

DIE ERSTE TRIESTER MARINE.

1787 – 1797.

STAATSKANZLER Graf Kaunitz lenkte gleich nach dem Regierungsantritte Kaiser Josephs II. in einem Vortrage die Aufmerksamkeit des Monarchen auf die Wichtigkeit einer erbländischen Flotte, denn diese allein könne die Hindernisse bewältigen, die bisnun einer Förderung des österreichischen Nationalwohlstandes durch die erbländische Seeschiffahrt im Wege standen; man halte die Hindernisse, die die österreichische Seeschiffahrt in enge Grenzen drängen, für unüberwindlich, habe aber stets unterlassen, mit Anstrengung der Kräfte das Mögliche zu leisten. Die Schutzlosigkeit der erbländischen Kauffahrer gegen die Übergriffe der Barbaresken und jede politische Bewegung im Auslande verursache eine empfindliche Schädigung des österreichischen Handels, das mühselig Gewonnene laufe stets Gefahr, wieder in Verlust zu geraten; nur eine Kriegsflotte könne da Abhilfe schaffen.

Das Projekt einer Flotte samt den Reglements für den Schiffsdienst und die Verwaltung wurde (1780) ausgearbeitet; man beantragte den Bau folgender Schiffe: ein Linienschiff zu 60 Kanonen, zwei Fregatten zu 32 und zwei Fregatten zu 26 Kanonen, zwei Flutten zu 20 Kanonen, zwei Kutter zu 8 Kanonen, zwei Chasses-marées (schnellsegelnde Zweimaster) zu 6 Kanonen, vier Brigantinen zu 16 Kanonen, zwei Kanonenschaluppen zu 4 und zwei Hafenwachschiffe zu 2 Kanonen, zusammen 19 Schiffe mit 320 Kanonen und 1530 Mann. Die Anschaffungskosten dieser wenngleich bescheidenen, so doch für den Anfang ausreichenden Flotte hätten 500.000 Gulden, ihr Jahresbudget etwa 170.000 Gulden betragen.

Kaiser Joseph, der schon vor dem Regierungsantritte große politische Entwürfe mit Bezug auf den Orient hegte, ließ trotz seiner schon früher bewährten Überzeugung von der Notwendigkeit der Flotte die ganze Flottenfrage in Schwebe, bis der geeignete Zeitpunkt zur Realisierung des Projektes gekommen sei; es traten aber schon nach fünf Jahren Ereignisse ein, die auf einem anderen Wege den Erblanden die ersten, langersehnten Kriegsschiffe brachten. Die Lösung des Barrierentraktates führte zuerst zu Rüstungen, dann aber – infolge der politischen Konstellation – zu sofortigem Friedensschlusse, die Rüstungen gegen Holland wurden eingestellt. Dies machte „zwei Kutters von je 20 Kanonen, welche ab aerario angekauft“ worden waren, verfügbar und es erteilte der Kaiser den Befehl, diese Schiffe in die Adria zu senden, „um den einheimischen Kommerz zu schützen und alle möglichen Insulten hintanzuhalten“. Die beiden Kutter segelten im Herbst 1786 von Ostende ab und trafen am 4. Oktober 1786 in Triest ein; es ist dies sonach der Tag, an dem Österreich in den bleibenden, nur durch die kurze Abdrängung vom Meer unterbrochenen Besitz von Seestreitkräften trat.

Die beiden Kutter, „Le Juste“ und „Le Ferme“ getauft, waren keineswegs „Kutter“ im heutigen Sinne des Wortes, sondern ganz stattliche Schiffe, was auch aus ihrer Armierung mit je 20 Kanonen zu entnehmen ist; „Le Ferme“ wurde in späterer Zeit zu einer Brigantine umgestaltet. Eine Abbildung dieser Schiffe ist leider bis jetzt nicht aufgefunden worden. Sie waren der Grundstein jener kleinen österreichischen Flotte, die unter dem Namen „Triester Marine“ bestand, bis der Zusammenbruch Venedigs und der Friede von Campo Formio Österreich in den Besitz der venezianischen Flotte brachte, die dann, mit der Triester Marine vereinigt, die erste „österreichisch-venezianische Marine“ bildete.

Nach dem Eintreffen der Kutter in Triest wurde mit Ausnahme der „Offiziers und Subalternen“ die aus den Niederlanden mitgekommene Bemannung entlassen; ein Handbillett des Kaisers verfügte, die Matrosenmannschaft „von der Seekompagnie des Ottochaner und Liccaner Regiments und auch die Artilleristen von der Grenze, die Offiziere aber von den Segnaer (Zengger), Fiumaner und dortigen Untertanen“ zu nehmen. Der Hofkriegsrat beantragte, 40 „Marinärs mit Einbegriff der Gardesmarine“ und 22 „Soldaten, samt den Kanoniers, Offizier und Kadetten“ auf jedem Kutter einzuschiffen und es sollten nur solche Infanteriekadetten vorgeschlagen werden, die erwarten ließen, „sich zu geschickten Seeoffiziers“ heranzubilden; die Einschiffung von Infanterie- und Artilleriemannschaft auf Kriegsschiffe war dazumal in allen Flotten gebräuchlich, man entschloß sich erst in späterer Zeit, die Artilleristen durch Matrosen zu ersetzen, worauf fast in allen Marinen auch der Ersatz der eingeschifften Marine-Infanteristen durch Matrosen folgte.

Die Bemannung der Kutter gliederte sich in die „Schiffs-Equipage“ und in die „Besatzung“; die Schiffs-Equipage umfaßte 1 Kapitän, 2 Leutnants, 1 Bootsmann, 2 Geschützmeister, 2 Zimmerleute, 1 Segelmacher, 2 Maaten, 2 Quartiermeister, 1 Bootsführer, 2 Seekadetten, 1 Chirurgen, 1 Schreiber, 1 Proviantmeister, 33 Matrosen, 4 Schiffsjungen und 3 Schiffsbuben; zur Besatzung zählten 1 Leutnant, 1 Korporal, 1 Tambour, 1 Kadett und 17 Soldaten. Die Gliederung dieser Bemannungsliste mutet heute fremd an, der Seekadett und der Kadett rangieren schon lange vor dem Bootsführer und dem Tambour, und auch der Chirurg – durch den diplomierten Arzt

ersetzt – hat eine höhere marine-soziale Stufe erklommen; der Schiffsbube ist von der Bildfläche verschwunden, der Schiffsjunge nur auf dem Jungenschulschiffe zu finden.

Kaiser Joseph hatte anfangs dem Hofkriegsrate vorwiegenden Einfluß auf die neue Marine eingeräumt; Pompejo Graf Brigido, seit 1782 Gouverneur von Triest, trat aber in die Fußstapfen der ehemaligen Intendanza und kämpfte mit denselben kleinen Mitteln, wie einst diese Behörde, gegen die Flotte überhaupt und für den ausschlaggebenden Einfluß des Triester Guberniums. Es traten schon bei der Zusammenstellung der Bemannungen für die Kutter Differenzen zwischen dem Hofkriegsrat und dem Gubernium auf, und der Wunsch des Kaisers, die beiden Kutter im Frühjahr 1787 segelbereit zu haben, ging nicht in Erfüllung.

Zum Kommandanten der beiden Kutter wurde Kapitän Thomas Botts, der die Schiffe von Ostende herübergebracht hatte, ernannt, obschon er nur der englischen Sprache mächtig war; die Namensliste der Bemannung beider Kutter ist eine wahre Musterkarte von Nationalitäten, von den sechs Offizieren waren zwei Engländer, zwei Niederländer, einer Schotte und einer Ragusäer. In der Adjustierungsfrage waren Hofkriegsrat und Hofkommerzienrat verschiedener, beide aber recht unpraktischer Ansicht; während jener die in der Armee eingeführten weißen Waffenröcke befürwortete, beantragte dieser eine den k. k. Konsuln ähnliche Uniform, also „Rock und Beinkleid rot, die Weste grün und gleich grüne Aufschläge auf dem Rocke“. Der Kaiser verwarf beide Anträge und bestimmte, daß „bei besagter Uniform für die Westen und Beinkleider die bei den Grenzregimentern schon eingeführte blaue Farbe beibehalten und für die Röcke eine der Hausmontierung gleichkommende braune Farbe mit blauen Aufschlägen und Krägeln“ gewählt werde.

Es war von allem Anfange die Absicht des Kaisers, stets einen der Kutter in Ausrüstung zu belassen und „zu Kreuzfahrten an der adriatischen und mittelländischen See zu gebrauchen“, als aber 1787 den Regierungen der Barbareskenstaaten Geschenke übermittelt werden sollten und der Hofkriegsrat die Verwendung eines Kutters beantragte, „um dem k. k. Kapitän schickliche Gelegenheit zu geben, die Häfen von Tunis, Tripoli und Algier ohne Anstand, ja mit Ehre zu besuchen“, befahl der Kaiser, „um der neuen Grenzmannschaft Gelegenheit zu geben, sich besser auf der See zu üben, beide Kutters zu dieser vorhabenden Reise“ zu verwenden und noch ein drittes Kriegsschiff zu erwerben, damit die Flottille ansehnlicher sei.

Nun trat wieder der Triester Gouverneur in Aktion: vom Kaiser beauftragt, angesichts der sehr geteilten Meinungen über die zum Kauf angebotenen Schiffe einen präzisen Antrag zu stellen und einen geeigneten Marinekommandanten namhaft zu machen, schlug Graf Brigido vor, „einem Teile des Schiffsvolkes Urlaubserlaubnisse“ zu geben, „um den täglichen Unterhalt der Abwesenden zu ersparen“ – und dies zu einem Zeitpunkt, in dem der Monarch und die Regierung alle Anstrengungen machten, die Flotte zu vermehren und nach zeitgemäßer Sitte durch Geschenke an die Barbaresken der erbländischen Seeschiffahrt zu nützen!

Auf den 20. März 1786 fällt die Schaffung einer neuen österreichischen Flagge, die mit geringer Änderung auch heute noch als Kriegsflagge besteht. Kaiser Joseph wurde durch verschiedene Gründe militärischer und politischer Natur bewogen, an Stelle der von den erbländischen Kriegs- und Handelsschiffen bis dahin geführten gelben Flagge mit dem schwarzen, doppelköpfigen Adler eine neue einzuführen, für die er die Farben des Wappens der alten Herzoge von Österreich, weiß und rot, bestimmte. Die Wahl des Wappens in der Flagge bereitete einige Schwierigkeiten; die Zusammenstellung der verschiedenen Länderwappen und der verschiedenen Kronen der Erblande hätte die Flagge schon auf geringe Distanz unkenntlich gemacht, der Kaiser entschied daher über Antrag des Staatskanzlers Grafen Kaunitz, daß der Mittelstreifen des Hauswappens, der weiße Querbalken im roten Feld, unter der Krone der Prinzen des Erzhauses, die das Kennzeichen des ganzen Komplexes der Erbkönigreiche und -Länder sein sollte, gewählt werde. Der rangälteste Kommandant der Kriegsschiffe hatte als Kommandoabzeichen eine dem jetzigen Kommodorestander ähnliche Kornette zu führen; den Handelsschiffen wurde die Führung des rot-weiß-roten Wimpels, der dann ein Abzeichen des Kriegsschiffes wurde, erst im Jahr 1804 untersagt. Nach dem Ausgleiche mit Ungarn wurde für die Seehandelsschiffe der früheren rot-weiß-roten Flagge mit dem österreichischen Wappen ein rot-weiß-grüner Teil mit dem Wappen der Länder der Stephanskrone angefügt, die Kriegsflagge blieb bis auf die Zahl der den oberen Kronenreif zierenden Perlen, die im Laufe der Jahre von 30 auf 18 vermindert wurden, unverändert.

Der Türkenkrieg in den Jahren 1788 und 1789 brachte die erste Verwendung und Vermehrung der Seestreitkräfte. Kaiser Joseph besichtigte vor dem Beginne des Krieges die Verteidigungsmaßnahmen an der Küste, die vorwiegend zur Abwehr von Handstreichen feindlicher Schiffe bestimmt waren, und fand bei diesem Anlasse, daß die vorhandenen Kriegsschiffe unzulänglich seien; er befahl daher dem Triester Gouvernement, Vorschläge für die Vermehrung der Flotte baldigst einzureichen. Graf Brigido beantragte hierauf Verhandlungen mit Neapel, als deren Ergebnis der neapolitanische Marineminister Acton den Bau von Kanonenschaluppen vorschlug, die sich bei der Belagerung Gibraltars angeblich sehr gut bewährt hatten; Acton stellte Pläne zur Verfügung und meinte, daß 40 Kanonenschaluppen für die Verteidigung der erbländischen Küste ausreichen dürften. Unbeschadet dieser Verhandlungen wurden über Befehl des Kaisers die Handelsschiffe „Il Cesare Augusto“, „Città di Vienna“ und „S. Giovanni“ gemietet und zu Auxiliar-Kriegsschiffen umgestaltet, überdies wurden in Triest drei und in Fiume zwei Feluken armiert und der Flotte einverleibt.

Das Oberkommando über die Verteidigungsmaßnahmen an der Küste und auch über die Flotte, die leider administrativ unter dem Triester Gouvernement blieb, führte anfangs Feldmarschalleutnant Gazinelli, da der eigentliche Kommandierende in Inner-Österreich, Feldzeugmeister Langlois, erkrankt war; das Marinekommando behielt Kapitän Botts, obschon er hiezu nicht eigens ernannt worden war und nur in einem Mietverhältnisse zum Triester Gouvernement stand.

FML. Gazinelli ordnete an, daß stets einer der armierten Kauffahrer an der istrischen Küste kreuzen sollte; die drei Triester Feluken waren abwechselnd diesen Auxiliarkreuzern für den Meldedienst beigegeben; die Kutter, vortreffliche Segler und von tüchtigen Seeoffizieren befehligt, hatten bis Ragusa und bis zum Golfe von Cattaro zu kreuzen. Erzherzog Franz inspizierte im Juni 1788 die Küste, die Auxiliarkreuzer führten eine kriegsmäßige Übung aus, die, wie auch Schießversuche mit den Triester Landbatterien, „die wirklichen Erwartungen übertroffen“ haben.

Der Rückgang der erbländischen Seeschiffahrt machte sich auch beim Donau-Armement fühlbar, für das man das Personal von der Küste zu nehmen pflegte; in Ermangelung anderer mußte Gazinelli den Kapitän Coninck den Jüngeren (ehemals zweiten Leutnant des „Le Juste“, dann Kommandanten eines der armierten Kauffahrer) mit 5 Offizieren, 5 Unteroffizieren und 99 Matrosen, „die besten Mariniers der hiesigen (Triester) armierten Schiffe“, im Juli 1788 nach Semlin senden. Dieses Personal wurde auf den Schiffen durch Grenzer ersetzt, die solcherart mit einem Schlag in gänzlich fremde Verhältnisse versetzt wurden und sich auflehnten, weil sie „von denen See-Capitains zu allen jenen Übungen, so man von denen Marinairs forderte, angehalten“ wurden. FZM. Langlois, der nach seiner Genesung das Generalkommando im Küstengebiet übernahm, bestätigte alle Verfügungen Gazinellis; er sah sich aber alsbald durch neuerliche, wiederholte Anforderungen an Personal für das Donau-Armement in eine mißliche Lage versetzt.

Die Bewohner Nord-Albaniens und der Herzegowina hatten schon in den Jahren 1737 bis 1739 ihre Unterwerfung unter Österreich angeboten, und sie zeigten sich vor Ausbruch des Krieges 1788 geneigt, das türkische Joch gewaltsam abzuschütteln; diese Bewegung, in die richtigen Bahnen gelenkt, wäre den österreichischen, im Felde stehenden Armeen sehr gelegen gewesen. Hauptmann Vukassovich vom Liccaner Regiment, der sich bereit erklärte, im erwünschten Sinne zu wirken, erhielt die Erlaubnis hiezu; er segelte mit einigen Gefährten im Februar 1788 nach dem Hafen Molonta beim Golfe von Cattaro und gelangte auch glücklich nach Montenegro. Vukassovich, der ein tüchtiger Soldat, aber kein Diplomat war, fand in Montenegro, trotz des russischen Offensivbündnisses, politische, von Rußland geschürte Umtriebe vor, gegen die er nicht zu reussieren vermochte; als Gegengewicht gegen den „rollenden Rubel“ brachte zwar ein Kauffahrer, den die beiden Kutter konvoyierten, 40.000 Dukaten und Feldfrüchte nach Montenegro, die Position des österreichischen Emissärs war aber eine unhaltbare geworden. Die k. k. Kriegsschiffe waren leider zu schwach, um die von Vukassovich verlangte Diversion gegen Antivari oder Dulcigno auszuführen, und es sah sich der Kaiser gezwungen, den Rückzug des Vukassovich anzubefehlen; die beiden Kutter und die Auxiliarkreuzer „Città di Vienna“ und „S. Giovanni“ vereinigten sich im Hafen Rose des Golfes von Cattaro, nahmen Vukassovich und seine Gefährten, deren Rückzug nach großen Gefahren gelungen war, an Bord und überführten sie nach Zengg.

Mittlerweile hatte Graf Brigido den Bau von zehn Kanonenschaluppen in Antrag gebracht und es begann deren Bau in Triest und Fiume; da der Gouverneur mit der einstigen Intendanza gleichen Sinnes war und daher den lokalen Schutz Triests höher stellte als den des ganzen erbländischen Litorales, beantragte er gleichzeitig die Außerdienststellung der drei armierten Kauffahrer. Den Bau der Kanonenschaluppen leitete der neapolitanische Seeoffizier Graf Thurn, ein Schwager des Triester Gouverneurs; es ist daher vom menschlichen Standpunkte verständlich, daß das Triester Gouvernement über die neuen Schiffe viel Rühmenswertes zu sagen wußte, die Seeoffiziere und Artilleristen erklärten aber die Kanonenschaluppen als unbrauchbar. FZM. Langlois protestierte daher schon nach der Fertigstellung der ersten Kanonenschaluppen gegen die Abrüstung der armierten Kauffahrer, denn es seien die „Kanonenschaluppen auf dem hohen Meere nicht zu gebrauchen und leisten überhaupt nicht jene Dienste, die man sich von einigen Fregatten versprechen kann“. Das Gouvernement drang dennoch mit seinem Antrage durch, die Kauffahrer wurden im November 1788 ihren Eigentümern rückübergeben.

Von den zehn Kanonenschaluppen wurden sechs in Triest und vier in Fiume in Dienst gestellt; in Triest kommandierte Botts, in Fiume Kapitän Simpson der Jüngere. Der Bau je einer Schaluppe hatte 6064 Gulden gekostet; diese Fahrzeuge besaßen einen Mast und 30 Ruder, sie führten anfangs nur ein schweres Buggeschütz. Die Bemannung bestand aus dem Kommandanten, 30 Matrosen, zwei Artilleristen und einem Schreiber.

Eine Probefahrt von vier Kanonenschaluppen, die sich unter der Oberleitung Thurns von Fiume nach Triest begaben, ließ erkennen, daß dieser Schiffstyp nur bei vollkommener Seestille in der Nähe der Küste, keineswegs aber sonst zu verwenden war; die Schaluppen tauchten vorne so tief, daß Thurn gezwungen war, sie mit einem beim Schießen abzunehmenden Wetterdeck, einer Lenzpumpe und einer Jolle auszurüsten, um den Gefahren, die bei nur einigermaßen schlechtem Wetter für die Schiffe und deren Bemannung drohten, begegnen zu können. Unter solchen Umständen wurde ein Bericht, den FZM. Langlois über die Kanonenschaluppen erstattete, zur schärfsten Kritik ihres mißlungenen Typs, was aber das Triester Gouvernement lange nicht zugeben wollte; Graf Brigido sah die Mängel der Kanonenschaluppen erst ein, als alle zehn fertiggestellt waren. Der Kaiser wollte angesichts der dargelegten Unzulänglichkeit der Kanonenschaluppen ein stärkeres Handelsschiff ankaufen und zum Kriegsschiff umändern lassen, doch gelang es dem Gouvernement, die Ausführung dieser Absicht durch Verschleppung und Aufwerfen von Schwierigkeiten so lange zu verzögern, bis der Kaiser seine Aufmerksamkeit ausschließlich dem Landkriege zuwenden mußte und den Krieg zur See völlig dem verbündeten Rußland überließ.

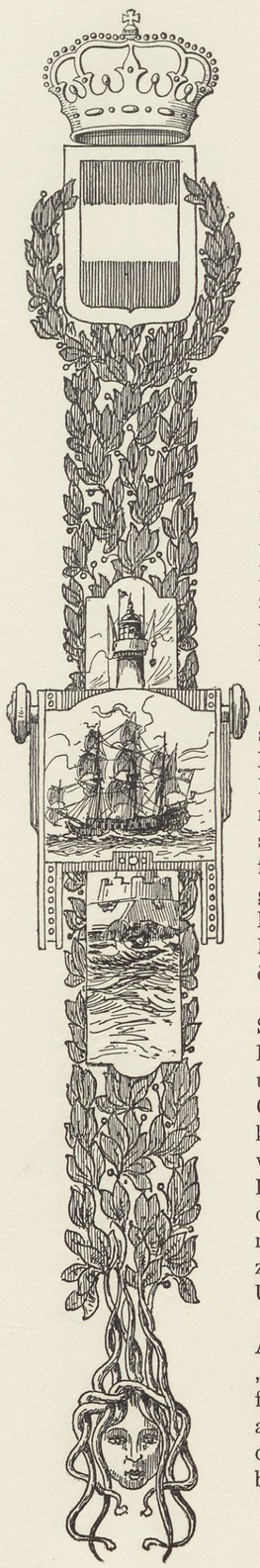
Als Leopold II. nach dem Tode Kaiser Josephs die Regierung der Erblande antrat, zwang ihn eine Reihe mißlicher Umstände, trotz glänzender Siege der k. k. Truppen, mit der Pforte Frieden zu schließen; Rußland, das den Krieg weiterführte, stellte noch vor dem Abschlusse des Friedens das Ersuchen, die Expedition des Generals Psaro gegen Albanien zur See zu unterstützen, worauf „die beiden Kutter, 4 Kanonier-Schaluppen und auch Felouquen“ ausliefen. Die Schiffe kehrten allerdings bald zurück, denn der russische General hatte dem k. k. Eskadrekommandanten erklärt, das Triester Gubernium sei gegen diese Unternehmung, weil, „wenn etwas auf die feindlichen Häfen unternommen werden sollte, dieses bei den Venezianern Eifersucht erregen und diese veranlassen würde, auch den Türken zu erlauben, in den Golf (in die Adria) zur Verteidigung ihres Landes zu kommen“! Das Gubernium blieb, wie früher die Intendanza, mit eiserner Konsequenz dem Kampfe gegen die österreichische Flotte treu; sie kämpften zwar nicht mit den Waffen gesunder Vernunft, blieben aber stets auf allen Linien siegreich.

Kaiser Leopold, der als Großherzog von Toskana von der Kommerzialbehörde zahllose Argumente gehört hatte, die alle die Zwecklosigkeit der erbländischen Kriegsflotte dartun sollten – man wollte den Großherzog um jeden Preis zur Übernahme der beiden in Porto Rè gebauten Fregatten bewegen, – war für die vom Triester Gouvernement ersehnte und befürwortete Reduktion der ohnehin recht unbedeutenden Flotte leichter zu gewinnen als sein Vorgänger auf dem Throne, der diese Flotte geschaffen hatte. Noch im Jahr 1790, kurz nachdem der Kaiser das See-Armement wieder ganz dem Triester Gouverneur unterstellt hatte, beantragte Graf Brigido die sofortige Entlassung der Seeoffiziere und eine Verringerung der Zahl der Kriegsschiffe, für deren Erhaltung „60.000 Gulden pro Jahr kaum ausreichen“; nach Herstellung des Friedens wäre auf Grund der älteren Traktate mit der Pforte eine Konvoyierung der Handelsschiffe überflüssig, der Schutz, den die Kutter bieten könnten, ungenügend, „das Ansehen des Triester Hafens und die Ruhe und Ordnung“ könne auf andere Art besser und billiger als durch die Beibehaltung der Kutter erreicht werden usf.

Ungeachtet der Einsprache des Hofkriegsrates erfolgte die Weisung, die Kutter nicht weiter beizubehalten, an deren Stelle „zwei oder drei armierte, viel minder kostbare Kanonier-Schaluppen erhalten werden“ sollten. Die kleine Flotte kam daher unter den Hammer, „Le Juste“ fand zwar bald einen Käufer, der Verkauf der übrigen Schiffe ging aber nur schleppend vorwärts; das Gubernium hatte beispielsweise aus Sparsamkeitsrücksichten den „Le Ferme“ so mangelhaft instand gehalten, daß er von Bohrwürmern stark zerfressen war und lange Zeit sich nicht einmal Kauflustige, geschweige denn Käufer fanden.

Die k. k. „Flotte“ war 1791 auf zwei Kanonenschaluppen mit reduzierter Bemannung und auf eine dritte, die abgerüstet bleiben sollte, beschränkt; Simpson mit Majorscharakter und Coninck mit Hauptmannscharakter wurden im Dienste beibehalten, alle anderen Seeoffiziere entlassen. Trotzdem beklagte sich das Gubernium, daß die Erhaltung der Seestreitkräfte 27.115 Gulden 12 Kreuzer pro Jahr koste!

Kaiser Franz II., der nach seines Vaters frühzeitigem Tod am 1. März 1792 den Thron bestieg, war schon im Sommer 1792 mit der französischen Republik in



den Krieg verwickelt, der sich auch auf Italien zu erstrecken drohte. Sofort stellte das Triester Gouvernement den Antrag, „ob nicht ein ganzes See-Armement zusammengestellt werden sollte, um in See gehen und operieren zu können". Dieser Antrag, der mit den früher und nachher starr festgehaltenen Tendenzen des Gouvernements in direktem Widerspruche steht, konnte selbstverständlich nicht ausgeführt werden; eine Flotte, die gegen eine stattliche feindliche Seemacht offensiv auftreten soll, läßt sich nicht im Handumdrehen schaffen. Die flottenfreundliche Gesinnung, die man aus diesem Antrag folgern könnte, war aber keineswegs vorhanden; denn als das Generalkommando die Beschaffung von mindestens 15 Kanonenschaluppen für Triest und Fiume verlangte, wollte das Gubernium vier in Triest und fünf in Fiume bauen lassen, wenn dies „bis zur Zeit geschehen mag, wo noch ein feindlicher Angriff sich ergeben kann".

Die Ankunft eines englischen Handelsschiffes in Triest, das berichtete, es sei in der Levante von einer französischen Fregatte angehalten und durchsucht worden, spornte den Grafen Brigido aber doch zu schleuniger Bereitstellung der Triester Marine an; er berichtete schon am 2. Juli 1792, daß der zu einer Brigantine umgestaltete „Le Ferme" (der glücklicherweise keinen Käufer gefunden hatte), sieben Kanonenschaluppen und drei Feluken segelklar seien. Als eine dieser Feluken, die zur Beobachtung der französischen Flotte an die neapolitanische Küste entsandt worden war, samt der Bemannung zugrunde ging, wurden über Antrag des Generalkommandos zwei in Zengg befindliche Schebecken der Triester Marine zugesellt.

Die kleine k. k. Flotte konnte zur Not genügen, um kühne Unternehmungen einzelner Kaper abzuwehren, sie konnte aber weder in die Defensive wider die stattliche französische Flotte treten – England begann die Feindseligkeiten gegen Frankreich erst 1793, – noch die Wegnahme österreichischer Kauffahrer verhindern. Die französische Regierung hatte allerdings noch im Juli 1792 versichert, es würden nichtarmierte Kauffahrer unter österreichischer Flagge von den französischen Kriegsschiffen unbehelligt gelassen; die Zusicherung ward aber durch den Umstand hinfällig, daß sich die erbländischen Kauffahrer mangels einer schützenden Kriegsflotte gegen die Angriffe von Seeräubern selbst helfen und auch, wenn von einem fremden Kriegsschiffe auf „ubbedienza" gerufen, antworten mußten, daher bei jeder Fahrt im Mittelmeere 10 bis 20 Kanonen an Bord führten. Es wurden tatsächlich mehrere österreichische Kauffahrer gekapert.

Die Erweiterung der Allianz gegen Frankreich durch den Beitritt der großen Seemächte England und Spanien ließ Anfang 1793 die Bindung der französischen Flotte erwarten und dem Triester Gubernium eine Vermehrung der k. k. Flotte doppelt unnütz erscheinen; als aber eine französische Eskadre, die in den neapolitanischen Gewässern von einem Sturm überrascht worden war, wieder mit 53 Schiffen segelklar gemeldet und der französische Geschäftsträger in Venedig freundlich aufgenommen wurde, fürchtete Graf Brigido das Erscheinen feindlicher Kriegsschiffe in der Adria. Er forderte vom Hofkriegsrate die beschleunigte Durchführung der für Triest und das Litorale bewilligten Verteidigungsvorkehrungen „und besonders die vor Allem nützliche Vermehrung der Kanonier-Lancien". Das Gubernium erkannte erst in zwölfter Stunde „die vor Allem nützliche Vermehrung" der Flotte, war aber von der Unzugänglichkeit der Kanonenschaluppen noch immer nicht überzeugt.

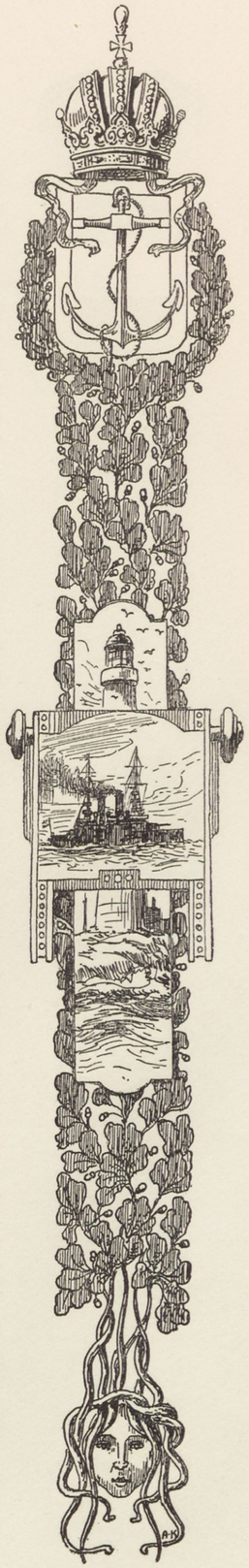
Kaiser Franz lehnte der Kosten wegen den von anderer Seite beantragten Ankauf von schnellsegelnden Tartanen für Kundschafterdienste ab, bewilligte aber „über die bereits zu Triest befindlichen sieben Kanonier-Schaluppen noch derlei drei für Triest und sechs für Fiume und Porto Rè". Die neuen Kanonenschaluppen sollten außer dem schweren Buggeschütze noch je zwei einpfündige Kanonen erhalten, die Triester Schaluppen als Buggeschütz 24-Pfünder, die für Fiume und Porto Rè bestimmten 18- und 12-Pfünder.

Die Nachrichten, eine „spanische Flotte von 32, meist Linienschiffen" sei auf der Höhe von Savona erschienen und eine englische Eskadre im Mittelmeere zu erwarten, trafen Anfang Juli ein, und schon am 5. Juli wurde ein Sessionsprotokoll des Guberniums mit der Bemerkung geschlossen, „vielleicht könnte auch bald an den Triester Defensionsanstalten, fürnehmlich bei dem nicht gleichgiltigen Unterhalte der Marine Vieles in Ersparung gebracht werden". Das tatsächliche Eintreffen der englischen Eskadre Lord Hoods im Mittelmeere bewog dann auch den Staatsminister Grafen Kolowrat, den Ansichten des Guberniums beizupflichten; eine Vermehrung der aus einer Brigantine („Le Ferme"), zwei Schebecken, zwei Feluken und sieben Kanonenschaluppen mit 371 Mann bestehenden k. k. Flotte unterblieb daher, die österreichischen Kauffahrer wurden aber weder von der englischen, noch von der spanischen Eskadre vor den Angriffen der französischen Kaper bewahrt. Das k. k. Armeekommando rüstete allerdings temporär eine Anzahl österreichischer Korsaren an der Riviera von Genua aus, die bis zum Rückzuge der Armee eine immerhin genügende Verproviantierung der Truppen auf dem Seeweg ermöglichten.

Die Erfolge der französischen Truppen im Jahr 1794 bedrängten die Koalition und zwangen Spanien zum Friedensschlusse; der Hofkriegsrat lenkte daher von neuem die Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit maritimer Streitkräfte, die „vorläufig in vier Fregattinen, dreißig Kanonenbooten und sechs Feluken" bestehen sollten. Graf Brigido, der unermüdliche Gegner einer ständig erhaltenen Flotte, die er als absolut nutzlos hinstellte, der aber selbst bei dem Anschein einer Bedrohung Triests sofort auch zur See Schutz haben wollte, wurde durch das dankenswerte, neuerliche Eintreten des Hofkriegsrates für die Flotte so in Harnisch gebracht, daß er mit Übergehung der ressortmäßigen Stellen ein detailliertes Promemoria direkt an die Person des Kaisers richtete. Dieses Schriftstück führte aus: der Schutz der einheimischen Kauffahrer sei durch die Traktate mit der Pforte sichergestellt, die österreichischen Kauffahrer könnten sich gegen Korsaren selbst verteidigen, das Litorale besitze weder das Personal, noch die Materialien für die Errichtung und Erhaltung der beantragten Flotte usf. – Lauter Argumente, die einer rein subjektiven Auffassung entstammten. Das Gubernium hatte aber leider wieder vollen Erfolg, die Reduktion der Marine ward genehmigt.

Die Frage, wieso das Gubernium mit seinem Kampfe gegen eine ständige und für eine bei Bedarf von Fall zu Fall aufzustellende Flotte stets durchdringen konnte, kann allerdings teilweise beantwortet werden; man hatte mit dem auf Flüssen und Binnenseen eingeführten Systeme temporärer Armements große Erfolge gehabt und es entstanden besonders während der Türkenkriege stattliche Donau-Flottillen in kürzester Zeit, – daß dieses System auf dem Meere nicht ausführbar war, lehrte erst langjährige, geschichtliche Erfahrung. Der finanzielle Standpunkt, den seinerzeit die Intendanza und später das Gubernium vertraten, war nicht so ausschlaggebend, als es den Anschein hat: die Kriegsbedürfnisse der Armee verschlangen in den Jahren 1787 bis 1797 etwa 800 Millionen Gulden, die der Marine in der gleichen Epoche kaum eine halbe Million; die bescheidenen Marineforderungen des Hofkriegsrates hätten sonach neben dem Heeresbudget keine allzugroße Rolle gespielt. Mit dem Beginne der Franzosenkriege war der Bestand einer starken österreichischen Flotte von dem auch schon vorher notwendigen Schutze der Seeschiffahrt zum höchsten Staatsinteresse emporgestiegen, es ist aber dies, wie auch der Einfluß, den eine solche Flotte besonders in den Jahren 1799 und 1800 an der Riviera von Genua ausüben konnte, leider zu spät erkannt worden.

Die Erfolge Bonapartes in Oberitalien im Jahr 1796 und das Erscheinen französischer Korsaren in der Adria und in der Nähe von Triest erschütterten im Litorale das Gefühl der Sicherheit und des Vertrauens, das man in die Unterstützung



durch die englische Flotte setzte; Graf Brigido wollte im ersten Schrecken sogar einen Kauffahrer armieren lassen, „um die einheimische Merkantil-Schiffahrt schützen“ zu können. Der Versuch, Venedig, das sich den Schutz der Schiffahrt in der Adria anmaßte, zu einem Vorgehen wider die Korsaren anzuspornen, blieb selbstverständlich und trotz einer Zusage des Senates wirkungslos, und es konnte der Triester Platzkommandant auf das dringliche Verlangen des Gouverneurs, für die Verteidigung der Stadt vorzusorgen, nur erwidern, daß „alle Defensionsanstalten zu Wasser und zu Land“ auf eben des Gouverneurs unausgesetztes Drängen „eingegangen“ seien und „die Sicherheit des ärarischen Gutes nur allein der Augenmerk des wenigen in Triest befindlichen Militärs sein könne“. Die Triester Kaufherren sahen sich, dank ihren separatistischen Tendenzen, die im Grafen Brigido einen ebenso energischen als erfolgreichen Vertreter gefunden hatten, nunmehr gezwungen, Handel und Zahlungen einzustellen und Waren im Werte vieler Millionen unter großem Risiko in neutralen Häfen – Ragusa, Korfu und Zante – zu bergen.

Als Ende Juni 1796 ein französisches Korps in Ancona einrückte – die Franzosen hatten schon Anfang Juni den Weg gegen Verona genommen, – wurde die territoriale Verteidigung des Küstenlandes durch den Kommandierenden in Inner-Österreich, FZM. Graf Colloredo, eiligst organisiert; die Reste der k. k. Flotte wurden gesammelt und ausgerüstet, so daß deren Kommandant, Marinemajor Simpson, über 2 Feluken und 16 Kanonenschaluppen verfügte, die aber alle nur mit stark reduzierten Bemannungen versehen waren. Simpson gab freimütig ein offizielles Gutachten ab, daß „der eine Teil der vorhandenen Kriegsfahrzeuge bei stürmischer Witterung und zur Winterszeit absolut nicht verwendbar“ sei und „der andere aber es nur dann“ gestatte, „sich in die See zu wagen, wenn sehr günstige Witterung und Windstille“ herrsche; diese Schiffe seien selbst für die Hafenverteidigung nicht geeignet. Unter solchen Umständen blieb den erbländischen Kauffahrern tatsächlich nichts anderes übrig, als sich selbst zu helfen. Graf Brigido scheint aber zu diesem Zeitpunkte, wahrscheinlich auf das Gutachten Simpsons hin, doch gefürchtet zu haben, daß er nach einer Katastrophe für den Zustand der Marine zur Verantwortung gezogen werden könnte – hiegegen war die gänzliche Auflassung der Flotte das einzige Deckungsmittel, und Graf Brigido strebte daher tatsächlich an, „gedachte Fahrzeuge ganz zu entfernen“. Die neuerlich versuchte Ausgabe von Kaperbriefen scheint auch diesmal erfolglos geblieben zu sein.

Das Kriegsglück war im Jahr 1796 in Oberitalien den französischen Fahnen treu geblieben, und es unterlag schon im Jänner 1797 keinem Zweifel mehr, daß Bonaparte in der venezianischen Ebene vordringen werde; die Invasion des Triester Gebietes stand bevor, der Gouverneur traf daher alle Anstalten, die Kassen und Archive nach Steiermark transportieren zu können. Ein Flottenprojekt, das der Hofkriegsrat noch rasch ausarbeiten ließ, gelangte nicht mehr zur Beschlußfassung; die englischen Kriegsschiffe hatten Triest gerade zu der Zeit verlassen, in der sie am nötigsten waren: drei französische Kriegsschiffe ankerten vor Rovigno und bedrohten den Seeweg zwischen dem österreichischen und dem ungarischen Litorale, ein französischer Kaper setzte sich in den venezianischen Gewässern fest.

Am 4. März 1797 gelang es dem unbedeutenden Torso, der Triester Marine hieß, zu zeigen, daß der vom Grafen Brigido bekämpfte Schutz durch Kriegsschiffe denn doch besser sei, als der, den sich die Kauffahrer selbst leisten konnten: die Schebecken „Colloredo“ und „Henricy“, dann die Kanonenschaluppen „Aquila“ und „Ercole“ jagten einem französischen Korsaren zwei reichbeladene Prisen ab und verfolgten ihn 30 Seemeilen weit.

Triest war mangels einer Flotte, ausreichender Befestigungen und Besatzung nicht zu verteidigen; der Vormarsch der Franzosen zwang daher die k. k. Truppen, die Stadt schleunigst zu verlassen. Die Kanonen und die Munition der Landbefestigungen wurden vom 20. bis zum 22. März mit schwerer Arbeit bei Tag und Nacht auf Handelsschiffe verladen; 30 andere Kauffahrer lagen ohnehin schon mit Kriegsmaterial und Lebensmitteln zur Abfahrt bereit. Der Transport zur See war eben die einzige Möglichkeit, das wertvolle Material zu retten; die Schebecke „Colloredo“ hatte allerdings noch am 19. März bei einer Kreuzung die Anwesenheit französischer Kriegsschiffe an der westistrischen Küste konstatiert.

Der französische Kommissär Campagne traf als Vorläufer seiner Truppen am 22. März ein; er beeilte sich, noch am Tage seiner Ankunft eine Kontribution von 1·2 Millionen Gulden auszuschreiben, die dann auf rund 1 Million ermäßigt wurde.

Am Morgen des 23. März gingen die 40 Kauffahrer mit dem gesamten Material in See; sie wurden von der k. k. Eskadre konvoyiert. Die erste Division der Eskadre, unter dem Befehle des Marinemajors Simpson, bestand aus zwei Schebecken und sechs Kanonenschaluppen, die zweite, unter Marineoberleutnant Berchtold, aus sechs Kanonenschaluppen; die erste Division bildete die Tete der Marschordnung, die zweite die Queue und die Kauffahrer segelten im Zentrum der Formation. Gegenwind und Nebel traten hindernd auf und trennten den Konvoi, der sich erst am 26. März vor dem Hafen Quieto bei Cittanuova an der westistrischen Küste wieder vereinigen konnte; gleichzeitig kam eine französische Flottille in Sicht, die mit vollen Segeln gegen den Konvoi steuerte. Die Flottille, unter dem Kommando des Fregattenkapitäns Sibille, bestand aus der Korvette „La Brune“ mit 22 Kanonen, den Luggern „Le Bonaparte“ und „Le Libérateur d'Italie“ mit je 8 Kanonen, der Schebecke „La Corse“ mit 10 Kanonen und zwei mit Munition beladenen Fahrzeugen. Der schwerfällige Konvoi und der Umstand, daß die Bemannungen der Kanonenschaluppen gegen Kartätschfeuer vollkommen ungedeckt waren, bewogen den Marinekommandanten, den Kampf auf hoher See zu vermeiden und mit allen Schiffen den neutralen venezianischen Hafen Quieto anzulaufen, in dem eben das venezianische Linienschiff „L'Eolo“ vor Anker lag. Simpson, für den Fall eines Neutralitätsbruches durch die Franzosen vorsorgend, ließ die Handelsschiffe im innern Hafen ankern, die Kriegsschiffe wurden an der Einfahrt in einer Frontlinie vertäut, und zwar die Schebecken mit der Breitseite, die Kanonenschaluppen mit dem Buge gegen die See, was die beste Ausnützung der Bestückung der beiden Schiffsgattungen zuließ. Die französischen Schiffe, auf Schußweite angelangt, eröffneten das Feuer gegen die k. k. Eskadre, die den Kampf aufnahm;* das venezianische Linienschiff, bereit, das Völkerrecht zu wahren, hatte sich gefechtsklar gemacht und ein Spring ausgebracht, nach dem Beginne des Kampfes wendete es den Franzosen die Breitseite zu. Sibille, dessen Schiffe „La Brune“ und „Le Libérateur d'Italie“ durch das Feuer der österreichischen Eskadre nicht unbedeutende Schäden erlitten haben sollen, mußte nun das Eingreifen des „L'Eolo“ in den Kampf gewärtigen, gab daher den Angriff auf und wandte sich nach Ancona. Der Konvoi gelangte sodann unbehelligt nach Porto Rè, von wo die Handelsschiffe ihren Weg nach Zengg und Carlopago allein fortsetzten. Bonaparte, entweder durch Sibille über das Gefecht von Quieto ungenau unterrichtet oder mit Vorbedacht handelnd, verlangte späterhin vom Dogen „binnen zwölf Stunden“ u. a. auch die „Bestrafung des venezianischen Kapitäns, welcher bei Porto Quieto auf die französischen Schiffe feuern ließ, sowie die Zahlung des vollen Wertes des hiedurch gegen die Gesetze der Neutralität (!) geschützten österreichischen Konvois“. Macht geht vor Recht und der eingeschüchterte Senat der Dogenstadt gehorchte!

Die Kanonenschaluppen, von Porto Rè nach Fiume berufen, das die Franzosen bedrohten, deckten am 10. April 1797, als Oberst Casimir die republikanischen Truppen schlug, den linken Flügel der österreichischen Stellung. Marineoberleutnant Berchtold nahm bald darauf mit mehreren Kanonenschaluppen Schiffe weg, die von den Franzosen

* Siehe Tafel 1: Gefecht beim Hafen Quieto.

requirierte Güter aus Triest abtransportierten, und brachte sie nach Pirano; diese Schiffe mußten aber alsbald – wohl infolge des am 7. April abgeschlossenen Waffenstillstandes von Judenburg – restituiert werden.

Der Präliminarfriede von Leoben unterbrach die trotz der inferioren Kräfte erfolgreiche Tätigkeit der k. k. Flottille; Österreich trat Belgien und die italienischen Länder bis zum Oglio ab, sollte aber einem geheimen Artikel zufolge Venetien vom Oglio bis zum Po und an die Adria sowie das venezianische Istrien und Dalmatien erhalten. Als sich der definitive Friedensschluß verzögerte, wurde auf Antrag des Hofkriegsrates das wiederbesetzte Triest zu einem befestigten Stützpunkte gestaltet; die k. k. Flottille, durch die Feluken „Lepre“ und „Fenice“, sechs istrische Brazzeren für den Avisodienst, zwölf Brazzeren als Brander und eine Urca (des Zengger Militärkommandos) verstärkt, bildete mit sieben schwimmenden Batterien die maritime Verteidigung Triests.

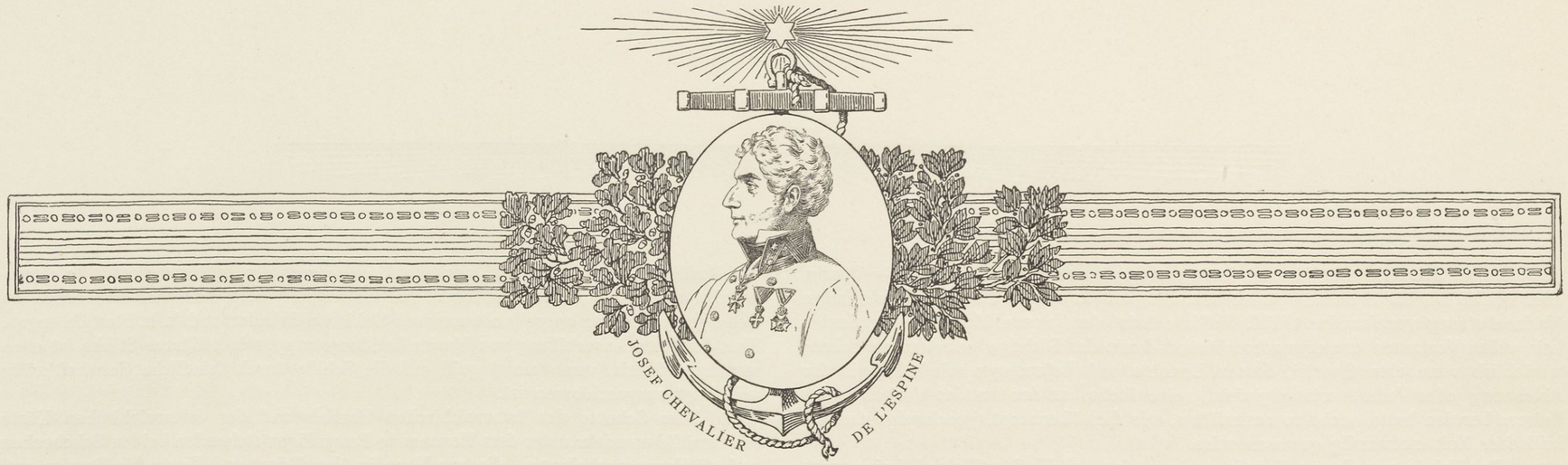
Ehe noch Venedig an Österreich übergeben wurde, erfolgte die Besetzung Istriens und Dalmatiens durch die k. k. Truppen; die Seehäfen des venezianischen Istriens und die Inseln des Quarnero-Golfes wurden zwischen dem 11. und 17. Juni 1797 besetzt, am 24. Juni marschierte Oberst Casimir – gewissermaßen als Vorhut – über Zengg und Knin nach Zara ab. Die eigentliche Okkupation Dalmatiens vollführte Generalmajor Freiherr von Rukawina; acht Infanteriebataillone, $2^1/_2$ Eskadronen leichter Kavallerie und sechs Geschütze wurden mit der (von der Triester Assekuranzkammer gemieteten, mit 18 Kanonen bestückten) Korvette „L'Austria“, zwei Schebecken, acht Kanonenschaluppen und mehreren kleinen, für den Patrouillen- und Meldedienst bestimmten Fahrzeugen von Triest und von Zengg abtransportiert. Der Konvoi vereinigte sich im Hafen S. Pietro di Nembi und erreichte am 5. Juli Zara; drei Bataillone und eine Eskadron marschierten nach Spalato, der Stab und die Geschütze wurden wegen schlechter Wege mit einem Teile der Flottille zur See abgesandt. Diese Schiffsabteilung traf bei Morter zwei venezianische Halbgaleeren, die auf „ubbedienza“ gerufen und dem Verband einverleibt wurden. Es folgte dann die Besetzung von Traù, Spalato, S. Pietro di Brazza, Almissa, Curzola und Lesina, im August jene des Golfes von Cattaro.

Mit dem neuen Territorialbesitz wurden an ex-venezianischen Schiffen übernommen: 8 Schebecken, 13 Galeoten, 9 Feluken und 1 Galeere; da bei der Besetzung des Golfes von Cattaro „17 armierte und 8 Transportschiffe“ in Verwendung traten, ist wohl mit Recht anzunehmen, daß auch einige ex-venezianische Schiffe bei der k. k. Flottille eingeteilt waren.

Österreich stand im Begriffe, das Erbe einer Macht anzutreten, die durch Meeresbeherrschung und Seehandel zur höchsten Blüte gelangt war, und deren Verfall begonnen hatte, als sie sich auf das östliche Mittelmeer und die Adria beschränkte, während andere Nationen aus den Länderentdeckungen Reichtum und Größe schöpften. Daß dieses Erbe nicht in der richtigen Weise angetreten wurde, ist bei der durchaus „kontinentalen“ Erziehung der damaligen leitenden Staatsmänner und mit Rücksicht auf die finanzielle Zerrüttung der Erblande keineswegs wunderlich, aber zu bedauern.

GM. Rukawina war der erste, der – schon im Juli – angesichts der neuen Verhältnisse in einem Vortrag an das Armeekommando die Organisierung und Vermehrung der Kriegsflotte befürwortete; die Notwendigkeit, in diesem Sinn etwas zu tun, vor allem aber die Flotte aus dem Ressort des Triester Guberniums auszuscheiden, wurde auch von anderen Faktoren anerkannt, das richtige Verständnis für die Flotte vermochte aber doch nicht durchzudringen. Die Anregung einiger Mitglieder des am 26. August in Wien zusammengetretenen Staatsrates, den Grafen Brigido zur Verantwortung zu ziehen, blieb ohne Erfolg.

Der Marinekommandant Major Simpson trat im Oktober 1797 krankheitshalber von seinem Posten zurück, sein Nachfolger wurde der Oberstleutnant des Generalstabskorps James Freiherr von Williams, der sich bei der Donau-Flottille im letzten Türkenkrieg und bei der Rhein-Flottille im Franzosenkriege sehr bewährt hatte; Williams trat sein neues Amt mit sehr richtigen Ansichten an, die aber nur zum geringen Teile durchdringen konnten.



DIE ERSTE ÖSTERREICHISCH-VENEZIANISCHE MARINE.

1798 – 1805.

VENEDIGS stattliche Flotte – 22 Linienschiffe, 15 Fregatten, 23 Galeeren, 3 Briggs, 1 Goelette und 120 kleinere Fahrzeuge mit zusammen rund 3000 Kanonen – und die reichen Kriegsvorräte der Arsenale in Venedig und Korfu regten Bonaparte, der sich frühzeitig mit dem Plane der Eroberung Ägyptens trug, zur Besitznahme Venedigs an. Als dann Venedig zu den Füßen des genialen Korsen lag, sandte er den Admiral Brueys mit zehn französischen Linienschiffen und den in Venedig ausgerüstet vorgefundenen Schiffen nach Korfu, wo 8 Linienschiffe, 6 Fregatten und 16 kleinere Schiffe, die dortige venezianische Eskadre, für Frankreich in Besitz genommen wurden; Österreich okkupierte zur gleichen Zeit Istrien, Dalmatien und den Golf von Cattaro, so daß die einst so stolze und mächtige Republik Venedig noch vor dem Abschlusse des Friedens von Campo Formio (11. Oktober 1797) zu bestehen aufgehört hatte. Vor der Abtretung der Lagunenstadt an Österreich beeilten sich die Franzosen, Beute im Werte von 40 Millionen Dukaten wegzuschleppen und die noch vorhandenen Objekte der ex-venezianischen Flotte gründlich zu zerstören; zahlreiche Schiffe wurden von den Stapeln gestürzt und beschädigt, verschiedene andere und alle kleinen Lagunenfahrzeuge versenkt, selbst die reich vergoldete Ornamentierung des historischen Dogenschiffes „Bucintoro“ wurde abgenommen und verbrannt.

Entgegen den Stipulationen des Friedensvertrages konnten die k. k. Truppen erst am 18. Jänner 1798 Venedig besetzen; am selben Tage traf auch eine k. k. Eskadre, bestehend aus der Korvette „L'Austria“, der Schebecke „Henricy“, den Kanonenschaluppen „Centauro“, „India“, „Dragone“, „Ceffea“, „Corvo“, „Colombo“, den Feluken „Lepre“ und „Fenice“ mit 68 Kanonen und 326 Mann in Venedig ein. Die Schebecke „Colloredo“ und fünf Kanonenschaluppen verblieben beim Küstendienst in Dalmatien.

Die Aufnahme der von den Franzosen zurückgelassenen Trümmer der ex-venezianischen Flotte ergab: 10 Linienschiffe, 5 Fregatten, 1 Schebecke, 7 Galeotten, 1 Galeere, 1 Baggerschiff, 8 Kanonenschaluppen, 6 kleine Feluken und 2 Goeletten, die auf den Stapeln umgestürzt und vielfach beschädigt waren; 1 Fregatte, 2 Kutter, 1 schwimmende Batterie, 1 Bombarde, 1 Goelette, 79 kleinere Schiffe und viele kleine Fahrzeuge, die versenkt waren – intakt wurden nur 6 Galeeren und einige Feluken gefunden. Der von den Franzosen verübte Vandalismus war um so bedauerlicher, als der Bau zweier Linienschiffe und der Fregatten fast bis zur Stapellassung, jener der übrigen Schiffe durchschnittlich bis zur Hälfte gediehen war. Von den versenkten Schiffen konnten späterhin die Fregatte („Bellona“), die beiden Kutter (als Briggs „Oreste“ und „Pilade“), die Bombarde (als Brigg „Orione“), die Goelette („Agile“) und die 11 Kanonenschaluppen für den Seedienst, dann 32 Flachpontons und 18 Obusieren für die Lagunenverteidigung verwendet werden.

Williams, der den Wert Venedigs für Österreich erkannt hatte, beeilte sich, die kleine Eskadre der Triester Marine, die mit ihm nach Venedig gekommen war, zu verstärken und er begann schon am Tage nach dem Einlaufen mit dem Heben versenkter Schiffe, von denen er im Laufe der beiden nächsten Monate die Goelette „Agile“ und die Kanonenschaluppen in Dienst stellte; 6 Kanonenschaluppen und 5 Brazzere wurden überdies aus Triest herangezogen. Die Korvette „L'Austria“ wurde der Triester Assekuranzkammer zeitweilig zurückgestellt, dann angekauft und bis 1801, dem Ende ihrer Diensttauglichkeit, als Hafenwachschiff in Venedig verwendet.

Der Militärkommandant in Venedig, FZM. Graf Wallis, trat erst Ende Jänner an die Lösung der Marinefrage heran und er erwähnte in einem Hofbericht: „Ich zweifle nicht, daß man zur Einleitung der Arrangements wegen Formierung einer Marine an die Spitze des Marine-Departements baldigst eine Person stellen werde, welche gründliche Kenntnisse dieses Faches hat, um so mehr, als in unserer Armee nur etliche Subalternoffiziere auf Schebecken und Schaluppen angestellt sind, welche für die Leitung der notwendigen Details bei der Schaffung einer neuen Marine nicht hinreichend sind.“ Diese unrichtige Ansicht ist vielleicht damit zu erklären, daß Graf Wallis im Geist eine Flotte entstehen sah, die das Erbe der venezianischen Seemacht antreten und daher ihres stattlichen Umfanges wegen von einem hochgestellten Offizier befehligt werden sollte; sonst war sie nicht zutreffend, denn sowohl Williams wie der ehemalige französische Seeoffizier, seit 1797 k. k. Marinemajor, Chevalier de l'Espine besaßen sowohl die Kenntnisse als die persönlichen Eigenschaften für die Dienstesstellung eines Marinekommandanten.

Kaiser Franz ernannte am 5. Februar 1798 den gewesenen venezianischen Statthalter von Dalmatien, Andrea Querini, der einst Seeoffizier war und für seine verdienstvolle Haltung bei der Okkupation Dalmatiens den Titel eines wirklichen Geheimen Rates erhalten hatte, zum „Arsenalspräsidenten“; etwas über einen Monat später wurde auch die Triester Marine dem Querini unterstellt. Es dauerte allerdings

noch einige Zeit, bis die Verschmelzung beider Marineteile erfolgt war – Querini aber schied bis an das Ende seiner Amtstätigkeit in seinen Berichten stets beide Marinen streng voneinander. FZM. Wallis scheint dem neuen Marinekommandanten kein volles Vertrauen entgegengebracht und damit das Richtige getroffen zu haben; tatsächlich vermochte Querini, dessen Berichte und Äußerungen wiederholt in der Ablehnung jeder Verantwortung gipfeln, seine Stelle, zu der ihn das Vertrauen des Kaisers berufen hatte, nicht so auszufüllen, wie dies überhaupt, geschweige denn in kritischer Zeit, notwendig gewesen wäre.

Der Friede von Campo Formio war nur eine Art Waffenstillstand, keineswegs aber ein dauernder Ausgleich mit der französischen Republik; die daher alsbald wieder drohende Kriegsgefahr veranlaßte das Armeekommando im Jahr 1798 zu Verteidigungsmaßnahmen für Venedig, doch vermochte weder die Tätigkeit einer Kommission, die den Bestand an verwendbaren ex-venezianischen Schiffen feststellte, noch ein wohldurchdachter Flottenplan Williams', der von der Beherrschung der Adria ausging, und ebensowenig ein geistvolles „Essai sur la Marine" de l'Espines die wünschenswerte Ausgestaltung der Marine herbeizuführen. Williams wurde übrigens noch im Jahr 1798 zum Armeekorps am Lech übersetzt, das bei seinem Einrücken in die Schweiz von einer Bodensee-Flottille unterstützt werden sollte, für deren Organisierung und Leitung er vorzüglich verwendbar war. Vom Standpunkte der Marine war das Scheiden Williams' bedauerlich, denn Querini fühlte sich meist nur als der „Arsenalspräsident", während Williams, solange er bei der Marine diente, deren militärischer und geistiger Führer war.

Französische Korsaren griffen schon zu Ende 1798 österreichische Handelsschiffe auf; eine aus 14 Galeotten und Schebecken bestehende, vom Kapitän Bellafusa befehligte k. k. Flottille unternahm zwar im Winter Kreuzungen in der Adria gegen die Korsaren, es waren aber diese Fahrzeuge für das Winterwetter nicht genügend seetüchtig, daher viel im Hafen und ihre Kreuzungen blieben ohne Erfolg.

An den gewaltigen Kämpfen der zweiten Koalition nahm im Jahr 1799 die k. k. Flotte einen nur bescheidenen Anteil; die großen Eskadren Englands, Rußlands und der Türkei traten in den Vordergrund, ohne jedoch den alliierten österreichischen Truppen besonderen Nutzen zu bringen. Der Mangel einer kräftigen vaterländischen Seemacht wurde sowohl an der genuesischen Riviera als auch in der Adria bitter empfunden.

Bei den Kämpfen in der Romagna brauchte GM. Graf Klenau angesichts der französischen Po-Flottille dringend die Unterstützung durch Kriegsschiffe, Querini behauptete aber, über keine Fahrzeuge zu verfügen, die er in das Po-Delta senden könne; erst als der Generalquartiermeister der Armee an Minister Thugut berichtete, Querini bringe der so notwendigen Übereinstimmung zwischen den Land- und den Seestreitkräften „viel Gleichgültigkeit, um nicht zu sagen schlechten Willen" entgegen, lief am 9. April 1799 eine Flottille unter Major Potts von Chioggia aus. Diese Flottille bestand aus 5 Kanonenschaluppen, 1 Schebecke und 1 Feluke; es gelang ihr im Vereine mit den Truppen Klenaus und der gutgesinnten Landbevölkerung alsbald eine Reihe glücklicher, kleiner Unternehmungen, die die französische Po-Flottille vernichteten.

Potts zog Ende April Verstärkungen heran, vertrieb die Besatzung von Cervia, nahm einige feindliche Schiffe und auch Güter im Po di Primaro weg, entsandte zwei Kanonenschaluppen und drei kleinere Schiffe den Mincio flußaufwärts zur Zernierung von Mantua, unterstützte die Einnahme von Ravenna und eroberte Rimini und Fano. Die Abdetachierung so vieler Mannschaften schwächte aber die Kampffähigkeit der Flottille, so daß bei einem Angriffe des Generals Monnier, der von neun mit Kanonen armierten Booten unterstützt wurde, Potts sich zurückziehen mußte und die Marinebesatzung von Fano nach tapferer Gegenwehr in französische Gefangenschaft geriet; sie wurde erst Ende Juli befreit, als sich Fano unter ehrenvollen Bedingungen an die angreifende russisch-türkische Eskadre und k. k. Flottille ergab. Eine dauernde Ausschiffung von Marine-Landungstruppen in größerer Stärke ist eben nur dann rätlich, wenn ein Angriff auf die Schiffe durch feindliche Seestreitkräfte unbedingt ausgeschlossen ist.

Zum Schutze des österreichischen Handels und der österreichischen Küste reichten die nunmehr unter dem Kommando Pasqualigos stehenden beiden Schebecken und elf Kanonenschaluppen, die von Venedig über Triest und Fiume bis Ragusa und zwischen allen dalmatinischen Inseln zu kreuzen hatten, sowie die drei Schebecken und drei Kanonenschaluppen, die im Golfe von Cattaro stationiert waren, nicht aus, da sich die Zahl französischer Korsaren beträchtlich mehrte. GM. Freiherr von Brady, Militärkommandant in Cattaro, führte über diese Verhältnisse wiederholt Klage und es entschloß sich daher der Minister Thugut, die in Venedig vorbereitete Ausrüstung weiterer Seestreitkräfte zu verfügen. Querini, anstatt die gehobenen größeren Schiffe (die Fregatte „Bellona" und die beiden zu Briggs umgestalteten Kutter) auf Kreuzung zu senden, rüstete (im August 1799) eine höchst inferiore Eskadrille aus. Es waren dies die Schebecke „Lampo", die Galeotten „Dalmatina", „Azzardo", „Valerosa Risoluzione", „Buon Destino", „Stella", „Speranza" und die „Brazzera Corriera", die im Vereine mit den bereits in Dalmatien kreuzenden Schiffen (Galeotten „Pirogue", „Colomba", „Cacciatrice", „Diana", Schebecke „Emilio", Schebeckine „Tigre", Feluken „Vigilanza", „Rondinella" und „Costanza"), zur „Scuadriglia Dalmata in Corso" vereinigt, vom neuerrichteten Dalmatiner Marine-Infanterieregimente bemannt wurden. Kommandant der Eskadrille wurde der Regimentskommandant Oberst Vincenzo conte Michieli de Vitturi, dem vier im Golfe von Cattaro gecharterte Fahrzeuge und die an der Romagna-Küste operierende Flottille Potts gleichfalls unterstellt waren. Die Flottille Pasqualigos und vier in Cattaro zur Verfügung des GM. Brady stehende Fahrzeuge blieben außerhalb des Verbandes. Die schwerfälligen Rudergaleotten konnten aber nur bei schönem Wetter in See gehen, die Marine-Infanteristen als Kommandanten und Bemannung verstanden trotz besten Willens nichts vom Seemannshandwerk und so kam es, daß die Korsaren, die in Ancona einen vortrefflichen Stützpunkt hatten, die Scuadriglia keineswegs fürchteten und den österreichischen Seehandel empfindlich schädigten, ohne daß auch nur einer von ihnen genommen worden wäre.

Anfang August 1799 waren die Franzosen auf Ancona als letzten Zufluchtsort angewiesen, das nun durch k. k. Truppen, Insurgenten und die österreichisch-russisch-türkischen Schiffe belagert und blockiert wurde. Hiezu wurden auch etwa 500 Mann k. k. Truppen auf Handelsschiffen nach Ancona gebracht – die Eskadrille Michielis war auf Kreuzung, andere Schiffe hatte Querini nicht verfügbar gemacht; die Truppentransporte blieben daher ohne Schutz, was unter Umständen sehr schlecht ausgehen konnte. Die anfangs lässig betriebene Blockade wurde – wenigstens österreichischerseits – energischer gehandhabt, als im Oktober Marinemajor de l'Espine den früheren Flottillenkommandanten Potts ablöste und zwei Schebecken als Verstärkung erhielt. Obschon der Kommandant der russisch-türkischen Eskadre, Voinovich, der ein eigenartiges Verhalten gegen die verbündeten Österreicher an den Tag legte, die seeseitige Blockade Ende Oktober auf einige Tage ganz aufhob und die k. k. Flottille während eines heftigen Sturmes am 7. November eine Kanonenschaluppe und eine Feluke verlor, sowie zahlreiche Havarien erlitt, kapitulierte Ancona doch am 13. November den k. k. Streitkräften. Durch die Kapitulation kamen in österreichischen Besitz: die Linienschiffe „Laharpe", „Stengel" und „Beyrand", eine Brigg (als „Polluce" der k. k. Flotte eingereiht), die Goelette „Cibelle" (ebenfalls eingereiht), zwei Trabakel, eine Schaluppe, ein Pinco und vier Korsaren; es wurden überdies 13 österreichische

und vier neapolitanische Handelsschiffe vorgefunden, die teils im Frieden, teils nach Kriegsbeginn von den französischen Korsaren genommen worden waren. Diese 13 österreichischen Kauffahrer liefern wohl den besten Beweis für die Unzulänglichkeit der Vorkehrungen, die Querini für den Schutz des Handels zur See getroffen hatte! De l'Espine ließ sofort alle Kriegsschiffe und die Korsaren in Besitz nehmen; Voinovich, der gegen die einseitige Kapitulation protestierte, wollte auch die russischen und die türkischen Flaggen auf den besetzten Objekten und Schiffen hissen lassen und nur das geschickte Vorgehen de l'Espines und die Festigkeit des österreichischen Kommandierenden, FML. Fröhlich, verhinderten einen schweren Konflikt. Fröhlich wurde auf Grund der Beschwerde des russischen Hofes späterhin allerdings desavouiert.

Während dieser Zeit litt das Armeekommando an der genuesischen Riviera, dessen linker Flügel am Ligurischen Meere stand, sehr unter dem Mangel an k. k. Kriegsschiffen, welche die Flanke decken, den Proviantnachschub sichern und Truppentransporte begleiten sollten; die Unterstützung der alliierten Flotten blieb ganz aus oder sie war nur unzureichend. Oberst d'Aspre rüstete daher einige Korsaren unter österreichischer Flagge aus, zu der noch eine mit Beihilfe Klenaus aufgestellte „Küstenwache" von 24 kleinen Fahrzeugen trat. Diese Korsaren erwiesen sich bald als sehr unbotmäßig, nur auf Raub und Plünderung bedacht und für die Zwecke des Armeekommandos nicht verwendbar, – dem Verlangen nach Beistellung von Kriegsschiffen gab aber Querini keine Folge, obgleich über achtzig korsikanische Korsaren die Gewässer von Genua unsicher machten und der nicht entsprechenden Küstenwache die Pässe entzogen werden mußten. Als die Lage Klenaus drückender wurde und die Unterbindung der Seetransporte durch die Korsaren Proviantmangel herbeiführte, erwog Klenau schon im Oktober den Plan, mit besoldeten Schiffen den Anfang zu einer die Konvois deckenden Flottille zu machen, die er zu ihrer Schuldigkeit anhalten und verwenden könne; die Gründung der Flottille wurde auch bald darauf beschlossen. Mittlerweile verlangte das Armeekommando die sofortige Absendung der vor Ancona liegenden Kriegsschiffe, unter denen sich die drei früher genannten stattlichen Linienschiffe befanden; Querini antwortete, daß die kleinen Schiffe für die genuesische Riviera nicht geeignet seien und die großen nicht ohne kaiserlichen Befehl ausgerüstet werden könnten – die Schebecken waren aber durchaus seetüchtig und die Ausrüstung der größeren Schiffe (wenn von den Linienschiffen abgesehen wird: der Fregatte „Bellona", der Briggs und Goeletten) hätte schon vor Monaten in Antrag gebracht werden sollen. Querini war aber kein Mann der Tat.

Die Gründung der Flottille an der Riviera fand endlich mit Jahresschluß statt, sie zählte Anfang Jänner 1800 die Schebecke „Melas", die Tartanen „Querini", „Ott", „Chasteler" und die Paranza „Klenau" mit 35 Kanonen und 208 Mann; de l'Espine wurde vor Ancona durch den Marinemajor Coninck abgelöst und zum Kommandanten der Riviera-Flottille bestimmt. Er trachtete diese durch größere Schiffe aus dem Stande Venedigs zu vermehren, was aber am Widerstande Querinis scheiterte; ebenso fanden die berechtigtesten Ansprüche de l'Espines, dem Offiziere, Mannschaft, Pulver und Material mangelten, beim Arsenalspräsidenten beständige Abweisung. Wunder ließen sich mit den fünf kleinen Fahrzeugen nicht leisten, für die Sicherung der Küste von Chiavari bis Livorno und der Transporte zur See, dann zur Verhinderung des Getreideschmuggels nach dem zernierten Genua reichten sie keineswegs aus. Dennoch, dank der Tüchtigkeit de l'Espines, leistete die Flottille ganz ersprießliche Dienste; sie wurde im April 1800 noch durch die „Schram-Korsaren", eine auf Spekulation gegründete Korsarenflottille von zwölf Schiffen, wirksam unterstützt, bis Genua gefallen war.

Nach dem unglücklichen Tage von Marengo, dem die Räumung der Riviera und Verteidigungsmaßnahmen in Venedig und Ancona folgten, wurde die Riviera-Flottille aufgelöst. Die Tartane „Chasteler", die 13 Handelsschiffe mit Ärarialgütern nach Venedig konvoyieren sollte, wurde mit einem dieser Schiffe von drei stark armierten algierischen Korsaren genommen, die übrigen erreichten ihr Ziel.

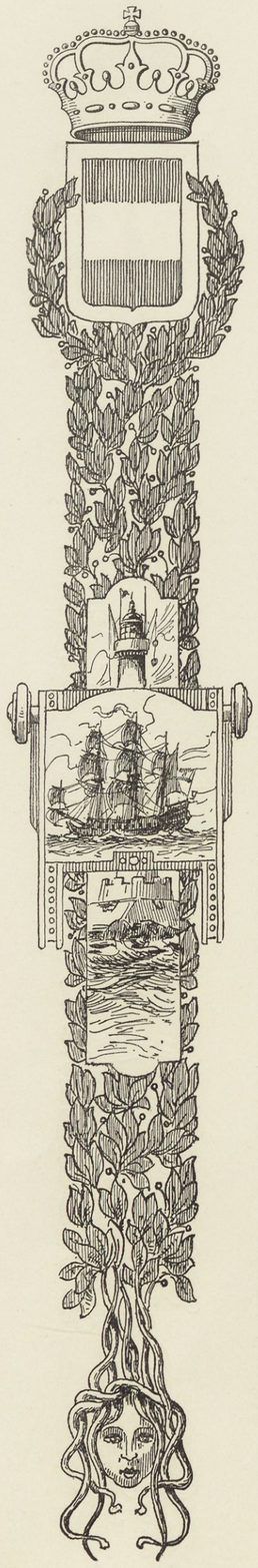
Die neuerlichen Feindseligkeiten der Barbaresken gegen Österreich waren auf die Übernahme Venedigs zurückzuführen, durch die der Tribut der Dogenstadt entfiel; die Deys entschädigten sich mit Kaperei, sie nahmen in den Jahren 1798 und 1799 sechs österreichische Schiffe mit voller Ladung im Werte von mehr als zwei Millionen Gulden weg.

In das Jahr 1800 fallen zwei für die k. und k. Flotte denkwürdige Ereignisse. Das in Venedig unter österreichischem Schutze tagende Konklave wählte am 4. März Pius VII. zum Oberhaupte der katholischen Kirche, und es war im Mai die politische Lage im Kirchenstaate so weit geklärt, daß der neue Papst die Regierung antreten konnte; die Fregatte „Bellona" wurde daher schleunigst für die Überführung des Papstes nach Ancona bereitgestellt. Das Kommando der Fregatte führte der venezianische Edelmann Sylvester Dandolo, den Querini zum Marine-Oberstleutnant ernannte; die „Bellona" ging am 11. Juni in See. Der Papst sprach vor seiner Ausschiffung dem Stab und der Mannschaft seine volle Befriedigung für die vorzüglichen Dienste aus; der Marquis Ghisilieri, der die Mission als außerordentlicher und bevollmächtigter Minister leitete, nahm dies zum Anlasse, den Kommandanten, die Offiziere und Mannschaften um je einen Grad zu befördern. Die Offiziere hatten dem Papst in feierlicher Audienz für die Auszeichnung gedankt und auch schon den ihrer neuen Charge zukommenden Dienst angetreten, als Minister Thugut die Beförderungen mit der Begründung annullierte, „daß Vorrückungen dieser Art dem unmittelbaren Ausflusse der Gnade Seiner Majestät des Kaisers und Königs vorbehalten seien".

Das zweite Ereignis, das leider ohne die von der Marine erhofften Folgen blieb, betraf die in Ancona eroberten drei Linienschiffe. Marinemajor Coninck hatte den bei der Einnahme Anconas versunken gewesenen „Beyrand" gehoben und alle drei Schiffe zugerüstet; er segelte mit ihnen im September 1800 nach Venedig.* Diese prächtigen Schiffe, die ersten und einzigen Segel-Linienschiffe, die unter österreichischer Flagge die Adria befuhren, wären ein machtvoller Grundstein für eine Flotte geworden, die in späteren trüben Tagen vielleicht die Niederlagen zu Lande wettmachen und den Verlust des Küstenbesitzes abwenden konnte, – es waltete aber von den ersten Flottengründungsprojekten an bis zum Jahr 1848 ein eigener Unstern über den Vorläufern der heutigen k. und k. Flotte, der erst wich, als ihr der jugendliche Kaiser Franz Joseph I. den Weg eröffnete, auf dem sie sich zum Wohle des Vaterlandes entwickeln konnte.

Es war während des Krieges erkannt worden, daß sich unter der Verwaltung Querinis manche Mißbräuche eingeschlichen hatten, die beseitigt werden mußten, sobald der Kriegszustand sein Ende gefunden hatte; Kaiser Franz entsandte daher schon im Jahr 1800 den ehemals venezianischen Almirante delle Navi Leonardo Correr zum Studium der Marineeinrichtungen nach England, Dänemark und Schweden. Als der Lunéviller Friede am 9. Februar 1801 auf der Basis des Traktates von Campo Formio abgeschlossen worden war, wurde die Reorganisation der Kriegsmarine ernster in Angriff genommen, sie erfolgte gleichzeitig mit jener des Heeres unter der Ägide des FM. Erzherzog Karl, den der Kaiser am 7. September 1801 zum Kriegs- und Marineminister ernannte. Erzherzog Karl, dem „die Leitung der Marine auch in den österreichisch-venezianischen Provinzen, dann in Istrien, Dalmatien und Albanien (Golf von Cattaro) übertragen" wurde, hatte schon im Mai 1801 seinen Generaladjutanten Oberst Graf Folliot de Crenneville, einen ehemaligen französischen

* Siehe Tafel 2: Die Linienschiffe „Laharpe", „Stengel" und „Beyrand".



Linienschiffsleutnant, zum Studium der k. k. Marine und der österreichischen Küstenländer entsandt. Oberstleutnant de l'Espine wurde Marinekommandant, Correr Arsenalskommandant und der Oberstleutnant Gillet Kommandant der Marineartillerie.

Es wurde nun sehr Vieles und Ersprießliches geleistet; da aber nur reorganisiert und nicht neu aufgebaut werden konnte, blieb leider eine ziemlich schwerfällige Verwaltung aufrecht, wofür allerdings das Argument maßgebend gewesen sein dürfte, die venezianische Mißwirtschaft durch Genauigkeit und scharfe Kontrolle aus dem Leben zu schaffen. Es ist auch nur auf diesem Wege zu erklären, daß z. B. im Februar 1804 der Marinestab 48 Seeoffiziere, 18 Schiffbauingenieure und 70 Verwaltungsbeamte zählte.

Die Schiffsoffiziere der venezianischen Republik besaßen keinen Militärrang und sie waren teilweise der Ziviljurisdiktion unterworfen; die Capitani di Nave befehligten große, die Primi Piloti kleine Schiffe, die Piloti 2. bis 5. Klasse versahen den Dienst als Schiffsoffiziere. In den Jahren 1797 bis 1801 blieben diese Marinetitel beibehalten, obschon einigen Capitani di Nave im Gnadenwege die Charge des Hauptmannes, Majors oder Oberstleutnants verliehen wurde; bei der Organisation des Jahres 1802 führte man die Chargen Linienschiffskapitän, Fregattenkapitän, Linienschiffsleutnant und Fregattenleutnant ein. Die Zweiteilung der Jurisdiktion, das „Tribunale supremo di Sanità" für Verletzungen der Seesanitätsgesetze, der „Savio alla Scrittura" für alle anderen Straffälle, blieb bis zum Jahr 1803 in Kraft.

Die „Ordinanza della Cesarea Regia Marina delli 2. marzo 1802" regelte vor allem die Leitung und Verwaltung der Marine. Der Marinekommandant versah den Dienst eines mit erweiterter Aufsichtsbefugnis über das Arsenal ausgestatteten Hafenadmiralen; der Marinerat, aus den Spitzen der Marinebehörden zusammengesetzt, beaufsichtigte die Verwaltung und die Schiffsbauten. Die Kommandanten der Schiffsabteilungen und detachierter Schiffe hatten am Ende der Kampagne ihre Tagebücher dem Kaiser vorzulegen; wurde die Überprüfung des Verhaltens eines dieser Seeoffiziere verfügt, so trat ein außerordentlicher Marinerat zusammen.

Auf den Trümmern der von 1774 bis 1797 bestandenen Scuola di Marina errichtete Erzherzog Karl eine Marinekadettenschule, er ließ auch die 1777 gegründete Scuola di Architettura Navale für die Ausbildung des Schiffbaupersonals wieder aufstellen.

Die Herausgabe von Kriegsartikeln, Arsenalsstatuten, Strafnormen, Jurisdiktionsnormen und anderer Vorschriften folgte; sie füllte bestandene Lücken aus und es sind einzelne Einführungen jener Organisationsperiode noch heute in den Vorschriften der k. und k. Kriegsmarine zu finden. Die „Ordinanza di Mare della Ces. Reg. Marina", ein auf persönlichen Vorschriften aufgebautes Seedienst-Reglement erschien im Jahr 1804; es zeichnet sich durch seine humane Fürsorge für die Untergebenen, Berücksichtigung des praktischen Seedienstes und Vorkehrungen gegen die Wiederholung der unter der Republik bestandenen Mißbräuche aus.

Diesem ersten Reglement für den Dienst zur See, das in vielen Punkten noch lange Jahre Geltung behielt, seien einzelne Details entnommen, die den Kriegsschiffsdienst vor hundert Jahren illustrieren mögen.

Die Schiffsjungen, Knaben im Alter von 10 bis 15 Jahren, waren den Seekadetten und den höheren Unteroffizieren als Ordonnanzen zugewiesen, sie hatten überdies das Fegen des Schiffes und im Kampfe den Munitionstransport zu besorgen. Sie mußten bei ihren Exerzitien und abends „Seine Majestät mit drei Evviva-Rufen begrüßen" und konnten, wenn sie körperlich kräftig entwickelt waren, schon nach dem erreichten 13. Lebensjahre zu Matrosen 3. Klasse ernannt werden; die Bitte um diese Ernennung konnten sie auf Befragen bei der Abrüstungsmusterung des Schiffes vorbringen.

Den Matrosen 1. und 2. Klasse war die Bedienung der Takelage vorbehalten; den Matrosen wurde zur Pflicht gemacht, „sich immer rein zu halten, alle Tage zu kämmen und einmal wöchentlich zu rasieren", – den rauhen Sitten jener Zeit wurde durch die Bestimmung Rechnung getragen, daß das Tragen des Matrosenmessers („ohne Spitze") nur an Bord erlaubt war. Die anstelligsten Matrosen, zu Marsgasten befördert, hatten das Reffbindsel zu nehmen, die Takelagevisitierung vorzunehmen und als Bramgasten verwendet zu werden.

Die Unteroffiziere wurden vorwiegend den Marsgasten entnommen. Der Quartiermeister führte die Oberaufsicht in der Takelage; das Reglement machte ihn speziell verantwortlich, daß das laufende Gut immer klar bleibe und daß beim Reffen keine Schote eingebunden werde. Der Bootsmannsmaat und der Raummaat waren Divisionsführer; der Bootsmannsmaat beaufsichtigte alle Vertäumittel, der Raummaat die Wasserausgabe. Die Bootsmänner hatten beim Manövrieren in der Nähe des kommandierenden Seeoffiziers zu bleiben; der zweite Bootsmann trug einen leichten Stock, um Matrosen, die einen Befehl säumig ausführten, mit zwei oder drei Stockstreichen bestrafen zu können, – diese Zahl durfte nicht überschritten werden, weil die Strafe „nur toleriert sei". Der erste Bootsmann konnte bei besonderen Fähigkeiten und bei vorzüglicher Aufführung auch zum Seeoffizier befördert werden.

Die Steuermatrosen versahen den Dienst beim Steuer, bei den Flaggen und am Lot; Unteroffiziere dieses Dienstzweiges gab es nicht.

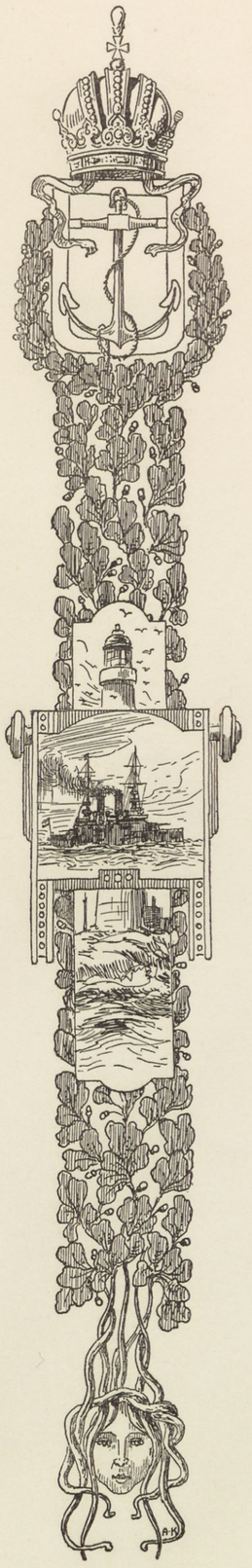
Jedes Schiff erhielt einen Piloten, der vor seiner Anstellung eine Prüfung ablegen mußte, in der er Detailkenntnisse der adriatischen und der levantinischen Gewässer nachzuweisen hatte. Das Reglement räumte ein, daß „die Kommandanten begreiflicherweise nur geringe Kenntnis jener Küsten besitzen können, in deren Gewässern sie wenig oder gar nicht gesegelt sind und von denen es keine guten Karten gibt"; der Kommandant manövrierte beim Ansegeln des Landes und beim Anlaufen der Häfen auf Grund der vom „Piloto pratico" erhaltenen Weisungen.

Die Geschütze wurden von zwei Artilleristen und der sonst noch notwendigen Matrosenmannschaft bedient; der eine Artillerist war Vormeister, der andere Wischermann. Die Artilleriemannschaft versah an Bord den Pikettdienst, Artillerieunteroffiziere besorgten das Signalisieren bei Nacht.

Ein Unteroffizier der Marineinfanterie war Schiffsprofoß und mit der Aufsicht über Handwaffen, Arrestanten, Feuer und Licht betraut.

Die Unterchirurgen (Sanitätsmannschaft) pflegten die Kranken unter der Aufsicht des zum Stabe gehörigen Ersten Chirurgen; sie hatten täglich eine, bei Epidemien mehrere Räucherungen im Schiffsraume vorzunehmen, „um die Luft zu reinigen und zu erneuern". Der Erste Chirurg sollte die Krankheiten und ihre Heilmittel studieren; statt ein „unabänderliches, fast immer unrichtiges Heilsystem" sich zurechtzulegen, sollte er den natürlichen Heiltrieb zu fördern trachten.

Tischler, Kalfaterer, Segelmacher und Büchsenmacher versahen den Handwerkerdienst an Bord; Koch, Bäcker und Proviantmeister sorgten für die leibliche Nahrung der Eingeschifften. Der Koch war mit Bezug auf die Reinhaltung der kupfernen Geschirre scharf zu überwachen, es war ihm unter Androhung der strengsten Strafen untersagt, „das Fett von der Suppe abzuschöpfen, um davon zu profitieren"; unter den persönlichen Vorschriften des Schiffskommandanten war auch der Passus enthalten, er habe besonders darauf zu sehen, daß niemand den Proviantmeister „mit Worten oder Taten mißhandle", woraus man einigermaßen auf die Qualität der venezianischen Köche und Proviantmeister jener Zeit Schlüsse ziehen kann. (Der Bäcker, der für die Offiziere täglich, für die Mannschaft ein- bis zweimal in der Woche Brot zu backen hatte, kam – was man besonders an Bord der alten Korvetten und Kanonenboote bei längerem Aufenthalt in See oft bedauerte –



in den späteren Bemannungslisten nicht mehr vor und erst im Jahr 1908 wurde mit der Aufstellung von Backöfen auf den Schlachtschiffen begonnen; bis zu diesem Zeitpunkte versuchten die Köche – meist mit mäßigem Erfolg – in den Schiffsküchen Brot zu erzeugen, wenn die Herrschaft des harten Zwiebacks durch lange Dauer sich unliebsam bemerkbar machte.) Salzfleisch und Stockfisch dominierten im Küchenzettel der Gesunden, Hammelfleisch, Hühner und Sauerkraut in jenem der Kranken; das Frühstück mußte um 7 Uhr früh, das Mittagessen um 10 ½ Uhr vormittags und das Nachtmahl vor Sonnenuntergang eingenommen werden.

Dem Ersten Chirurgen legte das Reglement nahe, „nicht zu vergessen, daß die Humanität eine unerläßliche Tugend für einen Mann seines Berufes sei"; der Schiffskaplan, „ein Mann von Lebensart und tadellosem Lebenswandel", hatte die Kranken täglich zu besuchen, ihnen „ohne zu lange und überflüssige Predigten" Mut zuzusprechen, morgens und abends das Gebet zu sprechen, jeden Sonn- und Feiertag die Messe zu lesen und immer zur Verfügung derjenigen zu sein, die Rat oder Trost heischen.

Der Dienst und die Pflichten der Seekadetten waren nur wenig verschieden von den heute bestehenden Vorschriften.

Eine wichtige Persönlichkeit war der Schiffsrechnungsführer, der unmittelbar nach dem jüngsten Seeoffizier rangierte. Er führte die administrativen Geschäfte, legte über den Gesamtaufwand erst bei der Außerdienststellung Abrechnung, verwahrte die Schlüssel der Apotheke, verfaßte Testamente und Deserteurseingaben, nahm vor dem Auslaufen und nach einem Kampfe den Generalappell vor u. a. m., er war also ein vielbeschäftigter Mann, dessen Tätigkeit erst nach einigen Jahrzehnten auf die Verrechnung allein reduziert wurde.

Die Seeoffiziere hielten in See vierstündige Wache, im Hafen Inspektionsdienst, sie waren nach ihrem Range Generaldetailoffizier, Artillerieoffizier, Manöveroffizier und Raumoffizier; der Raumoffizier war nebstbei Proviantoffizier und der rangsjüngste Seeoffizier auch Signal- und Pilotageoffizier.

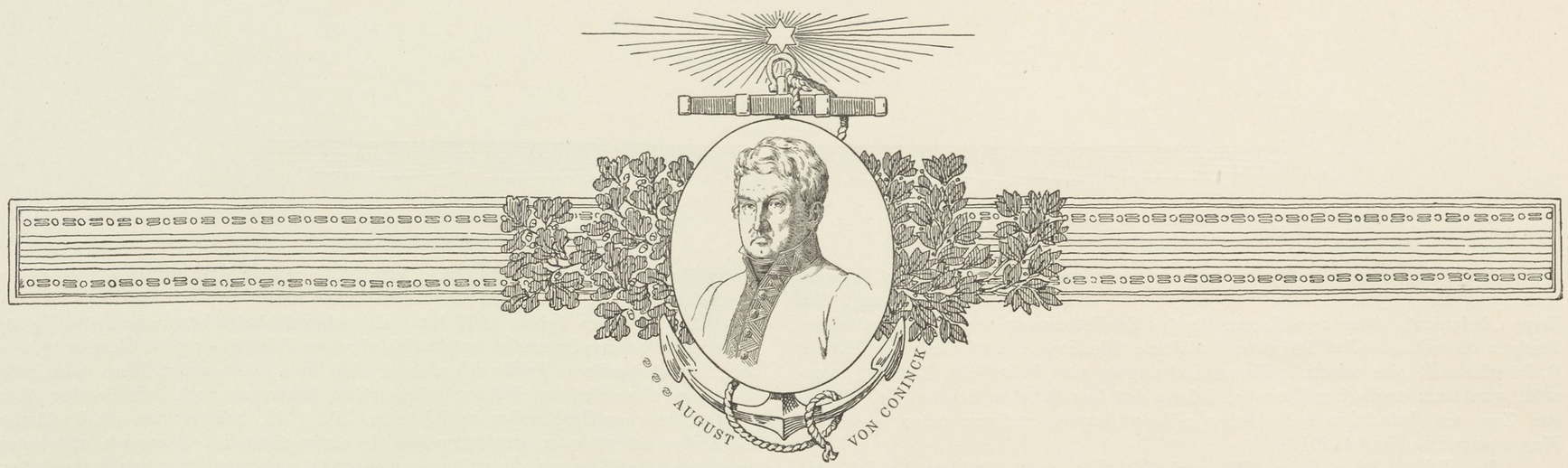
Dem Schiffskommandanten war bei Androhung der Kassation verboten, Handel zu treiben, Waren einzuschiffen oder dies anderen an Bord zu gestatten; die Strenge dieser Bestimmung dürfte auf die Tatsache zurückzuführen sein, daß auch die Schiffskommandanten der venezianischen Republik keinen militärischen Rang hatten und erst die Übernahme der Marine durch Österreich den „Seeoffizier" schuf, für den die gleichen militärischen und Ehrbegriffe gelten mußten wie für den Offizier des kaiserlichen Heeres. Der Schiffskommandant mußte nach der Rückkehr mit dem seinen Befehlen anvertrauten Schiffe dem zu diesem Zwecke versammelten Marinerat Rechnung legen über sein Verhalten in den eingetretenen, unvorhergesehenen Fällen und bei der Erfüllung der ihm erteilten Instruktionen; der Marinerat unterzog die Rechtfertigung einer genauen Prüfung und stellte dann entweder ein Attest über das gute Verhalten des Kommandanten aus oder er verfaßte, wenn dessen Vorgehen nicht einwandfrei war, einen Bericht an den Marineminister, der die Befehle des Kaisers einzuholen hatte. Daß dem Kommandanten die ganze Leitung des Schiffsdienstes, der Ausbildung des Stabes und der Mannschaft, die Handhabung des Strafrechtes und die seemännische Führung des Schiffes oblag, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden; die damaligen Verhältnisse brachten es allerdings mit sich, daß ihm durch die Ordinanza besonders aufgetragen wurde, „sein Pulver nicht zu vergeuden", denn das Salutschießen und das Signalisieren bei Nacht erforderten einen großen Pulververbrauch, anderseits mußte das Schiff jederzeit gefechtsbereit sein.

Eine bemerkenswerte Vermehrung der Flotte fand nach dem Friedensschlusse nicht statt; im Jahr 1804 wurde eine Galeotte, 1805 zwei Briggs auf den Stapel gelegt, die Korvette „Aquila" lief 1802, die Brigg „Eolo" 1805 vom Stapel. Von den drei Linienschiffen wurde „Stengel" als Hulk im Hafendienste verwendet, „Laharpe" (und vermutlich auch „Le Beyrand") demoliert; das alte Dogenschiff „Bucintoro" ward 1805 rasiert und als schwimmende Batterie „Idra" für die Lagunenverteidigung bereitgestellt, später – bis zu der 1824 erfolgten Demolierung – lag es als Schaustück im Arsenale.

Als im Frühjahr 1804 der öffentlichen Sicherheit wegen die Vermehrung der in Österreichisch-Albanien garnisonierenden Truppen erfolgte, wurden die im Golfe von Cattaro stationierten Kanonenschaluppen von fünf auf acht vermehrt; bald nachher fiel der Kriegsmarine die Kordonbildung aus Anlaß des Auftretens der Cholera zu.

Die gewalttätige Politik Napoleons führte auf Betreiben Pitts zu einer neuen Koalition, der sich Österreich, England, Rußland und Schweden anschlossen; als Österreich von seinen Alliierten im Jahr 1805 vorzeitig zum Kriege gedrängt wurde, fand in sehr mäßigen Grenzen auch die Bereitstellung von Kriegsschiffen statt: es wurden die Korvette „Aquila", die Briggs „Orione" und „Eolo" und der Schoner „Indagatore" in Dienst gestellt. Die Flotte kam allerdings in dem kurzen Kriege zu keiner Leistung – zwischen der Kapitulation von Ulm (17. Oktober) und dem Preßburger Frieden (26. Dezember 1805) lag zwar der Einzug Napoleons in Wien und der Tag von Austerlitz, aber nur eine kurze Spanne Zeit; eine starke k. k. Flotte hätte vielleicht die Pläne Napoleons, seinen italienischen Besitz durch Venedig zu ergänzen und durch die Okkupation Dalmatiens auf die Pforte einzuwirken, erfolgreich durchkreuzen können.

Österreich wurde durch den Preßburger Frieden auf die ehemals erbländische Küste beschränkt; Venedig, Istrien, Dalmatien und Albanien mußten an Frankreich abgetreten werden. Mit Venedig fiel den Franzosen der größte Teil der k. k. Flotte und das gesamte dortige Marinegut anheim, das hauptsächlich aus Gebäuden bestand, einen Wert von etwa 24 Millionen Lire repräsentierte und Anfang 1806 durch Dandolo den Franzosen übergeben wurde.



DIE ZWEITE TRIESTER MARINE.

1806 – 1809.

BEI einer Hofkriegsratssitzung Ende Jänner 1806 wurde erwogen, ob für die dem Erzhause verbliebene Küste eine Kriegsmarine beibehalten werden solle, – die Lehren der ersten Franzosenkriege, so bitter sie waren, scheinen doch nicht allgemeines Verständnis gefunden zu haben! Man entschloß sich zwar für die Beibehaltung der spärlichen Flottenreste, vermochte sich aber zu ihrer Ausgestaltung nicht zu entschließen; die Finanzlage des Staates war allerdings recht ungünstig.

Über die zweite Triester Marine enthalten die Archive der Kriegsmarine und Triests nur wenige, unzureichende Daten, was mit der mehrjährigen französischen Besitzergreifung von Triest und dem zeitweiligen Aufhören der österreichischen Seemacht zusammenhängen dürfte, an dieser Stelle aber hervorgehoben werden muß, um die Lücken der nachfolgenden Daten zu erklären.

Die zweite Triester Marine umfaßte bestimmt die Briggs „Pilade“, „Eolo“ und „Delphino“, wahrscheinlich auch die Briggs „Oreste“ und „Orione“, dann die Goelette „Cibele“, die Galeotte „Diana“, die Martegana „Nereide“, die Feluke „Lepre“, die Schebecken „Lampo“ und „Rè Pirro“, den Bragozzo „Speranza“ und zehn oder zwölf mit Nummern bezeichnete Kanonenschaluppen; genauere Angaben über die damalige Schiffsliste sind bis nun nicht aufgefunden worden, doch stimmen die vorstehenden so ziemlich mit einer Zusammenstellung Querinis aus dem Jahr 1801 über den Stand der Triester Marine überein. Querini hatte, wie bereits erwähnt, bis an das Ende seiner Amtstätigkeit als Arsenalspräsident die Triester Marine von der venezianischen getrennt, obschon beide zu einem Körper vereinigt worden waren; inwieweit ihn hiebei italienisch-nationale Motive leiteten, ist heute nicht mehr festzustellen.

Der größte Teil der vorstehend genannten Schiffe stationierte in Triest; dem verminderten Flottenstand entsprechend, trat an die Stelle des Marine-Artilleriebataillons ein „Marine-Artilleriekorps“ mit sehr niederem Stande, das Marine-Infanteriebataillon wurde durch ein nur 60 Köpfe zählendes „Marine-Infanteriekorps“ ersetzt. De l'Espine blieb wahrscheinlich nur bis zur Übergabe Venedigs Marinekommandant, sein Nachfolger scheint Williams gewesen zu sein.

In den Jahren 1808 und 1809 hatte sich eine Kommission unter dem Vorsitze des FML. von Zach mit organisatorischen Fragen der Kriegsmarine zu befassen; de l'Espine war Mitglied der Kommission. Es ist hiebei keinesfalls eine Vermehrung oder Ausgestaltung der Flotte in Frage gekommen, denn die allgemeine Finanznot des Staates mußte auch hier ein Hemmschuh sein; anderseits war die Marine nach den damals maßgebenden Anschauungen der österreichischen Staatsmänner und Feldherren nur ein minder wichtiges Mittel, kleinere Truppen- und Lebensmitteltransporte zu decken und die Küstenschiffahrt zu beschützen, – man wollte noch immer nicht glauben, daß die Flotte ein wertvolles Glied der Landesverteidigung sein könnte. Außerdem kreuzte ein englisches Geschwader bei Lissa und es war der Hafen von Triest seit dem Anschluß an die Kontinentalsperre verödet: es fehlte daher scheinbar jedes Argument für eine Berücksichtigung der maritimen Streitkräfte, deren Rudimente man wohl nur deshalb erhielt, weil sie gerade da waren. Der Tätigkeit der Kommission, die sich vorwiegend mit Adjustierungsfragen befaßte, die Einführung des Montursmassasystems und – über Anregung de l'Espines – die Bemannung der Kanonierschaluppen mit Marine-Infanteristen beantragte, machte übrigens der Krieg vom Jahr 1809 ein vorzeitiges Ende.

Triest war Sitz des Marinekommandos, das dem Generalissimus (FM. Erzherzog Karl, vom 19. März 1809 an Erzherzog Johann) und dem Militärkommandanten in Triest (1809 FML. von Zach) unterstellt war, der, vielleicht in Verkennung seiner Stellung als direkter Vorgesetzter des Marinechefs, in den Akten manchmal als „Militär- und Marinekommandant“ bezeichnet wurde. Anfang April 1809 übernahm Fregattenkapitän Coninck das Marinekommando.

Erzherzog Johann ließ bei Beginn des Krieges alle vorhandenen Schiffe ausrüsten und für sie Rekruten ausheben; die Verteidigung Triests leitete FML. von Zach. Die Briggs unternahmen größere Kreuzungen, je zwei Kanonenschaluppen überwachten beständig die Küste zwischen Triest und Duino, an österreichische Handelsschiffe wurden Kaperbriefe ausgegeben, für die 10.000 bis 6000 Gulden zu erlegen waren.

Die Bewachung der Nordküste des Golfes von Triest stammte übrigens aus dem Jahr 1808; sie wurde ins Leben gerufen, als ein von Capodistria ausgelaufener italienischer Kaper ein österreichisches Handelsfahrzeug bis zum Hafen von Duino verfolgte und durch Schüsse beschädigte. Da während des Krieges diese Bewachung für den Schutz der Schiffahrt im Golfe nicht genügte, wurde weiters ein regelmäßiger Konvoidienst eingerichtet; von Zeit zu Zeit legte sich eine der Kanonenschaluppen vor den Molo S. Carlo in Triest, einen Kanonenschuß abfeuernd, worauf alle Handelsschiffe, die im Konvoi mitsegeln wollten, sich sammelten.

Die kleine kaiserliche Flotte war bestrebt, dem Feinde tunlichsten Schaden zuzufügen; für größere Unternehmungen war sie leider nicht mächtig genug. Die Brigg „Delphino“, unter dem Kommando des Schiffsleutnants Ivanossich, nahm bei Rovigno die mit acht Zwölfpfündern bestückte feindliche Batterie auf dem Eilande S. Caterina und eine feindliche Kanonenschaluppe; eine kaiserliche Flottille, unterstützt von einer englischen Korvette, lieferte den französischen Schiffen beim Hafen von Zara ein Gefecht und die Brigg „Pilade“ kaperte mehrere unter feindlicher Flagge segelnde Handelsschiffe.

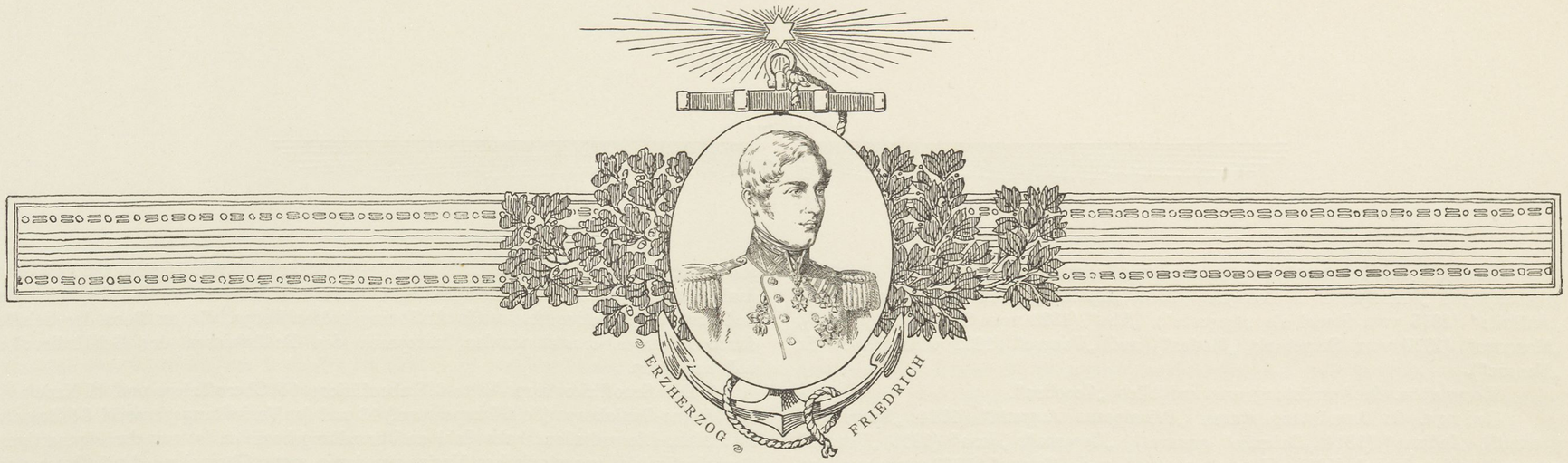
Der Feldzug vom Jahr 1809 verlief ebenso rasch und unglücklich wie der von 1805; nach den fünftägigen Kämpfen bei Regensburg zog Napoleon am 13. Mai zum zweitenmal in Wien ein; er knüpfte, bei Aspern durch Erzherzog Karl geschlagen, durch den Erfolg bei Wagram den Sieg wieder an die französischen Fahnen.

Triest wurde schon am 16. Mai von den Franzosen besetzt und es überführte der Marinekommandant am selben Tage die Schiffe und das Marinematerial nach Lussinpiccolo, wohin einige Handelsschiffe auch die Kanonen und die Munition der Triester Befestigungen verschifft hatten. Coninck, zum Pontonieroberst ernannt, brachte dann noch einige Kanonenschaluppen nach Fiume – damit war aber die Tätigkeit der zweiten Triester Marine beendet; einige Schiffe wurden verkauft, andere von den Franzosen mit Beschlag belegt. Das Marine-Artilleriekorps und das Marine-Infanteriekorps wurden (nach dem Friedensschluß) aufgelöst, einige Offiziere traten in den Ruhestand, einige wurden zu den Pontonieren, den Czaikisten oder zur Infanterie übersetzt, zwei nahmen englische Seedienste; der Rest, von den Franzosen konventionsmäßig übernommen, wurde mit Dekret vom 31. Dezember 1810 und dem ehemaligen österreichischen Rang in der italienischen Marine angestellt.

Zu Ende des Jahres 1809 hatte die österreichische Seemacht zeitweilig zu bestehen aufgehört; Österreich trat im Schönbrunner Frieden – am 14. Oktober 1809 – seinen Küstenbesitz an Frankreich ab und blieb dann durch einige Jahre vollständig vom Meer abgeschnitten. Während dieser Zeit, besonders nach dem Seesieg über ein französisches Geschwader bei Lissa im Jahr 1811, beherrschten die Engländer die Adria; sie vertraten gewissermaßen die österreichischen Interessen und boten österreichischen Truppen, die späterhin an der Küste oder im Küstengebiet operierten, wiederholt Unterstützung.

Industrie und Handel waren zu jener Zeit durch die langjährigen, verlustreichen Kriege lahmgelegt; der Mangel eines Küstenbesitzes fiel daher für Österreich nur deshalb nicht allzuschwer ins Gewicht, weil er vorübergehend blieb. Österreich-Ungarn, dauernd von der See abgeschnitten, wäre wohl nie eine Großmacht geworden, sein Volkswohlstand hätte in diesem Falle die heutige Stufe nicht erreichen können.

Der Küstenbesitz am Meer ist für den staatlichen Organismus das wichtigste Atmungsorgan; infolge der richtigen Erkenntnis dieses Umstandes lag es in der bestimmten Absicht des großen Korsen, Österreich durch die Abdrängung vom Meer empfindlich zu treffen. Die Seeherrschaft Englands übte einen schweren Druck auf Frankreich aus, Napoleon empfand es bitter, aus den von ihm beherrschten Meeresküsten keinen Nutzen ziehen zu können, und so wußte er es einzuschätzen, welch harte Bedingungen er im Schönbrunner Frieden dem Besiegten auferlegte.



DIE ZWEITE ÖSTERREICHISCH-VENEZIANISCHE MARINE.

1814 – 1848.

EINE große europäische Koalition bildete sich gegen Napoleon, als dieser nach dem Waffenstillstande von Poischwitz den Fehler beging, den angebotenen Frieden nicht anzunehmen; die Zeiten des hohen Fluges der französischen Adler waren endlich vorüber, Napoleon wurde geschlagen, zur Abdankung gezwungen und es ward Elba sein Wohnsitz.

Abseits von dem großen Ringen der Völker vollzog sich die Wiederbesetzung der österreichischen Küstenländer; die kaiserlichen Truppen rückten am 18. August 1813 an drei Stellen über die Save, fünf Tage später wurde Fiume erreicht, am 14. Oktober kapitulierte Triest. FML. Freiherr von Tomassich eroberte hierauf mit 2800 Mann in drei Monaten ganz Dalmatien: Zara ergab sich am 5. Dezember, Ragusa am 28. Jänner 1814; Sebenico, Traù und Spalato fielen widerstandslos an das Erzhaus zurück. Der Golf von Cattaro war schon früher von den Engländern erobert und dem Vladika von Montenegro übergeben worden, der sich und seine Leute alsbald unbeliebt machte; GM. Milutinovich besetzte hierauf den Golf, der nach der Beschießung von Cattaro (am 11. Juni) von Peter Petrovich und seinen Crnagorzen gänzlich geräumt wurde, für Österreich. Die von den Engländern durch längere Zeit okkupiert gehaltenen dalmatinischen Inseln fielen zuletzt (im Juli und August 1815) an Österreich zurück.

Bei der Besetzung des Golfes von Cattaro wirkten bereits kaiserliche Seestreitkräfte mit. Hauptmann Ivanossich war seit dem März 1814 dem GM. Milutinovich als Kommandant einer Flottille zugeteilt, die aus der Goelette „La Nina“ (später „Arianna“ genannt) und sechs kleineren Fahrzeugen bestand; es waren dies mutmaßlich die Penischen „La Salona“, „La Giusta“, die Kanonenschaluppen Nr. 5, Nr. 7 und „La Elvetica“, endlich das Trabakel „Il Fedele“. Bemerkt sei, daß die „Penischen“ jener Zeit kleine, mit Geschützen armierte Segelfahrzeuge waren, während späterhin in der k. und k. Flotte mit diesem Namen größere Lichterschiffe bezeichnet wurden. Die Flottille Ivanossich nahm am 8. Juni die Batterie von Porto Rose, sie schlug in der Enge Le Catene einen Angriff von Montenegrinern und Risanoten zurück und beteiligte sich an der Beschießung Cattaros als der rechte Flügel der k. k. Truppen.

Österreich erhielt nicht nur den ganzen früheren Küstenbesitz wieder zurück, sondern mit Venedig auch die gesamte Kriegsmarine des unter französischer Herrschaft gestandenen italienischen Königreiches; die Übergabe dieser Marine durch den französischen Kontreadmiral Duperré an den mit der Leitung des Marinekommandos betrauten FML. de l'Espine erfolgte am 25. April 1814. Der Wert der Flotte und ihrer reichen Vorräte wurde auf 17 Millionen fl. K.-M. geschätzt. Das ganze Marinepersonal fand entsprechend der Konvention vom 23. April provisorische Aufnahme in österreichische Dienste; FML. Tomassich hatte schon früher einige Offiziere und Kadetten der illyrischen Marine angestellt. Es berührte sehr sympathisch, daß die Offiziere und Beamten, denen bis zum Einlangen einer weiteren Entscheidung das Tragen der italienischen Kokarde gestattet war, aus eigenem Antriebe das Anlegen der österreichischen Kokarde erbaten.

De l'Espine übernahm eine sehr stattliche Flotte: in Ausrüstung oder im Baue vollendet waren 5 Linienschiffe, 2 Fregatten, 1 Korvette, 7 Briggs, 6 Goeletten, 1 Schebecke, 1 Feluke, 4 Penischen, 12 Kanonenschaluppen, 1 Trabakel, 1 Paranza und 2 Prahmen; im Baue – zumeist noch auf dem Stapel – befanden sich 7 Linienschiffe, 5 Fregatten und 2 Briggs. Bei der Besetzung der Küstenländer wurden überdies vorgefunden: in Triest 1 Paranza, in Zara 1 Feluke, 8 Penischen, 7 Kanonenschaluppen und 3 kleinere Fahrzeuge, endlich in Cattaro 2 Penischen und 2 Kanonenschaluppen.

Die durch die langen Franzosenkriege zerrütteten Finanzen des österreichischen Kaiserstaates führten eine weitgehende Reduktion der vorhandenen Seestreitkräfte herbei, insbesondere die Linienschiffe wollte man nicht behalten, sondern verkaufen, was allerdings trotz vieler Bemühungen nicht gelang; die übrigen Großmächte hatten den Wert einer achtunggebietenden Seemacht schon lange erkannt und ihre Flotten während der Franzosenkriege ausgestaltet, Kleinstaaten hatten für Linienschiffe keine Verwendung.

Unter solchen Umständen entwickelten sich die Schicksale der übernommenen Schiffe ganz eigenartig, worüber nachstehend eine kurze Darstellung gegeben sei. Es wurden übernommen:

Linienschiffe. In Ausrüstung waren „Tonante“ (wurde außer Dienst gestellt und 1821 demoliert), „Rigeneratore“ (ex „Severo“, wurde außer Dienst gestellt und 1823 zur Fregatte „Bellona II“ rasiert), „S. Bernardo“ und „Castiglione“ (wurden außer Dienst gestellt und verbrannten bald nach ihrer Übernahme im Arsenale von Venedig), „l'Italiano“ (wurde außer Dienst gestellt und 1827 in eine Fregatte umgebaut, war dann 1828 bis 1836 Hafenwachschiff in Venedig und ist nie in See gegangen); am Stapel und im Baue befanden sich „Arcole“, „Lombardo“, „Duquesne“ (später „Cesare“ genannt), „Ems“ (ex „Saturno“), „Sigmaring“ (später „Hanau“), „Kulm“ (ex „Montenotte“) und „Ėmo“, die sämtlich demoliert, und zwar zumeist auf den Stapeln zerlegt wurden, ohne je ins Wasser gelangt zu sein.

Fregatten. In Ausrüstung waren und blieben „Piave“ (1814 „Austria“ genannt) und „Principessa di Bologna“ (1814 „Lipsia“ genannt); im Baue waren „Anfitrite“ (1815 vom Stapel als „Augusta“), „Ebe“ (1821 vom Stapel als „Hebe“), „Moscova“ (1827 vom Stapel als „Medea“) und „Venere“ (1832 vom Stapel als „Venere“).

Korvette. In Ausrüstung war und blieb „Carolina“.

Briggs. In Ausrüstung waren „Principessa Augusta“ (1814 „Sparviero“ genannt), „Indiano“ (1814 „Dalmato“ genannt), „Cesarea“, „Jena“ (1815 „Veneto“ genannt), „Mamalucco“ (1815 „Ussaro“ genannt) und „Orione“ (1832 umgebaut und „Oreste“ genannt); im Baue waren „Montecuccoli“ (1817 vom Stapel) und „Veloce“ (1818 vom Stapel, 1827 zu einer Korvette umgebaut).

Goeletten. In Ausrüstung waren „Aretusa“, „Nina“ (1814 „Ariana“), „Aurora“, „Dragone“ (früher „Voltegiattore“, 1819 „Cesarea“ genannt), „Fenice“ (1829 umgebaut zur Brigg „Ussaro II“) und „Gloria“ (1815 „Vigilante“ genannt).

Von den beiden Prahmen war die eine der denkwürdige „Bucintoro“, die andere, „Diamante“, ein rasiertes Linienschiff.

Alsbald nach der Wiederbesetzung Venedigs ging die Fregatte „Austria“ nach Ragusa ab, der Hofkommissär Graf Saurau bereiste die illyrischen Küsten mit einer Korvette und einer Brigg, zur Kreuzung gegen die Barbaresken gingen mehrere Fahrzeuge in See; zu einer umfangreicheren Verwertung der übernommenen prächtigen Flotte kam es nicht. Das Kommando der Kriegsmarine, das am 16. Juli GM. von Coninck übernahm, wurde dem venezianischen Generalkommando unterstellt, woraus offen zu folgern war, es habe die Flotte auch nun wie ehedem nur ein inferiores Mitglied der Vaterlandsverteidigung zu bleiben. Reskripte des Hofkriegsrates führten vorläufig die in den Jahren 1797 bis 1805 bestandene Organisation für alle Dienstzweige der Marine wieder ein.

Die Organisierungskommission, die im Sommer 1814 unter der Leitung des Marinekommandanten zusammentrat und der der Amtsrat Rupprecht für das Verwaltungs- und Verrechnungswesen beigegeben war, fand ein Elaborat de l'Espines über die Neuorganisation der Marine vor, in dem dieser geistvolle General und Seeoffizier u. a. für die Aufstellung der Chargen des Vizeadmirals und des Kontreadmirals eintrat; es sollte weiters das zu errichtende Marine-Infanteriebataillon unter die Befehle von Seeoffizieren gestellt werden. Der Antrag, Admiralschargen zu schaffen, dürfte der Tendenz entsprungen sein, die oberste Leitung der Marine Fachmännern zu sichern; die Führung des Marine-Infanteriebataillons durch Seeoffiziere hätte diesen den direkten Einfluß auf die Ausbildung aller zur Einschiffung gelangenden Mannschaften ermöglicht.

Der Hofkriegsrat ordnete auf Grund der Ausführungen der Organisierungskommission an, daß das Marine-Infanteriebataillon aufgestellt und das Marine-Artilleriebataillon aufgelöst werde. Für die Aufstellung des Marine-Infanteriebataillons galt als Argument, daß es aus Istrien und Dalmatien rekrutiert werde und daher vorwiegend aus Leuten bestünde, „die zur Halbscheide schon Seeleute sind und die folglich Besatzungs- und Matrosendienste leisten können“; das Marine-Artilleriebataillon, aus Bewohnern des festen Landes zusammengesetzt, galt als entbehrlich, da „das Feuern auf Schiffen, bei den schwankenden Bewegungen derselben und bei der Notwendigkeit, nur in der möglichsten Nähe das Feuern zu beginnen, nicht so viel auf theoretische Berechnungen, als auf bloße Gewandtheit ankömmt; deshalb lassen auch weder die Engländer noch andere bedeutendere Seemächte das Schiffsgeschütz durch Artilleristen bedienen, sondern ihre Matrosen werden zum Kanonenmanöver abgerichtet“. Eine klare und gesunde Logik liegt in diesen Ausführungen, die allerdings nicht lange als richtig oder maßgebend angesehen wurden: durch ein halbes Jahrhundert blieben die Marine-Infanterie und die Marine-Artillerie das dankbarste Objekt für beständige organisatorische Änderungen und Experimente und erst die definitive, bleibende Auflösung beider Korps, die an Bord der Schiffe durch Matrosen ersetzt wurden, entsprach den Bedürfnissen des Schiffsdienstes voll und ganz.

Das Seeoffizierskorps hatte 6 Stabsoffiziere, 75 Oberoffiziere und 41 Kadetten, das Marine-Geniekorps (Schiffbaupersonal) 18 und das Verwaltungspersonal 84 Beamte zu zählen. Die auffallend hohe Zahl an Verwaltungsbeamten ist aus der eigenartigen Organisation der venezianischen Marine vor deren erster Übernahme durch Österreich abzuleiten; die erste und die zweite österreichisch-venezianische Kriegsmarine sind eben beide keine neuen Schöpfungen gewesen, sondern nur durch Reorganisationen bestehender Körper entstanden, was stets das Mitschleppen gewisser Traditionen oder tief eingewurzelter Einrichtungen zur Folge hat. Immerhin war auch auf diesem Gebiet ein kleiner Fortschritt zu verzeichnen, denn die erste österreichisch-venezianische Marine zählte, wie bereits erwähnt, im Jahr 1804 nur 48 Seeoffiziere, aber 70 Verwaltungsbeamte.

Über die Beibehaltung oder Entlassung der übernommenen Offiziere und Beamten entschied im Jahr 1815 eine Kommission, die aus dem Festungskommandanten von Venedig, dem Marinekommandanten, dem Amtsrate Rupprecht und einem Feldkriegskommissär bestand.

Die Adjustierung der übernommenen Marine blieb durch einige Zeit ein buntes Gemisch von Uniformen der bestandenen italienischen Marine und verschiedener Waffengattungen der k. k. Armee; es wurden noch 1815 Mannschaften mit ihren alten französischen Uniformen eingeschifft. In diesem Jahre trat eine Adjustierungsvorschrift in Kraft, welche für die Marine-Uniformen das Blau als Grundfarbe festsetzte. Der Schnitt der Uniformen des Stabes, der Zweispitz, die Stiefelhose, die hohen Stiefel, die Feldbinde, dann Kragen- und Hutborten der Stabsoffiziere waren jenen des k. k. Heeres gleich; en parade wurden weiße Tuchpantalons, die ebenfalls in die Stiefel reichten, getragen. Die Seeoffiziere hatten lichtblaue, die Schiffbauer ponceaurote Aufschläge mit einem goldgestickten Anker auf dem Kragen, die Verwaltungsbeamten erhielten blaue Samtaufschläge und – die zur Einschiffung gelangenden – einen silbergestickten Anker auf dem Kragen. Der Marinekommandant behielt die Generalsuniform bei; Geistliche, Auditore und Ärzte, die alle der Kriegsmarine vom Heere zugeteilt wurden, trugen die Uniform ihrer Branchen. Die Matrosen erhielten einen Zylinder („capello tondo“) aus Lackleder mit Emblem, ein dunkelblaues „Röckel“ (eine Art Spenzer, bis oben zugeknöpft und mit aufgestelltem Kragen), dunkelblaue Pantalons, Schuhe und Gamaschen; das Seitengewehr durfte außer Dienst nur von den Unteroffizieren getragen werden. Weder Stab noch Mannschaft besaßen Kappen; die Seeoffiziere trugen im Dienst an Bord den Zylinder der Mannschaft, doch ohne Emblem. Der Zylinder, eine für den Schiffsdienst höchst unpraktische Kopfbedeckung, war eine Erfindung der Marine der zisalpinischen Republik, er wurde von der italienischen Marine angenommen und kam mit dieser an Österreich.

Als Napoleon im Jahr 1815 seine kühne Rückkehr von Elba bewerkstelligt hatte, wurde eine Eskadre unter dem Kommando des Schiffskapitäns 1. Klasse Pasqualigo aufgestellt, die aus der Fregatte „Carolina“, der Brigg „Sparviero“, den Penischen „Morlacca“ und „Rovignese“, den Paranzen „Vedetta“, „Tersicore“ und „Superiora“ bestand; für den Lebensmittel- und Munitionstransport war der Eskadre das Trabakel „Fedele“ beigegeben. Eine zweite Schiffsdivision unter dem Kommando des Schiffskapitäns Flanagan wurde bei Chioggia bereitgestellt, die Lagunenflottille ausgerüstet und einige Fahrzeuge kreuzten für den Schutz des Seehandels an der

Ostküste der Adria. Die Eskadre Pasqualigo – in der k. und k. Kriegsmarine werden die Eskadren traditionell nach ihrem Kommandanten benannt – blockierte im Vereine mit englischen Kriegsschiffen den Hafen von Ancona; ein Ausfall, den drei Penischen und eine Kanonenschaluppe am 12. Mai versuchten, blieb ohne Erfolg, zu anderen Aktionen kam es nicht. Das Ende der Hundert Tage und der zweite Pariser Friede führten alsbald wieder zur Reduktion der mobilisierten Seestreitkräfte, nur die Eskadre Pasqualigo blieb in Ausrüstung, um gegen die Barbaresken zu kreuzen.

Die weitestgehende Verringerung aller Marineausgaben galt von nun ab als Parole; schon 1816 ward durch eine kaiserliche Entschließung eine bedeutende Einschränkung in allen Ressorts der Kriegsmarine verfügt, 1817 entschied der Kaiser über Antrag des Hofkriegsrates, daß die k. k. Flotte aus 3 Fregatten, 8 Briggs oder Goeletten und aus 33 Kanonenschaluppen zu bestehen habe. Dem Antrage des Marinekommandos, wenigstens noch zwei weitere vorhandene Briggs beibehalten zu dürfen, wurde nur „vor der Hand“ stattgegeben, es sollten aber auch diese beiden überzähligen Schiffe sobald als möglich verkauft werden. Von den elf größeren Schiffen hatten stets drei in Dienst gestellt zu sein und je eines als Hafenwachschiff für Venedig und Triest verwendet zu werden; die kleinen Fahrzeuge wurden in verschiedenen Häfen stationiert. Da das ganze Marinebudget nur 1,171.195 fl. 25 kr. betrug, mußten zur Ermöglichung der Bauvollendung der Briggs „Veloce“ und „Montecuccoli“ die nachstehenden Ersparnisse angeordnet werden: Pensionierung von Stabsangehörigen, Standesreduktion der Arsenalsarbeiter um ein Fünfteil, Verringerung des Bemannungsstandes der ausgerüsteten Schiffe, Beurlaubungen von Mannschaft des Marine-Infanteriebataillons; die strengste Ökonomie mit dem Material der Schiffe ward eingeschärft. Der Stand an Seeoffizieren blieb zwar unverändert, doch wurde die Zahl der Marinekadetten stark restringiert; der Hofkriegsrat hielt es für besser, die kleinen Schiffe durch Unteroffiziere kommandieren zu lassen, da „die Kadetten auf kleinen Fahrzeugen in ihrer Bildung zum Offizier sehr verwahrlost würden“.

Kaiser Franz I. hegte für das Seeoffizierskorps wohlwollende Intentionen, was aus der folgenden Allerhöchsten Entschließung hervorgeht: „Obschon die Marine keine Linienschiffe zum Dienste hat und daher auch keine Linienschiffs-Kapitäns, -Lieutenants und -Fähnriche benöthiget, so will Ich doch, um ihr eine Aussicht zu einem Avancement nicht zu benehmen, die Beibehaltung dreyer Linienschiffskapitänsstellen, ohne jedoch hierwegen den Stand ihrer Offiziere zu vermehren, bewilligen; die übrigen Linienschiffschargen haben aber nach und nach ganz einzugehen und in Hinkunft nur Fregatten- und Korvettenkapitäns, Lieutenants und Fähnriche zu bestehen.“ Es trat dann folgende Benennung der Seeoffizierschargen ein: Schiffskapitän 1., 2. und 3. Klasse (früher Linienschiffs-, Fregatten- und Korvettenkapitän), Schiffsleutnant 1. und 2. Klasse (früher Linienschiffs- und Fregattenleutnant) und Schiffsfähnrich 1. und 2. Klasse (früher Linienschiffs- und Fregattenfähnrich); die Bezeichnung der Stabsoffizierschargen als Schiffs-, Fregatten- und Korvettenkapitäne wurde erst 1824 wiederhergestellt.

Die Verhältnisse, die der wiedergeborenen k. k. Flotte Gevatter standen, waren für diese recht unerfreulich; der Staat hatte leere Kassen, Metternich war kein Freund des Seewesens und die Politik Österreichs lenkte wieder in die alten Bahnen ein, bei deren Beschreiten man angeblich auf die Unterstützung durch eine Wehrmacht zur See verzichten konnte. Die kleine Flotte aber tat ihre Pflicht. Die altbewährte Treue, Hingebung und Gewissenhaftigkeit des österreichischen Soldaten, die ausgezeichneten Bestimmungen der Ordinanzen von 1802 und 1804, vielleicht auch die Hoffnung auf kommende bessere Zeiten, wirkten zusammen, und schon 1817 konnte der Zivil- und Militärgouverneur von Dalmatien aus Anlaß seiner Inspizierungsreise, die er an Bord S. M. Goelette „Vigilante“ ausführte, den strammen Dienstbetrieb und den guten Geist der Bemannungen auf den k. k. Kriegsschiffen konstatieren.

Das Jahr 1817 brachte zum erstenmal die österreichische Kriegsflagge an die amerikanische Küste; die Fregatten „Austria“ (Kommandant Schiffskapitän 1. Klasse Pasqualigo) und „Augusta“ (Kommandant Schiffskapitän 2. Klasse Accurti) wurden aus Anlaß der Vermählung der Erzherzogin Leopoldina nach Brasilien entsandt. Die Schiffe verließen Venedig im April, wurden aber schon in den Gewässern von Rovigno, an der istrischen Westküste, von einem Sturme betroffen, der die „Austria“ um das Bugspriet, die „Augusta“ aber um die ganze Bemastung brachte. Es ging daher die „Austria“ vorläufig allein, mit dem Botschaftsrat Freiherrn von Neveu an Bord, nach Brasilien ab; die „Augusta“ folgte im Juni, nach beendeter Reparatur, und schloß sich in Gibraltar an die portugiesische Expedition an, die die Erzherzogin nach Brasilien geleitete. Die Fregatten trafen im Oktober 1818, nachdem sie ihre Mission ausgeführt hatten, wieder in der Heimat ein.

Kaiser Franz I. und Kaiserin Karolina Augusta bereisten im Jahr 1818 Dalmatien; zur Verfügung Ihrer Majestäten ward eine Eskadre in Dienst gestellt, die aus der Goelette „Dragone“ (Flaggenschiff), den Briggs „Ussaro“, „Veneto“, „Orione“, den Penischen „Ninfa“, „Sirena“ und vier kleinen Segelfahrzeugen (unter diesen die Feluke „Volpo“ und das Trabakel „Fido“) bestand. Der Marinekommandant GM. von Coninck übernahm persönlich das Kommando dieser Eskadre, die sich Mitte April im Hafen von Zara vereinigte.

Ihre Majestäten reisten zu Land über Fiume, Zengg, Otočac und Knin nach Zara, wo sie am 2. Mai unter dem Salute der Eskadre Einzug hielten und am nächsten Tage die Goelette „Dragone“, die als Jacht für die Kaiserin eingerichtet worden war, besichtigten;* Kaiser Franz sprach beim Verlassen des Schiffes seine vollste Zufriedenheit aus. Die Weiterreise führte das Herrscherpaar nach der Besichtigung der Salinen von Pago – wieder zu Land – über Benkovac, Scardona (von wo aus die Kerka-Fälle besucht wurden), Sebenico und Traù nach Spalato, wohin mittlerweile auch die Eskadre gesegelt war. Diese hatte widriger Winde wegen die Rhede von Vodice anlaufen müssen, sie sichtete bei der Weiterfahrt das kaiserliche Galaboot, mit dem der Kaiser von der Besichtigung des Seeforts S. Nicolò nach Sebenico zurückkehrte, und leistete den Geschützsalut.

Kaiser Franz reiste von Spalato zu Lande weiter, über Klissa, Sinj, Fortopus, Slano und Cannosa („der schönste Garten in Dalmatien“, berichtet Coninck), Ombla und Gravosa nach Ragusa; die Kaiserin, die sich auf der „Dragone“ eingeschifft hatte, begab sich zur See nach Ragusa und es wurden teils des Wetters wegen, teils um die Reise möglichst bequem zu gestalten, die Häfen von Lesina und Badia (bei Curzola) angelaufen. Im Reiseprogramme der Majestäten war auch ein Besuch von Österreichisch-Albanien (Golf von Cattaro) vorgesehen, da aber Nachrichten über das Auftreten der Pest an den Grenzen dieses Gebietes eingelangt waren, unterblieb die Ausführung des letzten Programmteiles; der Kaiser begab sich zu Lande nach Sinj, Orebić und Curzola berührend, die Kaiserin schiffte sich wieder ein.

Die Eskadre verließ am 2. Juni Gravosa, ihre Fahrt nach Spalato war aber sehr von den Unbilden ungünstigen Wetters beeinflußt; es mußte der Reihe nach in den Häfen von Slano, Mezzo Meleda, Palazzo, Juliana und Curzola Schutz gesucht werden, im Kanal von Curzola zwang schweres Wetter die Eskadre, bei der Insel Torcola umzukehren und die Rhede von Rosario anzulaufen. Ihre Majestät, die mit dem kaiserlichen Gemahl am bestimmten Tag in Sinj zusammentreffen sollte, zog es nunmehr vor, sich auf die Penische „Sirena“ zu überschiffen, da die kleineren Schiffe die verschiedenen, im Inselgebiet auftretenden Windverhältnisse besser

* Siehe Tafel 3: Kaiser Franz I. in Zara.

ausnützen konnten als die größeren. Das schlechte Wetter hielt an, die Kaiserin legte vielen Mut und große Kaltblütigkeit an den Tag, und es erreichte die „Sirena“, gefolgt von den anderen Schiffen, die sich mittlerweile wieder angeschlossen hatten, ohne Unfall den Hafen von Spalato. Die Kaiserin reiste am 11. Juni nach Sinj ab, sie nahm bei der Verabschiedung von der Eskadre Anlaß, ihre besondere Zufriedenheit zum Ausdrucke zu bringen; die weitere Heimreise der Majestäten erfolgte, ohne neuerliche Berührung der Küste, zu Lande; die Eskadre kehrte über Triest nach Venedig zurück.

Die kleine Flotte, die Österreich aus dem übernommenen umfangreichen Materiale zusammengestellt hatte, trat nunmehr in eine Periode des Ringens nach Anerkennung ihrer Notwendigkeit und Nützlichkeit; es gelang ihr erfreulicherweise alsbald, nicht nur auf den Gebieten der Friedensmission, sondern auch im Kampfe Vortreffliches zu leisten. Man kann sagen, daß im dritten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts das Verständnis für die Flotte auch in den habsburgischen Landen zu keimen begann; die eigentliche Entwickelung der k. und k. Flotte beginnt daher erst zu jenem Zeitpunkte.

Die Leistungen der neuen Flotte fielen anfangs auf eminent friedliche Gebiete, ihre erste Arbeit war die kartographische Aufnahme der Adria, die im Vereine mit dem k. k. Generalquartiermeisterstab, englischen und neapolitanischen Seeoffizieren im Jahr 1819 in Angriff genommen ward; die Brigg „Veloce“ wurde für die Aufnahmsarbeiten in Dienst gestellt. Die Wiederaufnahme des schon im Jahr 1805 durch kleine k. k. Kriegsfahrzeuge versehenen Postdienstes, dazumal zwischen Fiume, Zengg und Zara ausgeführt, durch k. k. Kriegsschiffe fand im Jahr 1820 statt und es wurde die Linie Triest–Korfu neu aufgestellt; 1821 kam die Linie Venedig–Korfu, 1824 die Linie Triest–Patras dazu. Die für den Postdienst verwendeten Kriegsschiffe wurden Fluttschiffe (bastimenti armate in corso e mercanzie) genannt, sie versahen diesen Dienst bis etwa 1838 und wurden dann durch Dampfer des Österreichischen Lloyd ersetzt. Das Befahren der Linie Triest–Korfu begann leider mit einem schweren Unglücksfalle; die Brigg „Dalmato“, für diese Verwendung mit einer neuen, hohen Takelage versehen, kenterte am 21. Mai 1820 unter einer Bö im Kanale von Zara und es konnten von 42 Mann, die die Brigg an Bord hatte, nur sechs gerettet werden. Das Wrack ist wieder gehoben worden.

Als Flutte trat 1820 auch die Fregatte „Carolina“ in Verwendung; sie sollte – unter Kommando des Schiffskapitäns 2. Klasse Pöltl – den für Indien und China designierten Generalkonsul de Watts und 4000 Zentner Quecksilber nach Kanton und den für Brasilien ernannten Gesandten Freiherrn von Stürmer samt Familie nach Rio de Janeiro überführen. Seeoffiziere mag interessieren, daß die Fregatte außer dem Kommandanten und dem Gesamtdetailoffizier nur noch zwei Offiziere und vier Seekadetten an Bord hatte und daß die Mannschaft nur 77 Köpfe zählte; auf der Fahrt von Batavia nach Singapore brach die Cholera an Bord aus, 45 Personen, darunter der Schiffskommandant und beide Chirurgen, erkrankten, 18 Matrosen und zwei eingeschiffte Zivilpersonen fielen der tückischen Krankheit zum Opfer. Die chinesischen Behörden von Macao, denen die alte österreichische Handelsflagge – gelb mit dem schwarzen Doppeladler – noch in der Erinnerung oder im Archive bewahrt geblieben war, wollten der „Carolina“ die Weiterfahrt nach Kanton nicht gestatten, weil sie die rot-weiß-rote Flagge nicht kannten; der Schiffskommandant mußte sich daher entschließen, neben der richtigen Flagge eine rot-weiß-rote Signalflagge zu führen, auf die ein großer Reichsadler genäht worden war. Als der genaue Vergleich dieses Adlers mit dem Doppeladler des Staatssiegels eine Übereinstimmung ergab, gestatteten die chinesischen Würdenträger die Weiterfahrt und es ankerte die „Carolina“ etwa ein Jahr nach ihrer Ausreise vor Kanton. Der Schiffskommandant starb während der Heimreise, mutmaßlich infolge von Nachwirkungen der überstandenen Cholera; der Gesamtdetailoffizier, Schiffsleutnant 2. Klasse Ghega, brachte dann das Schiff wieder heim. Der von der „Carolina“-Expedition erhoffte Erfolg, die Begründung lukrativen Exportes von Quecksilber nach China, ist allerdings nicht in Erfüllung gegangen; es war aber in manchen Beziehungen dennoch vorteilhaft, daß die Expedition stattgefunden hatte: einerseits wurde die Flagge des jungen österreichischen Kaiserstaates im fernen Osten gezeigt, anderseits waren und sind große Auslandsreisen stets das beste Mittel, die Liebe der Marineangehörigen zu ihrem Berufe zu erhöhen.

Der Bürgerkrieg im Königreiche beider Sizilien führte über Beschluß des Laibacher Kongresses zur Intervention Österreichs, die k. k. Truppen unter dem Kommando des G. d. K. Freiherrn von Frimont rückten nach dem siegreichen Gefechte bei Rieti am 24. März 1821 in Neapel ein. Die Kriegsmarine stellte zu dieser Expedition eine stattliche Eskadre unter dem Kommando Pauluccis bei, die aus folgenden Schiffen bestand: Fregatten „Austria“ und „Lipsia“, Briggs „Orione“, „Veloce“, „Montecuccoli“ und „Veneto“, Goeletten „Arianna“, „Vigilante“, „Aurora“ und „Aretusa“, Kanonenschaluppen „Tremenda“, „Fulminante“ und „Tartara“, Paranzen „Stella“, „Vedetta“ und „Tersicore“, sowie mehrere Transporttrabakel. Die Eskadre versammelte sich in Ancona; späterhin segelten die größeren Schiffe über Lissa nach Neapel, die Goelette „Aretusa“ mit den Kanonenschaluppen und den Paranzen wurde zu einer dalmatinischen Division unter dem Kommando des Schiffskapitäns Ivanossich vereinigt. Die Eskadre Paulucci führte im Vereine mit neapolitanischen Kriegsschiffen Truppentransporte zwischen Neapel und Sizilien und einen Kreuzungsdienst in den neapolitanischen Gewässern durch, die Division Ivanossich konvoyierte die österreichischen Handelsschiffe in der Adria und das k. k. Postschiff der Linie Triest–Korfu, sie hielt auch die Verbindung mit den Expeditionstruppen und der Eskadre aufrecht.

Die finanziell in jeder Beziehung sehr stark eingeschränkte Kriegsmarine konnte anfangs diesen plötzlich an sie herangetretenen Anforderungen nur mangelhaft nachkommen; es fehlten vor allem die ausgebildeten Mannschaften und die Ausrüstungsarbeiten wurden im Arsenale zu Venedig nur ziemlich oberflächlich ausgeführt. Die alten Mannschaften, die mit den beiden Fregatten in Brasilien waren, hatte man beurlaubt, die „Carolina“ mit ausgesucht guten Leuten war auf der Fahrt nach China, und so kam es, daß auf der „Austria“, „Lipsia“, „Orione“ und „Aretusa“, als die Eskadre während der Überfahrt von Ancona nach Lissa von schwerer Bora befallen ward, die wichtigeren Takelagearbeiten vom Stab und den Unteroffizieren ausgeführt werden mußten. Die Überzeugung, daß die Kriegsflotte nicht nur ein höchst notwendiges, sondern auch ein leider sehr kostspieliges Glied der Wehrmacht ist und daß zu weit gehende Ersparnisse ihre Schlagfertigkeit und ihren Wert bedeutend herabmindern, mußte sich in Österreich erst einleben. Die Expedition nach Neapel bezeichnet erfreulicherweise einen Wendepunkt in der Geschichte der k. und k. Flotte, deren Bedeutungslosigkeit nunmehr ein Ende gefunden hatte; unsere Schiffe kamen in den nächsten Jahren im Osten und im Westen in die Lage, Beweise für ihre Tüchtigkeit und ihren Nutzen darzulegen, mit Waffengewalt für die Sicherheit der Staatsbürger und ihres Besitzes einzutreten.

Der griechische Freiheitskampf, der im Jahr 1821 ausbrach, bietet im Lichte der historischen Wahrheit ein Bild ganz anderer Art, als die Pinsel begeisterter Philhellenen zu malen belieben; Plünderungen fremder Kauffahrer und sonstige Übergriffe von seiten der Griechen, die ihre alte Kultur unter der Fremdherrschaft eingebüßt hatten und eine neue sich erst erringen mußten, waren während des mehrjährigen Freiheitskrieges an der Tagesordnung, es kam sogar vor, daß die

griechische Flotte die Seeräuber unterstützte. Der österreichische Seehandel nach der Levante hatte zu dieser Zeit schon einen sehr stattlichen Umfang erreicht, die österreichischen Handelsschiffe waren dank der Tüchtigkeit ihrer Führer und Bemannungen in den levantinischen Gewässern nicht nur sehr beliebt, sondern auch in großer Zahl tätig; die Auswüchse der Freiheitsbewegung, deren idealen Zielen auch der Staatskanzler Fürst Metternich nicht abhold war, schädigten oder bedrohten daher vielfach österreichische Interessen und österreichischen Besitz. Eine energische Intervention Österreichs wäre aber einer Parteinahme für das Osmanische Reich gleichgekommen und hätte zu größeren Verwickelungen führen können, die so kurze Zeit nach dem Ende der langjährigen, kostspieligen und an Menschenopfern überreichen Franzosenkriege besser vermieden blieben; man beschränkte sich daher auf die Entsendung einer größeren Eskadre, die unsere Handelsschiffe beschützte, Repressalien ergriff und die Seeräuber verfolgte. Dies ging allerdings nicht ohne Kämpfe ab.

Als die politischen Unruhen in Griechenland ausbrachen, wurden von der in den neapolitanischen Gewässern befindlichen Eskadre die Fregatte „Lipsia“, die Briggs „Ussaro“ und „Montecuccoli“, von der leichten Division die Goelette „Aretusa“, unter dem Kommando des Schiffskapitäns Armeni vereinigt und im Juli 1821 nach der Levante abgesandt; an Stelle der „Lipsia“ trat die Fregatte „Hebe“ in den Verband der Eskadre Paulucci. Die Schiffsdivision in der Levante wurde im Dezember 1821 und im Jänner 1822 noch durch die Fregatte „Austria“, die Briggs „Veloce“ und „Veneto“ und die Goelette „Vigilante“ verstärkt; GM. Marquis Paulucci erhielt den Oberbefehl auch über die Levantedivision, Schiffskapitän Graf Dandolo das Kommando der Division in Neapel; die Ansicht des Hofkriegsrates, es würden drei ausgerüstete Schiffe für die Bedürfnisse des Staates genügen, hatte sich recht bald als irrtümlich erwiesen!

Die Levantedivision hatte ihren Zentralhafen in Smyrna; ihre Schiffe unternahmen Kreuzungen über Mytilene nach Andros und Spetsais, über Scio nach Tinos, Syra und Milo, dann über Rhodus nach Alexandrien. Während der Belagerung des Kastells von Scio durch die Insurgenten befand sich die „Veloce“ dort vor Anker, um das Konsulat zu schützen; nach der Zerstörung von Scio segelten die Fregatte „Lipsia“ und die Brigg „Montecuccoli“ nach Scio, wo es ihnen gelang, viele griechische Flüchtlinge, die im Konsulatsgebäude ein Asyl gefunden hatten, in Sicherheit zu bringen.

GM. Paulucci segelte im September mit der „Hebe“, die als Ersatz für die reparaturbedürftige „Lipsia“ bestimmt war, nach der Levante, wo er durch einige Zeit das Oberkommando führte und auch zweimal in die Lage kam, zugunsten österreichischer Kauffahrer zu intervenieren. Die erste Intervention erfolgte, als ein österreichischer Segler, der, mit Korn beladen, unter Konvoi der türkischen Flotte in den Golf von Napoli di Romania gekommen war, dort von einem griechischen Kaper genommen und nach Hydra gebracht wurde; energisch geführte Unterhandlungen bewirkten die Freigabe des Schiffes und zweier Türken, die sich an Bord befunden hatten und denen nun der Schutz der österreichischen Flagge zugute kam. Der zweite Fall betraf den österreichischen Schoner „Merope“.

Die „Merope“, die im Kanale zwischen Ithaka und Akarnanien vor Anker lag, wurde am 12. Oktober 1822, gerade als ein Korvee von fünf Mann am Lande Ballast machte, von mehreren Leuten überfallen, die den Kapitän, den Bootsmann und einen Matrosen töteten und das Schiff plünderten; die am Lande Befindlichen, die die Schüsse hörten und zu Hilfe eilen wollten, wurden von einem Seeräuberboote, das ein griechischer Geistlicher befehligte, beschossen, wobei der Bruder des ermordeten Kapitäns fiel und ein Matrose verwundet ward. Die anderen drei flohen nach Missolunghi und suchten den Schutz eines gewissen Marizza nach, der sich fälschlich als österreichischer Konsularagent gerierte; dieser ließ sie aber in Haft nehmen. Die „Merope“, mittlerweile von einem unter griechischer Flagge segelnden Seeräuber zum zweitenmal geplündert, ward von diesem nach Missolunghi gebracht und dem Marizza übergeben, der nun auch noch die anderen Überlebenden der Besatzung in Ketten legen ließ, sich mit seinem Anhang auf die „Merope“ einschiffte und auf dem Schiffe die französische Flagge hissen ließ. Der k. k. Vizekonsul von Missolunghi, der sofort von Zante herbeieilte, wurde über Betreiben Marizzas als „Feind der griechischen Sache“ ausgewiesen, eine scharfe Note des französischen Konsuls von Zante (Marizza war ehedem französischer Honorarkonsul) blieb ebenfalls wirkungslos; die gefangenen Österreicher, an Bord der „Merope“ gebracht, wurden dort beständig an ihrem Leben bedroht. Paulucci, der sich an Bord der „Lipsia“ auf der Heimreise befand, erfuhr am 5. November in den Gewässern von Sapienza von der britischen Fregatte „Cambrian“ das Vorgefallene; er begab sich sofort nach Zante, schiffte dort den Konsul und einen Lotsen ein und segelte am 10. November nach Missolunghi, das abends erreicht wurde. Der seichte Verlauf der Küste zwang die Fregatte, auf etwa vier Seemeilen von der Küste zu ankern und kriegsmäßig armierte Boote zu entsenden, denen in der Dunkelheit die Überrumpelung der „Merope“ ohne Blutvergießen gelang; die „Merope“ wurde von den Booten zur „Lipsia“ geschleppt. Beide Schiffe segelten dann nach Triest, wo Marizza und zwei seiner Spießgesellen vom Appellationsgerichte zu längeren Freiheitsstrafen verurteilt wurden; da ihre Mittel für die Schadloshaltung der Erben des ermordeten Kapitäns nicht reichten, mußte die griechische Regierung für den Rest aufkommen.

Während der Fahrt der „Lipsia“ von Missolunghi nach Zante schlug der Blitz in den Großmast der Fregatte, wobei in der Großmars drei Mann getötet und fünf verletzt wurden – einer der seltenen Fälle des Blitzschlages auf Schiffe in hoher See; glücklicherweise wurde Munition, die beim Großmaste gestaut war, vom Blitze nicht getroffen.

Paulucci wurde nach seiner Rückkehr dem Hofkriegsrate zugeteilt, das Eskadrekommando, an dessen Stelle selbständige Divisionskommanden in Neapel und in der Levante traten, im Jahr 1823 aufgelassen; die neue Fregatte „Bellona“ (II), aus dem rasierten Linienschiffe „Severo“ konstruiert, ein stattliches Schiff, trat in den Verband der Division in der Levante, der auch einige Penischen und zwei Trabakel zugeteilt wurden.

Die Geschicke der Kriegsmarine hatten tatsächlich den aufsteigenden Ast erreicht: am 1. Mai 1824 wurde das Marinekommando zu dem selbständigen, nicht mehr vom venezianischen Landesgeneralkommando abhängigen Marineoberkommando erhoben, GM. Paulucci an Stelle Conincks, der in den Ruhestand trat, zum Oberkommandanten ernannt.

Die Erfolge, die Kanaris bei Chios errungen hatte, und manche zur See gelungene Handstreiche verleiteten die Griechen zur Unbesonnenheit; sie wollten das Durchsuchungsrecht von Kauffahrern in einer keineswegs einwandfreien Art handhaben und es mehrten sich im Laufe des Jahres 1824 die Übergriffe der griechischen Kriegsschiffe und Kaper. Der k. k. Divisionskommandant, Schiffskapitän Accurti, sah sich daher gezwungen, Repressalien zu ergreifen. Zuerst sollte gegen die Bewohner von Hydra, die Gewalttaten gegen österreichische Kauffahrer ausgeführt hatten, eingeschritten und eine vor Hydra verankerte Kaperbrigantine weggenommen werden; schweres Wetter, das aufsprang, als die kriegsmäßig armierten Boote bereits entsendet waren, zwang diese leider zur Umkehr und die Schiffe der Division zum Inseegehen. Da auch für das Vorgehen der Griechen gegen die im Oktober 1824 von ihnen aufgebrachte österreichische Brigantine „Mincio“ keine

ausreichende Genugtuung bei der provisorischen Regierung erzielt werden konnte, ließ Accurti einen für Kaperzwecke mit vier Kanonen armierten Mistiko unter den Mauern von Nauplia durch kriegsmäßig armierte Boote wegnehmen; durch Kanonen- und Gewehrschüsse der Besatzung von Nauplia wurden zwei Mann der Expeditionstruppe getötet. Bald darauf nahm die Division zwischen Syra und Paros die mit zehn Kanonen bestückte Kaperbrigantine „Kymon"; zwei Piratenmistikos, im Kanale von Chios angetroffen, wurden gejagt, der eine entkam, den zweiten zerstörte die Goelette „Aretusa" durch Geschützfeuer. Die beiden Prisen, in Smyrna verkauft, boten Ersatz für österreichischen Staatsbürgern zugefügte Schäden.

Die Unsicherheit der neutralen Schiffahrt nahm trotzdem noch weiter zu, sie erheischte einen ausgiebigeren Schutz der nationalen Kauffahrer und auch Repressalien gegen griechische Gemeinden und Behörden; die Levantedivision ward zur Eskadre erhoben und auf den Stand von 22 Schiffen gebracht. Es waren dies die Fregatten „Bellona" und „Hebe", die nach der Rückkehr aus China zur Korvette umgestaltete „Carolina", die Briggs „Veloce", „Orione", „Veneto", „Montecuccoli", „Ussaro", „San Marco" und „Emo", die Goeletten „Sofia", „Fenice", „Aretusa", „Arianna", „Vigilante", „Enrichetta" und „Elisabetta", die Penischen „Najade" und „Vestale", die Transportschiffe „Bravo" und „Giusto" und das Spitalschiff „Sparviero". Die Schiffe „San Marco" und „Emo" (1827 umgetauft in „Adria" und „Lipsia", als dreimastige Schiffe den Korvetten zugezählt), dann „Enrichetta" und „Elisabetta" waren Neubauten des Arsenals in Venedig, das 1826 übrigens auch eine Fregatte mit 58 Kanonen für den Pascha von Ägypten zu bauen hatte. Das Eskadrekommando führte durch einige Zeit der Marineoberkommandant GM. Paulucci; er wurde später durch den Schiffskapitän Dandolo, den früheren Kommandanten der 1827 aufgelösten neapolitanischen Division, im Eskadrekommando ersetzt.

GM. Paulucci ging angesichts der Tatsache, daß mehrere österreichische Kauffahrer beraubt worden waren und die Forderungen auf Schadenersatz wirkungslos blieben, energisch vor; er lief mit „Bellona", „Hebe", „Carolina", „Aretusa", „Sofia", „Fenice", „Najade" und „Vestale" am 13. Juli 1826 von Smyrna aus und segelte direkt nach Mykoni, wo ein Landungsdetachement (350 Mann mit Geschützen) das Haus eines berüchtigten Seeräubers niederriß, einen Piratenmistiko und zwei Prahmen verbrannte und 10.000 Taler Kontribution erhob.

Am 21. Juli ankerte Paulucci mit fünf Schiffen der Eskadre vor Tinos, woselbst fünf griechische Kriegsschiffe vor Anker lagen; die Eskadreschiffe ankerten mit Spring, die griechischen Kommandanten wurden auf die „Bellona" gerufen, die Korvette „Miltiades" und die Brigg „Leonidas" als sequestriert erklärt und für deren Freilassung 10.000, beziehungsweise 2500 Taler gefordert. Als hierauf der griechische Admiral Sachthuris mit 20 Briggs, darunter 6 Brandern, einlief, machte sich die k. k. Eskadre gefechtsbereit; eine der einlaufenden Briggs, die dem Flaggenschiffe „Bellona" vor dem Buge passieren wollte, wurde durch wohlgezieltes Geschützfeuer in der Takelage beschädigt und zum Abfallen gezwungen, worauf auch die ganze griechische Eskadre abfiel. Schiffsfähnrich Marinovich nahm bald nachher bei Scopelo (nächst Volo) ein Piratenboot weg, unter lebhaftem Feuer vom Lande.

Die Einwohner von Naxos hatten sich im April 1826 gegen Österreich feindselig benommen, als die Fregatte „Bellona" einige Schüsse gegen die Stadt abgab, das Feuer erwidert und auch den k. k. Vizekonsul Gerardi zur Flucht gezwungen. GM. Paulucci segelte daher am 23. August mit „Bellona", „Hebe", „Carolina", „Fenice", „Arianna" und „Enrichetta"* nach Naxos, um den Konsul wieder einzusetzen; schwerer Seegang zwang die großen Schiffe, vier Seemeilen von der Stadt entfernt, bei Procopio delle Saline, zu ankern, die leichten Schiffe – Paulucci hatte sich auf die Goelette „Enrichetta" überschifft – vertäuten sich vor der Stadt. Beide Gruppen landeten nach Einbruch der Dunkelheit 450 Mann mit einem Feldgeschütz und sechs Raketengeschützen unter Schiffsleutnant von Zimburg und es besetzte das gelandete Detachement noch vor Tagesanbruch die dominierenden Höhen; den Bewohnern der Stadt wurde nun die Absicht bekanntgegeben, die k. k. Flagge feierlich zu hissen und den Vizekonsul mit aller Formalität einzusetzen. Wie dies zu erwarten war, zeigten sich die Bewohner der Stadt widerspenstig und es tauchten auch zahlreiche bewaffnete Kandioten auf; die leichten Schiffe eröffneten daher das Geschützfeuer, die Landungstruppen besetzten die Stadt und entwaffneten die Einwohner, deren Waffen im Kastell deponiert wurden. Kandioten, die während dieser Zeit die gegen die Landseite aufgestellten Vorposten angriffen, wurden trotz ihrer Übermacht abgewiesen; ein zweiter Angriff, den sie in der Nacht versuchten, brachte ihnen große Verluste. Nach dieser Vorgeschichte kann es nicht wundernehmen, daß das feierliche Hissen der österreichischen Flagge am Konsulatsgebäude und die Abnahme des Eides der Primaten von Naxos mit allem gebotenen Zeremoniell und öffentlich erfolgen konnte, ohne daß eine Störung vorfiel. Die Naxioten haben es späterhin fürsorglich vermieden, Österreich Anlaß zu Reklamationen zu bieten.

Die Korvette „Carolina" sichtete am 28. September 1826 zwei Schoner, die eben den Ankerplatz bei Skadamura verlassen wollten; der eine, ein harmloser ionischer Kauffahrer, wurde nach vollzogener Visitierung freigelassen, der andere, als Pirat erkannt, flüchtete. Da es ihm aber nicht gelang, sich vom Lande freizusegeln, steuerte er in eine benachbarte Bucht, die der „Carolina" nicht zugänglich war; als sich das Landungsdetachement der Korvette dem Schoner näherte, ergriff dessen Bemannung die Flucht, worauf das Schiff zerstört wurde. Etwa 14 Tage später traf die „Carolina" außerhalb Venetiko eine österreichische Martegana, deren Kapitän berichtete, er sei in der letzten Nacht bei Kap Matapan von einem griechischen Schoner ausgeraubt worden; als bald darauf ein solcher Schoner in Sicht kam, machte die „Carolina" Jagd auf ihn, doch gelang es eingetretener Windstille wegen nicht, den Schoner, der in den Hafen von Vitollo flüchtete, einzuholen. Trotz der beiden Batterien an der Hafeneinfahrt und des Umstandes, daß die Bewohner von Vitollo dem kriegerischen, gut bewaffneten Stamme der Mainotten angehörten, segelte der Kommandant der „Carolina", Korvettenkapitän Bandiera, am nächsten Morgen mit dem Schiff in den Hafen, wo dem Ortsältesten mitgeteilt wurde, der erste Schuß, der vom Lande gegen die „Carolina" während der Visitierung des Schoners fallen sollte, würde die Zerstörung der Ortschaft durch Geschützfeuer herbeiführen. Die Visitierung ergab allerdings, daß der Schoner mit dem gesuchten Piratenfahrzeuge nicht identisch, sondern ein Kauffahrer war; als man aber entdeckte, daß ein im Hafen liegender sardinischer Polacker ein gekapertes Schiff und dessen Kapitän im Gefängnisse sei, erwirkte Bandiera die sofortige Freilassung dieses Schiffes und seines Führers.

Wie sehr unter den obwaltenden Verhältnissen die Energie unserer Eskadre- und Schiffskommandanten in der Levante am Platze war, bewies auch der Kommandant der Goelette „Vigilante", Schiffsleutnant Rocco, der Anfang 1827 einen Konvoi österreichischer, sardinischer und ionischer Kauffahrer von Smyrna nach Alexandrien zu bringen hatte. Der Konvoi geriet bei Nebel auf der Höhe von Scio zwischen die aus 17 Schiffen bestehende griechische Kreuzerdivison, die für einen Überfall auf das von den Türken besetzte Mytilene zusammengezogen war und darauf bestand, den Konvoi zu visitieren; Rocco widersetzte sich dieser Absicht – trotz der bedeutenden Übermacht der Griechen – unter Androhung von Waffengewalt, worauf man ihn und die Kauffahrer unbehelligt ziehen ließ.

Im Sommer 1827 kam es fast zu einem ernsteren Zusammenstoß. Es lagen im Hafen von Naussa zwei Briggs und ein Brander unter dem Kommando des

* Siehe Tafel 4: Die k. k. Eskadre vor Naxos.

bekannten Helden der Befreiungskriege, Kanaris, dann die österreichische Goelette „Enrichetta“ (Kommandant Fregattenleutnant Logothetti), als am 30. Mai die englische Kriegsbrigg „Zebra“ einlief und die österreichische Brigg „Ussaro“ (Kommandant Fregattenleutnant Caffiero) mit einem Konvoi folgte. Kanaris begab sich sogleich auf den „Ussaro“, um das Verlangen nach Visitierung des Konvois zu stellen; da die Gewährung einer solchen Forderung den k. k. Schiffskommandanten strengstens untersagt war, erklärten Logothetti und Caffiero, auf jedes griechische Boot, das sich dem Konvoi nähern würde, feuern zu lassen. Der englische Kommandant stellte sich befremdlicherweise nicht auf österreichische Seite – die Kooperation der verschiedenen Eskadren in der Levante war sonst Regel, – doch bewog er Kanaris, um neue Befehle zu Lord Cochrane zu senden, der angeblich die Visitierung aller österreichischen Konvois anbefohlen hatte. Kanaris mobilisierte aber, ohne das Eintreffen der Antwort abzuwarten, die Einwohner von Paros, er stellte überdies zwei bewaffnete Goeletten und zwei schwere Piratenmistikos an der Hafeneinfahrt auf; Logothetti ließ sich dennoch nicht einschüchtern, er legte die „Enrichetta“ gefechtsbereit zwischen die beiden griechischen Briggs und sandte ein Boot nach Naxos, um die Unterstützung der dort befindlichen k. k. Korvette „San Marco“ anzusprechen. Die Griechen waren bereit, beim ersten Nachlassen der Wachsamkeit auf den österreichischen Schiffen zum Angriff überzugehen, und es blieb die Situation angesichts der bedeutenden griechischen Übermacht eine sehr bedrohliche, bis abends die sardinische Korvette „Il Tritone“ eintraf, deren Kommandant sogleich Kanaris sagen ließ, er werde mit den Österreichern gemeinsam vorgehen. Die Griechen gaben aber ihre Sache noch nicht auf, sie liefen am 10. Juni mit der Absicht aus, Verstärkungen heranzuziehen und den Konvoi in See anzugreifen; auch die Ausführung dieses Planes fiel ins Wasser – am selben Tage traf die „San Marco“ ein und es setzte der Konvoi, eskortiert von allen drei k. k. Schiffen, seine Reise unbehelligt fort.

Die Goelette „Elisabetta“, die den zum Generalkonsul in Saloniki ernannten Grafen Ciccopieri von Konstantinopel nach seinem Amtssitze brachte, sichtete Anfang August 1827 beim Eintreffen im Golfe von Saloniki zwei große Prahmen, die als griechische Seeräuber erkannt und sofort gejagt wurden, wobei die eine in den Grund geschossen und die andere zum Stranden gezwungen wurde. Die Türken nahmen 18 Flüchtlinge der gestrandeten Prahme gefangen, die dann mit Ausnahme zweier Knaben (eines Österreichers, der von einem gekaperten Schiffe stammte, und des Sohnes des Lotsen der „Elisabetta“) in Saloniki hingerichtet wurden. Da die beiden Piraten den Seehandel des Vilajets schon seit längerer Zeit sehr geschädigt hatten, überreichte der Pascha von Saloniki dem Kommandanten der „Elisabetta“, Fregattenleutnant Bua, unter großem Zeremoniell einen prächtigen Ehrensäbel.

Das energische Auftreten der k. k. Eskadre hatte nur zum Teil einen heilsamen Erfolg, in vielen Fällen betrieben die griechischen Seeräuber ihr Handwerk mit der Vorsicht weiter, beim Sichten der Takelage eines Kriegsschiffes einen der zahllosen Schlupfwinkel aufzusuchen, die die reich gegliederte Küste Griechenlands kleinen Schiffen bietet; nur in dem nachstehend beschriebenen Falle, dann fünf Jahre später, wagten die Seeräuber im Vertrauen auf ihre numerische Überlegenheit den Kampf mit einem Kriegsschiffe.

Die Goelette „Sofia“ wurde gelegentlich eines Aufenthaltes in Korfu, im November 1827, vom k. k. Konsul ersucht, einen Konvoi von Handelsschiffen bis zur Insel Saseno zu führen und sodann auf zwei verwegene Piraten Jagd zu machen, die die Schiffahrt im Ionischen Meere schon seit einiger Zeit behinderten. Die Überfahrt des Konvois von Korfu nach Saseno, an der auch verschiedene Handelsschiffe teilnahmen, die kurz vor dem Auslaufen der „Sofia“ in Begleitung des k. k. Postschiffes, S. M. Goelette „Aurora“, aus Zante in Korfu eingetroffen waren, verlief ohne Zwischenfall, worauf die „Sofia“ die Suche der Piraten aufnahm. Am Morgen des 16. November, in der Nähe des Hafens Palermo der albanischen Küste, wurden eine große Martegana mit acht Kanonen und ein Mistiko mit zwei Kanonen gesichtet, die erst auf einen blinden Kanonenschuß der „Sofia“ ihre Flaggen hißten; sie zeigten zuerst die englische Flagge, holten diese aber bald wieder ein, um die griechische zu hissen, bei welchem Anlaß auch die Martegana einen blinden Kanonenschuß abgab. Der Kapitän der Martegana kam in einem Boot an Bord der „Sofia“ – wie sich später ergab, um Informationen über die Stärke und Bestückung des Schiffes einzuholen; er behauptete, im Auftrage des Lord Cochrane von Missolunghi nach dem Hafen Palermo zu segeln, und wies ein griechisch abgefaßtes Schriftstück mit unbekanntem Siegel zur Legitimation vor. Schiffsleutnant Dabovich, Kommandant der „Sofia“, dem das Verhalten der Schiffe beim Flaggehissen, das vorgezeigte Dokument und die Schiffe selbst verdächtig vorkamen, beauftragte den Kapitän der Martegana, mit beiden Schiffen der „Sofia“ nach Korfu zu folgen, wo seinen Schiffen, wenn ihre Papiere in Ordnung befunden würden, die Weiterfahrt gestattet werde.

Der Kapitän sagte den Befolg des Auftrages zu, besprach sich noch mit dem Führer des Mistiko und kehrte dann auf sein Schiff zurück, worauf beide Fahrzeuge Kurs gegen den Hafen Palermo nahmen. Dabovich forderte den Kapitän der Martegana zweimal, das zweitemal unter Androhung von Waffengewalt, auf, dem erhaltenen Auftrage nachzukommen, worauf dieser zurückrief, daß er nicht nach Korfu, sondern nach dem Hafen Palermo segeln werde und daß seine Schiffe ebenfalls Kanonen und Kugeln hätten.

Die „Sofia“ eröffnete mit einem Raketengeschütze das Feuer gegen die Martegana, das von beiden Schiffen mit Kartätschfeuer erwidert wurde und zu einem heftigen Kampfe führte, in dessen Verlaufe die Geschütze der rechten Batterie der „Sofia“ mehrfach beschädigt wurden, so daß Dabovich bei der herrschenden Windstille die großen Riemen auslegen und das Schiff wenden ließ, um die linke Batterie verwenden zu können. Das Feuer der „Sofia“ hatte aber der Martegana so schwere Schäden beigefügt, daß sie das Feuer einstellte und eines ihrer Boote mit Flüchtlingen den Mistiko, der aus größerer Entfernung das Geschützfeuer unterhalten hatte, zu erreichen suchte. Als sich nun die „Sofia“ anschickte, den Mistiko zu verfolgen, begann die Martegana neuerdings mit Kartätschfeuer; es galt daher, zuerst dieses stärkere Schiff zu zerstören, was dem Gesamtdetailoffizier der „Sofia“, Fregattenleutnant Cardini, durch einen Schuß des von ihm selbst gerichteten Raketengeschützes gelang; die Brandrakete setzte das Schiff in Flammen, so daß es fast unmittelbar darauf in die Luft flog. Von den Überlebenden wurden sechs gerettet und nach Korfu zur Aburteilung gebracht; der Mistiko entkam. Den Aussagen der geretteten Piraten wurde nebst den sonst wissenswerten Daten auch entnommen, daß die Hälfte der Bemannung der Martegana im Kampf ihr Leben verloren hatte; S. M. Schiff „Sofia“ beklagte nur einen, durch eine Kanonenkugel getöteten Matrosen.

Die Eskadre war auch in den Jahren 1828 und 1829 für den Schutz der österreichischen Kauffahrer tätig, sie erwirkte unter anderem im Jahr 1829 für von griechischen Seeräubern genommene Handelsschiffe eine Entschädigung von 86.773 Colonnati. Die zweite Hälfte des Jahres 1829 brachte den Friedensschluß zwischen Rußland und der Pforte, worauf ruhigere Verhältnisse in der Levante eintraten; die k. k. Eskadre wurde auf sechs Schiffe, die Fregatte „Guerriera“, die Korvetten „Veloce“ und „Lipsia“, die Brigg „Orione“, die Goeletten „Elisabetta“ und „Fenice“, reduziert, Dandolo im Eskadrekommando durch Schiffskapitän Accurti abgelöst.

GM. Paulucci, der neue Marineoberkommandant, übernahm mit seinem Amte die Notwendigkeit, jene Details der Marineorganisation, die in den ersten zehn Jahren des Bestandes der zweiten österreichisch-venezianischen Marine als unzulänglich oder ungeeignet befunden worden waren, zeitgemäß zu ändern. Es traten mehrere Verbesserungen der Verwaltung ins Leben, das System der Brigadekommanden machte der Aufstellung von Ratsdepartements Platz, der Artilleriedienst erfuhr eine durchgreifende Änderung; Paulucci war der Ansicht, für die Bedienung der Schiffsgeschütze seien „wirkliche“ Artilleristen und nicht nur artilleristisch ausgebildete Matrosen notwendig, er schuf daher eine Artilleriedivision, der außer den Vormeistern auch die Artilleriehandwerker eingereiht wurden. Die Frage, was zur See besser sei, ein im Seemannshandwerke fast gar nicht bewanderter Artillerist als Vormeister oder ein in der Geschützbedienung gutgeschulter Matrosenvormeister, hat noch manche Jahre hindurch der Marineleitung große Sorgen verursacht, die sich dann stets in organisatorischen Maßnahmen aufzulösen pflegten; man ist erst relativ spät zur Erkenntnis gekommen, es sei am besten, beim Matrosenvormeister zu bleiben und dessen Unterrichtsprogramm fallweise entsprechend zu regeln.

Die Erklärung der durch einige Zeit stets wiederkehrenden organisatorischen Änderungen im Marine-Artilleriedienst ist sehr einfach; die technischen Neuerungen und Verbesserungen während der ersten Jahrzehnte des Bestandes der zweiten österreichisch-venezianischen Kriegsmarine beschränkten sich vorwiegend auf die Schiffsartillerie, hauptsächlich auf die Einführung des Raketengeschützes; daneben aber verlangte die komplizierte Takelage, die damals allein aus einer schwimmenden Batterie das bewegungsfähige Fahrzeug schuf, erfahrene und geübte Seeleute. Bei der Lösung der Aufgabe, auf welche Art man die beste Bedienung der Takelage und die besten Vormeister erzielen könne, trat stets auch eine besondere Eigenheit des Seekriegswesens auf – die fallweise als unbedingt maßgebend anerkannten Ansichten. Solche Ansichten, nach bestem Wissen und Gewissen aus den praktischen Erfahrungen der letzten Kriegskampagnen und des Seedienstes im Frieden, dann aus theoretischen Erwägungen über die Verwertung der Waffen und Neueinführungen, über fremde Organisation und Einrichtungen geschöpft, sind das wertvolle Ergebnis der geistigen Tätigkeit der Seeoffiziere; sie werden immer wieder, oft schon nach wenigen Jahren oder Monaten, durch neue Auffassungen – den natürlichen und notwendigen Fortschritt – verdrängt. Daß hiebei nicht immer das Richtigste getroffen wird, liegt in den Mängeln des menschlichen Geistes, der weder allwissend noch mit zuverlässiger prophetischer Gabe ausgestattet ist, und es sind bei allen Flotten minder gutgelungene Schiffstypen, nicht ganz einwandfreie Geschützinstallierungen und dergleichen mehr auf diese Rechnung zu setzen.

Zu Pauluccis Zeit reduzierte sich der Bedarf an Mannschaften mit technischem Spezialwissen auf die für die Geschützinstandhaltung benötigten Artilleriearbeiter; die besonderen artilleristischen Kenntnisse des Vormeisters der glatten Geschütze bewegten sich – die Fertigkeit im Abfeuern ausgenommen – in den allerengsten Grenzen, Reorganisationen stifteten daher keinen erheblichen Schaden. Die folgenden Jahrzehnte mit ihren gewaltigen Fortschritten auf den Gebieten der Dampfmaschinen, der Eisenindustrie, der Elektrizität und der Sprengmittel haben die modernen Schiffe fallweise mit den neuesten Errungenschaften der technischen Wissenschaften ausgestattet, woraus sich die Notwendigkeit ergab, in den einzelnen Spezialfächern vortrefflich ausgebildete Mannschaften zu besitzen, die je nach ihrer besonderen Verwendung nebstbei geringe, gute oder ausgezeichnete Kenntnisse des eigentlichen Seemannshandwerkes haben müssen: was einst auf organisatorischem Wege zu lösen versucht wurde, erreicht man jetzt besser durch die Art der Ausbildung der Mannschaft für die verschiedenen Spezialdienste.

Die sonstigen Reorganisationen Pauluccis sind nicht hervorhebenswert.

Im Jahr 1824 erschien in deutscher und italienischer Sprache eine „Instruktion zur Regelung des Marine-Dienstes, welche bis zur Publizierung eines neuen vollständigen Marine-Reglements als Richtschnur zu gelten hat“; sie regelte den Dienst des Marineoberkommandos und der fünf Ratsdepartements, war aber nicht ausreichend genug, um die ausgezeichneten Ordinanzen der Jahre 1802 und 1804 vollkommen zu ersetzen. Langatmige Titel und provisorische Vorschriften, von der venezianischen Marine ererbt, blieben übrigens noch lange Zeit Inventarstücke der k. k. Flotte. Die italienische Dienstsprache wurde durch die neue Vorschrift nicht berührt, die ganze innere Korrespondenz der Marineämter auch weiterhin in italienischer Sprache geführt. Eine Vorschrift über die Art der von Schiffen zu leistenden Ehrenbezeigungen folgte im Jahr 1826; einige ihrer Bestimmungen sind auch noch in dem heute zu Kraft bestehenden Marinereglement enthalten – das Seezeremoniell ist begreiflicherweise eine der konservativsten Einrichtungen des Seewesens, – andere sind gänzlich außer Gebrauch gekommen. Zu diesen gehört auch das Karfreitagszeremoniell: am Gründonnerstag mußten, wenn das Schiff vor Anker lag, gleichzeitig mit dem Einstellen des Läutens der Kirchenglocken die Raaen über Kreuz getoppt und die Flaggen halbtopp gesetzt werden, bis das Glockengeläute beim Gloria das Zeichen für das „in Kreuz toppen“ der Raaen und das Hissen der Flaggen gab.

Die Erfolge, die die k. k. Eskadre in der Levante bei der Vertretung der ideellen und materiellen Interessen der österreichischen Staatsbürger erzielt hatte, lieferten den besten Beweis, daß die Zeit, in der österreichische Handelsschiffe vogelfrei waren, der Vergangenheit angehörte; es stand eine allerdings nur relativ stattliche Flotte zur Verfügung, man hatte aber gelernt, aus ihr Nutzen zu ziehen. Diesen Umschwung der Dinge lernte auch Marokko im Jahr 1829 erkennen.

Die österreichische Handelsbrigantine „Veloce“, auf der Reise von Triest nach Rio de Janeiro begriffen, wurde am 31. Juni 1828 etwa 30 Seemeilen von Cadiz von der marokkanischen Korsarenbrigg „Rabia el Gheir“ gekapert, nach Rabat gebracht und die Bemannung dort in harte Gefangenschaft gesetzt. Der sardinische Konsul nahm sich der armen Leute an, er verständigte auch das k. k. Generalkonsulat in Gibraltar, worauf im damals üblichen, durch schwerfällige Postverbindungen noch weiter verzögerten Instanzenwege der Staatskanzler Fürst Metternich in Kenntnis des Vorfalles gelangte. Man entsandte hierauf eine Schiffsdivision, die aus den Korvetten „Carolina“ und „Adria“, der Brigg „Veneto“ und der Goelette „Enrichetta“ bestand, unter dem Befehle des Korvettenkapitäns Bandiera nach dem westlichen Mittelmeere. Bandiera lief im Jänner 1829 in Gibraltar ein, von wo aus er im Wege der Konsuln in Tanger die Freilassung der Gefangenen der „Veloce“ anstrebte; vor der Ergreifung von Gewaltmaßregeln zur Erlangung einer Genugtuung mußten eben diese Gefangenen der Gewalt Marokkos entzogen werden. Die Schiffsdivision kreuzte während des Ganges der diplomatischen Verhandlungen westlich von der Straße von Gibraltar, einerseits zum Schutze heimkehrender österreichischer Kauffahrer, anderseits mit der Absicht, marokkanische Korsaren abzufangen; diese wagten sich aber nicht in See.

Die Gefangenen wurden freigelassen, der Vezier des Sultans stellte auch eine Erklärung aus, die Wegnahme der „Veloce“ sei eine eigenmächtige Handlung des marokkanischen Kapitäns gewesen und es werde dieser bestraft werden, – die Rückgabe des Schiffes und die Leistung einer angemessenen Entschädigung lehnten aber die Marokkaner ab. Bandiera beschloß daher, vorerst zwei marokkanische Korsarenbriggs zu zerstören, die an der Mündung des Flusses Uëd Aulcus bei der stark befestigten Ortschaft el Araisch vertäut lagen und 16, bezw. 14 Geschütze führten;

er ankerte mit den Schiffen „Adria“, „Carolina“ und „Veneto“ am 2. Juni bei el Araisch und entsandte am nächsten Morgen ein Detachement von 180 Mann mit Raketengeschützen unter Kommando des Korvettenkapitäns von Zimburg zur Vernichtung der Korsaren. Das Landungsdetachement wurde alsbald durch marokkanische Kavallerie angegriffen, die aber durch das Feuer der Raketengeschütze zurückgewiesen ward; dann griffen die Batterien von el Araisch und feindliche Fußtruppen in den Kampf ein. S. M. Schiff „Veneto“, in einen Geschützkampf mit den Batterien von el Araisch verwickelt, brachte eine der Batterien zum Schweigen und schoß auch einige Häuser in Brand. Das Feuer der Landungsgeschütze, das zum Teil der Abwehr marokkanischer Angriffe dienen mußte, vermochte anfangs den beiden stattlichen Korsarenschiffen keinen Schaden beizufügen; es schwammen aber zwei wackere Unteroffiziere freiwillig an Bord des größeren Schiffes, wo sie Werg und andere brennbare Stoffe zusammenhäuften und mit Feuerwerkskörpern, die sie an ihren Köpfen festgebunden hatten, in Brand setzten. Die Brigg stand bald in Flammen, die beiden Tapferen kehrten im heftigsten feindlichen Feuer zum Detachement zurück; sie wollten die gleiche Unternehmung auch gegen das zweite Schiff ausführen, doch gelang es, diesem mit den Raketen ein Leck an der Wasserlinie beizubringen. Der Zweck der Landung war erreicht, Zimburg trat daher mit seinen durch den fünfstündigen Kampf in tropischer Hitze ermüdeten Leuten den Rückzug zu den Booten an. Dies war das Signal zum allgemeinen Angriffe der Marokkaner, an dem auch deren Kavallerie wieder teilnahm; das Landungsdetachement war arg bedrängt, hielt sich aber sehr wacker und es konnten, da das Gefecht in die Nähe des Strandes rückte, auch die Schiffsgeschütze der Division eingreifen. Die Lage der Ausschiffungstruppe wurde kritisch, als die Leute bei den Booten anlangten; die Schiffe mußten das Feuer einstellen, um nicht die eigenen Leute zu gefährden; eine aufgesprungene frische Seebrise erzeugte Seegang und erschwerte bedeutend die Wiedereinschiffung in die Boote, die durch längeres Waten im seichten Wasser erreicht werden mußten. Dank der vorzüglichen Haltung der Marineinfanterie, die die Einschiffung zu decken hatte, gelang aber auch dies.*

Das Landungsdetachement hatte im Kampfe gegen die erdrückende Übermacht leider 22 Tote zu beklagen, 14 Mann waren verwundet; die Verluste der Marokkaner, in deren Reihen auch die Landungs- und die Schiffsgeschütze große Lücken gerissen hatten, bezifferten sich weitaus höher.

Die Blockade der marokkanischen Küste schloß sich an die Unternehmung von el Araisch; sie stellte wegen der vielen, dem Ufersaume vorliegenden Schiffahrtshindernisse große Anforderungen an das seemännische Geschick der Offiziere; die lokalen Verhältnisse und die an der Küste zusammengezogenen Heerhaufen der Marokkaner ließen überdies keine größere Unternehmung zu. Die „Adria“ blockierte speziell el Araisch, dessen Bewohner sie von Zeit zu Zeit durch wohlgezielte Kanonenkugeln und Brandraketen beunruhigte und an der Wiederherstellung und neuerlichen Verwendung der Korsarenschiffe behinderte; „Carolina“ und „Veneto“ beschossen am 22. Juli die mit 15 Kanonen armierte Ortschaft Arzilla durch mehrere Stunden, wobei es den Schiffen gelang, die feindlichen Batterien zu beschädigen und auch mit den Brandraketen einigen Schaden zu stiften; wie später in Erfahrung gebracht wurde, hatten sich die marokkanischen Geschütze verschossen, allerdings ohne die kaiserlichen Schiffe zu beschädigen, und es mußte eiligst Munition aus Tanger requiriert werden. Die Schiffsdivision Bandieras erhielt noch im Sommer eine wünschenswerte Verstärkung durch die Fregatte „Medea“ und die Brigg „Ussaro“.

Nach dem Bombardement von Tetuan gab die marokkanische Regierung endlich nach; der Friedenstraktat mit Marokko wurde – wie üblich unter dem Austausche von Geschenken – im Jahr 1830 erneuert und es wurden S. M. Schiffe abberufen.

* Siehe Tafel 5: Kampf bei el Araisch.

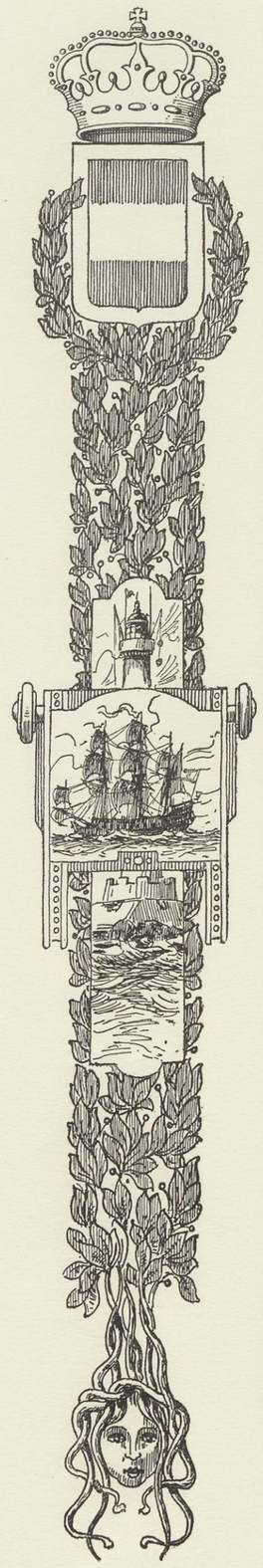
Kaiser Franz ehrte die Tapferen von el Araisch durch Ordenszeichen, huldvolle Belobungen und außertourliche Beförderungen, Bandiera erhielt das Kommandeurkreuz des Leopold-Ordens.

Die beiden „bei der Marine angestellten Generalmajore“, Marineoberkommandant Marquis Paulucci und der Kommandant der Eskadre in der Levante, Dandolo, wurden mit der Allerhöchsten Entschließung vom 24. Juli 1829 zu Kontreadmiralen ernannt, „um die k. k. Marine auch in den oberen Chargen nach der bei den Seemächten üblichen Form zu organisieren“. Kontreadmiral Paulucci wurde bald darauf (11. Jänner 1830) außertourlich zum Vizeadmiral befördert, doch mit „dem Allergnädigsten Bemerken, daß er, solange ihn nicht die Tour zum Feldmarschalleutnant trifft, keine höhere Gebühr habe“, – die beiden unteren Admiralsgrade hatten endlich in der k. k. Flotte Eingang gefunden.

Unruhen in Mittelitalien führten 1831 zur Aufstellung einer Schiffsdivision in der Adria, der die Sicherung der Handelsschiffahrt und die Unterstützung der Operationen der k. k. Armee übertragen ward; die Division, unter dem Kommando des Fregattenkapitäns Bandiera, bestand aus der Fregatte „Medea“, der Korvette „Abbondanza“, der Brigg „Veneto“, den Goeletten „Enrichetta“, „Sofia“ und „Vigilante“ und einigen Penischen. Die Schiffe besorgten Truppentransporte und bereiteten sich zur Durchführung einer Blockade Anconas vor, die jedoch infolge der baldigen Übergabe des Platzes unterblieb; die Goeletten brachten aus Ancona geflüchtete Insurgenten auf. Schließlich ging ein Teil der Schiffsdivision zur Wahrung der österreichischen Interessen nach Türkisch-Albanien ab, woselbst eine türkische Flotte zur Unterwerfung des rebellischen Paschas von Skutari erschienen war; die zur Bewachung der österreichischen Küste bestimmten Schiffe wurden wegen des Ausbruches der Cholera vermehrt.

Die k. k. Flotte hatte in der Epoche, mit deren Schilderung gerade diese Blätter sich befassen, eine bewegte, vielseitige und anregende Tätigkeit – trotz der Friedensperiode kam sie wiederholt zu kriegerischen Aktionen oder zu den Vorbereitungen für solche; ihr Dienst war besonders in der Levante, wo die Sicherheit der Schiffahrt noch immer nicht erreicht war, ein ziemlich anstrengender. Die Verbindung der Eskadre in der Levante mit der Heimat stellten, wie schon früher erwähnt, die Fluttschiffe her, in deren Reihe nebst dem regelmäßig verkehrenden Postschiff auch Trabakel der Kriegsmarine für den Material- und Personentransport traten. So brachte beispielsweise im Frühjahr 1832 S. M. Trabakel „Bravo“ (das als Schoner erst vor wenigen Jahren kondemniert wurde) Post, Ersatzmannschaften und Material von Venedig zur Eskadre nach Smyrna, von wo es am 9. Mai die Rückfahrt antrat, die allerdings nicht so glatt wie die Ausreise ablaufen sollte.

Schweres Wetter, das nach dem Verlassen von Smyrna angetroffen wurde, zwang den Kommandanten, Schiffsfähnrich Rubessa, das Schiff in einer Bucht der Insel Skyro vor Anker zu legen, um daselbst günstigen Wind abzuwarten; der im Archipel herrschenden Unsicherheit wegen ward scharfer Wachdienst und das Schiff in steter Gefechtsbereitschaft gehalten. Am 14. Mai, bald nach Mitternacht, bemerkte der Posten zwei Ruderfahrzeuge, die gegen den „Bravo“ abhielten und sich rasch näherten, weshalb er das Alarmsignal gab. Die Mannschaft besetzte die Gefechtsstationen, Rubessa rief durch das Sprachrohr den Booten zu, sich aus dem Bereiche des Schiffes zu entfernen, seine Aufforderung wurde aber durch ein lebhaftes Gewehrfeuer der Piraten erwidert, die ihre Fahrt gegen das Schiff fortsetzten. „Bravo“ eröffnete ebenfalls das Feuer mit den beiden Spingarden der Steuerbordseite, mit Blunderbüchsen und Musketen, doch begann das Gefecht mit einer schweren Verwundung des Schiffskommandanten, an dessen Stelle der als Passagier eingeschiffte Schiffsfähnrich Delucca trat. Zwei Versuche der Piraten, die



etwa 60 Mann stark waren, das Schiff zu entern, scheiterten an der Tapferkeit der Verteidiger, die im Handgemenge die Angreifer mit blutigen Köpfen zurückschlugen und ihnen schwere Verluste zufügten. „Bravo“ setzte nach dem zurückgewiesenen Angriffe sofort unter Segel, doch entkamen die Piraten unter dem Schutze der dunklen Nacht; außer dem Kommandanten und einem als Passagier eingeschifften Wundarzte wurden noch zwei Mann im Kampfe verwundet.

Dieser Angriff und die in der zweiten Hälfte des Jahres 1833 überhaupt wieder auflebende Piraterie in den levantinischen Gewässern führte zur neuerlichen Verstärkung der Eskadre Accurti, die aus S. M. Schiffen „Guerriera“, „Adria“, „Montecuccoli“, „Ussaro“, „Elisabetta“ und „Fenice“ zusammengesetzt war, durch die Korvette „Abbondanza“ und die Goeletten „Vigilante“ und „Sofia“; gegen Ende des Jahres übernahm Kontreadmiral Dandolo, der mit der neuen Fregatte „Venere“ eintraf, wieder das Eskadrekommando, Accurti kehrte mit der „Guerriera“ nach Venedig zurück.

Neben den neun größeren Schiffen, die 1833 in der Levante stationiert waren, bestand auch noch die Division in der Adria mit vier größeren und mehreren kleineren Schiffen und es war die Korvette „Lipsia“ mit einer Spezialmission in Dienst gestellt – die Marine hatte ihre Position im Staat erobert, sie zählte bereits als Faktor, litt aber noch immer unter der Ungunst unzureichend bewilligter Geldmittel. Der Stand des Personals, besonders des Seeoffizierskorps, war im Vergleiche zu den umfangreichen Indienststellungen zu klein, was den Schiffsdienst bedeutend erschwerte.

Die k. k. Flotte erlitt im Jahr 1833 leider einen Schiffsverlust: die Korvette „Abbondanza“ scheiterte am 10. April morgens bei ungünstigem Wetter, das durch einige Zeit jegliche Positionsbestimmung vereitelt hatte, beim Turme Rinalda, 15 Seemeilen von Brindisi. Das Schiff war nicht mehr zu retten, doch gelang es, das Leben der gesamten Bemannung zu erhalten.

Die aus Rußland nach Österreich geflüchteten Polen, die ein sehr unruhiges Element bildeten, wurden auf k. k. Kriegsschiffen ins Ausland gebracht, und zwar nach New-York 1833 durch die „Guerriera“ und „Hebe“, 1834 durch „Lipsia“ und 1835 durch „Adria“, nach Marseille und Toulon 1835 und 1836 durch „Guerriera“; überdies transportierte im Jahr 1836 die Brigg „Ussaro“ italienische Hochverratssträflinge nach New-York.

Da zu dieser Zeit die Verwendung von Dampfmaschinen für die Fortbewegung von Seeschiffen in den Handelsflotten festen Boden gewonnen und sich bewährt hatte, traten nunmehr auch die Kriegsmarinen an die Frage heran, ob die Dampfkraft, die das Schiff von den Windverhältnissen fast unabhängig machte, nicht auch für ihre Zwecke Vorteile bieten würde. Man stand vor einem Problem, dessen Lösung noch innerhalb der nächsten drei Jahrzehnte eine gänzliche Umwälzung des Seekriegswesens herbeiführte, neue Schiffstypen schuf und die alten veränderte. Es dürfte daher eine kurze Schilderung jener Schiffstypen, aus denen sich die kleine, aber tüchtige k. k. Flotte vor der Einführung der Dampfkriegsschiffe zusammensetzte, am Platze sein.

Man hatte in Österreich, wie schon früher erwähnt, bei der Übernahme der Marine des Königreiches Italien auf die Beibehaltung und Verwendung der Linienschiffe rundweg verzichtet und die vorhandenen Schiffe dieser Gattung entweder demoliert oder zu kleineren Schiffen umgestaltet. Der Kern der Kriegsflotten bestand aber bei allen anderen Staaten aus Linienschiffen, die ihre (50 bis 90) Kanonen in drei oder zwei gedeckten Batterien („Dreidecker“, „Zweidecker“) und auf dem Oberdecke trugen; diese Schiffe bildeten die Schlachtlinie und entschieden den Kampf.

Die Fregatten besaßen eine gedeckte Batterie, sie führten ihre (40 bis 60) Kanonen teils in dieser, teils auf dem Oberdeck und blieben außerhalb der Schlachtlinie; als bessere Segler wurden sie für den Aufklärungs- und den Depeschendienst verwendet, sie hatten auch havarierte Linienschiffe aus dem Gefechte zu schleppen. Ihre Geschützarmierung war für den Kampf mit Linienschiffen zu schwach, ihre Konstruktion gegen die schweren Kanonen des Linienschiffes nicht genügend widerstandsfähig.

Die Korvetten hatten die (18 bis 26) Kanonen nur auf dem Oberdeck installiert; sie fanden im Kreuzerkrieg und für den Konvoidienst Verwendung. Der Bau von Korvetten mit einer gedeckten Batterie, also kleiner Fregatten, die zum Unterschiede von den nicht gedeckten „Glattdeckskorvetten“ den Namen „gedeckte Korvetten“ erhielten, erfolgte auch in Österreich erst zu einem späteren Zeitpunkte.

Linienschiffe, Fregatten und Korvetten besaßen drei vollgetakelte Masten; es kam, allerdings sehr selten, bei den Korvetten vor, daß der Kreuzmast keine Raaen erhielt (Barktakelage).

Die Briggs mit ihren beiden vollgetakelten Masten, die Goeletten mit drei bis zwei Raaen am Fockmast und der Besahn am Großmaste, dann die kleineren Fahrzeuge – Trabakel und Penischen, – die manchmal ein „fliegendes“ Focksegel, sonst aber keine Raaen besaßen, dienten untergeordneten Kriegszwecken; als vortreffliche Segler mit kleinem Tiefgange, der ihnen die meisten Schlupfwinkel zugänglich machte, haben diese Schiffsgattungen besonders bei der Sicherung des Seehandels und der Bekämpfung der Piraterie in der Levante gut entsprochen.

Alle Schiffsgattungen der zweiten österreichisch-venezianischen Marine zeigten gegen jene, die in den vorhergehenden großen Seekriegen Verwendung gefunden hatten, bedeutende Verbesserungen, deren stets raschere Aufeinanderfolge bereits begonnen hatte; zu solchen Verbesserungen gehörte die festere, einfachere Konstruktion des Hecks, die höher eingebauten Ankerklüsen, die Verminderung des ehemals übergroßen Umfanges der Oberdecksluke („Kuhl“) und die vereinfachte Zutakelung des Bugsprietes, das mit dem Schiffskörper besser verbunden wurde und daher der ganzen Takelage eine kräftigere Stütze bot. Besondere Vorteile erwuchsen speziell auf den Fregatten durch die Reduktion der großen Oberdecksluke auf ein vernünftiges Maß; die Batterie wurde dadurch bewohnbar und es entfiel die Notwendigkeit, beim Segelmanöver einen großen Teil des laufenden Gutes in der Batterie bedienen zu müssen; endlich konnten die großen Boote auf Deck eingesetzt und versorrt werden.

Fultons Raddampfboot, das 1807 die Linie New-York–Albany zu befahren begann, war der Vorläufer zahlreicher Flußdampfer auf dem Hudson und Clyde; der Dampfschiffsverkehr zwischen England und dem Mittelmeere begann im Jahr 1830, acht Jahre später folgte der Dampferverkehr zwischen England und Nordamerika. Die österreichische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, 1830 gegründet, ließ 1834 den ersten mittelländischen Seedampfer bauen, die „Marie Dorothee“, die zunächst die Linie Konstantinopel–Smyrna befuhr; andere Dampfer derselben Gesellschaft folgten in Kürze nach, das österreichische Unternehmen erfreute sich alsbald in der ganzen Levante solcher Beliebtheit und solchen Zuspruches, daß eine englische Konkurrenzgesellschaft nicht aufkommen konnte und ihre beiden Dampfer der österreichischen verkaufte. Der „Österreichische Lloyd“ in Triest eröffnete die Linie Triest–Konstantinopel mit einem Dampfer („Erzherzog Ludwig“) im Jahr 1837; nach dem Ankaufe der sieben Seedampfer der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1845 erstarkte der Lloyd zu einem blühenden Unternehmen, das das ganze östliche Mittelmeer kommerziell beherrschte. Es ist leider nur eine historische

Reminiszenz, daß der Lloyd, der 1847 bereits 21 und 1857 gar 65 Dampfer besaß, dazumal alle anderen Schiffahrtsgesellschaften der Zahl seiner Dampfer nach überragte.

Die Versuche Ressels, eines österreichischen Marine-Verwaltungsbeamten, in Triest in den zwanziger Jahren seine Erfindung, Schiffe mit einer Schraube fortzubewegen, praktischer Verwendbarkeit zuzuführen, sind an einem kleinen Unfalle gescheitert; Anfang der dreißiger Jahre standen daher den Kriegsflotten nur Raddampfer als Vertreter des mit Dampf getriebenen Schiffes zur Verfügung, denen aber bei der Verwendung für Kriegszwecke große Mängel anhafteten. Motor und Maschinen befanden sich größtenteils ober Wasser, ohne Schutz gegen feindliche Projektile; die Schaufelräder nahmen einen großen, sonst für die Aufstellung von Kanonen verwendeten Platz weg und trennten die Geschützaufstellung in zwei Gruppen, was nach damaligen Begriffen der getrennten Feuerleitung wegen sehr störend war; endlich mußte die Takelage, die man noch nicht entbehren konnte, sehr niedrig sein, damit das Schiff bei gesetzten Segeln nicht zu stark kränge, wodurch das eine Rad außer Wasser gekommen und das andere zu tief eingetaucht worden wäre. Der Raddampfer der Kriegsflotten diente daher vorwiegend für Schleppzwecke, als Jacht und für die Übermittelung von Depeschen; obschon einige Radkorvetten auch anderwärts konstruiert worden sind, hielt man doch nur in Frankreich an der Eignung des Raddampfers als Kampfschiff fest und erbaute dort einige Radfregatten und -Korvetten für den Kampf in der Linie.

Der erste Raddampfer der k. k. Flotte wurde 1834 auf der Werfte des Schiffsbaumeisters Pritchard in Porto Rè auf den Stapel gelegt; das Schiff, anfangs „Ferdinando“, später „Marianna“ genannt, hatte 500 Tonnen Deplacement, seine Maschine, die bei Fletchert und Punchon in Wien erzeugt wurde, besaß 120 Pferdekräfte. Heute hat S. M. Schiff „Huszar“, das um 100 Tonnen kleiner ist als die „Marianna“, 6000 indizierte Pferdekräfte, das größte fertiggestellte Schiff der k. und k. Flotte, „Erzherzog Karl“, 10.600 Tonnen und 18.000 Pferdekräfte; die Umwälzungen des Seekriegswesens in den letzten 70 Jahren sind jedenfalls gewaltigere, als die in den vorhergehenden sieben Jahrhunderten!

Die „Marianna“ lief am 5. Jänner 1836 vom Stapel; sie verunglückte am 4. März 1852 während eines schweren Sturmes, wahrscheinlich infolge einer Kesselexplosion oder Auffliegen der Pulverkammer, mit ihrer ganzen Bemannung.

Die ursprünglich vom Hofkriegsrate beantragte Zahl der in Dienst zu haltenden Schiffe konnte, wie aus den vorstehenden Schilderungen zu entnehmen ist, nie eingehalten werden – die Entwickelung der Marine hatte sich anders gestaltet als sie gedacht war. Eine Allerhöchste Entschließung vom 2. Jänner 1835 trug den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung und setzte die Zahl der in Dienst zu haltenden Schiffe fest mit 2 Fregatten, 3 Korvetten, 3 Briggs und 4 Goeletten; die Schiffe des Hafen- und Küstendienstes sollten von 40 auf 25 herabgesetzt werden, doch kam es der Gegenvorstellungen der staatlichen Behörden (Finanz, Polizei, Seesanität) wegen nicht dazu, – hatte die Kriegsmarine doch auch Kreuzungen im Quarnero auszuführen, um den Salzschmuggel zu verhindern, bei Epidemien einen Kordon zu ziehen und, der Eigenart jener Zeit entsprechend, für die Sicherheit der Schiffahrt und des Handels an der eigenen Küste zu sorgen!

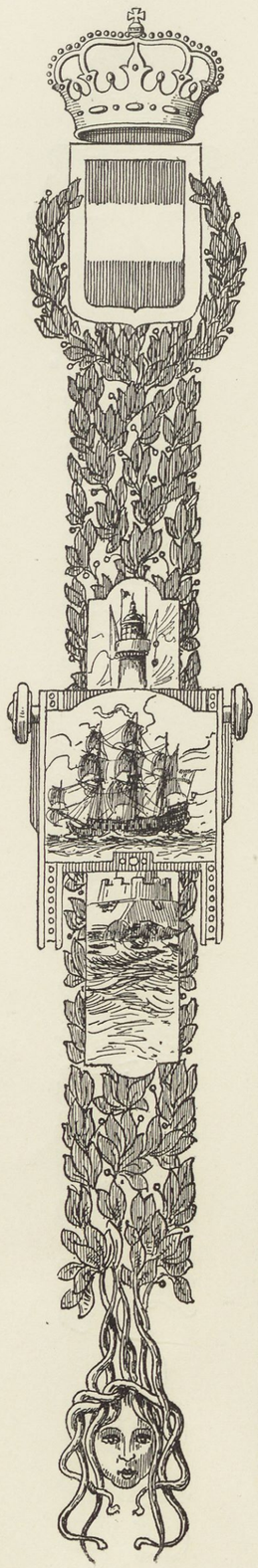
Das Jahr 1837 brachte den Eintritt des ersten kaiserlichen Prinzen in die Kriegsmarine: Erzherzog Friedrich, der dritte Sohn des ruhmreichen Feldmarschalls Erzherzog Karl, widmete sich dem Seedienst und machte alsbald seine erste Seereise auf der Fregatte „Medea“ im Mittelmeere. Schon drei Jahre später sollte der tapfere Erzherzog, auf den die Marine große Hoffnungen setzte, seinen Namen und die Flagge der kaiserlichen Marine mit immergrünem Lorbeerreise schmücken.

Der Ausbruch von Zwistigkeiten zwischen dem Sultan Abdul Medschid und dem Vizekönig von Ägypten, Mehemed Ali, führte zur Verstärkung der k. k. Eskadre in der Levante, die unter dem Kommando des Kontreadmirals Bandiera stand; Linienschiffskapitän Erzherzog Friedrich übernahm das Kommando der Fregatte „Guerriera“, die im Herbst 1839 zur Eskadre in Smyrna stieß.

Als Ibrahim Pascha, ein Sohn Mehemed Alis, die türkische Armee bei Nisib geschlagen und der Kapudan Pascha die türkische Flotte dem Vizekönig ausgeliefert hatte, wandte sich der Sultan um Hilfe an die Großmächte. Österreich, Rußland, England und Preußen schlossen am 15. Juli 1840 den Londoner Vertrag, der die Integrität des türkischen Reiches garantierte, Österreich und England aber beauftragte, eventuell Gewaltmaßregeln gegen Mehemed Ali auszuführen. Die Eskadre Bandieras segelte daher nach Alexandrien, wo sie sich mit der englischen Eskadre vereinigte; Admiral Stopford übernahm den Oberbefehl. Als die türkisch-ägyptischen Verhandlungen gescheitert waren, konzentrierte Admiral Stopford die alliierte Flotte vor Beirut; von der k. k. Eskadre wurden anfangs nur die Fregatten „Medea“ und „Guerriera“ und die Korvette „Lipsia“ zugezogen.

Admiral Stopford schiffte vorerst englische und türkische Landtruppen aus, die nördlich von Beirut ein befestigtes Lager errichteten; S. M. Fregatte „Guerriera“ ankerte in der Nähe des Lagers, um den Verkehr auf der Straße am Meere zu verhindern und feindliche Angriffe auf dieser Straße abzuhalten. Als Soliman Bey, der ägyptische Truppenkommandant in Beirut, die Aufforderung zur Übergabe dieser Festung nicht befolgte, beschossen die Alliierten am Abende des 11. September Beirut, dessen Festungswerke größtenteils zerstörend; Soliman, der das Feuer nicht erwidern ließ, zog sich mit seinen Truppen aus dem Bereiche der Schiffsgeschütze zurück.

Es galt nun, der gelandeten Truppe, die durch ein österreichisches Landungsdetachement verstärkt worden war, einen Stützpunkt zu schaffen, der sie von den Schiffen unabhängig machte, – das bevorstehende Winterwetter ließ voraussetzen, daß das Verbleiben der Eskadren vor der offenen Küste oftmalige Unterbrechung werde erleiden müssen. Stopford beschloß, Saida zu nehmen, zu welchem Zweck er eine Flottenabteilung, der auch die „Guerriera“ angehörte, unter dem Befehle des Kommodore Napier detachierte; von der englischen Eskadre gehörten der Abteilung das Linienschiff „Thunderer“, die Korvette „Wasp“ und die Dampfer „Cyclops“, „Gorgon“, „Stromboli“ und „Hydra“ an, überdies nahm eine türkische Korvette an der Expedition teil. Die Dampfer hatten englische und türkische Landungstruppen an Bord. Das Geschwader Napiers traf am 26. September vor Saida ein, dessen Gouverneur die Übergabe ablehnte; als der Parlamentär zurückgekehrt war, eröffnete das Geschwader, das in drei getrennten Gruppen geankert hatte, das Feuer, das anfangs heftig erwidert wurde. Als das feindliche Feuer nach etwas über einer Stunde nachließ, landeten die Ausschiffungstruppen: ein österreichisch-englisches Detachement unter Kapitän Mansell vom „Wasp“ und Linienschiffsfähnrich Pöltl im Süden von Saida, eine türkische Abteilung beim Seekastell und eine englische unter Napiers persönlichem Kommando im Norden der Stadt. Das Detachement Mansell-Pöltl wurde mit heftigem Gewehrfeuer empfangen; Mansell, der die Tapferkeit der österreichischen Matrosen nicht genug loben konnte, erbat angesichts des hartnäckigen Widerstandes der Verteidiger ein zweites österreichisches Detachement, das schon in Bereitschaft stand. Erzherzog Friedrich, der sich kurz vorher zum ersten Detachement begeben hatte, ließ die Verstärkung, der Raketengeschütze beigegeben waren, sofort landen; ungeachtet des aus verschiedenen Häusern lebhaft unterhaltenen Gewehrfeuers drang der Erzherzog an der Spitze des ersten Detachements und einiger englischer Matrosen stürmend in das Bergkastell ein. Gegen



Abend waren die Alliierten im Besitze der Stadt, von den 2000 Verteidigern 1500 gefangen. Das österreichische Detachement hatte 2 Mann, das englische 37 Mann an Toten und Verwundeten.

Kaiser Ferdinand verlieh dem heldenmütigen Prinzen das Ritterkreuz des Maria Theresien-Ordens. Admiral Stopford berichtete, „der junge Erzherzog ist ein ebenso ausgezeichneter Seemann als tapferer Offizier; sein Betragen wirkt auf unsere eigene Mannschaft begeisternd", und Kommodore Napier richtete an den Erzherzog ein Schreiben, in dem er der bei Saida bewiesenen Tapferkeit der Offiziere und Mannschaften der „Guerriera" großes Lob zollte und den Wunsch aussprach, Seine kaiserliche Hoheit bei jeder künftigen Expedition an der Seite des britischen Geschwaders zu sehen. Kaiser Ferdinand zeichnete auch einige Stabs- und Mannschaftspersonen der österreichischen Landungsdetachements aus.

Saida wurde nach seiner Einnahme in Verteidigungszustand versetzt, an welchen Arbeiten die Bemannung der „Guerriera" hervorragenden Anteil hatte. Beirut wurde am 10. Oktober, Tripolis am 17. von den Alliierten besetzt und dieser Ort unter die Obhut der österreichischen Korvette „Clemenza" gestellt; Ende Oktober beschlossen die Verbündeten, St. Jean d'Acre, das als Schlüssel Syriens galt und mit 5000 Mann und 150 Geschützen besetzt war, ebenfalls zu nehmen.

Die alliierte Flotte traf am 3. November vor St. Jean d'Acre ein, sie bestand aus 21 Schiffen: 7 englischen Linienschiffen, 4 Fregatten, 2 Korvetten, 4 Dampfern, den österreichischen Schiffen „Medea", „Guerriera", „Lipsia" und einem türkischen Linienschiffe. Die für die Beschießung bestimmten Stellungen waren nach 2 Uhr nachmittags eingenommen; fünf englische Linienschiffe lagen vor der Westseite der Stadt, die vier Dampfer hatten zuerst das Feuer aus den Paixhans-Geschützen gegen die Werke der vorspringenden Landspitze zu richten, alle anderen Schiffe waren vor der Südseite postiert. Die Ägypter erwiderten anfangs das Bombardement auf das lebhafteste,* sie zielten aber schlecht; als um 4 Uhr nachmittags das Hauptpulvermagazin der Stadt in die Luft flog, bedeutende Schäden verursachte und den in Reservestellungen befindlichen Truppen große Verluste beifügte, wurde das Feuer der Flotte nur noch schwach erwidert. Der Einbruch der Dunkelheit ließ den Kampf unterbrechen; am kommenden Morgen sollte nach Fortsetzung der Beschießung zur Landung und zum Sturm übergegangen werden.

Der türkische Kontreadmiral Walker Bey kam aber während der Nacht an Bord der „Guerriera", um dem Erzherzog Friedrich mitzuteilen, 1500 Mann der Garnison seien desertiert, was die Gelegenheit zu einem Überfalle biete; da er aber nicht über genügende Truppen verfüge, bitte er um Unterstützung. Erzherzog Friedrich entsandte einen Offizier zu dem in der Nähe kreuzenden k. k. Flaggenschiff und erbat vom Eskadrekommandanten die Bewilligung zur Teilnahme an der Expedition, der Kontreadmiral Bandiera sofort zustimmte. Alsbald verließen die Boote mit einem 114 Mann starken Landungsdetachement und zwei Raketengeschützen die „Guerriera", Erzherzog Friedrich führte persönlich das Kommando; die Boote fuhren möglichst geräuschlos zu dem mit Walker Bey vereinbarten Landungsplatze beim Wassertore der Stadt, das geschlossen war. Hier traf der Erzherzog den Grafen Nugent mit vier englischen Matrosen und einem Dutzend Türken, die Truppen Walker Beys waren nicht zur Stelle; eine als Schießscharte benützte Öffnung neben dem Tore gestattete das Eindringen.

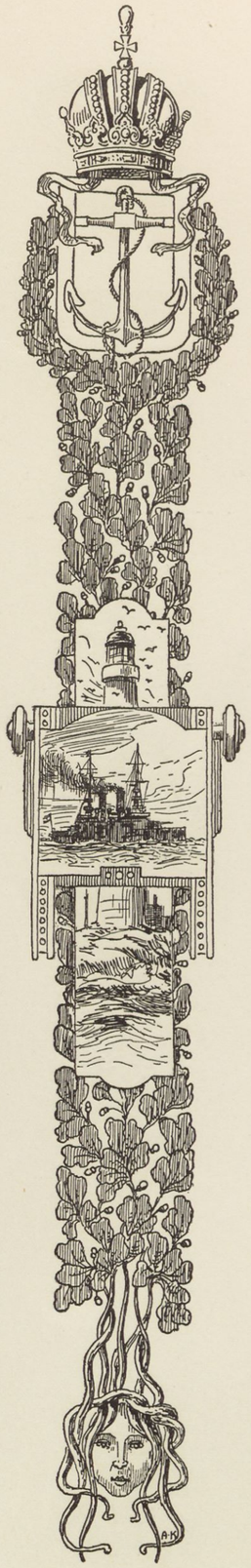
Erzherzog Friedrich war daher rasch entschlossen, mit seinen Leuten die im Innern der Stadt befindliche Zitadelle durch Überfall zu nehmen und sie so lange zu halten, bis Unterstützung eintreffen würde. Das Soldatenglück war dem tapferen Prinzen hold, es gelang in der Dunkelheit, an kleineren Abteilungen ägyptischer Soldaten unbemerkt vorbeizukommen – eine Alarmierung der Besatzung hätte das Gelingen des kühnen Planes sehr in Frage stellen können. Die Zitadelle wurde kurz vor Tagesanbruch erreicht, sie war nicht besetzt; der Erzherzog rückte mit seinem Detachement in den Turm ein, der sofort in Verteidigungszustand versetzt wurde, die Raketengeschütze hatten den Raum bei der Aufgangsstiege zu bestreichen.

Als der Tag anbrach, ließ der Erzherzog auf dem Flaggenstocke der Zitadelle eine türkische, daneben eine österreichische und auch eine englische Flagge hissen; die englische hatte Nugent mitgebracht. Die Flaggen wurden zuerst auf der „Guerriera" gesichtet, worauf dieses Schiff einen Salut von 21 Schüssen löste, in den alsbald das englische und das österreichische Flaggenschiff und das türkische Linienschiff einfielen. Der Erzherzog und sein Detachement hielten durch anderthalb Stunden die Zitadelle besetzt, bis die Landungstruppen der alliierten Flotte in die Stadt eingezogen waren; die ägyptischen Truppen, die durch das Landtor abmarschierten, ergaben sich, die Stadt war wider Erwarten rasch an die Alliierten gefallen. Diese hatten nur 60 Mann Tote und Verwundete, ihre Schiffe waren durch das feindliche Feuer nur wenig beschädigt worden.

Die Einnahme von St. Jean d'Acre war die letzte kriegerische Aktion der alliierten Flotten, am 10. Dezember unterwarf sich Mehemed Ali dem Großherrn.

Bei der Ausarbeitung des Angriffsplanes auf St. Jean d'Acre hatte Admiral Stopford ursprünglich nicht auf die k. k. Schiffe reflektiert, weil er das kleinere Kaliber ihrer Geschütze für nicht genügend wirkungsfähig hielt; der Eskadrekommandant und Erzherzog Friedrich bestanden aber selbstverständlich darauf, am Kampf und dessen Gefahren teilzunehmen, Tapferkeit und Kühnheit boten reichlichen Ersatz für das auf den Schiffen mangelnde schwere Geschütz.

Die artilleristische Armierung der Schiffe bot in jenen Zeiten geringe Schwierigkeiten. Seit der ersten Installierung von Kanonen auf Schiffen, die um das Jahr 1346 erfolgt sein dürfte, hatten stets alle Seemächte ungefähr das gleiche Kaliber und die gleiche Rohrlänge für bestimmte Zwecke in Verwendung; große Umwälzungen hatte die Schiffsartillerie nicht zu verzeichnen, die kleinen Fortschritte des einen konnten leicht von den anderen nachgeahmt werden. Die verwendeten Geschosse waren Vollkugeln oder Kartätschen, man ging nicht über den 32-Pfünder hinaus; während unter den ältesten Geschützen eigenartige Hinterlader vorkommen, blieb man dann und bis in die neueste Zeit beim Vorderlader. Das abgewogene lose Pulver wurde in eigens konstruierten Pulvertragen zum Geschütze gebracht, die Trage an den Rohrkopf gesetzt und gedreht, wobei das Pulver in das Rohr rieselte; dann wurde es mit einem Setzer an das Rohrende zusammengeschoben, ein Tauvorschlag (Taukranz) und die Kugel eingeführt und angesetzt. Die kleinkalibrigen Vollkugeln hatten nur dann gegen die dicken eichenen Wände der Linienschiffe größere Wirkung, wenn der Kampf auf geringe Distanz erfolgte; auf größere Entfernungen war auch die Treffsicherheit eine ziemlich geringe. Die Einführung von Visiermitteln für das Richten der Kanonen erfolgte im Anfange des 19. Jahrhunderts: als man Nelson im Jahr 1801 die Anbringung von Visieren an den Kanonen beantragte, lehnte er dies mit der Begründung ab, er hoffe, seine Schiffe immer so nahe an den Feind heranbringen zu können, daß das Visier überflüssig werde. Die Linienschiffe beschossen sich manchmal auf Pistolenschußweite durch lange Stunden, ohne bedeutenden Schaden zu erleiden oder zuzufügen, selbst die Schußlöcher an der Wasserlinie waren minder gefährlich, weil sie leicht verpfropft werden konnten; die Entscheidung führte in den meisten Fällen erst die Enterung, der Kampf von Mann zu Mann auf den Bord an Bord liegenden Schiffen herbei. Die Zahl und das Kaliber der Kanonen eines Schiffes hing naturgemäß mit dessen Größe zusammen, es galt als Hauptaufgabe, möglichst viele Kanonen auf eine Breitseite zu häufen; da die Vollkugeln keine Sprengwirkung und der geringen Anfangsgeschwindigkeit wegen



* Siehe Tafel 6: Beschießung von St. Jean d'Acre.

auch beim Durchschlagen der Bordwände nur eine geringe Splitterwirkung hatten, unterlag es jahrhundertelang keinem Anstande, die Kanonen dicht nebeneinander aufzustellen.

Die Verwendung des Raketengeschützes auf den k. k. Schiffen bedeutete einen großen Fortschritt; die Brandrakete war für den Gegner ein gefährliches Ding – bestanden doch die Schiffe ausschließlich aus Holz. Ein Brand erreichte rasch große Dimensionen, wobei dann die Gefahr des Auffliegens der Pulverkammer eine eminente wurde.

Die Erfindung der Bombenkanonen von 8- bis 10zölligem Kaliber durch den französischen Major Paixhans wurde für den Kampf zur See und für die Schiffbautechnik weit ausschlaggebender, als die spätere Einführung gezogener Hinterlader. Die französische Marine akzeptierte das neue Geschütz schon im Jahr 1824, die englische erst 1838; die k. k. Flotte führte im Jahr 1844 die Granatkanone (60-Pfünder) ein. Durch die Bombe erwuchs dem Kriegsschiff ein gefährlicher Feind: explodierte sie in der Bordwand, so riß sie große Splitter mit, die Verheerungen unter den Bedienungsmannschaften der Batteriegeschütze anrichteten (z. B. auf S. M. Fregatte „Schwarzenberg“ im Seegefechte bei Helgoland); krepierte sie erst in der Batterie, so vermochte sie mehrere Geschütze samt deren Bemannungen außer Gefecht zu setzen; die unregelmäßigen, größeren Granatenschußlöcher an der Wasserlinie ließen sich nicht oder nur schwer verstopfen. Das vermehrte Gewicht der Bombenkanone, die nach ihrer Erfindung von keiner Flotte entbehrt werden konnte, führte naturgemäß zu einer Reduktion der Geschützzahl auf den Schiffen. Der Umstand, daß alle wichtigeren Neuerungen fremder Flotten auch für die eigene sofort übernommen werden müssen, trägt viel zu den bedeutenden Kosten bei, die die Erhaltung einer Kriegsflotte verursacht, – wer eine Flotte besitzen muß, darf eben ihre Kosten nicht scheuen.

Die Granatkanonen waren besonders für die neuen Radkriegsschiffe vorteilhaft; Maschinen und Räder schalteten das Breitseitsystem zeitweilig aus, man war bei der Geschützinstallierung auf die schmal zulaufenden Schiffsenden vor und achter der Radkasten beschränkt und daher sehr zufrieden, dort das 8- oder 10zöllige Bombengeschütz – mitunter auch den glatten 60-Pfünder – als Pivotgeschütz unterbringen zu können.

Die Kämpfe mit den Seeräubern in der Levante, in Marokko und Syrien hatten die Tapferkeit der Offiziere und Mannschaften der k. k. Flotte und den großen Wert dieser Institution bewiesen; trotzdem wandten ihr die leitenden Staatsmänner Österreichs noch immer nicht die notwendige und verdiente Aufmerksamkeit zu. Unter solchen Umständen kann es kaum wundernehmen, daß lange Jahre hindurch nichts geschehen war, um in der Marine das Gefühl der Zugehörigkeit zu Österreich zu wecken, sie mit österreichischem Geiste zu beleben. Der Mangel an Interesse für die Flotte, den die Spitzen der Staatsämter, allen voran Metternich, an den Tag legten, war aber auch nicht dazu angetan, die Sympathien der Binnenländer für die Marine zu nähren, und so kam es, daß diese nur selten sich entschlossen, in den Seedienst zu treten; Offiziere und Mannschaften der k. k. Flotte waren daher fast ausschließlich Venezianer. FML. Graf Zichy drückte diesen Umstand in einem Berichte, den er anläßlich der Übernahme des Festungskommandos von Venedig im Jahr 1842 erstattete, drastisch, aber zutreffend aus: „man habe wohl eine Marine, doch keine österreichische, sondern eine italienische“.

Der Venezianer im österreichischen Seedienste war in erster Linie Italiener, daran änderte die rot-weiß-rote Kriegsflagge nichts, unter der er wacker seine Pflichten erfüllte; die mit der Flotte des Königreiches Italien übernommene Tradition, die Erinnerung an die Macht und Größe der venezianischen Flotte, die den ziemlich engen Verhältnissen und der zurückgesetzten Stellung der neuen Flotte vorangegangen war, endlich die geheime Agitation für das geeinte Italien wirkten auf Herz und Sinn, besonders bei den jüngeren Elementen – diese Einflüsse hatte niemand zu paralysieren versucht. Ein solches Bestreben hätte in den ersten zwanzig Jahren des Bestandes der zweiten österreichisch-venezianischen Marine gewiß Erfolg gehabt; denn die vereinzelten Erhebungen in den italienischen Staaten gegen die vom Wiener Kongresse geschaffene Ordnung der Dinge verfolgten vorwiegend liberale, demokratische und republikanische Ziele, die nationale Bewegung stand vorläufig noch in zweiter Linie.

Erst unter Mazzini, 1834, trat die „Giovane Italia“ mit dem neuen Programm auf: Italien sollte unter republikanischer Staatsform geeint werden, – dieses Ziel konnte aber nur erreicht werden, wenn die Macht Österreichs in Italien gebrochen war. Die Propaganda für die neuen Ideen machte anfangs in den italienischen Provinzen Österreichs nur geringe Fortschritte; die Lombardei und Venetien hatten keinen eigentlichen Grund, Klage über das österreichische Regime zu führen. Einige Erscheinungen, wie (1844) die Desertion der beiden Seeoffiziere Bandiera, Söhne des hochverdienten k. k. Admiralen, zeigten bereits eine gewisse Demoralisation in der Marine an; doch ergab die Untersuchung keine positiven Resultate, selbst einige kompromittierte jüngere Offiziere waren nicht genügend belastet, um sie aus dem Verbande der k. k. Flotte zu entlassen.

Der Präsident des Hofkriegsrates, G. d. K. Graf Hardegg, sah sich trotzdem bewogen, im Mai 1844 einen alleruntertänigsten Vortrag zu erstatten, auf Grund dessen Ausführungen der Kaiser die Pensionierung des Marineoberkommandanten Marquis Paulucci und die Ernennung des Erzherzogs Friedrich zum Vizeadmiral und Marineoberkommandanten verfügte; die Allerhöchste Entschließung vom 21. August 1844 brachte den Willen des Monarchen zum Ausdrucke, daß der neue Marinechef „das Oberkommando mit fester Hand führe, den Übelständen Einhalt tue und aller Orten auf den Geist von Pflicht und Ehre, von dem die k. k. Armee durchdrungen ist, nachdrucksamst einwirke“.

Erzherzog Friedrich stellte eine Reihe von Mißbräuchen ab, die sich im Dienstbetrieb und in der Verwaltung der Marine eingeschlichen hatten; den spezifisch venezianischen Geist der meisten Marineangehörigen, die mit dem österreichischen Staate nur mehr lose zusammenhingen, zu ändern, war ihm nicht mehr gegönnt, da ihn ein tückisches Geschick schon 1847 aus dem Leben rief, – „der Geist, der die Marine belebte, war durch eine andauernde falsche Leitung zu tief eingewurzelt, als daß er mit einem Male gebessert werden könnte“, schrieb ein Jahr nach dem Tode des erlauchten Prinzen der G. d. K. Graf Wallmoden an den Hofkriegsrat.

Die Wahl des liberalen Kardinals Grafen Mastai-Feretti zum Papste fiel in das Jahr 1846; ganz Italien war in einen Freudentaumel versetzt, als Pius IX. das Losungswort der Giovane Italia: „Einheit und Freiheit Italiens“ sanktionierte; die revolutionäre Bewegung griff allmählich, aber stetig in die lombardisch-venezianischen Provinzen über. Da die meisten Marineangehörigen mit ihrem ganzen Fühlen und Denken in diesem Boden wurzelten, war der Tod des Erzherzogs Friedrich ein schwerer Schlag für die kaiserliche Sache.

Dem Erzherzog folgte im Marineoberkommando dessen Adlatus, der 82jährige Vizeadmiral Graf Dandolo, eine der ritterlichsten und sympathischesten Persönlichkeiten der zweiten österreichisch-venezianischen Marine, er starb aber schon nach einmonatiger Amtsführung. Die Marine besaß nun keinen aktiven Flaggenoffizier, es führte daher der Marineadjutant Linienschiffskapitän von Marinovich interimistisch die Leitung des Dienstes. Ende 1847 ernannte der Kaiser den Direktor der Wiener-Neustädter Militärakademie, FML. Ritter von Martini, unter Verleihung der geheimen

Ratswürde zum Vizeadmiral und Marineoberkommandanten; maßgebend für die Wahl Martinis dürfte dessen Denkschrift über die englische Küstenverteidigung und die notwendige Organisation der k. k. Flotte gewesen sein, die er anläßlich einer Dienstesreise zum Studium fremder Heereseinrichtungen verfaßt und dem Präsidenten des Hofkriegsrates überreicht hatte. Martini erhob Vorstellungen gegen seine Wahl, da er sich bewußt war, weder die notwendigen Erfahrungen einer langen Dienstzeit zur See, noch die technischen Fachkenntnisse zu besitzen; man antwortete ihm aber, „daß man vor Allem jetzt nur einen gesinnungstüchtigen und dienstverläßlichen Mannes bedürfe, der gewiß für die Fachdetails tüchtige technische Kräfte aufzufinden wissen werde".

Martini sah bei seinem Amtsantritte die – wie die Folge zeigen sollte, berechtigten – Besorgnisse Zichys, der der Marine nicht traute, als nicht ganz zutreffend an; die Ansichten des Festungskommandanten scheinen auch vom greisen FM. Radetzky nicht ganz geteilt worden zu sein und selbst die Zentralregierung glaubte nicht an einen nationalen Charakter der Bewegung. Zichy, der unverstandene Warner, kam im Bewußtsein, Venedig ohne oder gar gegen die Marine nicht halten zu können, dennoch immer wieder auf seine Bedenken zurück; er berichtete am 20. Februar 1848: „leider habe ich die volle Überzeugung, daß die Marine im größeren Teile als echte Italiener zu den Verschworenen gehört . . ."; eine Woche später glaubte Martini, der sein Personal allerdings noch nicht genügend kannte, betonen zu sollen, „daß gegenwärtig noch immer keine wirklich drohende Gefahr vorhanden sei, . . . daß die Marine im Großen und Ganzen ihrer Pflicht nachkommen werde" und „höchstens einzelne Fälle" des Gegenteiles vorkommen dürften.

Es ist nicht der Zweck dieses Buches, die Geschichte des Abfalles Venedigs wiederzugeben, nicht seine Aufgabe, die Umtriebe und Ereignisse zu schildern, die das Marinepersonal italienischer Nationalität mitgerissen haben; es ist aber seine Pflicht, darauf zu verweisen, daß dennoch ein Teil der Flotte dem Erzhaus erhalten blieb und daß auf dieser Basis der jugendliche Kaiser Franz Joseph I. mit weitaussehendem Blicke den Grundstein zur heutigen k. und k. Flotte legte, die ihre Flagge zu Ruhm und Sieg geführt hat! Der Abfall Venedigs ist eigentlich zu einem für die Monarchie und deren Wehrmacht zur See nutzbringenden Ereignisse geworden: aus diesem ist dank der Weisheit des Kaisers die heutige Flotte geboren worden, die sich dann durch die Fürsorge des Monarchen und der Volksvertreter entwickeln konnte zu einem ansehnlichen Teile der Landesverteidigung und die nunmehr mit der Dynastie, dem Vaterlande, den Nationen und Volksstämmen der Monarchie durch ein eng verknüpftes, unzerreißbares Band zusammenhängt.

Die Vorbereitungen, die der Festungskommandant und der Marineoberkommandant in letzter Stunde getroffen hatten, um aufständische Bewegungen in Venedig niederhalten zu können, kamen in der Stunde des Bedarfes nicht zur Ausführung, weil die Land- und Marinetruppen italienischer Nationalität nicht zuverlässig waren, die aus Wien eintreffenden, aufreizenden Nachrichten auch besonnenere Elemente mitrissen und die Verschwörung, von außen genährt, zu weit gediehen war.

Die Ermordung des Arsenalsdirektors Linienschiffskapitän Marinovich, der bei den Arsenalsarbeitern wegen seiner Strenge und seines Kampfes gegen jede Unredlichkeit verhaßt war, durch eine Rotte von Arsenalsarbeitern, die Meuterei des Marine-Infanteriebataillons gegen seinen Kommandanten Major von Budaj, der durch die eigenen Leute schwer verwundet wurde, und die Gefangennahme des Vizeadmirals Martini leiteten am 22. März 1848 den Abfall Venedigs ein; der Zivilgouverneur legte sein Amt in die Hände des Festungskommandanten, der keine Mittel mehr besaß, den Aufstand niederwerfen zu können. Die Truppen italienischer Nationalität fraternisierten mit den Aufständischen, die Reste nichtitalienischer Truppen in den Kasernen waren isoliert; mit schwerem Herzen entschloß sich Zichy zur Unterzeichnung einer Kapitulation, der zufolge die nichtitalienischen Truppen Venedig zu räumen hatten, alle Kassen und Vorräte zurückzulassen waren.

Vizeadmiral Martini und mehrere Seeoffiziere wurden aber entgegen dem Wortlaute der Kapitulation als Gefangene zurückbehalten, die provisorische Regierung hoffte in ihnen Geiseln zu besitzen, die die Rückkehr der in Dienst gestellten, auswärts befindlichen Kriegsschiffe verbürgen sollten. Diese Berechnung stimmte allerdings nicht, wie in der Folge dargestellt werden wird.

Das Urteil Radetzkys über die Abgefallenen lautete aber: „Die Treue der Engel hätte wanken müssen, wo solche Mittel der Verführung angewendet wurden, wie es gegen diese Truppen der Fall war."

Die k. k. Flotte zählte Anfang 1848 an fertigen Schiffen 3 Fregatten, 6 Korvetten, 7 Briggs, 5 Transportbriggs, 3 Goeletten, 2 Dampfer, 31 Penischen, 19 Kanonierboote, 3 Trabakel und die Lagunenfahrzeuge (2 Prahmen, 4 Pontons, 1 Haubitzschaluppe, 63 Pirogen, 1 Lagunendampfer, 7 Penischen), zusammen 157 Schiffe und Fahrzeuge; im Baue befanden sich eine Fregatte und zwei Goeletten.

Ein großer Teil der Flotte blieb bei der Räumung Venedigs durch die kaiserlichen Truppen in den Händen der Venezianer, die einigen Schiffen neue Namen gaben; als Venedig im Jahr 1849 wieder eingenommen war, erhielten die rückgewonnenen Schiffe teils ganz neue Namen, teils verdeutschten sie die aus früherer Zeit stammenden.

Es gelangten in den Besitz der republikanischen Regierung:

eine im Baue weit fortgeschrittene große Fregatte, für die von seiten Österreichs der Name „Minerva", von seiten der Venezianer, die den Bau eifrig fortsetzten, der Name „Italia" in Aussicht genommen war (sie erhielt nach der Wiedereinnahme Venedigs über Bitte der Seeoffiziere der k. k. Blockadeeskadre den Namen „Novara" zur Erinnerung an den daselbst vom FM. Graf Radetzky erfochtenen Sieg);

die Korvetten „Carolina" (1848 „Lombardia", 1849 wieder „Carolina" genannt), „Veloce" (1849 „Diana"), „Clemenza" (1848 „Civica", 1849 „Minerva") und „Lipsia" (1848 „Independenza", 1849 „Leipzig");

die Briggs „Pilade" (1849 „Pylades"), „Ussaro" (1848 „Il Crociato", 1849 „Hussar") und „Tritone" (1848 „San Marco", 1849 „Triton");

die Transportbriggs „Delfino" (1849 „Delphin"), „Cameleonte" (1849 „Camäleon") und „Bravo";

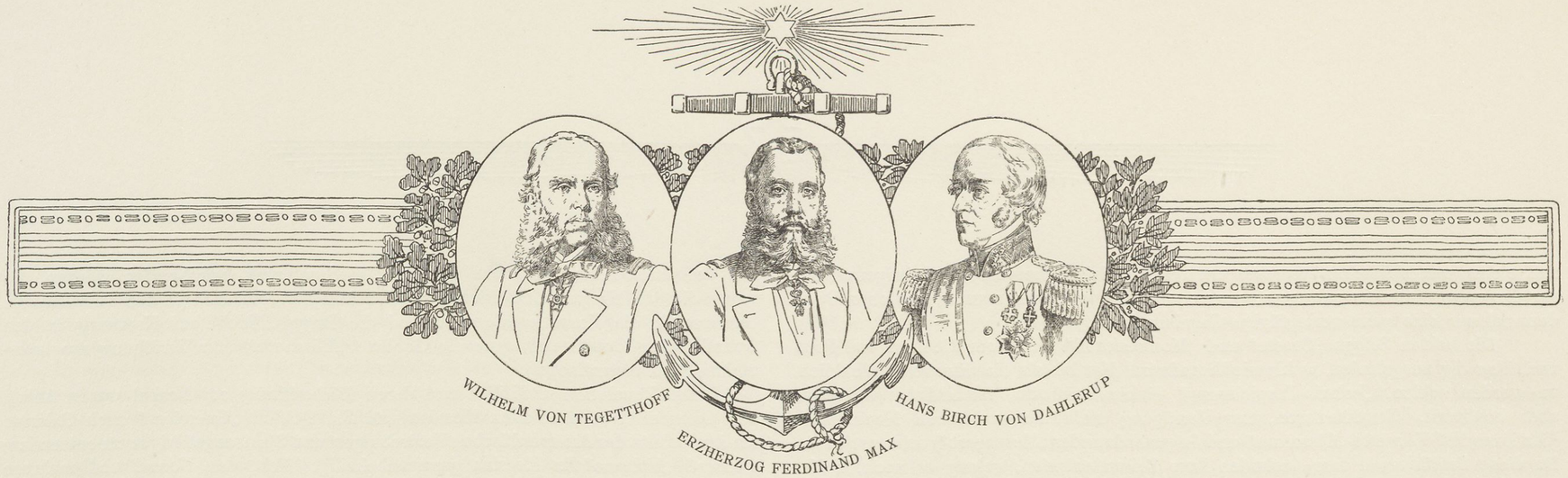
die Goeletten „Fenice", „Virtuosa" (im Baue befindlich, 1848 „Aretina", 1849 „Arethusa") und „Artemisia" (im Baue befindlich, 1849 „Arthemisia");

der Dampfer „Marianna" (1848 „Pio nono", 1849 wieder „Marianna");

dann an kleineren Seeschiffen 11 Penischen, 14 Kanonierboote und 2 Transporttrabakel,

endlich die ganze Lagunenflotte.

Zusammen 15 Schiffe (darunter drei im Baue befindliche) und 98 Fahrzeuge.



DIE K. K. ÖSTERREICHISCHE KRIEGSMARINE.

1848 – 1866.

JENE k. k. Kriegsschiffe, die sich am 22. März in Venedig befanden, gelangten durch den Abfall der Lagunenstadt in den Besitz der republikanischen Regierung; es rückten überdies noch drei Kanonierboote, die an der adriatischen Ostküste stationiert waren, auf die Nachricht von den stattgehabten Ereignissen nach Venedig ein.

Die österreichische Flotte wurde hiedurch auf die nachbenannten Schiffe reduziert, die nach den Märztagen teils umgetauft wurden, teils ihre italienischen Namen verdeutschten:

Fregatten „Bellona“, „Venere“ (nachmals „Venus“) und „Guerriera“ („Juno“);

Korvetten „Adria“ und „Cesarea“ („Titania“);

Briggs „Oreste“ („Orestes“), „Montecuccoli“, „Veneto“ („Pola“) und „Venezia“ („Triest“);

Transportbriggs „Fido“ und „Dromedario“ („Dromedar“);

Goeletten „Sfinge“ („Sphinx“) und „Elisabetta“ („Elisabeth“);

Dampfer „Vulcano“ („Vulkan“);

27 Penischen;

5 Kanonierboote (zu denen zwei in Triest angekaufte und umgestaltete Lastboote kamen);

1 Trabakel.

Zusammen 14 Schiffe und 33 Fahrzeuge.

Die Nachricht über die Vorgänge des 22. März in Venedig, die sich rasch verbreitete, hatte wohl allseits Bestürzung hervorgerufen, die maßgebenden Faktoren verloren aber nicht den Kopf und setzten sofort ihre Tatkraft ein; der Militärkommandant von Triest, FML. Graf Gyulai, trachtete seinen Bereich zu sichern und die außerhalb Venedigs befindlichen Kriegsschiffe der kaiserlichen Sache zu erhalten; der kommandierende General von Inneröesterreich, FZM. Graf Welden, beschloß, seine Truppen am Isonzo zu sammeln, um gegen Venedig vorzugehen – sardinische Truppen standen seit dem 22. März auf österreichischem Boden, der Krieg hatte begonnen.

In Venedig war man so gewohnt, die Marine für eine rein venezianische Institution zu halten, die dem Reiche nicht angehöre, daß sich die provisorische Regierung beeilte, die auswärts stationierten k. k. Kriegsschiffe nach Venedig einzuberufen; allerdings sprach die „Gazetta di Venezia“ vom 31. März die Befürchtung aus, Österreich werde „die Kriegsschiffe unserer Marine“ mit Beschlag belegen. Interessant ist auch das Dekret, das den Lloyddampfern das Einlaufen in Venedig untersagte, denn es könnten diese von Österreich, das „keine andere Kriegsmarine“ habe, für Kriegszwecke verwendet werden.

Die Art, in der die Einberufung erfolgte, war geradezu naiv: dem Kapitän des Lloyddampfers, auf dem der vormalige Zivilgouverneur von Venedig, Graf Pálffy, in der der Meuterei folgenden Nacht die Lagunenstadt verließ, gab die provisorische Regierung die Einberufungsordre für die in Pola ankernde Schiffsdivision mit; die anderen Einberufungsschreiben wurden einfach mit der Post versandt. Es war selbstverständlich, daß Graf Pálffy die dem Lloydkapitän übergebene Depesche inhibierte und den Dampfer direkt nach Triest steuern ließ; man kann sich aber auch die Verwunderung vorstellen, mit der FML. Turszky, Militär- und Zivilgouverneur in Dalmatien, dem gewöhnlichen Postpakete den Auftrag der republikanischen Regierung an den Seedistriktskommandanten in Zara, Linienschiffskapitän Bordini, entnahm, der angewiesen ward, alle in Dalmatien stationierten Küstenfahrzeuge sofort nach Venedig einrücken zu lassen und selbst mit allem Marinepersonal, den Kassen und dem Materiale nachzufolgen; – die republikanische Regierung war so vorsorglich, daß sie dem Bordini die Erlaubnis erteilte, für den Materialtransport Handelsschiffe zu chartern! Die Einberufungsbefehle waren vom ehemaligen k. k. Linienschiffskapitän Graziani unterfertigt, der mitteilte, „infolge des in Venedig stattgehabten Regierungswechsels“ zum Befehlshaber der venezianischen Marine ernannt zu sein.

FML. Gyulai hatte die Vorfälle in Venedig dem Kommandanten der in Pola liegenden Schiffsdivision, Linienschiffskapitän Buratovich, sofort durch einen Kurier mitteilen lassen; Buratovich sandte umgehend einen Bericht ein, der jede Sorge um das Schicksal dieser Schiffe zerstreute.

Die venezianische Regierung, die scheinbar bezweifelt hat, daß der Einberufungsbefehl dem Divisionskommandanten zugekommen ist, entsandte schon am 25. März den ehemaligen Seeoffizier Fincati mit einem Fischerfahrzeuge nach Pola, um Buratovich ein Duplikat des Schreibens zuzustellen. Fincati verständigte zuerst den Kommandanten des vor Rovigno stationierten Kanonierbootes „Fulminante“ von der Einberufung, die dieser auch befolgte, dann sandte er – mit dem Fischerfahrzeug im Kanale von Fasana bleibend – einen Matrosen mit dem Schreiben über Land zu Buratovich. Das Unternehmen schlug gründlich fehl; Fincati und seine Leute wurden in Fasana gefangen genommen, Buratovich sandte das erhaltene Schriftstück durch den Schiffsdivisionsadjutanten umgehend an den Militärkommandanten in Triest. Die

zahlreichen venezianischen Matrosen der Schiffsdivision, die von der Gefangennahme der Emissäre Kenntnis erlangten, verhielten sich vollkommen ruhig, obschon Pola dazumal nur eine ganz geringfügige Garnison hatte.

Die beiden Briggs „Oreste“ und „Montecuccoli“ waren am 23. März von Pola nach Venedig ausgelaufen, wohin sie Vizeadmiral Martini, als die Situation bedenklich zu werden schien, „behufs Inspizierung“ einberufen hatte, tatsächlich waren sie aber bestimmt, die inferioren, zur Verfügung stehenden maritimen Machtmittel (Stationsschiff Korvette „Clemenza“ und Lagunendampfer „Messagero“) zu verstärken. Da diese Schiffe nach dem Auslaufen flaue Brisen antrafen, gelang es noch, beide zum Ansegeln von Triest anzuweisen, ehe sie Venedig erreicht hatten; andernfalls wären wohl beide in die Hände der Venezianer gefallen.

FML. Gyulai hatte auch den Zivil- und Militärgouverneur von Dalmatien und den Militärkommandanten von Fiume sofort von den Vorfällen in Venedig verständigt; er setzte den Seedistriktskommandanten von Triest, der „als Venezianer nach Hause“ wollte, und den Kommandanten der in Triest stationierten Kanonierboote „Didone“ und „Concordia“, der mit den beiden Fahrzeugen und der Kassa des Seedistriktskommandos nach Venedig absegeln wollte, hinter Schloß und Riegel und übernahm das Kommando der in seinem Militärbezirke befindlichen Abteilungen der Kriegsmarine. Verteidigungsmaßnahmen an der Küste wurden ergriffen, da Handstreiche oder Angriffe seitens der Venezianer nicht ausgeschlossen waren; die an der österreichischen Küste stationierten Fahrzeuge wurden zum Teile nach Triest einberufen. Außer der „Fulminante“ waren auch die in Dalmatien stationierten Penischen „Palma“ und „Furiosa“ auf die erste Nachricht von den Ereignissen in Venedig dorthin abgesegelt; diese drei kleinen Küstenfahrzeuge waren die einzigen außerhalb Venedigs befindlichen Schiffe, die sich den aufständischen Venezianern angeschlossen haben.

Dank seiner Energie und seinen zweckmäßigen Verfügungen hatte Gyulai schon am 4. April in Triest eine Schiffsdivision versammelt, die im Vereine mit den Hafenbatterien zur Abwehr venezianischer Angriffe vollkommen ausreichte; es waren dies die Briggs „Montecuccoli“, „Oreste“, der Dampfer „Vulcano“, die Penischen „Ecate“, „Salona“, „Sentinella“, dann die Kanonierboote „Didone“, „Concordia“, „Veneziana“, „Costanza“, deren Oberbefehl dem Linienschiffsleutnant Ivanossich zugewiesen wurde. Gyulai verfügte weiters die Entlassung und Repatriierung jener Offiziere und Mannschaften, die Venezianer waren und ihre Heimkehr anstrebten, unter Auszahlung der dreimonatigen Gebühren als Abfertigung; diese Entlassung vollzog sich sowohl bei den Divisionen in Triest, Pola („Bellona“, „Venere“, „Venezia“, „Veneto“, „Laibach“, „Modesta“, „Calliope“) und Fiume („Sfinge“, „Bocchese“, „Ninfa“) als bei den Stationsschiffen in Dalmatien (Korvette „Adria“ und 16 Penischen) ohne Anstand. Bezeichnend ist, daß mit einer einzigen Ausnahme jene Offiziere italienischer Nationalität der Division in Pola, die die Heimsendung anstrebten, die Bitte vorbrachten, vorerst von Seiner Majestät dem Kaiser des geleisteten Treueides entbunden zu werden, und daß unter der Mannschaft die Unteroffiziere höherer Chargengrade fast ausnahmslos erklärten, im k. k. Seedienste bleiben zu wollen.

Die Bemannungsstände der Schiffe wurden durch die Entlassungen zumeist unter die Hälfte der normalen reduziert; man behalf sich mit der Aufnahme von Auxiliaroffizieren aus der österreichischen Handelsmarine, mit der Ernennung von Zöglingen des Marinekollegiums, die sich in Triest gemeldet hatten, zu provisorischen Kadetten, mit der Anwerbung von Mannschaften und zum Teil auch durch Einschiffung von Grenzern und seekundigen Infanteristen.

Das neue Ministerium in Wien beschloß schon am 31. April, Venedig von der Seeseite zu blockieren; hiezu mußten die im Auslande befindlichen Schiffe nicht nur der österreichischen Sache erhalten, sondern auch heimberufen werden. Es waren dies die Fregatte „Guerriera“ und der Dampfer „Vulcano“ (in den sizilianischen Gewässern), die Korvette „Cesarea“ und die Brigg „Fido“ (auf Kreuzung in den levantinischen Gewässern), dann die Goelette „Elisabetta“ (zur Verfügung des Internuntius in Konstantinopel).

Die Revolution in Sizilien und deren Rückwirkung auf Neapel waren Anlaß, den Dampfer „Vulcano“ nach Messina und S. M. Schiff „Guerriera“ nach Palermo für den Schutz der österreichischen Vertretungen und Staatsangehörigen zu entsenden; während „Vulcano“ in Messina ganz unbehelligt blieb, den Konsul und mehrere österreichische Untertanen an Bord genommen hatte, traf die „Guerriera“ in Palermo fast völlige Anarchie an. Die provisorische Regierung lehnte jede Bürgschaft für die Sicherheit der das Land betretenden k. k. Seeoffiziere und Matrosen ab, die Verproviantierung des Schiffes mußte durch eine anwesende englische Fregatte bewirkt werden. Als Beispiel für den Höhepunkt, den die feindselige Stimmung gegen Österreich erreicht hatte, konnte gelten, daß ein Pöbelhaufen, der eine Batterie stürmen wollte, um die „Guerriera“ zu beschießen, von der Nationalgarde zurückgeschlagen werden mußte; unter solchen Verhältnissen blieb dem Schiffskommandanten (Fregattenkapitän Bujacovich) nur der Ausweg, nach Neapel zu segeln. Hier war die Stimmung aber gleichfalls Österreich feindlich; Nachrichten über den Abfall Venedigs langten ein, der Verkehr der Mannschaft mit der Bevölkerung Neapels ließ sich nicht ganz unterbinden – an Bord traten Symptome einer beginnenden Meuterei auf, die den Kommandanten veranlaßten, vom k. k. Gesandten die Erlaubnis für die Heimkehr der Fregatte zu erbitten. Kurz vor dem Auslaufen gelang es den Rädelsführern der meuterischen Bewegung, zu desertieren, worauf sich die übrige Mannschaft beruhigte; es glückte den Offizieren, die Fregatte nach Pola zu bringen, wo man sie schon für verloren gehalten hatte. Insulten, die der k. k. Gesandtschaft in Neapel zugefügt worden waren, zwangen bald nach der Abfahrt der „Guerriera“ den Gesandten, an Bord des „Vulcano“ nach Triest abzureisen.

Die „Elisabetta“ verließ nach Ausscheidung einiger Italiener Konstantinopel, sie traf aber schon bei Tenedos eine sardinische 20 Kanonen-Korvette und mußte daher im neutralen Territorialgewässer Zuflucht suchen – die Chancen eines Kampfes wären für die kleine Goelette doch allzu ungünstige gewesen. Diplomatische Schritte des Internuntius führten dann die Abberufung der Korvette herbei und es kehrte die „Elisabetta“ wieder nach Konstantinopel zurück, um erst im Winter nach Pola zu segeln.

Kommandant der Korvette „Cesarea“, die im Piräus lag, war Korvettenkapitän Nekich, der sich für seine Person den Venezianern anschloß; er war aber so pflichtgetreu, daß er das seinem Befehl anvertraute Schiff zuerst nach Pola brachte und dann erst seine Entlassung erbat. Auch die Brigg „Fido“, die zur Zeit der Einberufung bei Rhodus kreuzte, rückte ohne Zwischenfall ein.

Mittlerweile war Schiffskapitän Buratovich unter Verleihung einer Ordensauszeichnung als Adlatus des Marineoberkommandanten dem Militärkommandanten in Triest zugeteilt, Fregattenkapitän von Kudriaffsky, ein energischer und tüchtiger Seeoffizier, von der Stellung als Betriebsleiter der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft einberufen und unter gleichzeitiger Beförderung zum Linienschiffskapitän zum Eskadrekommandanten ernannt worden; am 4. April übertrug das Kriegsministerium die Verfügung über die Kriegsmarine dem FZM. Nugent, 20 Tage später den „momentanen Oberbefehl“ der Marine dem FML. Gyulai. Das Marineoberkommando trat am 23. April mit seiner früheren Organisation in Triest wieder in Kraft, Vizeadmiral Martini war und blieb allerdings noch Gefangener Venedigs.

Nugent begab sich bei der Rückkehr von der Inspizierung der Truppen am Isonzo, die zum Entsatze des in Verona eingeschlossenen FM. Radetzky bestimmt waren, am 13. April von Triest nach Pola. Es erwies sich als noch immer nicht tunlich, auch nur drei größere Schiffe zur Blockade Venedigs auslaufen zu lassen, denn die Ergänzung der vollen Bemannungsstände bot Schwierigkeiten; immerhin konnte Nugent dem Kriegsministerium berichten, das Material sei im besten Stand und er habe „den besten Willen und Geist und vielen Eifer in Betreibung der erteilten Befehle“ gefunden. Diese Befehle betrafen das beschleunigte Klarmachen S. M. Schiffe „Bellona“, „Vulcano“ und „Montecuccoli“ für die Aufnahme der Blockade, die Ausrüstung einer kleinen Flottille von armierten Fahrzeugen, die die Landoperationen längs der Küste begleiten sollten, und die fortifikatorische Ausgestaltung Polas als Stützpunkt der blockierenden Eskadre.

Die Ruderflottille bestand aus sechs angekauften Trabakeln und aus dem Bragozzo, das Fincati nach Fasana gebracht hatte und dort genommen worden war; die Fahrzeuge erhielten leichte Kanonen, etwa 200 Mann Landtruppen als Besatzung und für die maritime Bedienung angeworbene Handelsmatrosen. Zum Kommandanten der Flottille wurde der Marine-Infanteriehauptmann Uiejski ernannt, der am 30. April Caorle erreichte, auf Befehl Nugents besetzte und vorläufig mit Kanonen der Flottille in Verteidigungszustand brachte.

Als die Absicht Österreichs, Venedig von der Seeseite zu blockieren, bekannt ward, beschloß Sardinien sofort, seine Eskadre in die Adria zu entsenden. Die Triester Rheder und Kaufleute wurden hiedurch sehr besorgt gemacht, wenngleich Sardinien die Freiheit des Seehandels in Aussicht gestellt hatte; aus alter Gewohnheit hofften sie auch diesmal auf den maritimen Schutz Englands, unbeschadet der historischen Tatsache, daß sich diese Hoffnung oft genug als trügerisch erwiesen hatte, und ohne die Neutralität Englands in Rechnung zu ziehen.

Das erste Blockadeschiff, die „Bellona“, Flaggenschiff Kudriaffskys, lief am 29. April von Pola aus, am nächsten Tage folgte die Brigg „Montecuccoli“ – die Blockade hatte begonnen. Die übrigen Schiffe kamen in der Reihenfolge nach, in der sie ihre Mannschaften ergänzt hatten und segelklar waren; für den Aviso-, Depeschen- und Schleppdienst hatte man die Lloyddampfer „Imperatore“, „Trieste“ und „Maria Dorotea“ gemietet. Kudriaffsky disponierte seine Eskadre in richtiger Beurteilung der Schiffahrtsverhältnisse in der nördlichen Adria: da die meisten nach Venedig bestimmten Segelschiffe unter der an Häfen reichen, von tiefem Wasser umgebenen österreichischen Küste sich hielten und erst von Westistrien nach Venedig abfielen, postierte er die kleinen Fahrzeuge dicht unter der istrischen Küste; die Briggs kreuzten als zweite Kette auf etwa 15 bis 20 Seemeilen von dieser Küste, die Fregatten und die Korvette „Adria“ blieben in Sicht von Venedig und zogen nur nachtsüber seewärtigen Bord, um nicht in der Nähe des seichten Ufers von Venedig von Unwetter überrascht zu werden. Die venezianische Flotte war nicht imstande, die Blockierenden ernstlich anzugreifen; denn die „Carolina“ und die „Clemenza“ konnten ihres großen Tiefganges wegen nur unter bestimmten Verhältnissen in See gebracht werden, was die Blockierenden leicht zu verhindern vermochten, und die kleinen Küsten- und Lagunenfahrzeuge durften den Kampf mit den Fregatten nicht wagen.

Das Erscheinen des neapolitanischen, an Kaliber der Geschütze und Zahl der Dampfer weit überlegenen Geschwaders, das am 16. Mai vor Chioggia ankerte, zwang die k. k. Eskadre, gegen die istrische Küste zu manövrieren und sich zu vereinigen; zu den Neapolitanern stießen noch eine Korvette und zwei Briggs aus Venedig und am 22. Mai die sardinische Flotte, die drei Fregatten, eine Brigg und eine Goelette zählte. Diese sehr ansehnliche alliierte Flotte näherte sich am 22. Mai der k. k. Eskadre, die bis zum Einbruche der Dunkelheit dicht unter Land beim Kap Salvore den feindlichen Angriff abwartete und erst, als ein solcher bis dahin nicht erfolgt war, den Rückzug nach Triest antrat, wobei vom Lloyd beigestellte Dampfer für das Schleppen der Segelschiffe verwendet wurden.

FML. Gyulai war mit der ansehnlichen Verstärkung, die den Triester Befestigungen durch das Eintreffen der Eskadre erwuchs, sehr einverstanden, Kudriaffsky hatte diesen Rückzug schon früher ins Auge gefaßt, da er den Schutz Triests für wichtiger hielt, als das Festlegen der Eskadre in dem allerdings gesicherteren Hafen von Pola; FZM. Nugent war allerdings gegen das Anlaufen von Triest, das eine Teilung der feindlichen Flotte nicht bedingte und eine Gefährdung der Handelsstadt Triest herbeiführen konnte. Die Ereignisse gaben ihm nicht unrecht – die italienischen Geschwader blockierten nun Triest und die Eskadre Kudriaffsky, bis die Siege Radetzkys und der Waffenstillstand von Mailand Anfang August die Lage änderten.

Die k. k. Eskadre war viel zu schwach, um einen Kampf mit den Blockierenden aufnehmen zu können; diese aber hatten einerseits den Auftrag, nicht selbst anzugreifen, sondern nur Angriffe abzuwehren, anderseits scheuten sie wohl auch eine Schädigung Triests, das zum Deutschen Bunde gehörte, und so verlief der Aufenthalt der feindlichen Geschwader vor Triest ohne besondere Ereignisse. Am 7. Juni gab es einen falschen Alarm, das Feuer der k. k. Schiffe und Batterien fand aber keine Erwiderung; sechs Tage später kehrten die neapolitanischen Schiffe heim und es sandten die beiden rückbleibenden Admirale Albini und Bua dem Gouverneur von Triest die offizielle Blockadeerklärung; am 3. Juli fand mit geringen Kräften ein feindlicher Angriff gegen Pirano statt, der mit Geschütz- und Gewehrfeuer abgewiesen ward; am 8. August gab der sardinische Admiral das Ein- und Auslaufen aller Handelsschiffe frei und am 12. August segelte die feindliche Flotte definitiv ab, doch verließ das sardinische Geschwader erst am 8. September die nördliche Adria.

Die Ruderflottille in Caorle hatte mittlerweile ihre Feuertaufe zu bestehen; eine aus 13 Schiffen und Fahrzeugen sardinischer, venezianischer und päpstlicher Flagge bestehende Schiffsabteilung versuchte am 2. Juni Caorle und die sieben kleinen Fahrzeuge der Flottille, die in Falconera vertäut waren, zu nehmen, doch fand die Expedition ein klägliches Ende, weil aufspringender Südostwind hohen Seegang erzeugte, das Geschützfeuer des Feindes behinderte und seine Schiffe auf Legerwall brachte. Noch schlechter ging eine zweite, am 13. Juni unternommene Expedition aus, bei der eine sardinische Brigg, sechs venezianische Küstenfahrzeuge und Landungstruppen auf Fischerbooten neuerdings Caorle angriffen; bald nach Beginn des Gefechtes brachte ein glücklicher Geschoßtreffer die venezianische Penische „Furiosa“ zum Auffliegen, was die anderen Angreifer zu fluchtartigem Rückzuge bewog.

Bemerkt sei, daß Ende Juni die Auswechslung Gefangener mit Venedig stattfand; Vizeadmiral Martini und die übrigen Seeoffiziere, bis dahin wider die Konvention von Venedig zurückgehalten, erlangten endlich ihre Freiheit und trafen am 27. Juni in Triest ein. Martini begab sich alsbald, ohne vorherige Übernahme der Amtsgeschäfte des Marineoberkommandos, nach Wien; er hat seinen Dienst erst am 1. September wieder angetreten.

Energische Bestrebungen der maßgebenden Faktoren, die k. k. Flotte durch Ankauf oder Miete von Schiffen zu verstärken, waren dem drückenden Gefühl der Ohnmacht zur See zu danken, das man angesichts der Triest blockierenden italienischen Geschwader bitter genug empfand; die Details dieser Bemühungen sind an sich ganz interessant, ihre Schilderung kann aber entfallen, weil ein Erfolg nicht erzielt worden ist.

Die Verstärkung einer Flotte während Kriegsdauer ist eine mißliche Aufgabe, die ein greifbares Resultat nicht erwarten läßt; brauchbare Kriegsschiffe werden

nicht auf dem Markte feil gehalten, auf ältere Schiffe von unzureichendem Gefechtswerte, die ein oder der andere Staat etwa abstoßen will, kann man aber nicht reflektieren. Es mag ja zufällig vorkommen, daß ein brauchbarer Kreuzer oder ein kleineres Schiff noch rasch vor Kriegsausbruch angekauft werden kann, dies ist aber kein Faktor, der bei Berechnung der im Mobilisierungsfalle benötigten Flottenstärke in Rechnung gezogen werden kann und die Marineleitungen von der Verpflichtung entheben würde, die notwendigen Schiffe während des Friedens zu beschaffen; nach dem Ausbruche der Feindseligkeiten verbietet aber das Völkerrecht den neutralen Staaten, Kriegsschiffe an die Kriegführenden zu verkaufen. Man ist dann höchstens in der Lage, Handelsdampfer ankaufen und als Auxiliarkreuzer oder als Trainschiffe verwenden zu können; eine solche Flottenvermehrung fällt aber nicht ins Gewicht, der Gefechtswert armierter Handelsschiffe reicht keineswegs an jenen heran, den das für Kriegszwecke eigens gebaute und eigens eingerichtete Kriegsschiff besitzt. Im übrigen werden heutzutage ohnehin alle Flotten die bestgeeigneten Dampfer ihrer Handelsflotten als Auxiliarkreuzer und Trainschiffe verwenden, wodurch einerseits der Bedarf an solchen Schiffen ein geringerer wird und anderseits für den Verkauf nicht gerade die besten Dampfer übrigbleiben. Die Leistungsfähigkeit der Werften kriegführender Staaten muß mit Bezug auf Neubauten nur gering beziffert werden; die Werften, durch die Einberufung vieler Arbeiter zu den Fahnen im Personalstande stark reduziert, werden mit der Ausführung von Reparaturen sehr in Anspruch genommen und daher nicht in der Lage sein, beschleunigte Bauten größerer Schiffe auszuführen. Die Beschleunigung von Schiffsbauten erreicht überdies bald eine Grenze, über die sie nicht mehr gefördert werden kann – jedes größere Schiff braucht viele Monate, ehe es für den Stapellauf, und neuerlich viele Monate, ehe es für den Kampf bereitgestellt ist.

Diese Ausführungen mögen die Wichtigkeit dartun, eine Flotte während des Friedens mit den benötigten Einheiten auszustatten, und vor der trügerischen Hoffnung warnen, es sei die nennenswerte Verstärkung einer Flotte während der Dauer eines Krieges möglich. Auch schon im Jahr 1848 – trotz der außerordentlichen Umwälzungen, die das Seekriegswesen seither erfahren hat – bestanden die gleichen Verhältnisse; die damaligen Mißerfolge bei den Versuchen, die Flotte durch Ankauf oder Miete von Schiffen zu verstärken, können als gemachte Erfahrung und als warnendes Beispiel dienen.

Als Vizeadmiral Martini am 1. September wieder das faktische Oberkommando übernahm, bot sich der k. k. Flotte nach längerer Zeit wieder ein Lichtblick: brachte er doch die freudige Nachricht, eine beträchtliche Verstärkung der Flotte sei in Aussicht genommen! Tegetthoff, dazumal als Linienschiffsfähnrich auf der Eskadre eingeschifft, schrieb daher seinem Vater: „Diesem zufolge, hegen wir die Hoffnung, daß endlich auch die österreichische Marine blühendere Augenblicke als die vergangenen erleben wird, auch daß mit der Zeit unsere Seemacht einen ziemlich bedeutungsvollen Rang einnehmen wird.“ Die beträchtliche Verstärkung ist in späteren Jahren eingetroffen, die Flotte hat auch einen ansehnlichen Rang erreicht; sie dankt beides dem erlauchten Monarchen, der für seine Flotte sorgte und an ihre Spitze Tegetthoff berief – den heldenmütigen Führer, der bei Helgoland und Lissa die rot-weiß-rote Flagge mit dem immergrünen Lorbeerreise schmückte.

Nach dem Waffenstillstande von Mailand, schon am 14. August 1848, ordnete das Kriegsministerium die Wiederaufnahme der Offensive gegen Venedig an, das zu Land und zur See zerniert und blockiert werden sollte. Die Möglichkeit einer bewaffneten Intervention Frankreichs drohte anfangs die in Aussicht genommenen Maßregeln zu modifizieren; erst als das Einschreiten Frankreichs sistiert worden war, erhielt die aus elf Schiffen bestehende Eskadre den Befehl (11. September), die Blockade aufzunehmen. Widrige Umstände zwangen leider schon nach wenigen Wochen, die allerdings mit großen technischen Schwierigkeiten belastete Blockade wieder aufzugeben; die offizielle „Geschichte der k. k. Kriegsmarine während der Jahre 1848 und 1849“ schildert die Umstände mit klaren Worten: „Die geringe Anzahl verfügbarer Schiffe, namentlich der Mangel an Dampfern, der keineswegs klaglose Zustand der Schiffe, die Ungeübtheit der Bemannungen, die große Ausdehnung der zu beobachtenden Küstenstrecke und des zu durchkreuzenden offenen Seeraumes, die Nähe der feindlichen Flotte, ein ungewöhnlich strenger, an Stürmen reicher Herbst, die mit Venedig offen sympathisierende Haltung des Oberbefehlshabers der französischen, im nördlichen Golfe befindlichen Kriegsschiffe und endlich die Haltung der eigenen politischen und Seeämter, welche die Interessen des See- und Küstenhandels den militärischen Interessen durchaus nicht unterordnen wollten – dieses und noch manches andere waren die Schwierigkeiten, welche sich der ersprießlichen Wirksamkeit der Eskadre entgegensetzten.“

Die in Pirano konstatierte augenblickliche Seeuntüchtigkeit der Schiffe „Guerriera“, „Bellona“ und „Adria“ führte zur Vereinigung der Eskadre in Pola, die Blockade war mit diesem Zeitpunkte de facto aufgehoben. Kudriaffsky, der unter schwierigen Verhältnissen seine Pflicht treu und wacker erfüllt hatte, erkrankte und mußte sich am 14. Oktober ausschiffen; der rangsälteste Schiffskommandant (Fregattenkapitän Freiherr von Locella) übernahm hierauf interimistisch das Kommando der Eskadre.

Zu allem Überfluß erschien Kontreadmiral Albini Ende Oktober neuerdings mit der sardinischen Eskadre vor Venedig, um auf Befehl seiner Regierung diese Stadt, falls sie blockiert wäre, zu deblockieren, sie zu beschützen und zu verteidigen. Eigentlich mußte man mit dieser Intervention ganz zufrieden sein; Radetzky schrieb an den Marineoberkommandanten: „Die Kraftlosigkeit unserer Flotte, wie nicht minder die Schwäche der Landes-Zernierungstruppen, die ich zu verstärken außerstande bin und die ohnehin ohne Beihilfe der Flotte den beabsichtigten Zweck einer engeren Blockade nicht erreichen würden – können es im gegenwärtigen Augenblicke nur wünschenswert machen, daß wir mit jeder Feindseligkeit Venedigs verschont bleiben ...“ Der jugendliche Linienschiffsfähnrich von Tegetthoff äußerte sich in einem Brief an seine Eltern über denselben Gegenstand: „Albini ist schon wieder vor Venedig geankert, und was können wir gegen eine Flotte, die der unsrigen bei weitem überlegen ist, tun? Doch ich hege die Hoffnung, daß die jetzigen Affären eine Lektion für Österreich gewesen sein werden, in welcher es lernen kann, wie nötig unserem Staat eine Kriegsmarine sei.“

Das Ministerium Schwarzenberg konnte von der Kriegsmarine nur freudig begrüßt werden – drei der neuen Minister hatten schon vor ihrem Amtsantritte Gelegenheit gehabt, die Wichtigkeit einer ausreichenden Flotte auch für die österreichische Monarchie beurteilen zu lernen. Vizeadmiral Martini ergriff die Gelegenheit, um seine Bestrebungen auf Verstärkung der Flotte zu erneuern; kurz vorher war ohnehin die Miete eines vierten Lloyddampfers („Imperatrice“) bewilligt worden. Den durchaus wohlwollenden Intentionen des neuen Ministeriums standen aber die großen Kosten von Anschaffungen und Neubauten hindernd entgegen. GM. Freiherr von Cordon, der neue Kriegsminister, erteilte dennoch in richtiger Erwägung der Verhältnisse am 16. Dezember – also kurz nach der Thronbesteigung des Kaisers Franz Joseph I. – die Bewilligung zum Ankaufe der gemieteten Lloyddampfer „Imperatore“ und „Imperatrice“, die die Namen „Custoza“ und „Curtatone“ erhielten und sofort für die Aufnahme einer starken Geschützarmierung eingerichtet wurden. Der Ministerpräsident, Fürst Felix Schwarzenberg, interessierte sich ebenfalls für die Ausgestaltung der Kriegsmarine, besonders für die Anwerbung englischer Seeoffiziere

und für den Ankauf von fremden Kriegsschiffen. Die Erfolge seiner Bestrebungen waren aber, fast kann man sagen „selbstverständlich“, wenig befriedigend; England blieb strikte neutral, Verhandlungen über den Ankauf des englischen Handelsdampfers „Caledonia“, des portugiesischen Kriegsdampfers „Mindello“, türkischer, ägyptischer und neapolitanischer Kriegsschiffe zerschlugen sich. Die Verhandlungen mit Ägypten, fast zum Abschlusse gediehen, scheiterten an dem erfolgreichen Einschreiten des sardinischen Konsuls. Die Werbung englischer Seeoffiziere gelang ebenfalls nicht, was Vizeadmiral Martini trotz des drückenden Offiziersmangels doch befriedigt haben dürfte, denn er war ein überzeugter Anhänger des gewiß richtigen Grundsatzes, das Seeoffizierskorps aus den Ländern der Monarchie zu ergänzen.

Ende November übernahm der reaktivierte Kontreadmiral Freiherr von Sourdeau das Kommando der Eskadre, die noch immer an den passiven Blockadezustand gebunden war: sie hatte den Auftrag, venezianische Handelsschiffe an der österreichischen Küste nicht zu dulden und venezianische Kriegsschiffe, die dort erscheinen sollten, wegzunehmen – was gewiß eine ganz eigene Art von Blockade genannt werden muß, aber im Einklange mit den unzureichenden Machtmitteln zur See stand.

Martini trat Ende Dezember vom Marineoberkommando zurück und wurde Gesandter am Hofe von Neapel; Gyulai führte wieder die Geschäfte der Marineleitung. Fürst Schwarzenberg hatte schon vorher mit Allerhöchster Ermächtigung in den Nordseestaaten durch den Korvettenkapitän Graf Károlyi Verhandlungen mit höheren Seeoffizieren einleiten lassen, um einen neuen Marinechef zu gewinnen; dem ergangenen Antrage folgte der dänische Kontreadmiral Hans Birch von Dahlerup, ein bewährter und erfahrener Seemann, der sich als der richtige Mann für die Stellung erwies, zu der ihn das Vertrauen des Kaisers berief.

Am 20. März 1849 – der „passive Blocus“ hatte noch immer Geltung – begannen die Feindseligkeiten mit Sardinien von neuem; die österreichische und die ungarisch-kroatische Küste wurden sofort in Kriegszustand erklärt, Gyulai konzentrierte 12 Schiffe (Kontreadmiral Sourdeau) in Pola, 7 in Triest (Fregattenkapitän Ivanossich) und 2 in Fiume; einer der Dampfer blieb zur Verfügung des Marineoberkommandos.

Dahlerup, zum k. k. Vizeadmiral und Marineoberkommandanten ernannt, überzeugte sich am 22. März, noch vor der Übernahme des Kommandos, persönlich vom Zustand und der Leistungsfähigkeit der Eskadre in Pola; er scheint den materiellen Zustand befriedigend, die Ausbildung der Bemannungen aber noch nicht ganz zufriedenstellend gefunden zu haben.

Die Schlacht von Novara, drei Tage nach Kriegsbeginn, endete mit einem glänzenden Siege Radetzkys, König Karl Albert dankte ab und sein Sohn Viktor Emanuel mußte sich beeilen, einen Waffenstillstand abzuschließen; der fünfte Artikel des Vertrages bestimmte, daß die sardinische, von Albini befehligte Eskadre binnen 15 Tagen die Adria zu verlassen habe.

Dahlerup, der nach der Inspizierung der Eskadre nach Wien gereist war, kam mit weitgehenden Vollmachten und dem Befehle nach Triest, ohne Verzug an die Blockade der Lagunenstadt zu schreiten; er übernahm am 3. April das Marineoberkommando von Gyulai und brachte sofort einen frischeren Zug in die Marine, deren Initiative vom lähmenden Drucke der Mißgunst des letzten Jahres nicht unberührt geblieben war.

Schon am 6. April erließ der Marineoberkommandant eine Reihe von Befehlen, die die neue Ära einleiteten; Korvettenkapitän Schmidt hatte – obschon Albini noch immer vor Ancona lag – mit S. M. Schiffen „Adria“, „Oreste“, „Pola“ (früher „Veneto“), „Montecuccoli“, „Sfinge“, „Vulcano“ und „Maria Dorotea“ unverzüglich in See zu gehen, um die Blockade Venedigs aufzunehmen; Kontreadmiral Sourdeau wurde mit den Fregatten „Bellona“ und „Venere“ nach Pirano beordert, wo er seine Kommandoflagge einzuholen habe, denn Dahlerup werde das Eskadrekommando persönlich übernehmen. Zur gleichen Zeit erfolgten einige vorteilhafte organisatorische Maßnahmen und auch Veränderungen in der Besetzung der Schiffskommanden.

Schweres Südostwetter zwang den Korvettenkapitän Schmidt, mit seinen Schiffen in Pirano Zuflucht zu suchen, wo sich auch Kontreadmiral Sourdeau mit den Fregatten einfand; kurz nach Sourdeau lief die sardinische Eskadre ein, um gegen das Wetter Schutz zu finden. Wenngleich die elf Schiffe Albinis die Parlamentärflagge gehißt ließen und der Admiral seine friedlichen Absichten zum Ausdrucke brachte, blieben die k. k. Schiffe dennoch in Gefechtsbereitschaft. Albini benützte die erste Besserung des Wetters, um am 12. April in See zu gehen; Dahlerup schiffte sich am 16. April auf die „Bellona“ ein, am 22. gingen die kleineren Schiffe, am 25. Dahlerup mit den Fregatten und „Vulcano“ in See.

Als der Admiral auf etwa 20 Seemeilen von Venedig angelangt war, ließ er die Fregatten die äußere Blockadelinie besetzen, er selbst begab sich an Bord des „Vulcano“ zu einer Besprechung mit FML. Haynau, der die Zernierung Venedigs von der Landseite befehligte. Auf der Höhe von Malamocco wurde ein griechischer Kauffahrer gesichtet, den Dahlerup zu visitieren befahl; der venezianische Dampfer „Pio Nono“, der gerade vor der Einfahrt kreuzte, eilte herbei, um diese Visitierung zu verhindern. „Pio Nono“ wurde gejagt, beschossen und getroffen, der Kauffahrer dennoch visitiert und von Venedig abgewiesen – „Vulcano“ blieb unbeschädigt. Ende April war die Einschließung Venedigs von der Seeseite beendet: die Fregatten „Bellona“, „Venere“ und „Guerriera“ kreuzten vor Malamocco,* die Korvette „Adria“ mit den Briggs „Pola“ und „Montecuccoli“ vor Chioggia, die Brigg „Oreste“ und die Goelette „Elisabetta“ von Chioggia bis zum Po di Goro, die Goelette „Sfinge“ mit zwei armierten Bragozzi von der Lido-Einfahrt bis Falconera; die Dampfer hielten die Verbindung der vier Blockadegruppen aufrecht. Verschärfte Blockaderegeln traten in Geltung, wenngleich man auch der armen Küstenbevölkerung materiellen Schaden fernzuhalten trachtete; mit welcher Aufmerksamkeit und Energie der schwere Dienst der Blockadeeskadre gehandhabt wurde, ist aus der Tatsache zu entnehmen, daß es anfangs nur einzelnen kleinen Küstenfahrzeugen gelang, die Blockade zu brechen und daß es später, in der Zeit vom 23. Mai bis zu der Ende August erfolgten Kapitulation von Venedig, keinem einzigen Fahrzeuge möglich war, in Venedig einzulaufen. Zur Kapitulation Venedigs, die hauptsächlich durch den eingetretenen Mangel an Nahrungsmitteln herbeigeführt wurde, hat sonach die k. k. Flotte wesentlich beigetragen.

Kurz nach Beginn der effektiven Blockade Venedigs erkannte FM. Radetzky die Notwendigkeit, Ancona, den Zentralsitz der republikanischen Partei in den Marken, zu nehmen; trotz der Erschwerung, die der Blockadedienst durch die Zweiteilung der Eskadre naturgemäß erfuhr, war Dahlerup ohne Bedenken bereit, die größeren Schiffe der Eskadre an der Expedition gegen Ancona teilnehmen zu lassen. Die drei Fregatten und zwei Dampfer („Maria Dorotea“ und „Trieste“) gingen sofort nach Pola ab, um Landungstruppen einzuschiffen.

Das Absegeln der Schiffe – auch der Dampfer „Custoza“ hatte sich behufs Ergänzung des Kohlenvorrates für kurze Zeit nach Pola begeben – war in Venedig nicht unbemerkt geblieben; 14 armierte Küstenfahrzeuge sollten in See gehen, einen großen Lebensmitteltransport von Ravenna abholen und nach Venedig geleiten. Diese Fahrzeuge, von denen vier mit je zwei, die übrigen mit je einem 36-Pfünder bestückt waren, verließen in Begleitung dreier Lagunendampfer und des Dampfers „Pio Nono“ am 19. Mai bei Tagesanbruch die Einfahrt von Malamocco; sie steuerten in seichtem Wasser und im Schutze der Küstenbatterien gegen Chioggia,

* Siehe Tafel 7: Blockade von Venedig.

„Pio Nono“ deckte die Queue. „Custoza“ war aber im Laufe der Nacht in ihren Blockaderayon zurückgekehrt, die Flottille wurde sogleich gesichtet und durch mehrere Stunden unter Geschützfeuer gehalten; Korvettenkapitän Bourguignon, Kommandant des Dampfers, versuchte zwar ohne Erfolg, den „Pio Nono“ zu einem Nahkampf in See zu locken, er erreichte aber durch sein rechtzeitiges und energisches Einschreiten, daß die Flottille Chioggia anlief und am nächsten Tage nach Venedig zurückkehrte – sie wagte nicht mehr, den schützenden Bereich der Küstenbatterien zu verlassen.

Vizeadmiral Dahlerup ging am 22. Mai mit den für Ancona bestimmten Schiffen, denen auch der Dampfer „Custoza“ zugeteilt wurde, und einer Division Heß-Infanterie an Bord von Pola in See; er nahm zuerst Fühlung mit dem FML. Graf Wimpffen, der die vorrückenden Landtruppen befehligte, und traf am 25. Mai vor Ancona ein. Er rekognoszierte noch am selben Abend an Bord der „Custoza“ die Festungswerke, wobei der Dampfer in einen lebhaft geführten Geschützkampf verwickelt wurde; die Geschosse der „Custoza“ richteten in den Strandbatterien und an Häusern einigen Schaden an, der einzige Treffer, den die Festungsgeschütze erzielten, war ohne Bedeutung. Die Rekognoszierung ergab, daß eine allgemeine Beschießung der Seefront Anconas durch die k. k. Schiffe wenig Erfolg versprach; die Werke waren gut bestückt und bemannt, das Kaliber der Schiffsartillerie zu schwach.

Dahlerup und Wimpffen beschlossen daher, die Aktion der Schiffe auf häufige Beunruhigung der Festung zu beschränken und dadurch die Besatzungen der seeseitigen Werke zu binden. Der erste solche Alarm ward in der Nacht des 26. Mai in Szene gesetzt: „Custoza“ schlich sich unter dem Schutze der Dunkelheit in den Hafen und begann plötzlich das Feuer; am nächsten Tage griffen „Venere“ und „Curtatone“ die östlichen Werke mit einigem Erfolg an. Die an diesen Unternehmungen beteiligten Schiffe hatten, obschon „Venere“ von sieben Geschossen getroffen wurde, keine Verluste erlitten. Dahlerup konnte überdies berichten, „daß sowohl die Offiziere als auch die Mannschaften bei den verschiedenen Gefechten Proben des besten Geistes und der nötigen Umsicht und Schnelligkeit, sowohl bei den Manövern als in der Bedienung der Geschütze, an den Tag gelegt haben“; – der langersehnte frischere Zug war an die Stelle der drückenden Untätigkeit getreten, jedermann bestrebt, sein Bestes zu leisten.

Die Lage der Dinge vor Venedig erheischte die Rückkehr Dahlerups und die Abberufung einiger Schiffe von Ancona; die zurückgebliebenen, unter den Befehlen des Kommandanten der „Venere“, Fregattenkapitän Bendaj, blieben aber keineswegs untätig. Die allgemeine Beschießung Anconas, die am 16. und 17. Juni stattfand und an der auch „Custoza“ teilnahm, führte zur Kapitulation der Festung; FML. Wimpffen sah sich veranlaßt, die Leistung aller vor Ancona verwendeten Schiffe in höchst anerkennender Art zu rühmen und besonders das tapfere Verhalten der „Custoza“ (Kommandant Korvettenkapitän Lewartowsky) in den letzten Gefechten zu loben.

Im Bereiche Venedigs war ein Handstreich gegen Brondolo am 4. Juni ohne Erfolg versucht worden; die Belagerung Brondolos, die in den nächsten Wochen vorbereitet wurde, kam nicht zur Ausführung. Oberst Cerrini, der zu einer Besprechung des geplanten Angriffes an Bord des Flaggenschiffes gekommen war, kehrte am 3. Juli abends mit dem „Vulcano“ nach dem Hafen Fossone zurück, – das täuschende Mondlicht führte leider den Dampfer in seichtes Wasser, in dem er festfuhr. Die Versuche, das Schiff mit eigener Maschinenkraft und ausgebrachten Ankern loszubekommen, blieben erfolglos; der Kommandant (Linienschiffsleutnant Preu) ließ daher die beiden Buganker und ihre Ketten, dann das vordere Paixhans-Geschütz über Bord werfen, und als auch dies nichts nützte, den Kohlenvorrat in die zur Hilfeleistung herbeigeeilten Boote der übrigen Eskadreschiffe stauen. Die venezianische Landbatterie Manfrin hatte den Dampfer alsbald bemerkt und das Feuer begonnen, das während der Mondhelle wirkungslos blieb; beim Morgengrauen wurde der Kampf sehr ernst, der Kommandant des „Vulcano“ leistete aber mit dem achteren 48-Pfünder Paixhans, dem einzigen verwendbaren Geschütze, das er persönlich dirigierte, geradezu Großartiges. Die Batterie war zum Schweigen gebracht, ehe die zur Hilfe entsandten Eskadreschiffe (Dampfer „Custoza“, Kanonierboote „Caorle“ und „Pirano“) eintrafen; während „Vulcano“ durch die „Custoza“ abgeschleppt wurde, hielten die Kanonierboote die Batterie unter Feuer, um deren Herstellung zu behindern. „Vulcano“ war siebenmal getroffen worden, hatte aber nur einen Toten und einen Leichtverwundeten; das Verhalten der Offiziere (unter diesen Linienschiffsfähnrich Tegetthoff) und der Mannschaft in der höchst kritischen Lage des Schiffes war ein bewundernswertes.

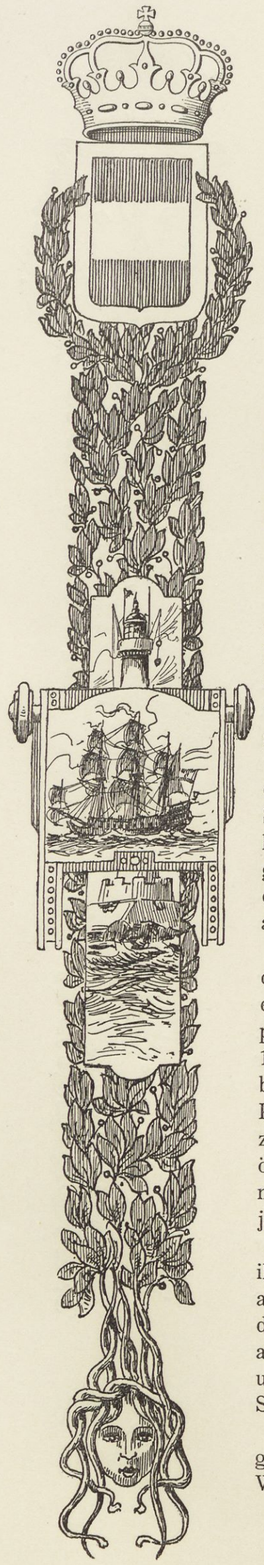
Die Venezianer benützten das Abgehen der „Custoza“ zu einem Ausfalle; die drei kleinen Lagunendampfer mit armierten Trabakeln und der Dampfer „Pio Nono“ liefen aus, wurden aber durch die Brigg „Montecuccoli“, den Dampfer „Curtatone“ und die nach dem Flottwerden des „Vulcano“ wieder herbeigeeilte „Custoza“ zum Rückzuge gezwungen.

Dahlerup hatte im Laufe der Zeit auch die kleineren Schiffe zur Blockadeeskadre herangezogen, weil sie für den Dienst in den seichten Gewässern besonders geeignet waren, und überdies für die Verwendung in den Kanälen eine Jolle nach bewährtem dänischen Typ erbauen lassen; in der letzten Zeit der Blockade zählte sonach die k. k. Eskadre 20 Schiffe und Fahrzeuge, die in vier Divisionen gegliedert waren. Von der Spitze Maestra bis zum Hafen Tolle kreuzten 5, bis Chioggia 8, vor Malamocco 4, vor der Lido-Mündung und Sacca di Piave 3 Schiffe; mehrere Bragozzi waren teils der ersten Division zugewiesen, teils stellten sie die Verbindung mit der Ruderflottille in Falconera her.

Die zweite Division (Fregattenkapitän Bendaj) konnte am 9. Juli aus verschiedenen Anzeichen schließen, daß ein Ausfall der Venezianer vorbereitet werde; sie hielt sich daher gefechtsbereit. In der dunklen Nacht des 10. Mai wurde ein Segelfahrzeug gesichtet, das sich bei frischem Nordwestwinde rasch der verankerten Fregatte „Venere“ näherte; der Segler legte am Buge der „Venere“ an, worauf an Bord des Fahrzeuges – eines Branders – eine heftige Explosion erfolgte; dank dem geschickten Manöver des Schiffskommandanten, der das Kreuzmarssegel setzen und die Ankerkette ausschäkeln ließ, fiel die Fregatte ab, der Brander glitt nach achter und sank, das Feuer am Vorschiffe der Fregatte konnte dann rasch gelöscht werden. Bemerkt sei, daß noch während der Blockade Triests durch die alliierten italienischen Geschwader von griechischen Seeleuten Anträge erfolgten, Brander zur Zerstörung der Blockadeschiffe auszurüsten; FML. Gyulai legte das Projekt dem Kriegsminister Graf Latour vor, der aber entschied, es sei „aus höheren Rücksichten“ unstatthaft, zu derartigen Kriegsmitteln zu greifen.

Als man erkannt hatte, der Lagunenstadt durch Geschützfeuer nicht ausreichend beikommen zu können, war die Aushungerung der Belagerten als Hauptziel der Zernierung aufgestellt worden, – welchen Erfolg die angestrengte Tätigkeit der Blockadeflotte dabei hatte, ist bereits erwähnt worden. Epidemische Krankheiten im Lager der Landtruppen und der Zustand der Eskadreschiffe, die vielfach größere Instandsetzungen bedurften, riefen jedoch Ende Juli die begründete Besorgnis hervor, die Zernierung Venedigs könne nicht mehr lange aufrecht erhalten werden.

Da faßte der Generalartilleriedirektor Freiherr von Augustin die vortreffliche Idee, die Belagerungsgeschütze mit neuen Bettungen zu versehen, die das Elevieren bis zu 45° gestatteten; man konnte nun auch die westlichen Stadtteile beschießen und es begann die Zuversicht der Venezianer, ihre Inselstadt sei unverletzlich, stark zu schwinden. Die öffentliche Meinung Venedigs verlangte bezeichnenderweise



Leistungen der Flotte, die sich daher zu einer Tätigkeit aufraffen mußte und vor Malamocco in See vereinigte; es waren dies 4 Korvetten, 3 Briggs, 1 Goelette, 1 Dampfer und etwa 20 kleine Fahrzeuge.

Dahlerup benützte am 10. August eine günstige Brise, um mit der ganzen k. k. Eskadre unter vollen Segeln auf den Gegner loszusteuern, dieser hielt aber nicht stand und kehrte schleunigst hinter den Wellenbrecher von Malamocco zurück; ein ähnliches Manöver fand am 16. August statt, die venezianische Flotte vermied neuerdings den Kampf.

Die Blockadetätigkeit der Eskadre hatte hiemit ihr eigentliches Ende gefunden; Venedig kapitulierte am 22. August, einige Tage später war es wieder von den k. k. Streitkräften besetzt. Freude und Stolz erfüllte die Kriegsmarine, als das Allerhöchste Handschreiben an Vizeadmiral Dahlerup bekannt ward: „Meine Kriegsmarine teilt in der jüngst verflossenen Epoche auf eine der österreichischen Waffen würdige Art den Ruhm Meines Heeres und Ich beabsichtige derselben Meinen anerkennenden Dank auszusprechen, indem Ich Ihnen in Würdigung Ihrer Tätigkeit und der reichen seemännischen Erfahrung, welche Sie in deren Führung bekundeten, Meinen Orden der Eisernen Krone erster Klasse nebst der Geheimen Ratswürde taxfrei verleihe."

Die Besitznahme Venedigs gestattete, die während der Blockade vielfach reparaturbedürftig gewordenen Schiffe instand setzen zu können; das Eskadrekommando ward aufgelöst, mehrere Schiffe mußten aber für die Sicherung des Seehandels in der Levante oder für andere Zwecke ausgesandt, einige Küstenfahrzeuge wegen der unsicheren Lage in Süddalmatien dem Seebezirkskommando in Zara zugeteilt werden.

Die von Venedig rückübernommenen Schiffe waren in bestem Zustande – nur die vor Caorle in die Luft geflogene Penische „Furiosa" fehlte an der Zahl jener Schiffe, die der Umsturz in die Hände der republikanischen Regierung gebracht hatte. Der Bau der großen Fregatte war während des Krieges von den Venezianern gefördert worden, man fand überdies vier neue Lagunendampfer vor, von denen einer auch Seedienste leisten konnte; zwei kleine Dampfer lagen im Baue, das Seearsenal war in bester Ordnung.

Es folgte nun eine etwa zehnjährige Periode, die der Marine eine Reihe organischer Neuerungen brachte; Vizeadmiral Dahlerup, der die Reformen einleitete, erwies sich auch als vortrefflicher, umsichtiger Organisator. Ohne ein Flottenprogramm aufzustellen, beantragte er den Bau von 2 Fregatten, 1 Korvette, 1 Dampfer, 1 Dampfermaschine und von 23 kleinen Fahrzeugen; die Kosten dieser Bauten beliefen sich auf etwa 1¾ Millionen Gulden K.-M., sie sollten auf Anordnung des Kriegsministers auf fünf Jahre verteilt werden. Der Kremsierer Reichstag hatte zwar die Bemerkung des Kriegsministers, „Österreich müsse jetzt eine kräftige, österreichische Marine erhalten", mit rauschendem Beifalle begrüßt – in praxii mußte man aber mit dem leidigen Kostenstandpunkte rechnen und die beiden Revolutionsjahre hatten den Staatssäckel nicht gerade gekräftigt.

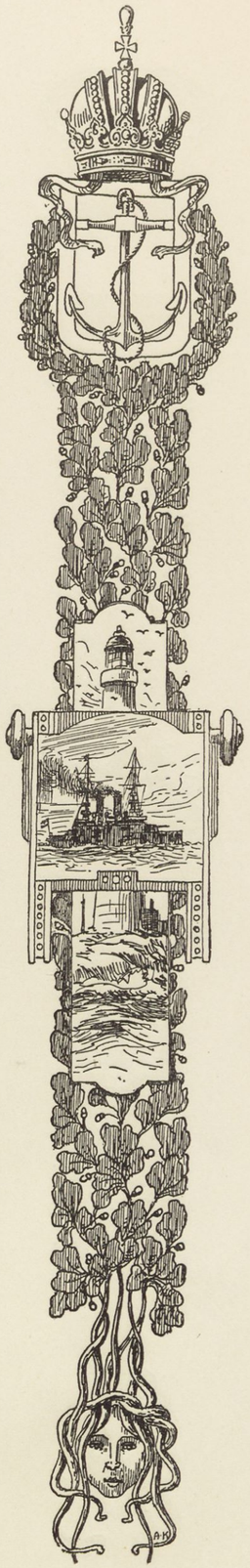
Dahlerup scheint kein Freund der Dampfer gewesen zu sein, obschon sie ihren großen Wert bei der Blockade Venedigs erwiesen hatten und der Mangel der ausreichenden Zahl von Dampfern von ihm selbst wiederholt betont worden war; dennoch wurde auf seine Veranlassung (1849) der englische Dampfer „Waterlily" angekauft und auf der Werfte Tonello in Triest der Kiel für die Raddampfer „Lucia" und „Volta" gelegt. „Waterlily" erhielt den Namen „Seemöve", sie war der erste Schraubendampfer der k. k. Flotte.

Die Förderung des Offiziersnachwuchses war eine sehr wichtige Aufgabe geworden; der ohnehin immer notleidende Stand an Seeoffizieren reichte nach der Wiedereinreihung der in Venedig vorgefundenen Schiffe und nach der Entlassung der für Kriegsdauer aufgenommenen Auxiliaroffiziere nicht einmal für den dringendsten Bedarf. Dahlerup wandte daher dem Marinekadettenkollegium, das in Triest auf neuer Basis aufgestellt worden war, besondere Aufmerksamkeit zu; schon die Zöglingsübungsreise im Jahr 1849 beschränkte sich nicht mehr auf die Adria, sie führte an Bord der Fregatte „Venus" nach Madeira.

Triest, gleichzeitig Sitz des Marineoberkommandos, wurde Zentralhafen der Flotte, für deren Zwecke ein Teil des Theresianischen Seelazaretts übernommen ward; in Venedig blieb nur das Hauptarsenal, das Bauamt, das Strafhaus und ein kleines Marinetruppenkontingent. Die Küste wurde in vier Seebezirke geteilt, deren leitende Behörden sich in Venedig (venezianische Küste), Triest (Golf von Triest), Pola (istrische Küste) und Zara (dalmatinische Küste) befanden.

Es scheinen schon damals Stimmen für die Ausgestaltung Polas zu einem Kriegshafen laut geworden zu sein, denn Dahlerup sah sich veranlaßt, besonders hervorzuheben, daß Pola wegen des Mangels an Handel, Wohnungen und Lieferanten, dann der höchst ungünstigen sanitären Verhältnisse wegen nur ein nebensächlicher Stützpunkt mit Filialmagazinen bleiben solle; als Zentralhafen schien ihm nur Triest, die erste Handelsstadt des Reiches, die mit dem Sitze der Regierung vorzügliche Verbindungen besaß, geeignet: „Die k. k. Marine wäre dann keineswegs ein detachiertes, an schwer zugänglichen, entfernten Orten der Monarchie weilendes Korps, sondern sie könnte in einem engeren Verbande zur militärischen Macht Österreichs jedem Einwohner sozusagen wirklich bekannt werden. Zudem bedarf Triest am meisten eines Schutzmittels, das seinen vielseitigen Handelsbeziehungen so nahe steht, während andere Punkte entweder durch ihre eigene Lage gedeckt sind oder doch von keiner merkantilistischen Bedeutung sein können, weil sie an den äußersten Teilen der Monarchie liegen." Seither ist mehr als ein halbes Jahrhundert abgelaufen, die Ansichten, ob ein Seehandelsemporium verteidigt werden oder ein offener Platz bleiben soll, sind noch immer nicht geklärt; offene Seehandelsplätze sind in der Theorie (schon seit dem Deklarationsakte des Jahres 1856, den die Kongreßmächte in Paris unterzeichneten) allerdings gegen feindliche Unternehmungen gefeit, – die Zukunft wird aber zeigen müssen, ob dies auch wirklich und immer der Fall sein wird, denn ein reicher Handelsplatz mit seinen großen Ressourcen ist ein dankbarer Boden für Kontributionen jeder Art. Es gehört übrigens auch zu den Lehren der „jeune école", den Nationalwohlstand des Gegners empfindlich zu treffen, wo man die Gelegenheit hiezu findet.

Der Allerhöchste Kriegsherr wandte der Ausgestaltung der Marine besonderes Augenmerk zu; auf seinen Befehl trat im Jahr 1850 eine Kommission zusammen, die aus dem Chef des Generalstabes, dem General-Geniedirektor und dem Marineoberkommandanten bestand, um über die künftige Entwickelung der Flotte zu beraten. Die Kommission, an deren Beratungen auch der Handelsminister teilnahm, stellte Grundsätze auf, die den Intentionen des Kaisers entsprachen – die Zeiten, in denen die Flottengründungspläne der Monarchen den Einspruch der österreichischen Kronräte fanden, waren erfreulicherweise vorüber. Nach so vielen älteren Urteilen österreichischer Staatsmänner, die die Notwendigkeit einer Flotte für die Monarchie geleugnet, bekämpft oder zumindest nicht zugestanden haben, trifft man endlich auf goldene Worte: „Österreich muß eine Marine besitzen, welche den Anforderungen des Staates, für den inneren und den äußeren Frieden, für die Macht und Größe, Unabhängigkeit und Würde desselben zu entsprechen imstande sei, Österreichs Flagge soll sich nunmehr stets auf dem Meere zeigen und fremden Nationen die Überzeugung verschaffen von der Kraft und der inneren Lebensfähigkeit der österreichischen Völker, welche auf diesem Elemente zweifelsohne sich ebenso sehr die allgemeine Achtung zu erringen befähigt sein werden, als sie es auf dem festen



Lande zu tun vermochten, und daß dieses innere Leben eine glänzende, segensreiche Zukunft in sich schließe.“ Die Kommission arbeitete einen Flottenplan aus, der den Bau von sechs Linienschiffen und anderen Schiffen, die in 12 bis 16 Jahren fertiggestellt werden sollten, befürwortete; Pola wurde als Zentralhafen der Flotte in Aussicht genommen; jungen Leuten aus dem Binnenlande sollte der Eintritt in die Kriegsmarine erleichtert und die deutsche Dienstsprache durchwegs eingeführt werden. Der Flottenplan ist – fast könnte man diesmal sagen „erfreulicherweise“ – nur zum Teil ausgeführt worden; die Flotten standen vor einer großen, zur Zeit der Tagung der Kommission allerdings noch nicht vorherzusehenden Umwälzung: das Linienschiff wurde ein Jahrzehnt später durch das Panzerschiff verdrängt. Fünf Jahrzehnte früher hätten sechs gute Linienschiffe auf den Verlauf der vaterländischen Geschichte wichtigen Einfluß nehmen können!

Die „Instruktion für den Dienst auf den k. k. Kriegsschiffen“, die im Jahr 1850 in deutscher Sprache erschien, brachte der Marine auch die deutschen seemännisch-technischen Ausdrücke, denen vorläufig noch die italienischen in Klammern beigefügt waren; diese Vorschrift kann die Abstammung von der Ordinanza des Jahres 1804 in vielen Punkten nicht verleugnen, wie ja auch das Dienstreglement vom Jahr 1902 noch einige Bestimmungen der „Instruktion“ enthält. Da jedes Dienstreglement einen Rückschluß auf die besonderen Verhältnisse der Flotte und Zeit, für die es bestimmt war, zuläßt, sei auf einige Bestimmungen verwiesen, die 1850 zum erstenmal auftauchten, später aber außer Kraft gesetzt oder modifiziert wurden.

Der Schiffskommandant sollte seine Offiziere, Beamten und Marinekadetten oft zu Tische laden, „um in dem mehr gesellschaftlichen Umgange“ deren besondere Bildung, Anlage und Tendenz näher kennen zu lernen; er hatte an Sonn- und Feiertagen die ausgerückte Mannschaft zu besichtigen, ob deren Äußeres „den Ausdruck der Zufriedenheit und Gesundheit trage“. Die Sonntagsruhe, erst in neuester Zeit ein soziales Bedürfnis und Schlagwort, hatte schon 1850 auf den Schiffen beachtet zu werden; die Mannschaft blieb von der Arbeit befreit, „damit die Leute sich durch Lesen erbauen und bilden können“, der Kommandant hatte auch Sorge zu tragen, „daß die Leute mit Tanz und Belustigungen zu ihrer Erholung beschäftigt werden“. Der Kommandant, dem nunmehr die volle Verantwortlichkeit für die Schiffsführung erwuchs, war sein eigener Navigationsoffizier, nur die Aufsicht über die Chronometer und nautischen Instrumente, dann die Führung des „Observationsprotokolles“ konnte er einem geeignet scheinenden Seeoffizier übertragen; die Seeoffiziere und Marinekadetten nahmen in See die astronomischen Beobachtungen und Besteckrechnungen in einer bestimmten Reihenfolge vor und es entschied der Kommandant, welches Rechnungsresultat in das Logbuch einzutragen war.

Der „erste Leutnant“ (Gesamtdetailoffizier) war nur auf den Linienschiffen vom Wachdienste befreit, auf allen anderen hatte er die Morgenwache zu halten. Die Rolleneinteilung basierte auf der Verteilung in Backen, denen die „Backsoffiziere“ vorstanden.

Stab und Mannschaft erhielt vor der Ausrüstungsmusterung einen Gebührenvorschuß, der beim Stabe die mehrmonatliche Gage umfaßte und in zwölf Monatsraten rückzuzahlen war; am Ersten des Monates wurden nur die Tafelgelder des Stabes ausbezahlt, ansonsten konnten beim Einlaufen in einen Hafen die Stabsangehörigen die bis zu diesem Zeitpunkt angewachsenen Gebührsteile, die Mannschaftspersonen einen neuen Vorschuß erhalten.

In See hatten stets einige Geschütze scharf, die anderen mit Pulver geladen zu sein, vor dem Einlaufen wurden die Kugeln ausgeladen; im Kriege mußten immer alle Geschütze geladen sein. Näherte man sich einem fremden Kriegs- oder armierten Schiffe, so war das eigene Schiff in Gefechtsbereitschaft zu versetzen, – „indes muß der Kommandant jede aufsehenerregende Maßregel, welche als feindlich gedeutet werden könnte, sorgfältig zu vermeiden suchen“.

Die Strafbestimmungen für Disziplinarübertretungen waren sehr human; es durfte keine strengere Strafe verhängt werden, ehe mindestens sechs Stunden seit der Meldung des Vergehens abgelaufen waren, was Gegenstand einer Eintragung ins Strafprotokoll bildete; Rückversetzungen von Matrosen in eine niederere Soldklasse wegen Nichteignung waren erst drei Monate nach erfolgter Indienststellung zulässig. Dem Schiffsprofoßen war es nur dann gestattet, die Schiffsjungen auf der Stelle mit einigen Rottingstreichen zu bestrafen, wenn Zurechtweisung und Warnung ohne Erfolg blieben, – aber selbst da hatte er mit „Gerechtigkeit, Vernunft, Besonnenheit und Mäßigung“ vorzugehen.

Besondere Aufmerksamkeit war dem Scheibenschießen zuzuwenden, eine sehr reichlich bemessene Munitionsmenge stand für diesen Zweck zur Verfügung. Die Regelung der Stundeneinteilung und der Ausbildung der Mannschaft verfügte der Kommandant; bemerkenswert war die Bestimmung, daß die Übung der Brandrolle, sobald diese der Bemannung geläufig war, bei Tage nur alle vier bis fünf Wochen, bei Nacht nur alle vier bis fünf Monate einmal vorgenommen werden durfte – sie läßt den Schluß zu, daß man ein Abgestumpftwerden der Mannschaft durch allzuhäufige Übungsalarmierungen vermeiden wollte.

Der Kommandant, alle Seeoffiziere und Marinekadetten hatten ein Tagebuch zu führen; die Schreibgeschäfte waren an Bord auf das notwendigste beschränkt.

Die Vorschriften für die Marinekadetten bewiesen, daß die Verfasser des Reglements junges Blut kannten und den Jugendübermut in den Schranken halten wollten, die das enge Zusammenleben auf dem Schiff errichtet: die Kadetten mußten trachten, „durch ein militärisches ernstes Benehmen, durch Tätigkeit und Eifer im Dienste das zu ersetzen, was ihnen an Erfahrung mangelt, um sich stets bei der Mannschaft in Achtung zu erhalten“; „in Gegenwart von Bedienten oder Mannschaft dürfen die Kadetten nie über Politik oder Religion disputieren“; „die Kadetten dürfen sich nie erlauben, Dienstesbestimmungen oder Manöver ihrer Vorgesetzten zu bekritteln; Meinungswechsel über ihre eigenen ist ihnen gestattet, wenn die Art des Ideenaustausches inner den Grenzen der Schicklichkeit bleibt“.

Ein eigener Punkt war der Erhaltung der seemännischen Tradition gewidmet; die Worte, die dieser an den Schiffskommandanten richtete, charakterisieren die Persönlichkeit des Admiralen, unter dessen Ägide das Reglement entstanden war: „Die von älterer Zeit herstammenden Schiffs- und Kriegsgebräuche, deren Beachtung so wesentlich zur Subordination, zum guten militärischen Geiste und zum zweckmäßigen Verhältnisse zwischen Vorgesetzten und Untergebenen beitragen, übliche Ehrenbezeigungen der einzelnen Personen, sowie auch solche, die zwischen Schiff und Schiff und deren Besatzung Höflichkeit und Wohlwollen ausdrücken, soll er nicht übersehen, sie stets aufrecht zu erhalten suchen und deren angestammte Würde nicht schmälern.“

Das Jahr 1850 brachte auch die Errichtung eines „Dampfmaschinistenkorps“ als natürliche Folge der Vermehrung der Dampferzahl. Die Marine-Artilleriemannschaft war mit der Ausscheidung der italienischen Elemente im Jahr 1848 eigentlich von der Bildfläche verschwunden – man zählte nur 5 Offiziere und 41 Mannschaftspersonen dieses Spezialdienstes, dagegen an 400 Schiffsgeschütze, – aus der Not ward eine Tugend und es bedienten wieder artilleristisch ausgebildete Matrosen das Schiffsgeschütz; lange hielt das Interregnum allerdings nicht vor, 1851 waren wieder zwei Artillerie-Einschiffungskompagnien vorhanden.

Vizeadmiral Dahlerup trat im August 1851 in den Ruhestand; er wurde zehn Jahre später als Präses der Reglementkommission zeitlich aktiviert.

FML. Graf Wimpffen, mit den Funktionen des Statthalters in Triest betraut, übernahm provisorisch das Marineoberkommando; den seemännischen Reformen folgte nun eine Periode rein militärischer. Das Matrosenkorps, das den Stammkörper der Unteroffiziere des Seedienstes und der Matrosen bildete, wurde gründlich umgeformt und mit einer intensiveren militärischen Ausbildung bedacht; Marineinfanterie und -Artillerie, bei denen Reorganisationen keine Seltenheit zu sein pflegten, sollten verschmolzen werden: man bildete die Artilleristen im Infanteriedienst und im Gewehrexerzieren, die Infanteristen in der Bedienung der Geschütze aus. In der Folge mußte diese Absicht allerdings fallen gelassen werden, weil die erhofften Resultate ausblieben. Das Marinekadettenkollegium wurde eine Marineakademie; dann folgte die Errichtung einer Kadettenschule in Muggia zur Heranbildung von Kadetten für die Marineartillerie und -Infanterie, denen unter Umständen auch der Eintritt in das Seeoffizierskorps möglich war, endlich die Unterstellung der Marinebildungsanstalten unter die „Sektion der Militär-Bildungs-Anstalten" des Armeeoberkommandos und die Wiedererrichtung des seit 1848 aufgelassenen Schiffbau-(Offiziers)korps.

Es wurde schon früher ausgeführt, daß der Raddampfer weder die Seeoffiziere noch die Schiffskonstrukteure zu befriedigen und auch das Segelschiff als Schlachtschiff nicht zu verdrängen vermochte; die Vervollkommnung der Schraube als Schiffsmotor brachte hierin Wandel.

England und Frankreich waren die ersten Seemächte, die – zu Beginn der vierziger Jahre – die Einführung der von Smith und Ericson für Seeschiffe verwendbar gemachten Schiffsschraube in ihren Flotten versuchten; beide statteten zuerst Segellinienschiffe mit Auxiliardampfmaschinen und Schrauben aus, England nahm zwar auch den Bau von leichten Schraubenfregatten und -Avisos auf, doch blieb man im allgemeinen noch weiter beim Baue von Segellinienschiffen. Erst die Resultate der Probefahrten des 1850 vom Stapel gelassenen französischen Linienschiffes „Napoléon", das mit einer Schraubendampfmaschine ausgestattet war und die für damals verblüffend große Fahrgeschwindigkeit von zwölf Seemeilen in der Stunde erreichte, gaben den ersten Impuls, Dampferflotten an die Stelle von Segelflotten zu setzen; England und Frankreich gingen mit dem größten Eifer an diese Umgestaltung, die anderen Seemächte folgten nach.

Bezeichnend ist, daß man vor allem über die Möglichkeit erfreut war, das Schraubenschiff (im Gegensatze zum Raddampfer) mit der vollen Takelage des Segelschiffes ausstatten zu können; das Segel blieb noch immer das normale Fortbewegungsmittel, der Dampf sollte nur im Gefecht und in dringenden Fällen Anwendung finden. Da ergab sich alsbald, daß die feststehende Schraube beim Segeln einen bedeutenden Wasserwiderstand erzeugte und die Manövriereigenschaften der Schiffe unter Segel nachteilig beeinflußte; England (später auch Österreich) entschloß sich daher zur Einführung von Hißvorrichtungen, mit denen die abgekuppelte Schraube während des Segelns über Wasser gehoben werden konnte; Frankreich zog es vor, die abgekuppelte Schraube im Wasser mitlaufen zu lassen, was den Wasserwiderstand zwar nicht ganz behob, aber doch bedeutend verminderte.

Die alten Segelschiffstypen konnten trotz der Einführung der Schraubendampfmaschinen unverändert beibehalten werden; der für die Geschützaufstellung benötigte Raum blieb von der Neueinführung unberührt. Es gab daher auch Schraubenlinienschiffe, -Fregatten und -Korvetten, die mit Vollschiffstakelagen ausgestattet waren; nur einige Glattdeckskorvetten führten Barktakelage. Die Briggs und Goeletten verschwanden ganz, sie machten „Kanonenbooten" Platz, die teils sehr zierliche Schiffe waren, teils an die Größe der Glattdeckskorvetten heranreichten und Bark-, Barkschoner- oder Schonertakelung erhielten.

Die Schiffsform blieb im großen und ganzen ebenfalls unverändert, nur das Verhältnis der Länge zur Breite änderte sich; dieses betrug beispielsweise bei der Segelfregatte „Novara" (Stapellauf 1850) 3·6 : 1, bei der Schraubenfregatte „Radetzky" (II), die 1873 vom Stapel lief, bereits 5·5 : 1. Bemerkt sei, daß die Zunahme der Länge der Schiffe im Verhältnisse zu der Breite immer mehr angestiegen ist und speziell bei leichten, schnellaufenden Fahrzeugen eine bedeutende wurde, wie dies den nachfolgenden Zahlen entnommen werden kann: Turmschiff „Erzherzog Friedrich" (Stapellauf 1904) 5·4 : 1, Panzerkreuzer „St. Georg" (1903) 6·2 : 1, Panzerdeckkreuzer „Szigetvár" (1900) 7·6 : 1, Torpedofahrzeug „Magnet" (1896) 8·2 : 1 und Torpedobootszerstörer „Huszar" (1905) 10·8 : 1.

Österreich trat schon im Jahr 1852 der Frage näher, Schraubenschiffe einzuführen; die Fregatte „Schwarzenberg", die sich im Baue befand, lief allerdings noch als Segelschiff (1853) vom Stapel. Es wurde im Jahr 1852 auf englischer Werfte die Schraubenfregatte „Radetzky" (I) in Bestellung gebracht, die im Jahr 1854 vom Stapel gelassen wurde und als Musterschiff diente, worauf der Bau von Schraubenschiffen ziemlich rasch vonstatten ging. Die Fregatten „Adria" und „Donau" liefen 1856 vom Stapel der Werfte S. Marco in Triest, die gedeckten Korvetten „Erzherzog Friedrich" und „Dandolo" 1857 und 1858 vom Stapel des Arsenals in Venedig; 1858 fand weiters der Stapellauf des in Pola erbauten Linienschiffes „Kaiser", eines prächtigen Zweideckers, statt. Die günstigen Resultate, die andere Nationen bei der Umgestaltung größerer Segelschiffe in Schraubenschiffe erzielten, führte auch in Österreich zum Umbaue der Segelfregatten „Novara" und „Schwarzenberg"; diese wurden in den Jahren 1860 bis 1862 aufgeholt, verlängert und mit einer Schraubenmaschine ausgestattet. Der Bau von Kanonenbooten erfolgte erst nach jenem der gedeckten Schiffe; die kleineren Kanonenboote „Narenta" und „Kerka" liefen 1860, die größeren „Hum", „Dalmat", „Wal", „Velebich", „Reka", „Seehund" und „Streiter" 1861 vom Stapel.

Kaiser Franz Joseph I. inspizierte am 27. Februar 1852 in Muggia bei Triest die unter dem Kommando des Kontreadmirals von Bujacovich stehende Eskadre (Fregatte „Novara", Dampfer „Volta", „S. Lucia", „Marianna", „Vulkan", „Seemöve") und begab sich am nächsten Morgen an Bord der „Lucia", begleitet von den anderen Dampfern, nach Venedig. Die Rückkehr Seiner Majestät erfolgte fünf Tage später an Bord des „Volta" – schon beim Verlassen Venedigs trafen die Dampfer frische Bora an, die alsbald Sturmesstärke erreichte; die Schiffe mußten einzeln Zuflucht suchen. „Volta", mit dem Kaiser an Bord, gelangte nach Rovigno, wo auch die „Lucia" einlief; „Vulkan" erreichte Pirano, die „Seemöve" mußte bald nach dem Verlassen Venedigs wegen Havarien umkehren; „Marianna" blieb vorläufig verschollen. Seine Majestät reiste von Rovigno über Land weiter, geruhte aber vorher, allen Schiffskommandanten für ihr umsichtiges und mutiges Verhalten während des Sturmes den Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit bekanntgeben zu lassen.

Im Laufe der nächsten Tage wurden verschiedene Gegenstände, die von der „Marianna" stammten, südlich von Venedig ans Land getrieben; erst Ende März fand man das Wrack des Schiffes unweit von der Spitze della Maestra in geringer Tiefe; aus verschiedenen Anzeichen konnte geschlossen werden, daß der Dampfer durch die Gewalt des Sturmes gegen das Po-Delta abgetrieben war und dann wahrscheinlich durch eine Explosion des forcierten Schiffskessels (vielleicht durch das Auffliegen der Pulverkammer) zerstört wurde, wobei die ganze, aus 65 Köpfen bestehende Bemannung den Tod fand.

Im Jahr 1853 wäre es mitten im Frieden fast zu einem Kampfe zweier kleiner k. k. Kriegsschiffe mit einem überlegenen Gegner gekommen. Zu jener Zeit hielten sich in den levantinischen Hafenstädten zahlreiche politische Flüchtlinge und

Verbrecher auf, die nach den Ereignissen der Revolutionsjahre Ursache hatten, aus der Heimat zu verschwinden und die nun dank der Indolenz der türkischen Behörden vielfach freie Hand hatten. Der Kommandant S. M. Brigg „Hussar“ (Linienschiffsleutnant Schwarz), die im Sommer 1853 in Smyrna in Station lag, war der unsicheren Zustände wegen, die von den Emigranten in der Stadt veranlaßt wurden, zu einer weitgehenden Einschränkung des Verkehres mit dem Lande gezwungen. Dennoch ereignete es sich, daß drei Mitglieder des Schiffsstabes am 23. Juni nachmittags von etwa 30 Individuen in einem Kaffeehaus überfallen wurden; Fregattenleutnant von Aurnhammer erhielt einen Knüttelhieb auf den Kopf, der ihn bewußtlos machte, der Marinekadett Freiherr von Hackelberg wurde durch einen Dolchstich tödlich verletzt und ins Meer geworfen, der Schiffsarzt, der Zivilkleidung trug, entging dem Angriffe. Da die Mörder, die sich offen ihrer Tat brüsteten, auch Drohungen gegen den k. k. Generalkonsul richteten, landete „Hussar“ ein Detachement zum Schutze des Konsulatsgebäudes. Der Gouverneur von Smyrna, der die Verhaftung der Mörder unterließ, wurde über Betreiben des Internuntius abgesetzt, die türkische Regierung sagte überdies die Auslieferung der am Attentate beteiligten österreichischen Untertanen zu und es wurde tatsächlich einer derselben dem Generalkonsul übergeben, der ihn auf „Hussar“ in Haft setzen ließ.

Commander Ingraham, Kommandant der Vereinigten Staaten-Segelkorvette „St. Louis“, die am 22. Juni in Smyrna eingelaufen war, verlangte unter Berufung auf die Angabe, der Verhaftete hätte sich gelegentlich eines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten die amerikanische Staatsbürgerschaft erworben, dessen Auslieferung; obschon der Mann auf keine Weise dies nachweisen konnte, blieb Ingraham doch bei seinem Verlangen, dem selbstverständlich keine Folge gegeben ward.

Der „St. Louis“ setzte am 29. Juni unter Segel und ankerte auf etwa 200 Meter Entfernung vom „Hussar“, worauf der amerikanische Kommandant seine Schiffsgeschütze scharf laden ließ; er kam am 2. Juli morgens an Bord des „Hussar“ und teilte mit, den Befehl erhalten zu haben, falls ihm der Verhaftete nicht ausgeliefert werde, diesen mit Gewalt zu holen; dementsprechend würde er am nächsten Tage um 4 Uhr nachmittags die Feindseligkeiten eröffnen. Linienschiffsleutnant Schwarz wies den amerikanischen Kommandanten an den k. k. Generalkonsul, lehnte jede weitere Verhandlung ab und erklärte kurz, Gewalt werde mit Gewalt erwidert werden, worauf die amerikanische Korvette gefechtsbereit gemacht ward. „Hussar“ hatte allerdings nur sechzehn 14-Pfünder gegen die zwanzig 30-Pfünder der Korvette einzusetzen, man fürchtete aber an Bord den Kampf nicht und vermied es, sich unter den Schutz der türkischen Batterien zu begeben; das Schiff wurde ebenfalls gefechtsbereit gemacht, der Kommandant verfügte gleichzeitig, daß der Inhaftierte im Fall eines ungünstigen Ausganges des Kampfes sofort zu erschießen sei.

Im kritischen Augenblicke lief S. M. Goelette „Artemisia“ ein, die mit zehn 6-Pfündern armiert war; ihr Kommandant, Linienschiffsleutnant Richard von Barry, hatte in Syra einer Zeitungsnachricht die Ermordung des Marinekadetten Hackelberg und die Differenzen des „Hussar“ mit dem amerikanischen Kriegsschiff entnommen und sofort beschlossen, ohne erst Befehle einzuholen, nach Smyrna zur Unterstützung zu eilen. Die „Artemisia“ erhielt nun den Auftrag, auf Pistolenschußweite vor dem Buge der Korvette zu kreuzen, beide Breitseiten im Enfiladefeuer zu verwenden und dann den „St. Louis“ am Bug oder am Heck zu entern; die schwach konstruierte, aber relativ sehr stark bemannte Goelette war auf diese Art dem Feuer der feindlichen schweren Batteriegeschütze nicht ausgesetzt und konnte ihrerseits dem auch durch den „Hussar“ beschäftigten Gegner sehr gefährlich werden.

Am 3. Juli um 8 Uhr morgens wurde auf S. M. Schiffen Gefechtsalarm durchgeführt, die „Artemisia“ setzte unter Segel und kreuzte mit kurzen Borden vor dem Buge des „St. Louis“, dieser und „Hussar“ holten „auf und nieder“, „Hussar“ machte sich segelklar. In voller Gefechtsbereitschaft erwarteten die Schiffe die vierte Nachmittagsstunde, die den ersehnten Kampf mit der relativ mächtigen Korvette bringen sollte; kurz vor dem bevorstehenden Gefechtsbeginne hatten aber der österreichische und der amerikanische Konsul vereinbart, den Gefangenen dem französischen Generalkonsulat in Verwahrung zu geben, bis dessen Staatsangehörigkeit klargestellt sei, der Kampf unterblieb sonach. Zehn Tage später trafen S. M. Fregatten „Bellona“ und „Novara“ in Smyrna ein, die vom Marineoberkommando auf die Nachricht von den Vorfällen schleunigst nach Smyrna detachiert worden waren; die Korvette „Minerva“ folgte. Commander Ingraham sandte seinen ersten Leutnant zum k. k. Eskadrekommandanten, dem er mitteilen ließ, durch Unwohlsein an der Erstattung des persönlichen Besuches verhindert zu sein; einige Stunden nachher verließ der „St. Louis“ den Hafen. FM. Graf Radetzky teilte dem Marineoberkommando mit, er habe mit Vergnügen die Berichte über den Zwischenfall gelesen und er erkenne in dem ritterlichen, ehrenhaften Verhalten eines so schwachen Teiles der k. k. Marine im fernen Land eine schöne Frucht jenes echt militärischen Geistes, welcher die Land- und Seemacht stets vereinen möge; der Kaiser zeichnete die beiden Schiffskommandanten durch den Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit aus.

Während der Kommandoführung Wimpffens hatten auf Grund der Allerhöchst sanktionierten Anträge der Kommission des Jahres 1850 die Arbeiten in Pola begonnen; die Insel Olivi erhielt einen Stapel für große Schiffe und ein Trockendock, an das südöstliche Hafenufer wurden die Arsenalswerkstätten, an das nördliche das Munitionsmagazin verlegt. Gleichzeitig wurde der Bau einer großen Marinekaserne und von sechs umfangreichen Zisternen, die dem Arsenal und der Kaserne das Trinkwasser liefern sollten, in Angriff genommen. Der Bau eines Trockendocks – Dahlerup hatte 1850 ein Schwimmdock beantragt – war unabweislich geworden, weil die neuen großen Schiffe der Flotte für die Ausführung von Reparaturen oder Instandsetzungen im Arsenale von Venedig nicht mehr aufgeholt werden konnten.

Erzherzog Ferdinand Max, der jüngere Bruder des Kaisers Franz Joseph I., unternahm im Jahr 1850 seine erste Seereise auf dem Kriegsdampfer „Vulkan“ nach Griechenland und Smyrna; unter dem Eindrucke dieser Reise und einem inneren Drange folgend, wählte der erlauchte, achtzehnjährige Prinz den Seedienst als Beruf. Er unternahm als Schiffsoffizier auf der Fregatte „Novara“ eine Reise nach dem westlichen Mittelmeer (1851) und auf S. M. Dampfer „Volta“ eine zweite nach Madeira (1852); zum Korvettenkapitän ernannt, befehligte der Erzherzog im Jahr 1853 die Segelkorvette „Minerva“ in der Adria.

FZM. Graf Wimpffen trat im Jahr 1854 vom Marineoberkommando zurück, Kontreadmiral Bujacovich führte die Amtsgeschäfte bis zum Eintreffen des Erzherzogs Ferdinand Max, der am 10. September vom Kaiser zum Kontreadmiral und Marineoberkommandanten ernannt worden war – eine für die Kriegsmarine segensreiche Zeit hub an; dank der väterlichen Fürsorge des Monarchen und dank den Bemühungen des Erzherzogs, der seine hervorragenden Geistesgaben in den Dienst der Sache stellte, wurde die Flotte in eine ehrenvolle Stellung erhoben und mit jenen Mitteln ausgestattet, mit denen sie im Jahr 1866 einem starken Gegner die Spitze bieten konnte.

Erzherzog Ferdinand Max überzeugte sich alsbald persönlich in Pola vom Stande der Arbeiten, in die er einen frischeren Zug brachte und deren Mängel seinem Scharfblicke nicht verborgen blieben. Für die Ausführung der Arbeiten wurden geeignete Persönlichkeiten berufen, an Stelle der unzureichenden Zisternen die Karolinen-Quelle für die Speisung einer Wasserleitung verwertet; angesichts der Schwierigkeiten, die der Bau des Trockendocks ergab und die eine Bauzeit von

etwa vier Jahren erwarten ließen, erwirkte der Marineoberkommandant den sofortigen Bau eines hölzernen Schwimmdocks. Dieses Dock, in relativ wenigen Monaten zu Venedig erbaut, wurde nach Pola geschleppt, wo es noch heute dienstfähig ist.

Im Jahr 1855 führte der Erzherzog persönlich das Kommando einer aus vierzehn Schiffen bestehenden k. k. Eskadre, zu der die Fregatten „Radetzky", „Schwarzenberg", „Novara" und „Venus" zählten und die eine Kreuzung im Mittelmeer unternahm.

Die schon früher geschilderte Umgestaltung der Segelflotte durch den Neubau von Schraubenschiffen kam in ein erfreulich rasches Tempo; dem Nachwuchse des Seeoffizierskorps, der wissenschaftlichen Tätigkeit der Seeoffiziere und der Ausbildung der Mannschaft zu tüchtigen Seeleuten dienten zweckentsprechende organisatorische Maßnahmen; das Schiffbaukorps ward ein Ingenieurskorps, damit dem Talent außerhalb militärischer Organisation eine freiere Bahn eröffnet bleibe; endlich wurde die Uniformierung des Marinepersonals, die bis zu diesem Zeitpunkte nur kleine Unterschiede gegen die Uniformen der k. k. Armee aufwies, nach dem Muster anderer großer Seemächte zu einer dem Seedienste besser angepaßten geändert.

Die eigenartigen Verhältnisse des bosnisch-herzegowinischen Hinterlandes, das mit den Enklaven Klek und Sutorina – die einst die Republik Ragusa gegen venezianische Expansionsbestrebungen zu schützen hatten – an die Gestade der Adria reichte, machten im Jahr 1855 die erneute, diesmal dauernde Aufstellung kleiner Kriegsschiffe in der Bucht von Klek und im Golfe von Cattaro notwendig. Die Stationsschiffe waren angewiesen, die Benützung der den Enklaven vorliegenden Seegebiete, welche österreichisches Territorialwasser bildeten, den Türken nicht zu gestatten; türkischerseits durften dort keine Schiffe, nicht einmal Fischerfahrzeuge, gehalten werden, fremden Schiffen war das Anlaufen der kleinen Küstenstriche und der Verkehr mit diesen nicht zu gestatten. Erst die Okkupation Bosniens und der Herzegowina machte die Stationsschiffe entbehrlich.

Aus Anlaß einer Reise nach Venedig schiffte sich das Kaiserpaar am 8. Dezember 1856 in Triest auf den Dampfer „Elisabeth" ein, der hierauf, begleitet von den Schraubenschiffen „Lucia", „Eugen", „Custoza", „Curtatone", „Achilles" und „Hentzi", die unter dem Kommando des Kontreadmirals Bourguignon standen, nach Pola in See ging. Im Vorhafen von Pola waren fünf Segelfregatten und -Korvetten vertäut, die beim Passieren der „Elisabeth" den Salut leisteten. Die Grundsteinlegung des Seearsenals erfolgte am 9. Dezember im Beisein der Majestäten, die dann die Reise nach Venedig fortsetzten; ein Flottenbefehl verlautbarte die Allerhöchste Anerkennung für die Haltung der Flotte, Erzherzog Ferdinand Max wurde gleichzeitig zum Vizeadmiral befördert.

Drei Monate später wurde Erzherzog Ferdinand Max zum Generalgouverneur des lombardo-venezianischen Königreiches ernannt; er behielt trotzdem das Marineoberkommando bei, dessen Amtssitz Mailand war. Die in Triest verbliebene oberste Marinebehörde bekam den Titel „Marinekommando" und den Wirkungskreis, der zwei Jahre vorher organisationsmäßig dem Oberkommando eingeräumt worden war; an die Spitze des Marinekommandos trat Kontreadmiral Bourguignon. Der Erzherzog widmete auch in der neuen, an schweren Bürden reichen Stellung seine volle Fürsorge dem Gedeihen der Kriegsmarine, das ihm so sehr am Herzen lag.

Im Jahr 1856 wurde übrigens das Marineoberkommando zu einer selbständigen Zentralbehörde erhoben, wodurch es in jenem Wirkungskreise, den bis dahin das Armeeoberkommando in Marineangelegenheiten zugewiesen hatte, unabhängig ward, eine Änderung, die dem Staat und der Marine manchen Nutzen brachte.

Der Kanalbau von Suez lenkte dazumal die Aufmerksamkeit auf die Küsten des Roten Meeres; Triest und Fiume schienen durch ihre Lage bestimmt, blühende Knotenpunkte des durch den Kanal bedeutend gekürzten Warenzuges zwischen Mitteleuropa und dem fernen Osten zu werden. Erzherzog Ferdinand Max entsandte daher den Linienschiffsleutnant von Tegetthoff zu einer Bereisung der arabischen und der ägyptischen Küste; die Intentionen des weitausblickenden Prinzen und die Studien Tegetthoffs haben späterhin allerdings nicht das erreicht, was diese beiden um die k. und k. Kriegsmarine so hochverdienten Männer im Interesse der Schiffahrt, des Handels und des Wohlstandes ihres Vaterlandes anstrebten.

Der Marineoberkommandant erkannte die Notwendigkeit, die Bedeutung der Kriegsmarine auch für Friedensmissionen durch wissenschaftliche und volkswirtschaftliche Leistungen des Seeoffizierskorps zu erweisen; Expeditionen nach China und nach Südamerika sollten diesem Zwecke dienen.

Die geplante Expedition nach China entwickelte sich mit kaiserlicher Genehmigung zu einer wissenschaftlichen Erdumsegelung, die von der Fregatte „Novara" unter dem Kommando des Kommodore Freiherrn von Wüllerstorff-Urbair (des nachmaligen k. k. Handelsministers) in den Jahren 1857 bis 1859 ausgeführt wurde. Da die „Novara"-Reise unter den wissenschaftlichen Expeditionen aller Zeiten einen sehr hohen Rang einnimmt, dürften einige Details am Platze sein.

Die Expedition hatte drei Zwecken zu dienen: durch Ausbildung der Seeoffiziere und Mannschaften tüchtige Kräfte für die Entwickelung der Flotte heranzuziehen, die k. k. Flagge an Orten zu zeigen, an denen sie bisher noch nicht erschienen war, womit eine Einflußnahme auf die Interessen der Schiffahrt, des Handels und der Industrie Österreichs zusammenhing, und endlich wissenschaftliche Fragen zu lösen. Die Schiffsoffiziere sorgten für die mit dem Seewesen verbundenen Wissenszweige, ein Stab österreichischer Gelehrter führte naturwissenschaftliche Beobachtungen aus; solcherart erstreckte sich das Arbeitsprogramm auf Astronomie, Geodäsie, Erdmagnetismus, Geologie, Zoologie, Botanik, Ethnographie, Anthropologie, Medizin, Statistik und Handelspolitik. In- und ausländische Gelehrte und Korporationen nahmen lebhaften Anteil an den Aufgaben der Expedition, Humboldt sandte geistvolle Anleitungen („Physikalische und geognostische Erinnerungen"), die kaiserliche Akademie der Wissenschaften, die k. k. geologische Reichsanstalt, die k. k. geographische Gesellschaft, die k. k. Gesellschaft der Ärzte übermittelten einzelne Wünsche; Regierungen und Gelehrte stellten sich mit Empfehlungsschreiben ein.

Die Ausreise der Fregatte* fand am 30. April 1857 statt, bis in den Atlantischen Ozean segelte die nach Pernambuco bestimmte k. k. Korvette „Carolina" mit; die Reiseroute führte nach Madeira, Brasilien, Kap der Guten Hoffnung, Indien, Java, Philippinen, China, Australien und Chile; der bevorstehende Ausbruch des Krieges mit Frankreich bewog den Kommodore, den Rest des Reiseprogrammes zu streichen, um die Fregatte und deren Bemannung sobald als möglich dem Vaterlande zur Verfügung stellen zu können. Als aber die „Novara" nach 82tägiger, ununterbrochener Seereise von Valparaiso nach Gibraltar kam, war der Friede von Villafranca schon geschlossen; es gelangte leider erst nachträglich zur Kenntnis des Kommodore, daß die „Novara" als Trägerin wissenschaftlicher Schätze bei Kriegsbeginn neutral erklärt worden war. Erzherzog Ferdinand Max begrüßte die heimkehrende Expedition in Gravosa; die Fregatte segelte dann mit der ganzen k. k. Eskadre von Pola nach Triest; die Weltumsegelung fand am 26. August 1859 ihr Ende.

Die wissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition sind in fachmännischen Publikationen ein Gemeingut der gebildeten Welt geworden; die zoologischen, botanischen, mineralogischen, petrographischen, paläontologischen, anthropologischen und ethnographischen Sammlungen zählten weit über 30.000 Objekte. Reiches Wissen und unermüdliche Arbeit aller Mitglieder der Reise hatten eine Fülle wissenschaftlichen Materials zusammengetragen; offizielle und private Kreise kargten nicht

* Siehe Tafel 8: Fregatte „Novara".

mit Anerkennungen für die ausgezeichneten Leistungen, die nicht nur der Geschichte der Kriegsmarine, sondern auch der Geschichte der Entwickelung des menschlichen Geistes angehören. Die Kriegsmarine blieb aber fortdauernd bestrebt, auf wissenschaftlichem Gebiete das Beste einzusetzen für den Ruhm des Vaterlandes, für die Befriedigung des eigenen geistigen Strebens.

Als Napoleon III. sich in Plombières mit Cavour verständigt hatte, zog er 1859 gegen die österreichische Herrschaft in Oberitalien ins Feld; die bekannte Neujahrsansprache des Kaisers an den österreichischen Botschafter in Paris kündigte bereits den Ernst der Situation an. Venedig war geradezu prädestiniert, ein Hauptobjekt des feindlichen Angriffes zu werden, man versetzte daher die Lagunenstadt in Verteidigungszustand; die k. k. Flotte war allerdings nicht imstande, sich mit der französischen im offenen Kampfe zu messen. Im Mündungsgebiete des Po und der Etsch, an der Küste zwischen dem Lido und Chioggia, wurden neue Werke errichtet, bei Alberoni speziell eine von Matrosen bemannte Landungsbatterie aufgestellt; Seeoffiziere waren in die Seeforts kommandiert, in den Kanälen wurden Barrikaden gelegt und an der Einfahrt von Malamocco Schiffe versenkt. S. M. Schiffe „Radetzky“, „Adria“, „Donau“, „Schwarzenberg“ und „Erzherzog Friedrich“ lagen in den Lagunen als zweite Verteidigungslinie, die Korvette „Dandolo“ vor dem Markusplatz; Erzherzog Ferdinand Max hißte seine Kommandoflagge auf der Jacht „Fantasie“, die zwischen der „Schwarzenberg“ und der „Friedrich“ ankerte. Die Zöglinge des vierten Jahrganges der Marineakademie wurden als Marinekadetten ausgemustert, die des dritten Jahrganges als provisorische Marinekadetten eingeschifft, die Marineakademie aufgelöst; der Stand der Marinemannschaft wurde auf den Kriegsstand erhöht.

Kontreadmiral Ritter von Fautz erhielt (21. April) das Kommando der Eskadre für Dalmatien, die aus Segelschiffen und kleinen Dampfern bestand und in die befestigten Plätze disponiert wurde; im Golfe von Cattaro lagen die Segelfregatten „Bellona“ (Flaggenschiff des Eskadrekommandanten) und „Venus“, die Segelkorvette „Carolina“ und zwei Lloyddampfer, im Hafen S. Giorgio von Lissa die Segelkorvette „Minerva“, die Brigg „Pola“, der Dampfer „Vulkan“ und ein Lloyddampfer, im Hafen von Gravosa-Ragusa die Segelkorvette „Diana“, die Briggs „Hussar“, „Triton“ und Dampfer „Lucia“, endlich im Hafen von Zara der Dampfer „Prinz Eugen“. Die Brigg „Triton“, die bei der Insel Lacroma, nächst Ragusa, vor Anker lag, wurde leider am 9. Mai durch eine Explosion der Pulverkammer vollkommen zerstört. Diese Schiffe waren den Festungskommandanten für die zentrale Verteidigung zugeteilt und sie konnten sich unter Umständen als sehr nützlich erweisen; die im Golfe von Cattaro verankerte Abteilung der Eskadre baute beispielsweise eine Batterie bei Kombur, eine bei Kabala und eine hochgelegene bei Traste, ihre Mannschaften leisteten auch bei der Ausschiffung und dem Transport eingelangter Festungsgeschütze sehr gute Dienste.

Die aus zahlreichen Linienschiffen, Panzerbatterien, Fregatten und kleineren Schiffen bestehende französische Flotte, die vom Kontreadmiral Duperré befehligt wurde, war den k. k. Seestreitkräften um ein Vielfaches überlegen, so daß diese die offene See nicht halten konnten; Duperré wählte den für seine Zwecke sehr günstig gelegenen Hafen von Lussinpiccolo als Operationsbasis. Ein Linienschiff und eine Fregatte blieben stets in Sicht von Malamocco, von Zeit zu Zeit beschossen einzelne Schiffe die Küstenforts; ein energischer Angriff auf Venedig fand jedoch nicht statt. Französische Kriegsschiffe kreuzten in den dalmatinischen Gewässern und brachten zahlreiche Handelsschiffe als Prisen auf; sie hatten ein Spionagesystem aufgestellt und zahlten gute Preise für Nachrichten über die Bewegungen der Kriegsschiffe, die ungeachtet der feindlichen Übermacht unerschrocken Truppen und Material im Küstenbereiche transportierten.

S. M. Dampfer „Lucia“, der am 25. Juni die Truppentransportdampfer „Albania“ und „Curtatone“ von Stagno grande nach Gravosa eskortiert hatte, verließ am 28. Juni mit Barrikadenmaterial für die Sperre der Enge le Catene im Golfe von Cattaro den Kanal von Calamotta; in der Nähe von Budua wurde eine französische Schraubenfregatte gesichtet, die etwas später auch die „Lucia“ bemerkte und zu jagen begann. Der Kommandant der „Lucia“ hielt das Schiff dicht unter der felsigen Küste und es gelang ihm, den Schußbereich der Forts an der Einfahrt in den Golf von Cattaro kurz vor der Fregatte zu erreichen; die Fregatte, die am Vortag ein gekapertes österreichisches Vollschiff nach Antivari zu der dort liegenden französischen Eskadre gebracht hatte, blieb noch einige Zeit vor der Einfahrt in den Golf, dann begab sie sich zu dem in der Nähe befindlichen Hafen Molonta und kaperte dort einige Küstenfahrzeuge. Dampfer „Lucia“ war der drohenden Gefahr glücklich entgangen; nicht nur die Fregatte, auch ein Linienschiff, das bei der Insel Meleda kreuzte, hatte den Auftrag, den kleinen Dampfer abzufangen; die Anwesenheit des Truppentransportes in Stagno dürfte durch ein griechisches Segelschiff den Franzosen mitgeteilt worden sein.

Am 29. Juni liefen das Linienschiff „Napoléon“, später auch eine französische Fregatte von Antivari aus, um die Küste im Bereiche des Golfes von Cattaro zu rekognoszieren; als sich das Linienschiff der Bai von Traste näherte, gab die dort erbaute Batterie fünf Schüsse ab, von denen zwei trafen. Die französische Flotte verließ am nächsten Tag Antivari, um sich in die nördliche Adria zu begeben; noch durch einige Tage konnten die Beobachtungsstationen Nachzügler sichten, die dem Gros der Flotte folgten.

S. M. Dampfer „Prinz Eugen“, der auf Befehl des Eskadrekommandanten von Zara aus wiederholt Kreuzungen unternahm, um gekaperte, mit Prisenmannschaften besetzte österreichische Kauffahrer aus den Händen des Feindes zu befreien, begegnete am 4. Juni seewärts von der Insel Grossa das französische Barkschiff „Raoul“; obschon konstatiert wurde, daß der „Raoul“ vom Kriegsausbruche keine Kenntnis hatte, beschloß der Kommandant des „Prinz Eugen“ (Linienschiffsleutnant Freiherr von Moll) dennoch, das Barkschiff als gute Prise aufzubringen. Da die französischen Kriegsschiffe gegen die österreichischen Kauffahrer sehr rücksichtslos vorgingen, hätte die Aufbringung des „Raoul“ Gelegenheit für Repressalien bieten können, falls solche beabsichtigt waren. Da die später gesichteten französischen Kreuzer es nicht möglich machten, den „Raoul“ nach Pola zu führen, wurde die Prise nach Zara gebracht und dort ein Prisengericht aufgestellt. „Prinz Eugen“ setzte seine Fahrten fort; reparaturbedürftig geworden, lag er dann im inneren Hafen von Zara vertäut, während seine Geschütze für die Verstärkung der Festungswerke ausgeschifft wurden; an seiner Stelle traf nach Räumung Anconas durch die k. k. Truppen S. M. Dampfer „Curtatone“ (Kommandant Linienschiffsleutnant Zaccaria), der der Aufmerksamkeit der französischen Kreuzer zu entschlüpfen wußte, in Zara als Stationsschiff ein.

Am 7. Juli morgens näherte sich die französische Fregatte „Impétueuse“ der Stadt Zara, ein Parlamentär verlangte vom k. k. Militärgouverneur (FML. Freiherr von Nagy) die Herausgabe des „Raoul“ und die des Dampfers „Prinz Eugen“, der das französische Schiff gekapert hatte; der Parlamentär wurde verständigt, daß über den „Raoul“ das eingesetzte Prisengericht entscheiden werde, eine Auslieferung des k. k. Kriegsschiffes aber ganz dezidiert verweigert werde. Bemerkt sei, daß von seiten des Prisengerichtes der „Raoul“ später freigegeben wurde, weil dessen Führer während der Überfahrt von Kuba nach der Adria keinen Hafen angelaufen und daher keine Kenntnis vom Kriegsbeginne hatte.

Nach der Abweisung des Parlamentärs begab sich die „Impétueuse“ in Deckung der nordwestlich von Zara liegenden Spitze Mika, von wo sie das Feuer gegen Zara

eröffnete; das Feuer wurde von den Festungswerken und vom „Curtatone“, der an der Hafeneinfahrt vertäut lag, lebhaft und mit Erfolg erwidert, so daß die Fregatte schon nach kurzer Zeit den Kampf abbrechen und zur Ausbesserung der erlittenen Havarien nach Lussinpiccolo abgehen mußte. „Curtatone“, der vierzig Schüsse aus seinen Pivotgeschützen abgegeben hatte, nahm rühmlichen Anteil an der Abweisung des Angriffes.

Kurz nach der Abfahrt der „Impétueuse“ traf ein Telegramm aus dem Hauptquartiere der k. k. Armee ein, das den Abschluß eines Waffenstillstandes mitteilte; „Prinz Eugen“ wurde von Zara nach Lussinpiccolo entsandt, um die Nachricht dem Kontreadmiral Duperré zu überbringen, dem sie aber schon durch ein Linienschiff von Venedig zugekommen war. Napoleon ließ, um sich weiteren Verwickelungen zu entziehen, den keineswegs glänzenden Erfolgen von Magenta und Solferino rasch den Frieden von Villafranca folgen.

Während des Krieges hatte der Kapitän des österreichischen Kauffahrers „Eolo“, Celestino Ivancich, Gelegenheit zu beweisen, daß auch die nicht aktiv in der Flotte dienenden Seeleute Österreichs das Herz am rechten Flecke haben. „Eolo“ wurde am 15. Mai bei der Insel Grossa von den Linienschiffen „Napoléon“ und „Eylan“ und der Fregatte „Impétueuse“ angehalten, als Prise erklärt und mit einer Prisenmannschaft an Bord gegen Venedig gesandt; dort übernahm die „Impétueuse“ die Kohlenladung des „Eolo“, der nun nach Toulon segeln sollte. Ivancich war sofort entschlossen, bei Gelegenheit den Unteroffizier und seine fünf Mann zu überwältigen und so das Schiff ihren Händen zu entreißen; am 13. Juni gelang ihm dies durch List und Besonnenheit ohne Blutvergießen, worauf er den „Eolo“ nach Gravosa brachte. Der wackere Kapitän erhielt die rote Ehrenflagge und eine Ordensauszeichnung, der Mannschaft spendete Seine Majestät der Kaiser 2000 Gulden; die feierliche Überreichung der Ehrenflagge fand in Triest durch Erzherzog Ferdinand Max statt.

Erzherzog Ferdinand Max berief nach Beendigung des Krieges einen Admiralsrat nach Triest, um die nächst notwendigen Reformen und Vorkehrungen festzustellen, da er selbst wegen des angegriffenen Gesundheitszustandes seiner Gattin eine größere Seereise in wärmeres Klima beabsichtigte; diese Reise fand an Bord S. M. Raddampfers „Elisabeth“ statt, Erzherzogin Charlotte blieb in Madeira, der Erzherzog begab sich auch nach Brasilien.

Im nächsten Jahre (1860) erfolgte die Übernahme des Flottillenkorps, das bis dahin dem Heer angegliedert war, durch die Kriegsmarine; die Inhaberrechte über die Lagunen- und die Gardasee-Flottille wurden im Jänner, jene über die Donau-Flottille im Februar dem Marineoberkommando übertragen. Die Donau-Fottille blieb allerdings in militärischer Beziehung dem Armeeoberkommando (dem Landesoberkommando oder kommandierenden General) unterstellt; in innerlich-dienstlicher, technischer und administrativer Beziehung hatte sie ihre Befehle vom Hafenadmiralat in Venedig zu bekommen.

Die Kriegsmarine übernahm bei diesem Anlaß:

in Venedig 3 größere Raddampfer („Verona“, „Messagiero“, „Gorzkowsky“), 3 kleine Schraubenkanonenboote, 7 Kanonenschaluppen, 7 Kanonenjollen, 4 Pirogen, 3 schwimmende Batterien, zahlreiche kleine Transport- und Schleppfahrzeuge und -Boote;

in Mantua 6 Kanonenjollen, 2 Pirogen und 8 kleinere Fahrzeuge;

in Riva die Kriegsdampfer „Hess“ und „Franz Joseph I.“, 1 Transportdampfer, 2 Kanonenboote und 22 kleinere Fahrzeuge;

auf der Donau die Raddampfer „Graf Schlick“, „Erzherzog Albrecht“ und „Adler“, 1 Rad- und 1 Schraubenkanonenboot und 54 kleinere Fahrzeuge.

Durch die Zutransferierung der Flottillenmannschaft, die nur zum Teile zur Marineinfanterie und zum Marinezeugskorps erfolgte, stieg die Zahl der Kompagnien des Matrosenkorps von 6 auf 14; die Seeoffiziere wurden von der Dienstleistung beim Matrosenkorps enthoben, die diesem Stammkörper zugewiesenen Offiziere der Marineinfanterie und des bestandenen Flottillenkorps erhielten den Namen „Matrosenkorpsoffiziere“ und die Uniform der Marineinfanterie. Wenngleich hiedurch der beginnende Mangel an Seeoffizieren, den die Schiffsneubauten verursachten, für den Augenblick behoben wurde, blieb diese organische Änderung nicht sehr lange in Kraft; es bietet eben gewisse Vorteile, wenn die Mannschaft stets, auch am Land, unter der Leitung von Seeoffizieren steht, die die besonderen Bedürfnisse des Seedienstes schon bei der Ausbildung und Einreihung der Rekruten zu den Spezialdiensten und auch bei der Wahl der Mannschaften für die Einschiffung zu berücksichtigen verstehen.

Erzherzog Ferdinand Max kehrte im April 1860 nach Triest zurück, er widmete sich wieder der Fürsorge für das Erstarken der Flotte, das gerade zu dieser Zeit dringend notwendig war. Italien begann sich zu einer Großmacht zu entwickeln und mit richtigem Blicke für die Lehren der Geschichte eine mächtige Flotte zu bauen; die von Napoleon III. inaugurierte Nationalitätenpolitik ließ einen neuerlichen Zusammenstoß mit Italien gewärtigen – war doch Venetien in österreichischem Besitze geblieben, – und die italienischen Flottenrüstungen forderten daher Vorkehrungen für die Verteidigung des Küstenbesitzes an der Adria.

Die Vollendung des Linienschiffes „Kaiser“*, der Umbau der Fregatten „Schwarzenberg“ und „Novara“ und die Stapellassung von 12 Kanonenbooten folgten rasch aufeinander; die Lagunen-Flottille ward durch 9 kleine Dampfer, die Flottille auf dem Garda-See durch 6 Kanonenboote verstärkt.

Dies alles konnte aber nicht genügen, denn die Kriegsmarinen wurden zu jener Zeit um einen neuen Schiffstyp bereichert, das Panzerschiff hielt seinen siegreichen Einzug und eroberte sich den ersten Platz im Verbande der Flotten, den es seither unbestritten beibehielt; der Russisch-japanische Krieg hat erst jüngst wieder die führende Rolle des Panzerschiffes bestätigt.

Ursache zu dieser Umwälzung im Schiffbaue wurde der Krimkrieg. Die Granaten der russischen Schwarzen Meer-Flotte (Kommandant Vizeadmiral Nachimoff) vernichteten bei Sinope die türkische Flotte, die russischen Granaten brachten aber auch der Flotte der Westmächte bei Sebastopol schwere Verluste bei; drei Granattreffer binnen wenigen Minuten genügten, um an Bord des englischen Linienschiffes „Queen“ unter den Geschützbemannungen geradezu eine Panik hervorzurufen, das hölzerne Linienschiff war den neuen Kanonen nicht mehr gewachsen. Unter diesem Eindrucke beeilten sich Franzosen und Engländer, schwimmende Batterien zu erbauen und mit eisernen, aufgelegten Platten gegen das Granatfeuer zu schützen, was übrigens schon vor dreißig Jahren durch Paixhans beantragt worden war; die englischen Neubauten kamen nicht mehr zurecht, drei schwimmende Batterien der französischen Flotte nahmen aber bereits am Angriff auf Kinburn (17. Oktober 1855) mit entscheidendem Erfolge teil: ihre schweren Geschütze wirkten furchtbar, sie selbst wurden durch die zahlreichen Treffer russischer Granaten nicht beschädigt. An diesem Tage ward das Panzerschiff geboren.

Frankreich begann 1859 mit der „Gloire“ den Versuch, die Panzerung auch auf das Seeschiff zu übertragen, der sehr befriedigend ausfiel; England folgte mit dem „Warrior“, dem ersten aus Eisen erbauten Schlachtschiff, und dem „Black Prince“. Der Notwendigkeit, Panzerschiffe zu besitzen, konnte sich nunmehr keine Marine verschließen; Italien beeilte sich, den neuen Schiffstyp seiner Flotte einzuverleiben, und auch Österreich, dank den Bemühungen seines Marineoberkommandanten,

* Siehe Tafel 9: Linienschiff „Kaiser“ und Jacht „Fantasie“.

blieb nicht zurück. Die Panzerfregatten „Salamander“ und „Drache“ liefen 1861, „Kaiser Max“ (der „letzte Ritter“), „Don Juan d'Austria“ und „Prinz Eugen“ 1862 vom Stapel; in Venedig lag die Panzerbatterie „Feuerspeier“ verwendungsbereit.

Die ältesten Panzerschiffe waren fregattenartig gebaut; sie besaßen eine Batterie schwerer Geschütze und auf dem Oberdeck einige leichte Kanonen, die vorwiegend für das Salutschießen dienten. Die Vollschiffstakelagen wurden beibehalten und erst 1880 begann England mit der Entfernung der Segel von den Panzerschiffen – naturgemäß nur schlechten Seglern; die Tradition, die bestimmten Panzerschiffen vortreffliche Segeleigenschaften zusprach, ist nur vom Standpunkte relativer Beurteilung zutreffend. Österreich und auch andere Staaten blieben noch einige Jahre bei der Verwendung von Holz für den Schiffbau, weil das runde Loch eines Geschoßtreffers im Holze leichter abgeschlossen werden konnte, als das zackige, unregelmäßige, das die Kugel im Eisen erzeugte. Mit der Konstruktion der ersten Panzerschiffe entstand der Wettkampf zwischen der Verstärkung der Geschoßwirkung und der Erzeugung von widerstandsfähigerem Panzer, der noch heute, nach mehr denn vierzig Jahren vollkommen aktuell ist und das Budget aller Seemächte mit den bedeutenden Ausgaben für Monstregeschütze von zunehmender Länge, langsam verbrennende, kostspielige Pulversorten, eigenartig konstruierte Geschosse und besondere Arten der Zusammensetzung und Härtung von Panzerplatten belastet.

Diese Ausgaben sind allerdings nicht unproduktiv; schon durch die Bemühungen des Erzherzogs Ferdinand Max wurde die Industrie der Monarchie für den Schiffbau und die Ausrüstung von Schiffen herangezogen, nur für „Salamander“, das erste Panzerschiff, kamen Panzerplatten fremder Provenienz zur Verwendung. Seither sind – immer seltener werdende Ausnahmen abgerechnet – die für die Erhaltung und Ausgestaltung der Flotte ausgeworfenen Beträge im Lande geblieben; Schiffe, Panzerplatten, seit einigen Jahren selbst die schwersten Geschütze, endlich alle die zahllosen Details der Ausrüstung eines modernen Kriegsschiffes werden fast ausschließlich in der Monarchie und – dies sei betont – in vorzüglicher Qualität beschafft.

Die rasch fortschreitende Vermehrung der Flotte zu Anfang der sechziger Jahre führte einen fühlbaren Mangel an Seeoffizieren herbei; Matrosenkorpsoffiziere und Marineinfanterieoffiziere mußten aushilfsweise für den Dienst auf den Lagunenfahrzeugen verwendet werden. Da der Nachwuchs, den die Marineelevenschule auf der bei Triest vertäuten Fregatte „Venus“ lieferte, nicht ausreichte, nahm man Zöglinge der Militärbildungsanstalten und entsprechend vorgebildete Jünglinge in bedeutender Zahl als „Marineeleven 1. Klasse“ auf; diese machten einen halbjährigen Kurs auf der Brigg „Hussar“ durch und wurden dann zu Marinekadetten ernannt. Erzherzog Ferdinand Max war von der Ansicht durchdrungen, der Nachwuchs des Seeoffizierskorps müsse auf Schiffen und nicht am Lande herangebildet werden; er nahm daher von der Wiedererrichtung der 1859 aufgelösten Marineakademie Abstand. Die „Marineeleven 2. Klasse“ absolvierten auf der „Venus“ drei Unterrichtsjahre, in Zuteilung bei der Hydrographischen Anstalt ein viertes Schuljahr; das Unterrichtsprogramm unterschied sich nur wenig von dem der bestandenen Marineakademie.

Die Kanonenboote wurden 1862 unter dem Kommando des Kommodore Linienschiffskapitän Freiherrn von Pöck zu einer Eskadre vereinigt, die in den süddalmatinischen Gewässern stationierte und der die Aufgabe zugewiesen war, die Grundzüge einer Seetaktik für Dampfer auszuarbeiten; die hochentwickelte Taktik der Segellinienschiffe war für Dampfer nicht anwendbar, Seeschlachten mit Dampferflotten waren noch nicht geschlagen. Man mußte da von Grund auf Neues schaffen, alle möglichen Gruppierungen der Schiffe eines gemeinsamen Verbandes für den Marsch und die Durchführung des Kampfes erproben, dann die Regeln festsetzen, wie in kürzester Zeit und auf möglichst kleinem Raum aus der bestehenden Gruppierung in eine andere bei voller Sicherheit für alle Schiffe überzugehen sei.

Der große Nutzen, den ein Staat aus der Tätigkeit seiner Flotte zieht, ist nicht immer besonders augenfällig; zahlreiche kleine Begebenheiten entziehen sich dem allgemeinen Bekanntwerden, wenngleich sie Gutes und Ersprießliches gestiftet haben. Ein Beleg sei für viele geboten. Das englische Konsulat in Valona (Türkisch-Albanien) hatte dem Lord-Oberkommissär der Ionischen Inseln im Juni 1862 das Erscheinen zweier Schiffe gemeldet, die der Piraterie verdächtig schienen, das k. k. Marineoberkommando hievon durch einen Bericht des österreichischen Konsuls an die Zentralseebehörde Kenntnis erlangt; Kommodore Pöck erhielt sofort den Auftrag, Erhebungen durch eines der Kanonenboote pflegen zu lassen. S. M. Schiff „Hum“, mit dieser Mission betraut, fand allerdings weder verdächtige Schiffe, noch präzise Angaben vor. Als aber „Hum“ im Verlaufe seiner Kreuzung in Valona weilte, baten die dortigen österreichischen Untertanen den Schiffskommandanten, daß er die Anerkennung des schon vor Monatsfrist verlautbarten österreichisch-türkischen Handelsvertrages beim Mudir erwirke, der unter dem Vorwand, über den Vertrag noch keine Nachricht aus Konstantinopel erhalten zu haben, noch immer den früheren, um 50 % höheren Ausfuhrzoll forderte. Der Mudir hatte dieses unberechtigte Verlangen noch zwei Stunden vor dem Eintreffen des „Hum“ dem k. k. Konsul schriftlich wiederholt; als aber der Schiffskommandant persönlich remonstrierte, erkannte der Mudir die Gültigkeit des neuen Vertrages an, denn er habe in der letzten Nacht die Verständigung aus Konstantinopel erhalten. Tatsächlich war eine Post in der Zeit nicht eingelangt. Drei österreichische Kauffahrer, die durch die Differenz mit dem Mudir schon seit längerer Zeit am Auslaufen verhindert waren, konnten nunmehr unbehindert in See gehen. Der alte Lehrsatz vom Konsul „mit“ oder „ohne Kanonen“ hat aber auch noch heute vielfach Geltung!

Erzherzog Ferdinand Max hegte die Überzeugung, daß die Entwickelung der Kriegsflotte wie auch der Handelsmarine Österreichs für alle Zukunft am besten sichergestellt würde, wenn diese beiden wichtigen Faktoren des Staatshaushaltes eine selbständige Vertretung im staatlichen Organismus besäßen; ein Marineministerium, in dem Fachmänner über die Bedürfnisse des Seekriegswesens und der Handelsschiffahrt zu Rate sitzen, mußte als die ideale Art dieser Vertretung bezeichnet werden. Die Anträge und Bestrebungen des Erzherzogs fanden Zustimmung und Erfolg, die Allerhöchste Entschließung vom 20. November 1862 genehmigte die Organisation des k. k. Marineministeriums, an dessen Spitze der Freiherr von Burger trat. Das Marineoberkommando stellte am 20. Dezember seine Funktionen ein und nahm sie am nächsten Tag als „Marinekommando“ mit dem Amtssitz in Triest wieder auf; in Triest und Venedig wurden Hafenadmiralate aufgestellt.

Eine mexikanische Deputation brachte dem Erzherzog Ferdinand Max am 10. April 1864 nach Miramar die durch Volksabstimmung erfolgte Wahl zum Kaiser von Mexiko; der Erzherzog legte daher das Marinekommando zurück und verließ Miramar vier Tage später mit seiner Gemahlin an Bord der Fregatte „Novara“, auf dem Schiffe, das schon nach drei Jahren seine irdischen Überreste wieder der alten Heimat zuführen sollte. Die Kugeln von Queretaro lohnten dem geistvollen, edlen Fürsten seine Mühen und Bestrebungen für das Wohlergehen des mexikanischen Volkes, die Tage von Helgoland und Lissa seine Fürsorge für die Entwickelung und Ausgestaltung der k. k. Flotte.

Österreich und Preußen verlangten am 16. Jänner 1864 auf Grund des Rechtes der Zusammengehörigkeit Schleswigs und Holsteins von Dänemark die Aufhebung

der eiderdänischen Verfassung; als Dänemark die Forderung ablehnte, überschritten die Truppen beider Staaten am 1. Februar die Eider. Österreich beschloß die Entsendung einer stattlichen Eskadre unter dem Kommando des Kontreadmirals Freiherrn von Wüllerstorff in die Nordsee; Linienschiffskapitän von Tegetthoff, der die Schiffsdivision in der Levante (Fregatte „Schwarzenberg“, Korvette „Dandolo“ und Kanonenboot „Seehund“) befehligte, wurde mit S. M. Schiffen „Schwarzenberg“, „Radetzky“ und „Seehund“ vorausgesandt, weil die dänische Fregatte „Niels Juel“ im englischen Kanale den österreichischen und den deutschen Seehandel bedrohte.

Die Division Tegetthoff langte Anfang April in Brest ein; da es sich erwiesen hatte, daß die Indienststellungen der übrigen Schiffe der Eskadre nicht rasch genug erfolgen konnten, um mit einer größeren Schiffszahl in die Nordsee gelangen zu können und weil der Druck der dänischen Seeblockade schwer auf den Hansestädten lastete, erhielt Tegetthoff den Befehl, sich in Texel mit drei kleinen preußischen Schiffen zu vereinigen. Sobald er sich für stark genug halte, um einen Erfolg gegen das dänische Blockadegeschwader zu erzielen, solle er in die Nordsee einlaufen und die Blockade von Hamburg um jeden Preis beheben. Die preußischen Schiffe (Dampfer „Preußischer Adler“, Kanonenboote „Blitz“ und „Basilisk“), die in Texel lagen, waren bei Beginn des Krieges aus dem Mittelmeer abberufen worden; das dänische Geschwader, unter dem Kommando des Schiffskapitäns Suenson, bestand aus der Fregatte „Niels Juel“, den Korvetten „Dagmar“ und „Heimdal“. Die Streitkräfte Tegetthoffs wurden durch die preußischen Schiffe um sechs Kanonen verstärkt; Kanonenboot „Seehund“ mußte leider in Sheerness zurückgelassen werden, weil es beim Einlaufen in Ramsgate durch Verschulden des englischen Lotsen von der Strömung erfaßt worden war und am Hafendamme schwere Beschädigungen erlitten hatte.

Am 23. April, als Tegetthoff den Befehl erhielt, die Fahrt fortzusetzen, traf die Eskadre Wüllerstorff in Lissabon ein; sie bestand vorläufig aus dem Raddampfer „Elisabeth“, dem Linienschiffe „Kaiser“, der Panzerfregatte „Don Juan d’Austria“, der Korvette „Erzherzog Friedrich“ und dem Kanonenboote „Wal“.

Tegetthoff, der am 4. Mai in Cuxhaven eintraf, ohne die Dänen begegnet zu haben, unternahm am 7. Mai eine Rekognoszierungsfahrt, von der die Schiffe am 9. Mai morgens zurückkehrten. Beim Einlaufen brachte der österreichische Konsul die Nachricht an Bord des Flaggenschiffes, daß die feindliche Eskadre östlich von Helgoland gesichtet worden sei; Tegetthoff ging daher sofort wieder in See.

Die drei dänischen Schiffe wurden gegen Mittag gesichtet, beide Geschwader steuerten in Kielwasserlinie gegeneinander; das österreichisch-preußische Geschwader zählte 87, das dänische 102 Geschütze; die preußischen Schiffe, die nicht so rasch laufen konnten wie die österreichischen Fregatten, blieben überdies zurück und kamen bald aus dem Bereiche der wirksamen Schußweite. Die Kampfesfreudigkeit war auf beiden Geschwadern gleich groß; die Dänen, die einige Kriegserfahrung voraus hatten, kämpften für die Verteidigung ihres Vaterlandes, die Österreicher wollten hinter den Siegen, die ihre Kameraden unter Gablenz’ Führung zu Land errungen hatten, nicht zurückstehen.

„Schwarzenberg“ als Führerschiff erhielt beim Passieren die Lagen aller drei Dänen, die sodann wendeten, um die kleinen preußischen Dampfer von den Fregatten abzuschneiden und zum Rückzuge zu zwingen; Tegetthoff beantwortete dieses Manöver durch eine Wendung der Fregatten gegen den Feind, um die gefährdeten Kanonenboote zu decken und um die Gefechtsdistanz zu verringern. Lütken, der dänische Historiograph des Seegefechtes bei Helgoland, urteilt hierüber wie folgt: „Die beiden Schiffe standen nun Seite an Seite in Frontlinie gegen die Dänen, welche über dieses dreiste Manöver erstaunt waren. Es sah aus, als ob Tegetthoff sich nicht allein ritterlich zur Unterstützung seiner preußischen Kameraden anschicke, welche nun ebenfalls achter von den Österreichern wendeten, sondern auch die Traditionen früherer Jahrhunderte auffrischen wolle. Dieses unerschrockene Darauflosgehen, durch das er seine Schiffe in die gefährliche Situation brachte, vom feindlichen Feuer enfiliert zu werden, erinnerte an die Taktik Nelsons, der den Sieg so oft durch dreisten Durchbruch der gegnerischen Linie errang.“

Nach erfolgter Annäherung an die dänische Linie legten sich die österreichischen Fregatten parallel zu dieser, das Artillerieduell nahm an Intensität zu. „Schwarzenberg“, gegen die das sehr präzise feindliche Feuer besonders gerichtet war, verlor ziemlich viele Leute von den Geschützbemannungen, ebenso „Jylland“, die in der Mitte der dänischen Linie steuerte; auf „Schwarzenberg“ brach zweimal Brand aus, das zweitemal am Eingange zur vorderen Pulverkammer, wo eine dänische Granate das Segeldepot in Brand gesteckt hatte; die Brände wurden mit großer Bravour gelöscht. Tegetthoff, dem vom Ausbruche der Brände Meldung erstattet worden war, sagte mit stoischer Ruhe: „Nun, so lösche man.“

Der Kampf, auf beiden Seiten mit großer Tapferkeit geführt, währte bereits zwei Stunden, da schlug eine dänische Granate in das aufgerollte Vormarssegel der „Schwarzenberg“, es entstand ein Brand, der sich mit rasender Schnelligkeit über den ganzen Fockmast ausbreitete; die Schläuche der Dampfpumpe waren durchschossen, die anderen Schiffspumpen aber zu schwach, um das Wasser bis in die Höhe der Vormars zu treiben. Die Gefahr, daß der Brand an Ausdehnung gewinnen könne, war sehr groß, denn der Kurs der Schiffe war gegen den Wind gerichtet; Tegetthoff mußte sich mit schwerem Herzen entschließen, die Fregatten vom Wind abfallen zu lassen. „Schwarzenberg“ wendete zuerst,* „Radetzky“ setzte noch durch einige Zeit den früheren Kurs fort, um das Flaggenschiff zu decken, dann ward auch sie angewiesen, den Platz in der Formation einzunehmen. Zur gleichen Zeit beschädigte eine österreichische Granate das Steuerreep der „Jylland“. Als die dänischen Schiffe ihre Fahrt fortsetzen konnten, hatte Tegetthoff mit seinen Streitkräften bereits das neutrale Wasser der Insel Helgoland erreicht, wodurch der Kampf beendigt war. „Schwarzenberg“ hatte 32 Tote und 69 Verwundete, „Radetzky“ 5 Tote und 23 Verwundete; der Gesamtverlust der Dänen betrug 68 Mann, am meisten beschädigt waren „Schwarzenberg“ und „Jylland“.

Der Brand auf „Schwarzenberg“ konnte erst nach mehrstündiger Arbeit durch Kappen des Fockmastes ganz bewältigt werden; das Anerbieten eines anwesenden englischen Kriegsschiffes, Hilfe zu leisten, lehnte Tegetthoff dankend ab. Im Laufe der Nacht steuerten die österreichischen Schiffe nach Cuxhaven; die Dänen waren schon früher nach Smaldyb abgegangen, sie begaben sich später auf Grund des von den Mächten vereinbarten einmonatigen Waffenstillstandes nach Norwegen. Der oberste Kriegsherr zeichnete Tegetthoff durch die Ernennung zum Kontreadmiral und durch einen hohen Orden aus; die kleine k. k. Schiffsdivision hatte tapfer und unerschüttert gekämpft, bis ein tückisches Geschick sie zum Abbruche des Kampfes zwang; hinter den hölzernen Bordwänden schlugen stählerne Herzen.

Bald nach dem Tage von Helgoland traf Kontreadmiral Wüllerstorff mit seinen Schiffen in Cuxhaven ein; die in der Nordsee vereinigten k. k. Seestreitkräfte bestanden nunmehr aus: Raddampfer „Elisabeth“ (Flaggenschiff des Kommandierenden), Linienschiff „Kaiser“, Panzerfregatten „Don Juan d’Austria“ und „Kaiser Max“, Fregatten „Schwarzenberg“ (Flaggenschiff Tegetthoffs) und „Radetzky“, Korvette „Erzherzog Friedrich“, Kanonenboote „Seehund“ und „Wal“ und Raddampfer „Lucia“. Diese stattliche Eskadre hatte die deutschen Nordseeküsten gegen dänische Angriffe zu schützen, die angesichts der gewaltigen Übermacht unterblieben; sie wirkte bei der Besetzung der Inseln Sylt und Föhr mit, die Kanonenboote vertrieben die dänischen

* Siehe Tafel 10: Seegefecht bei Helgoland.

Kanonenjollen, die den Übergang nach Sylt verhindert hatten. Nach dem Friedensschlusse blieben noch durch einige Zeit zwei Schiffe in der Nordsee, die übrigen kehrten heim und wurden außer Dienst gestellt; Tegetthoff erhielt das Kommando der Eskadre in der Levante, Kontreadmiral von Wüllerstorf wurde ein Jahr später Handelsminister im Ministerium Belcredi.

In dieser neuen Stellung war Wüllerstorf eifrig bemüht, die Einsicht wachzurufen, wie sehr Österreichs Wohlfahrt von der Ausbreitung seines überseeischen Handels abhänge; als Kommandant des „Montecuccoli“ und der „Venus“ in den levantinischen Gewässern, der „Novara“ während der Erdumsegelung und der Eskadre in der Nordsee, dann während einer Studienreise (1862) in England, Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Holland, hatte Wüllerstorf reichlich Gelegenheit, den richtigen Einblick in die Wichtigkeit des die Meere überbrückenden Seehandels zu gewinnen. Gesetze für die Hebung der österreichischen Schiffahrt, der Baubeginn des neuen Hafens von Triest und das Studium der Regulierung des Narenta-Flusses gehörten zu den positiven Leistungen des neuen Handelsministers, der auch die Genehmigung für die Aussendung einer Schiffsdivision erwirkte, die in Indien, China und Japan die k. k. Flagge zeigen, in China und Japan vorteilhafte Handelsverträge abschließen sollte. Die Schiffe und das Datum ihrer Ausreise waren schon bestimmt, Tegetthoff als ihr Kommandant ausersehen, da durchkreuzte die österreichisch-preußische Spannung die Ausführung des Planes, der vielverheißend schien. Der Admiral als Handelsminister wußte es aus Erfahrung, daß Staatswesen mit wechselnden Regierungen oder relativ geringen kulturellen Fortschritten der Bewohner einerseits für die Entwickelung einer nennenswerten Industrie wenig geeignet und daher als Absatzmärkte fremder Produkte ins Auge zu fassen sind, anderseits aber dort die Mitwirkung des Kriegsschiffes von nöten ist. Die Vorführung maritimer Machtmittel ist in solchen Ländern ein wichtiger Faktor für die ungestörte Durchführung der Handelsbeziehungen, sie bietet überdies den Konnationalen die wünschenswerte moralische Stütze für die freie Betätigung ihres Unternehmungsgeistes.

Das Jahr 1865 brachte der Marine ein betrübendes und ein erfreuliches Ereignis: die Auflassung des Marineministeriums, wodurch die Marine nach kurzer Unterbrechung wieder in das abhängige Verhältnis kam, und den Stapellauf der Panzerfregatten 1. Klasse „Habsburg“ und „Erzherzog Ferdinand Max“, die dazumal mit ihren 5130 Tonnen Deplacement und den 800 Pferdekräften der Maschinen wirklich erstklassige Schlachtschiffe waren.

Die Auflassung des Marineministeriums erfolgte am 27. Juli 1865; seine Kriegsabteilung wurde unter Beibehalt der Organisation dem Kriegsministerium als „Kriegsmarinesektion“ eingereiht, Sektionschef wurde Vizeadmiral Ritter von Fautz. An die Stelle des Marine-Truppeninspektorates trat eine „Marine-Truppen- und Flotten-Inspektion“, die dem General-Genieinspektor Erzherzog Leopold übertragen ward.

Dem Kriegsminister fiel nunmehr zu: die oberste Leitung aller Marineangelegenheiten, einschließlich des operativen Dienstes; Anträge, betreffend Auszeichnung, Beförderung und Dienstesverwendung des Marinestabes; Ernennung der Offiziere in Friedensanstellungen und der Marinebeamten von der 7. Rangklasse abwärts. „Über alle wesentlichen Änderungen der bestehenden Marineorganisation, dann über alle wichtigen rein militärischen und militärisch-administrativen Verfügungen, Neubauten und Ausmusterung von Kriegsschiffen hat der Kriegsminister vorerst die Allerhöchste Entschließung Seiner Majestät einzuholen, dem diesfälligen Vortrag aber jedesmal das bezügliche Gutachten der Marine-Truppen- und Flotten-Inspektion und auch die diesfälligen in der Kriegs-Marine-Sektion gepflogenen Verhandlungsakten und Beratungsprotokolle beizuschließen“; dieser eine Satz bringt das Wesen der neuen Organisation klar und bündig zum Ausdrucke.

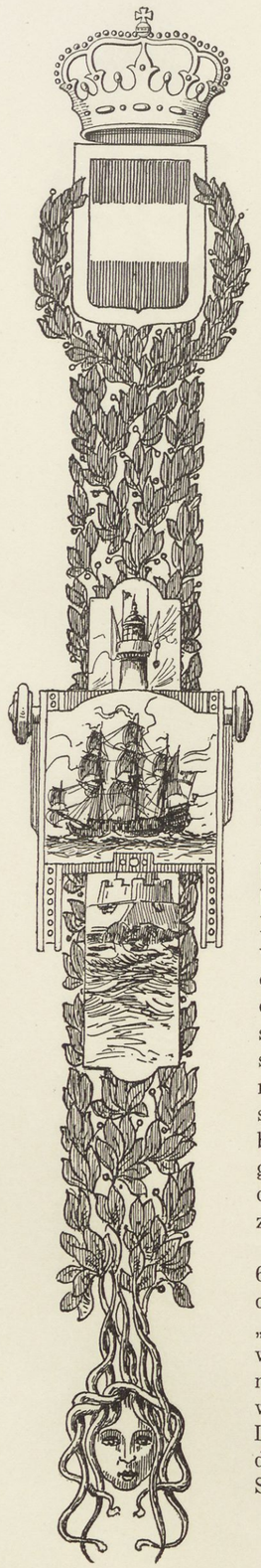
Der Marine-Truppen- und Flotten-Inspektor, der seinen Amtssitz in Wien hatte, war Hilfsorgan des Kriegsministers und als wirklicher Truppenchef der Marine zu ihrer Inspizierung in militärischer, instruktiver und technischer Beziehung berufen; er übte bei der Marine die Inhaberrechte in gleichem Maß aus, wie der General-Artillerie- und der General-Genieinspektor bei ihren Waffen. Über Dienstesbestimmungen, die der Allerhöchsten Entschließung vorbehalten waren, und über Pensionierungen erstattete er dem Kriegsministerium Vorschläge, alle anderen Dienstesbestimmungen wurden von ihm getroffen.

Für den Sektionschef der Kriegsmarinesektion blieben nur wenig Befugnisse über; seine wichtigste Aufgabe war die Zusammenstellung des Marinebudgets, das er im Namen oder im Auftrage des Kriegsministers zu vertreten hatte.

Die Erfahrungen, die anläßlich der Ausrüstung der Nordsee-Eskadre gesammelt worden waren, dürften Anlaß gegeben haben, den Grad der Ausrüstungsbereitschaft der Schiffe neu zu regeln; die außer Dienst befindlichen Schiffe wurden nun in die 1., 2. oder 3. Reserve eingereiht. Schiffe in 1. Reserve hatten das ganze Ausrüstungsgut und ein Viertel der Bemannung an Bord, sie mußten 48 Stunden nach dem Einlangen des Indienststellungsbefehles seebereit sein; Schiffe in 2. Reserve hatten weder Material noch Mannschaft an Bord und sechs Wochen Frist für die Bewältigung der Ausrüstungsarbeiten; in der 3. Reserve endlich befanden sich Schiffe, die größeren Reparaturen unterzogen werden mußten. Daß diese Art der Bereitschaft – die 1. Reserve zählte zu den größten Seltenheiten – billig war, ist nicht anzuzweifeln; die Zeit, in der man sich begnügen konnte, der Flotten-Indienststellung sechs Wochen Frist einzuräumen, ist aber schon lange vorüber. Die Gegenwart erfordert die Indiensthaltung des Kernes der Flotte, zu dem im Bedarfsfall alle übrigen Schiffe binnen wenigen Tagen kriegsbereit einzurücken haben; jene Flotte, die nach dem Ausbruche des Krieges zuerst schlagfertig ist, hat mehr wie je die Chance des ersten und nachhaltigen Erfolges; sechs Wochen nach dem ersten Mobilisierungstage wird in Zukunft wohl immer schon die Frage gelöst sein, wer die See beherrscht.

Die Absichten der führenden Staatsmänner Preußens und Italiens, Österreich aus Deutschland und Oberitalien zu verdrängen, gelangten im Jahr 1866 zur Realisierung; am 8. April wurde die preußisch-italienische Allianz abgeschlossen. Die Anzeichen des bevorstehenden Krieges waren schon Anfang März nicht zu verkennen, die k. k. Kriegsmarine wurde aber von ihnen noch nicht berührt; die Eskadre unter Tegetthoffs Kommando bestand aus S. M. Schiffen „Schwarzenberg“, „Donau“, „Reka“, „Hum“ und „Kerka“, die der Eskadre sonst noch unterstellten Segelschiffe „Bellona“ (Artillerieschulschiff), „Minerva“ und „Saida“ hatten keinen militärischen Wert, „Hum“ und „Kerka“ befanden sich in der Levante. Die Korvette „Erzherzog Friedrich“ weilte in der Nordsee, die Korvette „Dandolo“ in Mexiko, vier kleine Schiffe hielten die Stationen (Donaumündung, Klek, Topla und Zara) besetzt; unter den fünf in 1. Reserve gehaltenen Schiffen befand sich nur eine Panzerfregatte; „Habsburg“ und „Erzherzog Ferdinand Max“ lagen noch in Triest mit montierter Maschine und halb gepanzert, ihre Geschütze waren bei Krupp in Bestellung gebracht; Linienschiff „Kaiser“ war als seeuntüchtig erklärt, alle anderen Schiffe waren in 2. Reserve. Der gleiche Zustand unzeitgemäßer Ruhe herrschte bei der Lagunen-Flottille, am Garda-See und am Mantuaner See.

Tegetthoff, der Anfang März in Wien an Beratungen über die unter seinem Kommando geplante Missionsreise nach Ostasien teilnahm, bemühte sich vergebens, die Bereitstellung der Flotte durchzusetzen; er hatte immerhin die Befriedigung, das Erzherzog Albrecht überzeugt war, die Marine könne im bevorstehenden Kriege gute Dienste leisten.



Erst Ende März erfolgte der Befehl, Alles für die Einberufung der Beurlaubten und der Reserven bereitzuhalten; Anfang April stellte der Marine-Truppen- und Flotten-Inspektor die ersten Anträge für die Verwendung der Flotte, die Mitte April die Allerhöchste Genehmigung fanden. Kontreadmiral von Tegetthoff wurde durch das Vertrauen des Monarchen an die Spitze der auszurüstenden Flotte gestellt; er war an den Kommandierenden der Südarmee gewiesen, doch ermächtigt, bei günstiger Gelegenheit oder Unterbrechung des Verkehres auch selbständig vorzugehen.

Als die Ausrüstung der Flotte anbefohlen war, wetteiferten die Marineangehörigen in unermüdlicher Arbeit, wobei besonders der Seearsenalskommandant, Linienschiffskapitän von Eberan, Hervorragendes leistete; am 4. Juli lag die ganze, 27 Schiffe zählende Flotte aktionsbereit im Kanale von Fasana (bei Pola), der als Operationsbasis gewählt worden war. Tegetthoff erreichte noch im Mai, daß auch die Panzerfregatten „Habsburg“ und „Erzherzog Ferdinand Max“ mit Beschleunigung fertiggestellt und mit 48-Pfündern armiert wurden, daß „Kaiser“ in Ausrüstung zu treten hatte und „Novara“, die (am 3. Mai) durch einen verheerenden Brand schwere Schäden erlitten, sofort wieder instand gesetzt ward.

Am 15. Mai erhielt Tegetthoff die Instruktionen des Kriegsministers, die ihn anwiesen, die Südarmee kräftigst zu unterstützen und den feindlichen Streitkräften möglichsten Schaden zuzufügen; „obwohl Se. Majestät der Kaiser, unser Allergnädigster Herr, zuversichtlich erwarten, daß Allerhöchstdessen Flotte in aufopfernder Pflichterfüllung mit Allerhöchstdessen Landarmee wetteifern werde, so wird doch keineswegs die bedeutende numerische Überlegenheit der gegnerischen Flotte verkannt . . .“ Die k. k. Flotte ist dieser Instruktion getreulich nachgekommen, sie hat die Erwartung ihres Kaisers und ihres Vaterlandes nicht getäuscht: die Südarmee blieb an ihrem linken Flügel gedeckt, der numerisch überlegene Gegner hat bei Lissa schweren Verlust erlitten!

Die Eskadre in Fasana war mit den Vorbereitungen für die Aktion emsig beschäftigt. Angesichts der Inferiorität der österreichischen Schiffsartillerie – die bei Krupp bestellten, für die neuen Panzerschiffe bestimmten Geschütze sind des Kriegsausbruches wegen nicht abgeliefert worden – verfügte Tegetthoff die Anwendung konzentrierter Batterielagen auf geringe Distanzen; die Holzschiffe hatten die Wasserlinie bei den Kesseln und die Batterie mit den Rüstankerketten zu panzern; die Geschützbemannungen waren durch Splitternetze zu schützen; die weißen Batteriestreifen wurden schwarz übermalt; taktische Übungen in See wechselten mit Scheibenschießen ab. Noch vor dem Ausbruche des Krieges ließ der Eskadrekommandant nachtsüber Sicherheitsvorkehrungen in Kraft treten; eine Fregatte lag als Inspektionsschiff an der nordwestlichen Einfahrt des Kanals von Fasana, ein kleineres Schiff bei der südlichen Einfahrt und ein Kanonenboot kreuzte seewärts von der Inselgruppe Brioni. Die Raddampfer waren mit Truppen- und Materialtransporten längs der Küste beschäftigt, Dampfer „Stadium“ unternahm am 20. Juni eine Rekognoszierungsfahrt an der italienischen Küste, ohne die italienische Flotte zu sichten.

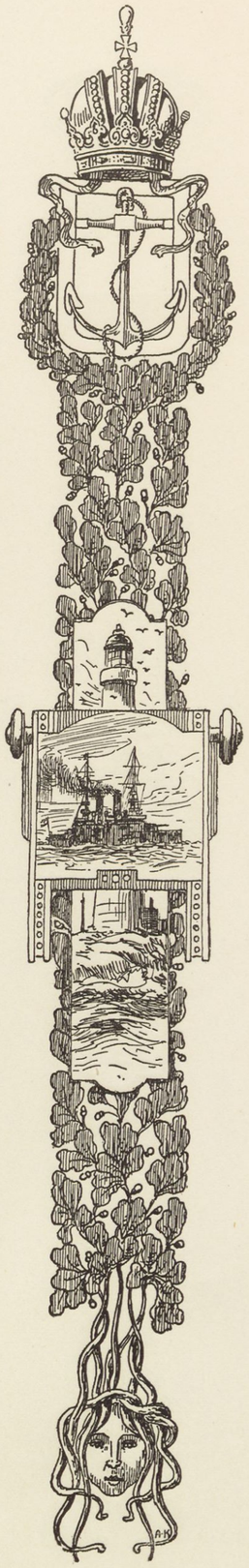
Am 23. Juni, dem Tage des Kriegsbeginnes, waren in Fasana versammelt: 6 Panzerschiffe, 4 Fregatten, 1 Korvette, 7 Kanonenboote und 3 Raddampfer, so daß auf den vollen Stand an Schiffen nur noch fehlten „Habsburg“, „Kaiser“, „Novara“, „Seehund“, „Kerka“, „Lucia“ und „Vulkan“. Die Lagunen-Flottille in Venedig war ausgerüstet, die Panzerbatterie „Feuerspeier“ lag bei der Einfahrt von Malamocco, die Fregatte „Venus“ bei Murano; der Stations- und Überwachungsdienst war organisiert, Kettenbarrikaden und Minen sperrten die Einfahrten von Chioggia, Lido und Malamocco, im Kanale Rocchetta lagen sieben angekaufte Handelsschiffe für das Versenken bereit; die seeseitigen Werke zählten 846 Geschütze. In Pola war die Segelfregatte „Bellona“, im Hafen von Veruda der Schoner „Saida“ Hafenwachschiff; zwei Dampfer standen zur Verfügung des Hafenadmiralen, die Einfahrt nach Pola war durch Minen und Netze abgesperrt; die Werke von Pola führten 510 Geschütze. Je ein kleiner Dampfer lag in Zara, Lissa und Gravosa, im Golfe von Cattaro wurden drei Dampfer stationiert. Triest, Zara, Lissa, Sebenico, Ragusa, der Golf von Cattaro und Budua waren befestigt, die acht Dampfer auf dem Garda-See und die acht Ruderfahrzeuge auf dem Mantuaner See in Dienst gestellt.

Schon am Tage nach dem Kriegsausbruche fragte Tegetthoff, der seine Kommandoflagge auf der Panzerfregatte „Erzherzog Ferdinand Max“ gehißt hatte, beim Kommando der Südarmee telegraphisch an, ob er eventuell mit der Eskadre die Offensive ergreifen und an der italienischen Küste eine scharfe Rekognoszierung vornehmen dürfe. Den Nachrichten über die Siege der k. k. Armee bei Verona und Custoza folgte die Antwort auf Tegetthoffs Anfrage: die Eskadre erhielt freie Aktion bis zur Insel Lissa zugestanden, sollte aber die Po-Mündungen und die venezianische Küste im Auge behalten. Der Eskadrekommandant, der über das Verbleiben und Verhalten der feindlichen Flotte völlig im unklaren war, ging daher sofort nach Empfang des Antworttelegrammes (am Abende des 26. Juni) mit sechs Panzerschiffen, einer Fregatte, vier Kanonenbooten und zwei Raddampfern in See, um eine scharfe Rekognoszierung Anconas vorzunehmen.

Raddampfer „Elisabeth“, der als Kundschafter den anderen Schiffen vorausfuhr, sichtete am Morgen des 27. Juni den als Vedette vor Ancona aufgestellten Dampfer „Esploratore“, den er verfolgte und beschoß; die Panzerschiffe nahmen die Gefechtsformation (vorspringender Winkel) ein und steuerten bis auf etwa zwei Seemeilen an Ancona heran, auf dessen Rhede die ganze feindliche Flotte vor Anker lag. Man zählte 11 Panzerschiffe, 4 Fregatten und 2 Avisodampfer, die sich schleunigst gefechtsbereit machten. Ein Angriff auf die – allerdings bewegungslose – Übermacht war nicht rätlich, weil einem Gerüchte zufolge die Rhede mit Minen abgesperrt worden war und das Manöver des „Esploratore“, der wiederholt seinen Kurs änderte, dieses Gerücht zu bestätigen schien; erst in zweiter Linie mußte auch das Vorhandensein der feindlichen Landbatterien in Betracht gezogen werden. Tegetthoff war nicht der Mann, sich durch die Übermacht imponieren zu lassen, er blieb daher zwei Stunden vor Ancona, um dem Feinde Gelegenheit zum Angriffe zu bieten; der italienische Kommandierende, Admiral Persano, konnte sich aber zum Verlassen des schützenden Bereiches der Landbatterien nicht entschließen und so kehrte Tegetthoff mit seinen Schiffen nach Fasana zurück. Die Diversion gegen Ancona hatte ihren Zweck erreicht, die feindlichen Streitkräfte waren festgestellt, ein großer moralischer Eindruck auf diese hervorgerufen und das Selbstgefühl der k. k. Flotte noch mehr gehoben worden.

Am 18. Juli vormittags erhielt Tegetthoff die Nachricht, daß ein Teil der italienischen Flotte in Sicht der Insel Lissa gelangt sei; bald darauf folgte eine zweite Depesche, die einen Angriff zwölf italienischer Schiffe auf den Hafen Comisa der Insel Lissa meldete, dann eine dritte, der zufolge auch der Hafen S. Giorgio angegriffen wurde. Diese Nachrichten ließen den Schluß zu, ein Teil der feindlichen Flotte führe eine Diversion gegen Lissa aus, um die k. k. Eskadre von dem voraussichtlichen Hauptangriffsobjekte – Triest – wegzulocken oder zu einer Teilung zu verleiten; Tegetthoff blieb daher in Fasana.

Die am nächsten Morgen eingelangten Depeschen meldeten die Wiederaufnahme der Angriffe auf Lissa durch 22 italienische Schiffe, es war somit die ganze Flotte Persanos bei Lissa vereinigt; rasch entschlossen, meldete Tegetthoff das Auslaufen der Eskadre, alle Schiffskommandanten wurden sofort auf das Flaggenschiff berufen und mit kurzen Instruktionen beteilt, dann ging die Eskadre in See. Das Flaggenschiff trat um halb 2 Uhr nachmittags an die Spitze der in



drei Divisionen (vorspringender Winkel, Kielwasserordnung) formierten Eskadre, die Fahrt zum Kampfplatze wurde aufgenommen.

Die erste Division bestand aus den Panzerfregatten „Erzherzog Ferdinand Max“ (Flaggenschiff Tegetthoffs), „Habsburg“, „Kaiser Max“, „Prinz Eugen“, „Don Juan d'Austria“, „Drache“ und „Salamander“ und dem Raddampfer „Elisabeth“ (als Repetiteur); zur zweiten Division gehörten das Linienschiff „Kaiser“ (Flaggenschiff des Divisionskommandanten, Kommodore Linienschiffskapitän von Petz), die Fregatten „Novara“, „Schwarzenberg“, „Radetzky“, „Adria“ und „Donau“, die Korvette „Erzherzog Friedrich“, die Avisodampfer „Greif“ und „Stadium“; die dritte Division war aus den Kanonenbooten „Hum“ (Kommandant Fregattenkapitän Eberle), „Dalmat“, „Wal“, „Velebich“, „Reka“, „Seehund“, „Streiter“, „Narenta“, „Kerka“ und dem Avisodampfer „Andreas Hofer“ zusammengesetzt. Diese 27 Schiffe zogen kampfesfreudig aus, um sich mit der Flotte Persanos, die aus 12 Panzerschiffen, 14 Holzschiffen und 5 Avisos bestand, zu messen; der Feind zählte sonach fast die doppelte Anzahl von Panzerschiffen, die aber auch an Artillerie und Fahrgeschwindigkeit den österreichischen weit überlegen waren.

Die italienische Flotte war durch den Druck der öffentlichen Meinung zu einer Aktion gedrängt worden; der Ministerpräsident hatte an Persano geschrieben, innerhalb einer Woche müsse die österreichische Flotte vernichtet und Istrien besetzt sein, andernfalls stehe ein armseliger Friedensschluß in Aussicht. Eine Besprechung des Marineministers mit Persano in Ancona, der Operationsbasis der italienischen Flotte, ergab den Beschluß, die Insel Lissa einzunehmen; hieraus erwuchs einerseits die Möglichkeit, beim Friedensschlusse Lissa gegen Teile Südtirols umtauschen zu können, anderseits die Wahrscheinlichkeit, Tegetthoff werde seine für unangreifbar gehaltene Operationsbasis verlassen. Persano kündigte seiner Flotte das Unternehmen mit einem Tagesbefehl an, der den bezeichnenden Satz enthielt: „Wir gehen in See, um ungeachtet der Waffen des Gegners für Italien Landstrecken zu gewinnen, die ihm gehören.“

Zu diesem Zeitpunkte bestand die Armierung Lissas aus 88 Geschützen, die zur Verteidigung der Bai von Comisa, des Hafens S. Giorgio, des Hafens Manego und in einer Reservestellung disponiert waren; das Inselkommando führte Oberst Urs de Margina, die Besatzung bestand aus 1833 Mann (hievon 1200 Mann Marineinfanterie und 44 Matrosen); im Hafen S. Giorgio lag der gemietete Lloyddampfer „Egitto“, der keine Geschütze besaß und nur für Transport-, Rekognoszierungs- und Meldedienst verwendet wurde. Der Stabschef Persanos rekognoszierte am 17. Juli die Insel; er führte dies an Bord des Avisodampfers „Messaggiero“ aus, der an Stelle der italienischen die englische Flagge gehißt hatte.

Die italienische Flotte begann den Angriff auf Lissa am 18. Juli; Comisa, S. Giorgio und Manego wurden fast gleichzeitig angegriffen; eine italienische Flottille kappte bei Lesina die telegraphische Verbindung Lissas, der Telegraphenbeamte von Lesina flüchtete aber mit dem Apparat auf eine Bergspitze, wo er sich sogleich an die nach Dalmatien führende Linie schaltete und seine Beobachtungen über den Verlauf der Kämpfe nach Zara depeschierte. Kontreadmiral Vacca, der mit drei Panzerschiffen die Bai von Comisa angegriffen hatte, erzielte keinen Erfolg, gab den Kampf auf und steuerte nach Manego, wo Vizeadmiral Albini mit der Holzflotte eine vorhandene Batterie niederkämpfen und dann die Landung bewerkstelligen sollte, um dort einzugreifen; Albini hatte aber ebenfalls den Angriff aufgegeben, weil die Schiffe vom Land unter Feuer gehalten wurden, die Schiffsgeschütze aber die hochgelegene Batterie nicht erreichen konnten. Der Kampf bei S. Giorgio war ein sehr lebhafter, das Pulvermagazin der Batterie Schmid flog in die Luft, das italienische Panzerschiff „Maria Pia“ mußte sich zurückziehen, um einen Brand, den eine österreichische Granate verursachte, zu löschen; mit bewundernswerter Tapferkeit hielten die Verteidiger gegen die Übermacht stand, sie verwendeten die Nacht, während der die feindlichen Schiffe in See kreuzten, zur Wiederherstellung der beim Bombardement erlittenen Schäden.

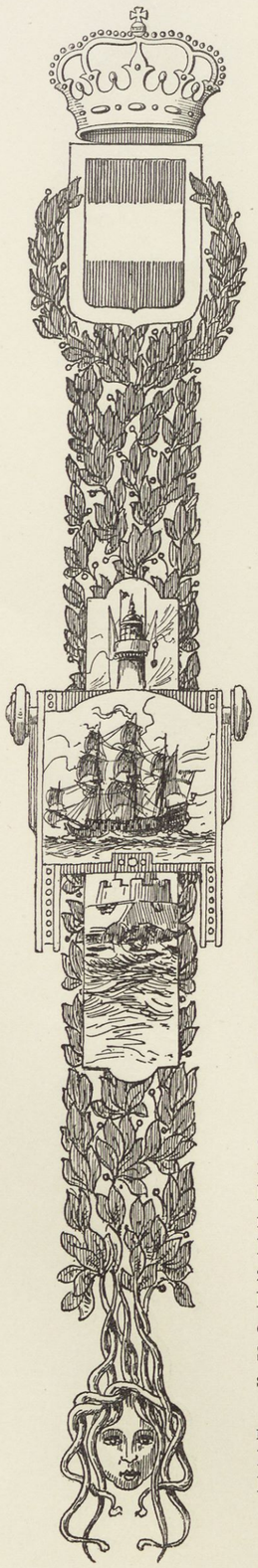
Persano, der am 19. Juli durch das Panzerschiff „Affondatore“ und Landungstruppen verstärkt wurde, nahm den Kampf mit Lissa in den Morgenstunden wieder auf, der Hauptangriff erfolgte aber erst nachmittags; vier Panzerschiffe drangen in den Hafen S. Giorgio ein, der Kommandant des „Formidabile“ führte sein Schiff mit heroischem Mut im Kampfe gegen die Batterie Madonna, aber auch dieser Angriff scheiterte an der Tapferkeit der Verteidiger. „Formidabile“ mußte in den Abendstunden die Ankerkette schlüpfen lassen und sich mit starken Beschädigungen zurückziehen; in der Kommandantenkajüte der „Ancona“ war ein Brand entstanden. Der Angriff auf Comisa blieb ebenfalls erfolglos; die bei Karober versuchte Landung wurde durch die Ungunst des Wetters vereitelt.

Eine neuerliche Verstärkung der Landungstruppen, die am Morgen des 20. Juli eintraf, bewog Persano, den Angriff zum drittenmal zu wiederholen und die Landung auszuführen; seine Befehle wurden gegen 8 Uhr morgens durch die Meldung des als Kundschafter aufgestellten „Esploratore“ durchkreuzt, der die anrückende österreichische Flotte gesichtet hatte. Persano ließ die Panzerschiffe eine Kielwasserlinie formieren, in deren Deckung sich die Holzschiffe zu sammeln hatten, er selbst überschiffte sich vom „Rè d'Italia“ auf den „Affondatore“.

Tegetthoff, der die Eskadre mit voller Kraft gegen den Feind steuern ließ, durchbrach dessen Linie, beide Flotten nahmen das Feuer mit großer Intensität auf; nach dem Durchbruche wendeten die italienischen Panzerschiffe gegen die den österreichischen nachfolgenden Holzschiffe; Tegetthoff jagte den italienischen Panzern nach, um die bedrohten Holzschiffe zu decken; diese beabsichtigten einen Angriff auf die seitlich postierte italienische Holzflotte, gegen die sie wendeten; die Formationen lösten sich, es entstand ein Mêlée, das allein den k. k. Schiffen, die an Artillerie und Fahrgeschwindigkeit wie auch an Zahl der Panzerschiffe schwächer waren, die Chancen des Kampfes erhöhen konnte. Es entwickelte sich nun eine Reihe von denkwürdigen Phasen des Kampfes.

Linienschiff „Kaiser“ wurde mit „Affondatore“ in den Kampf verwickelt, in den unerschrocken auch die kleineren Holzschiffe eingriffen; kurz darauf kam eine andere italienische Panzergruppe heran. Kommodore Petz, rasch entschlossen, rannte mit dem „Kaiser“ den „Rè di Portogallo“ an, um die nächststeuernden Holzschiffe zu schützen und in der Hoffnung, den Gegner durch das Moment des mächtigen Linienschiffes kampfunfähig zu machen. Beide Schiffe erlitten Havarien; auf „Kaiser“, der den Bugspriet verlor, stürzte der Fockmast gegen achter auf den Schlot, diesen zertrümmernd; Kommodore Petz beschloß daher, den „Kaiser“ nach S. Giorgio zu bringen, um das Schiff dort rasch wieder gefechtsbereit zu machen. Die anderen Holzschiffe deckten ihr Flaggenschiff, das den wiederholten Rammversuchen des „Affondatore“ konzentrierte Lagen der Breitseiten gegenüberstellen mußte; als „Kaiser“ in S. Giorgio einlief, kehrten seine Begleiter wieder auf den Kampfplatz zurück.

Tegetthoffs Flaggenschiff, die vom Linienschiffskapitän Freiherrn von Sterneck befehligte Panzerfregatte „Erzherzog Ferdinand Max“, weilte beständig im dichtesten Gewühle der Kämpfenden: der Schiffskommandant hatte zweimal feindliche Panzerschiffe angerannt, doch erfolgte der Stoß beidemal in so schräger Richtung, daß die Ramme die feindlichen Schiffe nicht schwer verletzen konnte. Der zweite Rammstoß wurde gegen das Heck des „Palestro“ geführt, wobei die Kreuzstenge und Besahngaffel dieses Schiffes herunterstürzten; die große Flagge des „Palestro“ kam auf das



Vorkastell des „Ferdinand Max“ zu liegen, wo sie erbeutet wurde. Kurz nachher erblickte Linienschiffskapitän von Sterneck in der Kursrichtung ein feindliches Panzerschiff, den „Rè d'Italia“, den er sofort zu rammen beschloß; der Sporn des „Erzherzog Ferdinand Max“ drang mit unwiderstehlicher Gewalt in den Gegner, der sich durch Rückwärtsarbeiten mit der Maschine zu retten versuchte und alle Enterabteilungen auf Deck beordert hatte; heftige Gewehrsalven des „Rè d'Italia“, der anfangs nach der dem Rammstoß abgewandten Seite krängte, strichen über das Deck des „Erzherzog Ferdinand Max“, dann neigte sich das Schiff stark nach der verletzten Seite, das Wasser strömte in die gewaltige Bresche und zog den „Rè d'Italia“ in die Tiefe. Von der Bemannung konnten nur wenige gerettet werden; „Erzherzog Ferdinand Max“ hatte alle Boote bis auf eine kleine Jolle zerschossen und ehe diese noch den Ertrinkenden zu Hilfe gesandt werden konnte, war das Schiff bemüßigt, die Fahrt wieder aufzunehmen, um dem Angriff eines italienischen Panzerschiffes zu entgehen.* Raddampfer „Elisabeth“, wie auch die Kanonenboote „Kerka“ und „Narenta“, die später Rettungsversuche unternahmen, wurden durch feindliche Geschosse zum Räumen des Platzes gezwungen.

Bald nach dem Beginne des Mêlées hatte eine österreichische Granate auf „Palestro“ einen Brand verursacht, der rasch große Dimensionen annahm; der Kommandant des Schiffes ließ die Pulverkammer unter Wasser setzen und er versuchte, das Schiff aus dem Gewühle des Kampfes zu bringen, um den Brand löschen zu können. Eine konzentrierte Lage, die dann noch S. M. Schiff „Drache“ auf das Heck des „Palestro“ abgab, scheint den Brand verstärkt zu haben.

Ein Angriff der italienischen auf die österreichischen Holzschiffe, die gerade den „Kaiser“ gegen S. Giorgio begleiteten, wurde durch herbeieilende k. k. Panzerschiffe abgebrochen; dann vereinigten sich die meisten italienischen Panzerschiffe und Holzschiffe mit der Division des Kontreadmirals Vacca, der seine Flagge auf dem „Principe di Carignano“ führte.

Tegetthoff formierte nun seine Schiffe in drei Kolonnen, wobei die dem Feinde zugewandte Kolonne von den Panzerschiffen gebildet ward. Der brennende „Palestro“ steuerte in den Zwischenraum, den die beiden Flotten freiließen, doch gelang es ihm, die Nähe seiner Panzerschiffe zu erreichen; die beiden Flotten fuhren parallel nebeneinander, einzelne Schüsse fielen. Admiral Persano lehnte die Vorschläge seines Stabschefs, mit dem „Affondatore“ voran zu fahren und den Kampf zu erneuern, wiederholt ab, machte aber doch das Signal: „Jedes Schiff, das sich nicht schlägt, ist nicht auf seinem Posten.“

Um 2 Uhr nachmittags fielen die letzten Schüsse, um halb 3 Uhr flog der „Palestro“ in die Luft. Persano hatte nun zwei Panzerschiffe verloren, ein drittes, der „Formidabile“, mußte sich bald nach Beginn des Kampfes seiner Havarien wegen nach Ancona zurückziehen, ein viertes meldete, die Position nicht einhalten zu können; die italienische Flotte zählte nur noch ein Panzerschiff mehr als die österreichische; den Italienern, die ihren Stützpunkt in weiter Entfernung hatten, begann Kohle und Munition zu mangeln und so entschloß sich Persano, den Rückzug anzutreten. Angesichts der geringeren Fahrgeschwindigkeiten der österreichischen Eskadre mußte Tegetthoff von einer Verfolgung des geschlagenen Feindes absehen; er sandte zuerst die Kanonenboote, dann die anderen Holzschiffe in den Hafen von S. Giorgio, zum Schlusse folgten die Panzerschiffe. Lissa war entsetzt worden, der starke Gegner besiegt; die Flotte hatte ihre Pflicht erfüllt.

Die Verluste betrugen an Toten: Linienschiffskapitän Freiherr von Moll (Kommandant des „Drache“), Linienschiffskapitän Erik of Klint (Kommandant der „Novara“), Linienschiffsfähnrich Proch und 35 Mann; verwundet waren 15 Offiziere und 123 Mann. Die italienische Flotte zählte 38 tote und 4 verwundete Offiziere, 574 tote und 32 verwundete Mannschaftspersonen. S. M. Schiff „Kaiser“ wies die schwersten Havarien auf; der Rammbug des „Erzherzog Ferdinand Max“ hatte durch das Anrennen des „Rè d'Italia“ ziemlich ernste Schäden erlitten, auf „Don Juan d'Austria“ waren Panzerplatten durch schwere Geschosse beschädigt worden; auf mehreren Schiffen, darunter auf Fregatte „Adria“ dreimal, war durch feindliche Granaten Brand entstanden, doch bald gelöscht worden.

Tegetthoff signalisierte den Schiffen Dank und Anerkennung, Dampfer „Stadium“ brachte die an den Kaiser gerichtete Depesche mit der Meldung über den erfochtenen Sieg nach Spalato; zwölf Stunden nach beendeter Schlacht waren alle Schiffe mit Ausnahme des Linienschiffes dampfklar und wieder schlagfertig. Am 21. Juli nachmittags brachte der Lloyddampfer „Venezia“ aus Zara eine kaiserliche Depesche an Tegetthoff: „Ich ernenne Sie zum Vizeadmiral. Den Offizieren und Mannschaften Meiner tapferen Flotte Meinen Dank. Ich erwarte Ihre Auszeichnungsvorschläge.“ Unter dem Geschützsalute der Schiffe und unter begeisterten Hurrahrufen der auf die Wanten geenterten Mannschaften hißte das Flaggenschiff die Vizeadmiralsflagge; noch am selben Abende steuerten alle Schiffe wieder nach Fasana zurück, nur „Kerka“ und „Narenta“ blieben zur Disposition des Inselkommandos in S. Giorgio.

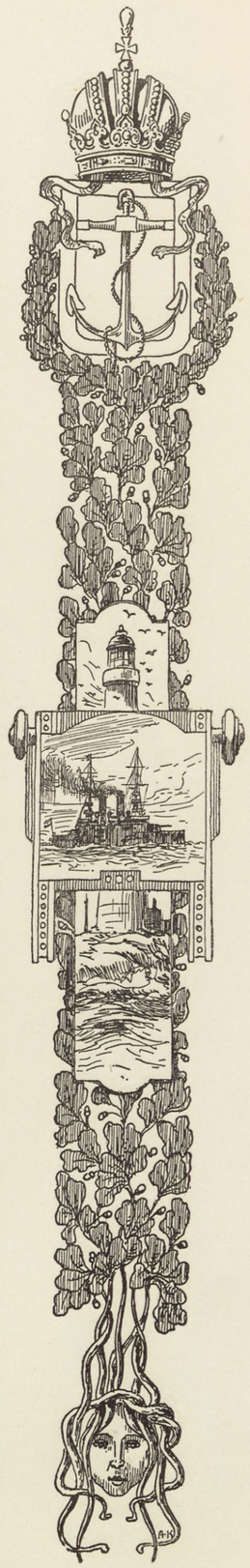
Der Sieg von Lissa bildete einen Lichtpunkt in trüben Tagen, Tegetthoff und seine tapferen Mitkämpfer wurden mit Ehren überhäuft; Tegetthoff erhielt das Kommandeurkreuz, Sterneck und Petz das Ritterkreuz des Maria Theresienordens. Das Tapferkeitszeugnis, das die Schiffskommandanten ihrem Admiral bei der Bewerbung um Aufnahme in das Ordenskapitel ausstellten, schmückt das Marinemuseum; es wird neben zahlreichen Trophäen und anderen Wahrzeichen sorgfältig aufbewahrt und auch späteren Generationen die erste große, siegreiche Seeschlacht der österreichischen Flotte in frischer Erinnerung halten.

Weit weniger bekannt als die Leistung der Eskadre in der Adria ist die Tätigkeit der Flottille auf dem Garda-See während des Krieges. Diese Flottille bestand aus den Kanonenbooten „Scharfschütze“, „Wildfang“, „Raufbold“, „Wespe“, „Speiteufel“ und „Uskoke“, dann den Raddampfern „Franz Joseph“ und „Hess“; Kommandant der Flottille und der Marinestation Peschiera war der Korvettenkapitän Monfroni von Monfort. Der Indienststellungsbefehl für die Flottille erfolgte am 4. Mai 1866, Monfroni ließ bei den Indienststellungsarbeiten die Kanonenboote mit Eisenschienen panzern. Die Italiener hatten auf dem Garda-See ebenfalls sechs gepanzerte Kanonenboote, deren Geschütze – 40-Pfünder – leistungsfähiger als die österreichischen waren, und einen Raddampfer ausgerüstet; zwei Schiffe befanden sich noch im Baue.

Mitte Mai verdichteten sich die Nachrichten über den von Freischärlern geplanten Einfall in Südtirol; da Überraschungen nicht ausgeschlossen waren, befand sich von da ab immer eines der k. k. Kanonenboote auf Kreuzung und es wurden auch Patrouillenboote aufgestellt.

Korvettenkapitän Monfroni war der richtige Mann auf seinem Posten: energisch, tapfer und unermüdlich tätig. Er erhielt am 23. Juni vormittags die Nachricht vom Beginne der Feindseligkeiten – eine Stunde später beschoß er mit „Speiteufel“, „Wildfang“, „Uskoke“ und „Scharfschütze“ die Batterie von Maderno, bei der sich zahlreiche Garibaldianer aufhielten; die Freischärler wurden durch das Feuer S. M. Schiffe vertrieben, einige Häuser beschädigt. Die italienischen Schiffe waren während des Kampfes in Sicht, doch blieben sie im Schutze der Batterien von Salò und unterließen auch den Versuch des Auslaufens.

In der Zeit vom 30. Juni bis 7. Juli folgte eine Reihe von Unternehmungen der rührigen k. k. Flottille, die teils in Rekognoszierungen, teils in dem Bemühen bestanden, die italienischen Kanonenboote zum Verlassen von Salò und zum Kampfe



* Siehe Tafel 11: Seeschlacht von Lissa.

zu veranlassen. Bei den Rekognoszierungen beschossen „Wildfang“ (30. Juni) die Batterie von Maderno, „Hess“ (30. Juni) exerzierende Freischärler bei Desenzano, „Speiteufel“ und „Hess“ (1. Juli) neuerdings Desenzano, dann „Wildfang“ (2. Juli), „Hess“ (5. Juli), „Wildfang“ und „Raufbold“ (6. Juli) die feindlichen Stellungen bei Gargnano; die Freischärler wurden jedesmal in die Flucht getrieben; die Geschütze der Batterien von Maderno und Gargnano besaßen zwar eine größere Tragweite als die österreichischen Schiffsgeschütze, sie wurden aber nicht gut bedient und so hatten die k. k. Schiffe keine Schäden und nur wenige Verwundete aufzuweisen. Die zweite Aufgabe, die sich Monfroni gestellt hatte, brachte allerdings keinen Erfolg; die italienischen Schiffe blieben im Hafen von Salò und verließen dessen Schutz auch dann nicht, wenn ein einzelnes S. M. Kanonenboote herausfordernd vor dem Hafen erschien. Sie zeigten sich zwar am 2. Juli in See, vermieden aber den Kampf; abends versuchten sie eine Landung bei Gargnano, gaben aber nach einigen mit „Wespe“ gewechselten Schüssen die Absicht wieder auf. Endlich am 7. Juli schien es, als ob fünf italienische Kanonenboote die patrouillierende „Wespe“ angreifen wollten, wie aber Monfroni mit zwei anderen Schiffen zur Unterstützung herbeieilte, zogen sie sich sogleich zurück.

Kanonenboot „Wildfang“ (Kommandant Linienschiffsleutnant Joly) sichtete und verfolgte am Abende des 19. Juli den italienischen armierten Dampfer „Benaco“, der ein Lastboot schleppte; Joly griff den Dampfer trotz des heftigen Feuers der Batterien von Gargnano an und es gelang, dem „Benaco“ solche Havarien zuzufügen, daß er nicht nach Salò zurückkehren konnte, sondern am Ufer von Gargnano vertäut werden mußte. Am Schlusse des Kampfes, der wegen der dunklen Nacht und des trüben Wetters abgebrochen wurde, traf auch „Scharfschütze“ (Linienschiffsleutnant Freiherr von Haan) ein, der an der Beschießung der Batterien teilnahm. Beide Kanonenboote blieben nachtsüber vor Gargnano, um eine Flucht des „Benaco“ zu vereiteln.

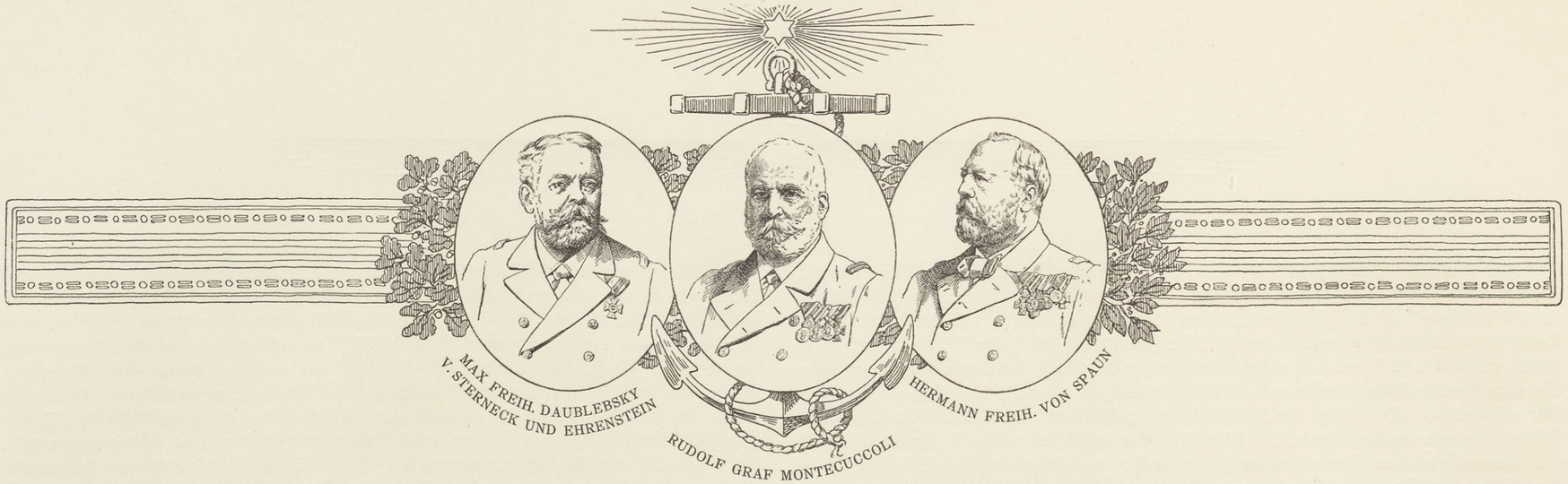
Beim ersten Morgengrauen des 20. Juli griffen „Wildfang“ und „Scharfschütze“ neuerdings an; sie richteten ihr Feuer gegen den „Benaco“ und die Freischärler am Ufer, die ein lebhaftes Gewehrfeuer unterhielten, die Batterien, deren Schüsse größtenteils zu hoch gingen, wurden nicht beachtet. Dann führte Haan die Boote beider Schiffe mit einer Schlepptrosse unter Bord des „Benaco“, die Trosse wurde während eines wahren Kugelregens, den die Garibaldianer aus den Fenstern der nächstliegenden Häuser auf die Boote richteten, auf dem „Benaco“ festgemacht und „Scharfschütze“ nahm das gekaperte Schiff in Schlepp. Während dieser Unternehmung kenterte das Boot des „Scharfschütze“; die Bergung des Bootes wurde mit wahrer Todesverachtung von seiten der Bootsbemannung des „Wildfang“ versucht, doch ließ man es schließlich im Stiche, weil es starke Havarien erlitten hatte. Die Kämpfenden erhielten bald Sukkurs, Monfroni traf mit „Speiteufel“ und „Hess“ ein, die italienischen Kanonenboote verließen Salò und stellten sich im Schutze der Batterien auf; Raddampfer „Hess“ überführte auf Befehl Monfronis die Verwundeten nach Riva, „Wildfang“ nahm den „Benaco“ in Schlepp. Es standen nun zwei österreichischen Kanonenbooten fünf italienische gegenüber, doch veranlaßte auch dies die Italiener nicht zum Kampfe, sie kehrten wieder nach Salò zurück; später griffen sie den kreuzenden „Raufbold“ an, hielten aber nicht stand, als „Wespe“ zur Verstärkung herbeieilte.

Monfroni empfing am Abende des 24. Juli durch „Wespe“ die Meldung, die k. k. Truppen hätten am Morgen Riva geräumt, dessen Besetzung durch den Feind unmittelbar bevorstehe; da bei dem eiligen Abmarsche voraussichtlich einiges Material zurückgelassen worden war, begab sich Monfroni mit „Speiteufel“, „Uskoke“ und „Wespe“ sofort nach Riva, um das Zurückgelassene einzuschiffen. Am nächsten Morgen zeigte es sich, daß der Feind noch nicht in Riva eingerückt war; Monfroni ließ daher das vorgefundene Material einschiffen und die Schanze vor der Rocca-Kaserne abtragen. Diese Arbeiten waren im Zug, als gegen 10 Uhr vormittags der Feind in starken Kolonnen anrückte; die Schiffe nahmen rasch günstige Positionen ein und eröffneten ein wohlgezieltes Granatfeuer. Der Feind ergriff eiligst die Flucht, ohne seine Geschütze in Position zu bringen; als seine Kolonnen nachmittags wieder vorrücken wollten, brachte sie das Feuer der Schiffsgeschütze neuerdings zum Weichen. Die Mauer längs der Straße wurde dann durch Matrosen abgetragen, um Vorrückende besser beschießen zu können; nachtsüber blieben die Schiffe dicht unter Land, um Kartätschfeuer anwenden zu können. „Hess“ brachte nachts die Nachricht vom Waffenstillstande, doch waren die Bedingungen noch unbekannt; Monfroni ließ daher am 26. Juli bei Tagesanbruch Riva besetzen, er kam damit den Garibaldianern zuvor, die Stadt blieb von feindlicher Einquartierung und von der Leistung einer Kontribution befreit. Die Demarkationslinie wurde am 2. August gezogen, dank Monfronis Vorgehen war Riva auf der österreichischen Seite geblieben.

Die tapfere Haltung und die vorzüglichen Dienste der Flottille auf dem Garda-See fanden die huldvollste Anerkennung des Kaisers; Monfroni ward Theresienritter, mehrere Angehörige des Stabes und der Mannschaft erhielten Ordensauszeichnungen und Tapferkeitsmedaillen.

Nach dem Friedensschlusse wurde die Marineakademie in Fiume wieder aufgestellt und man errichtete je ein Seebezirkskommando in Triest und in Zara. Der Seebezirkskommandant von Triest war auch Präses der Schiffbaukommission; die meisten großen Schiffe der Flotte wurden in Triest gebaut, das sich dank der Initiative besserer Männer, entgegen der Überzeugung des Grafen Brigido, zu einem auch für den Schiffbau wichtigen Platz entwickelt hatte.

Der Krieg des Jahres 1866 verdrängte Österreich aus Deutschland und aus Italien, mit Venetien wurde auch der Hafen von Venedig übergeben, der für moderne Flotten allerdings kein geeigneter Stützpunkt ist; innerpolitisch führte dieser Krieg zum Ausgleiche des Jahres 1867, demzufolge die Flotte eine „k. und k. österreichisch-ungarische“ wurde.



DIE K. UND K. ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE KRIEGSMARINE.

1867 – 1908.

DIE Schlacht von Lissa war die erste zwischen Panzerschiffsflotten geschlagene, sie war aber auch die einzige, in der Panzerfregatten als Schlachtschiffe kämpften. Die Zunahme der Panzerstärken führte das Anwachsen des Geschützkalibers, dieses die Verminderung der Geschützzahl an Bord der Schlachtschiffe herbei; die Geschütze wurden nun im mittleren Teile der Batterie zusammengezogen und durch je ein vor und achter ihrer Aufstellung quer angebrachtes Panzerschott gegen feindliches Enfilierfeuer geschützt – es entstand ein neuer Schiffstyp, das „Kasemattschiff“, das auch „Panzerschiff mit Zentralbatterie“ genannt wurde. Das Kasemattschiff bot gegenüber der Panzerfregatte den großen Vorteil des Schießens in der Kielrichtung: die in den Ecken der Kasematte aufgestellten Geschütze wurden in erkerartigen Ausbauten oder in schrägen Stückpforten installiert, die Schiffswand vor und achter dieser Geschütze eingezogen. Das Bug- und Heckfeuer erhöhte die Offensiv- und Defensivkraft des Schlachtschiffes, das nunmehr sowohl beim Jagen des Gegners als auch beim Verfolgtwerden schwere Geschütze ins Gefecht bringen konnte; das Bugfeuer galt als besonders wichtig, denn die bei Lissa gemachten Erfahrungen sprachen der Ramme eine große Zukunft zu; das Losungswort der Seetaktik blieb noch lange „Bug an!“ und man brauchte für diesen taktischen Begriff auch die schwere Bugartillerie.

Österreich-Ungarn leitete 1867 den Bau der Kasemattschiffe mit der Kiellegung des hölzernen Panzerschiffes „Lissa“ ein, das über dem vorderen Ende der Kasematte ein ganz geschlossenes, über die zu beiden Seiten etwas eingezogene Bordwand vortretendes Reduit erhielt; Kasematte, Reduit und Gürtel waren gepanzert, von den zwölf 24 cm Kruppschen Hinterladekanonen waren zwei in den Reduits installiert. „Lissa“ lief 1869 vom Stapel; nach ihrem Muster wurde das Linienschiff „Kaiser“ zu einem Kasemattschiff umgebaut, das zehn 9zöllige Armstrong-Vorderlader erhielt, 1871 vom Stapel lief und seit kurzem als Hulk „Bellona“ für Bequartierungszwecke im Hafen von Pola verwendet wird.

Die neuen Grundsätze gelangten (1869) bei den Kasemattschiffen „Custoza“ und „Erzherzog Albrecht“ zur vollsten Berücksichtigung – das sogenannte „Bugbatteriesystem“ hat bei diesen Schiffen, die 1872 vom Stapel liefen, den Gipfel seiner Entwickelung erreicht. „Custoza“ (7060 Tonnen Deplacement) und der ihr sehr ähnliche „Erzherzog Albrecht“ (5940 Tonnen) sind aber auch als die ersten ganz aus Eisen und mit einem (allerdings noch unzureichenden) Zellensystem erbauten Schiffe der k. und k. Flotte geschichtlich denkwürdig. Die acht schweren Hinterlad-Geschütze („Custoza“ 26 cm, „Erzherzog Albrecht“ 24 cm Kaliber) wurden in zwei Decken übereinander aufgestellt; in der vorderen Panzerwand der Kasematte befinden sich vier Stückpforten, in die die vier vordersten Geschütze auf Drehscheiben gebracht werden können; die achteren Geschütze der oberen Kasematte schießen durch einen schief gestellten Teil der Kasemattwand, was ein Feuern bis zu 56° achter von der Dwarsrichtung gestattet; die Seitenwände der Kasematten sind vertikal. Diese beiden Schiffe, die lange Zeit hindurch der Stolz der k. und k. Flotte waren, sind seither durch die Schiffbautechnik weit überholt worden; sie finden nur noch für Zwecke der lokalen Verteidigung Verwendung.

Tegetthoff, der die Flotte ruhm- und siegreich im Kampfe befehligt hatte, sollte bald auch ihr Führer im Frieden werden: der allerhöchste Kriegsherr ernannte ihn Anfang März 1868 zum Marinekommandanten und Chef der Marinesektion des Reichskriegsministeriums; auch in dieser Stellung harrte des sieggekrönten Admiralen manch schwerer Kampf, die Vertretungskörper der Monarchie standen damals den notwendigen Bedürfnissen der Flotte recht ablehnend gegenüber. Die moralische Leistungsfähigkeit, von der k. und k. Flotte bei Lissa glänzend bewiesen, konnte und kann aber stets nur bis zu einem bestimmten Grade den Mangel materieller Mittel ausgleichen.

Das Jahr 1869 wurde zu einem für die Marine ereignisreichen; es brachte die Orientreise des Kaisers und Königs Franz Joseph I., die Ausreise der ostasiatischen Expedition, die Inanspruchnahme der Flotte durch die Niederkämpfung der Insurrektion in Süddalmatien und endlich den tiefbedauerlichen Verlust der Fregatte „Radetzky“.

S. M. Fregatte „Radetzky“ kreuzte am 20. Februar 1869 mit vollen Segeln im Kanale von Lissa, als gegen 10 Uhr vormittags eine fürchterliche Explosion erfolgte, die das Schiff zerstörte und es binnen einer Minute zum Sinken brachte; fast die ganze Bemannung verunglückte, nur ein Offizier und 22 Mann konnten gerettet werden.

Seine Majestät der Kaiser und König Franz Joseph I. unternahm im Herbste des Jahres 1869 eine größere Orientreise, um den Besuch des Sultans zu erwidern, die heiligen Stätten in Palästina zu besuchen und der Eröffnung des Suez-Kanals beizuwohnen; im Gefolge des Monarchen befanden sich viele hohe Würdenträger, unter diesen der Reichskanzler Graf Beust und Vizeadmiral von Tegetthoff. Die Jacht „Greif“ war für Seine Majestät, die Raddampfer „Gargnano“ und „Elisabeth“ für das

Gefolge, Korvette „Helgoland“ für den Eclaireur- und Hafendienst, Kanonenboot „Hum“ für den Postkurierdienst bestimmt. Die Überfahrt von Varna nach Konstantinopel erfolgte auf den Schiffen „Sultanié“ (der vom Sultan seinem kaiserlichen Gaste zur Verfügung gestellten Jacht), „Gargnano“ und „Helgoland“; die Fahrt nach Athen wurde am 2. November angetreten. An der Mündung der Dardanellen erwartete die vom Kontreadmiral Freiherrn von Pöck befehligte k. und k. Eskadre, die aus den Panzerfregatten „Erzherzog Ferdinand Max“, „Habsburg“ und dem Kanonenboote „Hum“ zusammengesetzt war, das Eintreffen der kaiserlichen Jacht „Greif“, die mit den vorgeschriebenen Ehrenbezeigungen begrüßt* und dann von der Eskadre bis in den Hafen von Piräus begleitet wurde.

Vom Piräus begab sich Seine Majestät mit den Schiffen „Greif“, „Gargnano“, „Elisabeth“ und „Helgoland“ nach Jaffa, die Eskadre nach Port Said, um dort die Ankunft des Monarchen zu erwarten. Die Wiedereinschiffung des Kaisers (14. November 1869), nach der Rückkehr vom Besuche Jerusalems, gestaltete sich recht gefahrvoll: stürmisches Westwetter hatte eine schwere Brandung an der Küste erzeugt, so daß die Bootsfahrt durch den Riffgürtel sehr gefährdet wurde. Ein arabisches Boot, von einem geschickten Führer gesteuert, brachte den Monarchen wohlbehalten unter Bord der Jacht „Greif“, deren Fallreepstreppen des hohen Seeganges wegen nicht benützbar waren; Seine Majestät mußte daher mit einer Traggurte vorlieb nehmen, die von einem rasch improvisierten Krane herabgelassen und vom Schiffsstabe gehißt wurde. „Gargnano“ und „Helgoland“, die ihre Passagiere nicht mehr einschiffen konnten, mußten einen Tag lang in See das Wetter abreiten und sie konnten erst am 15. November der kaiserlichen Jacht folgen. Den Abschluß des Reiseprogrammes bildeten die vom Khedive Ismail mit orientalischer Pracht ausgestatteten Festlichkeiten der Kanaleröffnung, der auch die Kaiserin Eugenie und der Kronprinz von Preußen anwohnten.

Die Unzufriedenheit der Bewohner der an den Golf von Cattaro grenzenden Ortschaften mit dem Wehrgesetze des Jahres 1868, das sie zur Ableistung der Militärpflicht bei der k. k. Landwehr verhielt, während sie in früheren Zeiten stets militärfrei waren, fand durch fremde Einflüsse eine solche Steigerung, daß am 6. Oktober 1869 ein Aufstand ausbrach. Die Insurrektion, die starken Zuzug aus der Herzegowina erhielt, breitete sich rasch über die Bezirke Zuppa, Krivošije und Pastrović aus; das schwach besetzte Budua und die Außenwerke von Cattaro wurden bald nach dem Beginne der aufständischen Bewegung von Insurgenten angegriffen. Man beeilte sich, Truppenverstärkungen nach dem Golf abzusenden, und auch der Kriegsmarine erwuchs eine lebhafte Tätigkeit.

Die Kanonenboote „Kerka“ und „Reka“ wurden von der Levante einberufen; Dampfer „Taurus“, der von Konstantinopel eintraf, um das Stationsschiff im Golfe, „Möve“, abzulösen, blieb mit „Möve“ dort, von Pola sandte man die Dampfer „Lucia“, „Vulkan“ und „Hentzi“, von Zara das Stationsschiff „Andreas Hofer“, von Klek das Stationsschiff „Sansego“ und von Triest das dort zur Verfügung des Statthalters befindliche Kanonenboot „Streiter“ nach dem Golfe. Diese zehn Schiffe, als „Schiffsabteilung in Cattaro“ unter dem Befehle des Linienschiffskapitäns Millosich vereinigt, wurden dem Militärkommandanten in Dalmatien zur Verfügung gestellt.

Die Schiffe wurden vorwiegend für den Transport von Geschützen und anderem Material nach dem Golfe, dann bei den häufigen und umfangreichen Truppenverschiebungen im Golfe verwendet, sie leisteten aber auch sonst gute Dienste. S. M. Dampfer „Andreas Hofer“ traf am 23. Oktober zum Schutze der bedrohten Stadt Budua ein und er beschoß gleich die Stellungen der Insurgenten; Kanonenboot „Streiter“, das am nächsten Tag anlangte, vertrieb die Insurgenten, die in einzelnen Häusern der Umgebung Stützpunkte hatten, durch erfolgreiches Geschützfeuer. Als in der Nacht auf den 3. November in Cattaro ein bedrohliches Schadenfeuer ausbrach, wurde es vorwiegend durch die unermüdliche Tätigkeit der von den Schiffen gelandeten Löschkorvees bewältigt, was dem Statthalter Anlaß zu einer warmen Belobung dieser Leistung bewog. S. M. Schiff „Taurus“ beschoß bei den Operationen gegen Braić die Aufständischen mit Erfolg, bald nachher wurde eine Matrosenkompagnie zur Verstärkung der Besatzung von Risano ausgeschifft. Im Dezember wurde der von der Orientreise heimgekehrte Raddampfer „Gargnano“ für den Transport der Verwundeten von Cattaro nach Triest hergerichtet und in Dienst gestellt.

Zuerst war die Zuppa unterworfen, dann nahmen die Operationen langsamen Fortgang; im Dezember herrschte allgemeine Ruhe. FML. Rodich, zum Statthalter in Dalmatien ernannt, leitete Anfang Jänner 1870 Verhandlungen mit den Insurgenten in der Krivošije ein, die am 11. Jänner, noch vor gänzlicher Niederkämpfung des Aufstandes, ihre Unterwerfung anzeigten, worauf eine allgemeine Amnestie folgte.

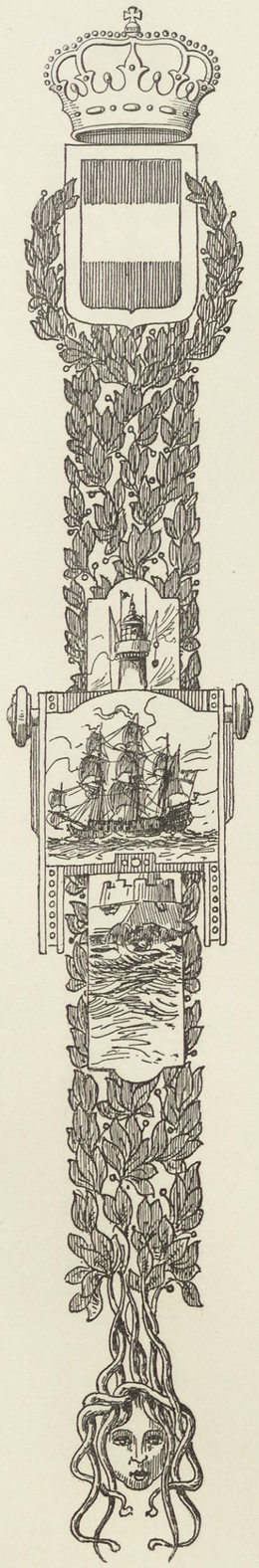
Die vom gewesenen Handelsminister Vizeadmiral Freiherrn von Wüllerstorf befürwortete Expedition nach Ostasien sollte im Jahr 1869 endlich greifbare Gestalt annehmen; man beschloß, die Expedition auch nach Südamerika zu entsenden, damit sie überdies mit den jungen südamerikanischen Republiken Handels- und Schiffahrtsverträge abschließe. Vizeadmiral Wüllerstorf mußte das ihm zugedachte Kommando wegen Kränklichkeit ablehnen; es wurde daher der Kontreadmiral Freiherr von Petz zum außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister ernannt und mit dem „Kommando der Expedition nach Ostasien und Südamerika“ betraut. An der Expedition hatten die Fregatte „Donau“ (Kommandant Linienschiffskapitän Ritter von Wiplinger) und die Korvette „Erzherzog Friedrich“ (Kommandant Fregattenkapitän Ritter von Pitner) teilzunehmen; dem Kontreadmiral von Petz wurde ein stattlicher Stab von Hilfskräften zugewiesen: Ministerialrat Ritter von Scherzer als Chef des kommerziellen Bureaus, vier Diplomaten, drei Beamte des Konsulardienstes, sieben kommerzielle Berichterstatter, ein Manipulationsbeamter, ein Photograph und ein ungarischer Spezialdelegierter, der Sammlungen für das ungarische Nationalmuseum anzulegen hatte.

Die beiden Schiffe liefen zuerst Triest an, um für die Herrscher von Siam, China und Japan bestimmte Geschenke einzuschiffen; sie traten am 18. Oktober 1869 die große Reise an, die über Gibraltar, Tanger, Teneriffa, Kap der Guten Hoffnung und Singapore nach dem ersten Ziele, Bangkok, führte. Nach dem Abschlusse des Handelsvertrages mit Siam wurden solche Verträge auch mit China und Japan abgeschlossen; „Donau“ sollte dann mit Berührung von San Francisco und einigen südamerikanischen Häfen die Heimreise antreten, „Erzherzog Friedrich“ in Ostasien verbleiben, um den Austausch der ratifizierten Verträge zu bewirken. Die Ausführung dieser Absichten wurde aber durch budgetäre Rücksichten und andere Ereignisse stark modifiziert.

Vor dem Eintreffen in Jokohama kamen die Schiffe in einen Taifun, „Donau“ verlor einige Segel und erlitt auch andere Havarien, die in Jokohama ausgebessert wurden; Ministerialrat von Scherzer reiste daher nach San Francisco voraus. „Erzherzog Friedrich“ trat in Jokohama aus dem Verbande der Expedition und kehrte nach China zurück, von wo sie bald einberufen wurde und unter Benützung des erst vor Jahresfrist eröffneten Suez-Kanals die Heimreise durchführte. An Stelle der „Erzherzog Friedrich“, die am 26. Jänner 1871 in Pola eintraf, begab sich die neuerbaute Glattdeckskorvette „Fasana“ für den Austausch der Ratifikationen der Handelsverträge nach Ostasien.

Fregatte „Donau“, die am 14. November 1870 Japan verließ und direkt nach Südamerika steuern sollte, machte am 17. November einen zweiten Taifun mit, der sie wieder einige Segel kostete, und am 2. Dezember einen dritten, sehr schweren

* Siehe Tafel 12: Orientreise des Kaisers und Königs Franz Joseph I.



Wirbelsturm, der dem Schiffe viele Schäden verursachte; unter dem Drucke des wütenden Sturmes verlor die Fregatte ein Segel nach dem anderen, nach dem Verlassen Japans im ganzen 24; einzelne Boote wurden von Sturzwellen beschädigt; der mächtige Seegang riß das Gig von den Kranen, zertrümmerte den Außensteven und das Steuer. Durch fünf Tage blieb „Donau“ ein Spielball der entfesselten Elemente, dann erst gestattete der abnehmende Seegang die Konstruktion eines Notsteuers: die Vormarsstenge, an der Geschützraperte befestigt waren, wurde durch den Propellerbrunnen geführt. Zur Instandsetzung der erlittenen Schäden lief „Donau“ den Hafen von Honolulu an, Kontreadmiral von Petz begab sich mit dem zugeteilten Personale nach San Francisco und dann über Guatemala und Panama nach den südamerikanischen Republiken zum Abschlusse der Verträge. Der Allerhöchste Kriegsherr ließ der gesamten Bemannung der Fregatte für die in schwerer Seenot bewährte ausgezeichnete Haltung den Ausdruck seiner belobenden Anerkennung aussprechen.

Nach Beendigung der Reparaturen segelte „Donau“ über Callao nach Valparaiso, wo sich Kontreadmiral von Petz am 13. August 1870 wieder einschiffte; auf der Heimreise wurden noch Kap Arenas, Montevideo und Gibraltar angelaufen, Handelsverträge mit Argentina und Uruguay abgeschlossen. Am 1. März 1871 traf die Fregatte in Pola ein, die denkwürdige Expedition hatte ihr Ende gefunden; eine Reihe vorteilhafter Handelsverträge war zum Abschlusse gelangt, zahlreiche, vom Chef der Expedition neuernannte Honorarkonsuln sollten gleichfalls dem vermehrten vaterländischen Handel nützen, dessen Aufblühen man mit Recht erwarten konnte, die Lage der Monarchie und ihrer Seehäfen zum eröffneten Suez-Kanale bot hiefür die besten Aussichten. Die Enttäuschungen, welche die nächsten Jahre auf diesem Gebiete brachten, entsprachen weder der Tätigkeit noch den Hoffnungen der Kriegsmarine.

Bald nach der Rückkehr der Schiffe von der Expedition nach Ostasien und Südamerika wurde die Kriegsmarine in tiefe Trauer versetzt: Tegetthoff, der Held von Helgoland und Lissa, wurde ihr im 44. Jahre seines ruhmreichen Lebens, am 7. April 1871, durch den Tod entrissen; unermüdlich im Bestreben, die Verteidigung des Vaterlandes zur See sicherzustellen, konnte er gegen die der Marine minder günstig Gesinnten das Gewicht seiner Persönlichkeit ins Treffen führen; mit seinem Tode verlor die Marine ihren berufensten Vertreter.

Tegetthoffs Nachfolger, der am 26. April 1871 zum Vizeadmiral, Marinekommandanten und Chef der Marinesektion ernannte Kontreadmiral Freiherr von Pöck, wenngleich durch die stete Fürsorge des Monarchen für die Marine gestützt, hatte naturgemäß den Kampf um die Bewilligung der Bedürfnisse der Flotte unter weniger günstigen Bedingungen zu führen; die Schiffsbauten der nächsten Jahre waren fast ausschließlich noch auf Tegetthoffs Betreiben begonnen oder bewilligt worden; in den fünfzehn Jahren 1872 bis 1887 lief nur ein neues Panzerschiff, das Kasemattschiff „Tegetthoff“, vom Stapel.

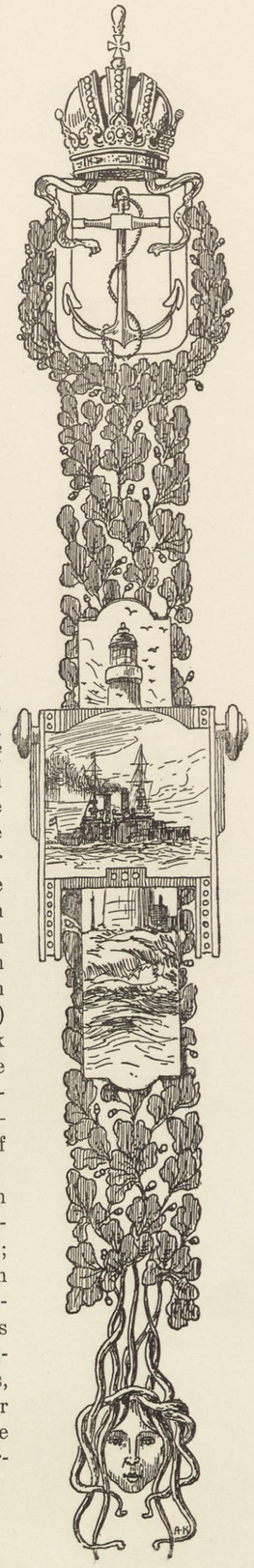
In der Zeit zwischen Tegetthoffs Ableben und der Einreihung neuer Schiffsgattungen, deren Kampfwert auf der Verwendung des automobilen Torpedos basierte, liefen vom Stapel: die Donaumonitore „Maros“ und „Leitha“, Werkstättenschiff „Cyclop“ und Korvette „Zrinyi“ (1871), Kasemattschiffe „Custoza“ und „Erzherzog Albrecht“, Fregatte „Radetzky“, Korvette „Frundsberg“ und kaiserliche Jacht „Miramar“ (1872), Korvette „Aurora“, Kanonenboote „Albatros“ und „Nautilus“, dann Raddampfer „Andreas Hofer“ (1873), gedeckte Korvette „Donau“ (1874), Raddampfer „Taurus“ (1877), endlich die gedeckte Korvette „Saida“ (1878). Umgebaut wurden in dieser Periode das Linienschiff „Kaiser“ (1871) und die Panzerfregatten „Don Juan d'Austria“ (1875), „Kaiser Max“ (1875) und „Prinz Eugen“ (1877), alle vier zu Kasemattschiffen.

Der kostspielige Neubau von Panzerschiffen, die den Kern jeder Flotte bilden, ist sonach stark zurückgestellt worden; die übrigen Stapelläufe betrafen Schiffe, die jede Flotte braucht, die aber ihren Gefechtswert nicht meritorisch erhöhen. Die beiden Donaumonitore waren für die Unterstützung von Operationen der k. und k. Armeen im Donaugebiete notwendig, das Werkstättenschiff sollte die operative Flotte wenigstens teilweise von dem einzigen Stützpunkte Pola unabhängig machen; die Fregatten, Korvetten und Kanonenboote bildeten den Ersatz für alte Holzschiffe, die teils schon ausrangiert waren, teils vor ihrer Kondemnierung standen. Die neuen Holzschiffe, zumeist schon nach dem Kompositsystem erbaut, leisteten zuerst als Kreuzer Dienste; sie wurden dann allmählich durch neue Typen eiserner Kreuzer ersetzt, auf die Verwendung für transozeanische Reisen und für Schulzwecke beschränkt, bis ihr Alter und die zunehmenden Fortschritte der Schiff- und Maschinenbautechnik sie auch hiefür untauglich machten. „Radetzky“ und „Laudon“ (3430 Tonnen, fünfzehn 15 cm Kruppsche Hinterlad-Geschütze) waren auf jeden Fall zu ihrer Zeit sehr stattliche Schiffe, die auch durch schöne Linienführung angenehm auffielen.

Der Umbau des „Kaiser“ ist schon erwähnt worden, jener der Panzerfregatten „Don Juan d'Austria“, „Kaiser Max“ und „Prinz Eugen“ bedeutete eigentlich keinen besonderen Fortschritt; die alten Maschinen erteilten den neuen eisernen Schiffen nur etwa zwölf Seemeilen Fahrgeschwindigkeit in der Stunde, der Ausschußwinkel der vordersten Kasemattgeschütze reichte nur bis auf 30° an die Kielrichtung heran.

Aus der ganzen, im Vergleiche zu allen anderen Seemächten auffallend kleinen Liste der Schiffsbauten für die k. und k. Flotte in den siebziger Jahren ist sonach außer „Custoza“ und „Erzherzog Albrecht“ nur „Tegetthoff“ – das erste Stahlschiff der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine – besonders hervorhebenswert. Ein französischer Ingenieur berechnete kurz vor dem Stapellaufe des „Tegetthoff“ die Gefechtsstärke der damals besten Schlachtschiffe, an deren Spitze das englische Turmschiff „Inflexible“ mit der Zahl 100 figurierte; „Tegetthoff“ folgte mit der Gefechtsstärke 61 als das dreizehntstärkste Schiff der Welt – ein Rekord, den die k. und k. Schlachtschiffe seither nie wieder erreicht haben. „Tegetthoff“ erhielt einen sehr starken Panzerschutz und acht 28 cm Kruppsche Hinterlad-Geschütze, von denen die beiden vordersten und beiden achtersten parallel zur Kiellinie feuern können; die beiden vordersten Geschütze trennt ein Panzerquerschott von den anderen. An besonderen Einrichtungen hat das Schiff eine (bis etwa eineinhalb Meter) überhängende Kasematte, eine eigenartige Konstruktion der Panzerplatten am Heck und muschelförmig zurücktretenden Panzer bei den Stückpforten aufzuweisen; die anderen Seemächte, die schon in den siebziger Jahren im allgemeinen das Turmschiff dem Kasemattschiffe vorzogen, haben diese Neuerungen nicht übernommen – Deutschland baute nach diesen Plänen mit geringem Unterschiede sein Kasemattschiff „Oldenburg“.

In die Jahre 1872 bis 1874 fällt die österreichisch-ungarische Nordpolexpedition unter Führung des Linienschiffsleutnants Weyprecht, die zum Zwecke der Durchführung der „Nordostpassage“ um das Kap Tscheljuskin ins Leben gerufen ward; an der Expedition, deren wissenschaftliche Ergebnisse nicht hoch genug anzuschlagen sind und die das Kaiser Franz Josephs-Land entdeckte, nahmen teil: Linienschiffsleutnant Weyprecht als Chef der Expedition und Kommandant des Expeditionsschiffes „Admiral Tegetthoff“, Oberleutnant Payer als Führer der Landexpeditionen, Linienschiffsleutnant Gustav Brosch, Linienschiffsfähnrich Orel, Regimentsarzt Dr. Kepes, Maschinist Krisch, ein österreichischer Handelskapitän als Bootsmann, ein norwegischer Handelskapitän als Harpunier, ein Maschinenwärter, ein Zimmermann, zwölf aktive oder Reserveunteroffiziere der Kriegsmarine als Matrosen und zwei Passeyrer Gletscherführer.



Der „Admiral Tegetthoff“ ging am 13. Juni von Cuxhaven in See; am 11. August wurde auf der Höhe der Kreuz-Inseln der „Isbjörn“ begegnet, der mit Graf Wilczek und Kommodore Linienschiffskapitän Freiherrn von Sterneck an Bord auf der Insel Nowaja Semlja ein Proviantdepot anlegen sollte; die Schiffe trennten sich zehn Tage später bei den Barents-Inseln, „Isbjörn“ steuerte südwärts, „Admiral Tegetthoff“ lag schon wenige Stunden später im Packeise, von dem er nicht mehr frei werden sollte. Die Trift des Packeises, dessen Pressungen lange Zeit hindurch eine beständige, große Gefahr bedeuteten, führte das gefangene Schiff zuerst gegen Nordost, dann gegen Nordwest, bis Ende Oktober 1873 die Eismassen mit dem Schiff an der Küste des Franz Josephs-Landes festkamen.

Diese bis dahin unbekannte Inselgruppe wurde nach der 124 Tage dauernden Winternacht durchforscht, dann – eine dritte Überwinterung erwies sich mit Rücksicht auf den Gesundheitszustand der Expeditionsmitglieder als untunlich – am 20. Mai 1874 der „Admiral Tegetthoff“ verlassen und auf Schlitten und mit Booten die Rückkehr angetreten. Maschinist Krisch, der zwei Monate vorher langem Leiden erlag, war auf der Wilczek-Insel bestattet worden.

Die Eiskante wurde am 14. August, nach unsäglichen Mühen und Beschwerden, die Dunen-Bai nach stürmischer Überfahrt in den Booten erreicht; eines der beiden russischen Fangschiffe, die in der Dunen-Bai angetroffen wurden, brachte die Expeditionsmitglieder nach Vardö. Den wackeren Männern, die als Muster von Pflichtgefühl, Arbeitsamkeit und mutiger Ausdauer gelten können, ward bei ihrer Ankunft in Wien (25. September 1874) ein geradezu enthusiastischer Empfang zuteil, der Monarch zeichnete sie huldvollst aus, die Ergebnisse der Expedition und das Verhalten der Teilnehmer während der Dauer der Expedition erregten mit Recht die Bewunderung der gebildeten Welt.

S. M. Brigg „Saida“ (Kommandant Linienschiffsleutnant Trapp), die im Jahr 1874 für die maritime Ausbildung von Deckmatrosen und Steuerleuten in Dienst gestellt war, kehrte im November von einer dreimonatigen Kreuzung im westlichen Mittelmeere heim. Das Schiff langte mit steifem Nordwestwind am 20. November vor der Straße von Messina an, als der Wind plötzlich nach West umsprang und mit orkanartiger Stärke zu wehen begann; „Saida“ lag nunmehr bei schwerem Seegang auf Legerwall und es begann ein zäher Kampf gegen die tobenden Elemente, um das Schiff außer Gefahr zu bringen.

Man versuchte vor allem, das mit vorzüglichen Segeleigenschaften ausgestattete Schiff durch Segelpressen von der Küste zu entfernen; schon wagte man, den vollen Erfolg zu erhoffen, da riß zuerst der Sturmklüver und binnen kurzem waren alle Segel mit Ausnahme des Großmarssegels und des Fockstagsegels durch den Orkan aus den Leiken geblasen. Das Marssegel wurde gerefft, man bereitete die Reservesegel und schlug sie während eines kurz andauernden Nachlassens des Sturmes an; mit dem Setzen und Bergen der Segel, je nach den Windverhältnissen, wurde durch mehrere Stunden gegen die Gewalt des Sturmes vergebens angekämpft, die berghohen Wellen verhinderten aber jeden Gewinn an Luvweg. Ein stattliches amerikanisches Vollschiff kreuzte luvwärts von der „Saida“, bald darauf war es verschwunden.

Die anbrechende Dunkelheit ließ noch erkennen, daß sich die Brigg immer mehr dem verderbenbringenden Strande nähere; man gab aber den Kampf noch immer nicht auf. Linienschiffsleutnant Trapp und seine Offiziere beschlossen, die See so lange zu halten, als noch genügend Wasser unter dem Kiele sei; dann sollte der Versuch gemacht werden, die einzige sandige, beim Dorfe Favazzina befindliche Stelle der sonst von felsigem Strand umsäumten Leeküste anzusegeln, dort zu ankern und die Takelage in Hohl zu streichen. Dies war dann das letzte, das noch für die Rettung des Schiffes versucht werden konnte.

„Saida“ war um 9 Uhr abends vom Sturme schon so nahe unter Land getrieben worden, daß sie in die letzte Phase des Ringens trat; der Kommandant ließ gegen die sandige Stelle abhalten, deren Position glücklicherweise gekennzeichnet war: der in Favazzina ansässige Handelskapitän Ranieri hatte die gefahrvolle Lage des Schiffes erkannt und starke Feuer am Strand angezündet. Beide Anker wurden geworfen; die Kette des einen hielt nicht stand und riß, der zweite Anker verlangsamte das Treiben des Schiffes und bot Zeit, das bevorstehende Scheitern der Brigg mit bewundernswerter seemännischer Bravour und äußerster Anstrengung noch weiter hinauszuschieben. Der dritte Anker wurde aus dem Raume gebracht und dann geworfen, das „in Hohl streichen“ begonnen; es half aber alles nicht mehr, ein mächtiger Wellenberg warf gegen halb 10 Uhr nachts das Schiff auf den Strand, „Saida“ neigte sich stark auf die Seite und lag in der tosenden, schäumenden Brandung fest.

Linienschiffsleutnant Trapp rief die Bemannung auf das Achterdeck, dankte kurz für die bewiesene heldenmütige Ausdauer und befahl, daß sich alle entkleiden und trachten sollten, mit Zuhilfenahme von Holzstücken u. dgl. m. das Land zu erreichen. Mann für Mann verließ ohne Hasten das Schiff, als letzter folgte der Kommandant; nur ein Matrose, der als guter Schwimmer das Ablegen der Kleider unterlassen hatte, ertrank, alle anderen konnten sich retten. Die Schiffbrüchigen fanden in Favazzina freundliche Aufnahme; als sich endlich nach vier Tagen das Wetter besserte, leistete S. M. Korvette „Dandolo“, die den Sturm vor Anker in Messina abgeritten hatte, Hilfe; später langten auch S. M. Schiffe „Frundsberg“ und „Triest“ ein, die eigens für die Bergungsarbeiten entsandt wurden. Der von der See zerstörte Schiffskörper konnte nicht geborgen werden, Einrichtungsstücke und Geschütze wurden mitgenommen. Dem Orkane waren, dies konnte später konstatiert werden, an vierzig Schiffe zum Opfer gefallen, manche mit ihrer vollen Bemannung. Kommandant und Gesamtdetailoffizier der „Saida“ wurden durch Ordensverleihung, der übrige Stab und die ganze Mannschaft durch den Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit ausgezeichnet. Manches Schiff hat gleiches Schicksal erlebt und die Vernichtung durch das Toben des Sturmes und der entfesselten Wogen in schwerer Brandung gefunden, wackere Seeleute haben in solchen Fällen stets unerschrocken, pflichtgetreu und besonnen gekämpft, die Geschichte der Strandung S. M. Brigg „Saida“ vermag aber besondere Hochachtung für den Kommandanten, den Stab und die Mannschaft dieses Schiffes zu erwecken.

Der Hafenadmiral von Pola, Vizeadmiral Freiherr Bourguignon von Baumberg, wurde mit Allerhöchster Entschließung vom 9. April 1875 zum Admiral ernannt, es war dies die erste Verleihung des Admiralsgrades an einen österreichisch-ungarischen Seeoffizier.

Die Korvette „Erzherzog Friedrich“ war (nach „Novara“ und „Donau“) das dritte Schiff der k. und k. Flotte, das eine Weltumsegelung ausführte; diese Reise währte vom Sommer 1874 bis zum Sommer 1876, sie ist durch eine mustergültige Publikation eines der Schiffsoffiziere (Lehnert, „Um die Erde“) weiten Kreisen bekannt geworden, weshalb die Erwähnung des Zwischenfalles an der Küste von Borneo genügen dürfte. Da der Kohlenvorrat der „Erzherzog Friedrich“ auf die Neige ging, entsandte man am 7. Mai 1875 ein Arbeitskorvee von 30 Mann zur Mündung des Siboku-Flusses, um dort Holz zu fällen; während der Mittagsrast der Arbeitsmannschaft kamen fünf Boote mit Eingeborenen in Sicht, die Kurs gegen das Boot der „Friedrich“ hielten, das in der Nähe des Arbeitsplatzes vertäut lag. Es zeigte sich leider bald, daß dies nicht, wie man vermutete, harmlose Fischer, sondern Piraten waren, die das Boot zu erbeuten suchten; es entspann sich ein lebhaftes Feuergefecht, bei dem der alte Häuptling der Piraten und mehrere seiner Spießgesellen,

aber auch zwei Matrosen getötet, ein Unteroffizier und ein Matrose schwer verwundet wurden. Den Piraten, die in mehr als doppelter Übermacht angriffen, gelang die Erbeutung des Bootes, sie zogen sich dann eiligst zurück. An Bord der Korvette, die mehrere Seemeilen vom Kampfplatz entfernt vor Anker lag, konnte man des mistigen Wetters wegen den Angriff nicht sehen und, weil der Wind gegen das Land wehte, auch die Schüsse nicht hören, so daß man vom Vorfall erst abends Kenntnis erlangte, als das Korvee von der Dampfbarkasse abgeholt wurde. Die am nächsten Morgen kriegsmäßig ausgerüstete Bootsexpedition fand von den Piraten keine Spur; es wurde in Singapore in Erfahrung gebracht, daß die Angreifer Tawi Tawi-Leute waren, Untertanen des Reiches Sulu, mit dem Spanien gerade Krieg führte; die Ähnlichkeit der spanischen und der österreichisch-ungarischen Kriegsflagge mag den Angriff verschuldet haben.

Um diese Zeit wurden die Kriegsflotten durch zwei neue Kampfmittel bereichert: der automobile Fischtorpedo und die Schnellfeuerkanone gelangten zur Einführung, sie brachten einschneidende Änderungen im Schiffbau und in der Art der Zurüstung der Schiffe mit sich.

Der Gedanke, feindliche Schiffe durch die Einwirkung von Explosivstoffen auf die Unterwasserteile zum Sinken zu bringen, ist sehr alt und dem natürlichen Wunsch entsprungen, den Gegner mit einem Schlag außer Gefecht zu setzen. Solange man nicht die Mittel besaß, die Sprengkörper zum Gegner zu bringen, war man auf das Verankern dieser Sprengkörper, der Seeminen, beschränkt, die teils durch das Anstoßen des feindlichen Schiffes zur Explosion gelangten oder auf elektrischem Weg in dem Augenblicke gezündet wurden, wenn sich das feindliche Schiff über der Seemine befand. Die Fortschritte der Chemie der Sprengstoffe steigerten ganz bedeutend den Effekt der submarinen Waffen und es arbeiteten daher die Erfinder immer emsiger an der Lösung des Problems, die Mine an den Feind bringen zu können, denn die verankerte Seemine blieb ein defensives Annäherungshindernis, auf dessen direkte Bekanntschaft der Angreifer zumeist unschwer verzichten konnte. So entstanden endlich die Torpedos, die vom fahrenden Schiff an den Gegner gebracht werden und somit eine Offensivwaffe sind.

Der Harvey-Torpedo, mit dem auch die größeren Schiffe der k. und k. Flotte ausgerüstet waren, bis ihn der Whitehead-Torpedo verdrängte, bestand aus einem flachen Körper, der an einer langen Leine seitlich mitgeschleppt wurde; durch seine besondere Konstruktion, die dem Wasserwiderstand eine schiefe Stirnfläche bot, blieb der Harvey-Torpedo auf etwa 100 Meter vom Schlepper entfernt. Die Verwendung dieses Torpedos war an das nahe Passieren des Gegners gebunden, er sollte durch rechtzeitiges Nachlassen der Schleppleine etwas unter die Wasseroberfläche sinken und dann unter dem Schiffsboden des Angegriffenen durch einen Kontaktzünder zur Explosion gebracht werden. Der Harvey-Torpedo ist nur einmal, im Russisch-türkischen Kriege (1877 bis 1878), angewendet worden und auch da nicht zur Zündung gelangt.

Der Spierentorpedo bestand aus einem kleinen Sprengkörper, der an der Spitze einer langen Spiere (Eisenstange) angebracht war; die Spiere, am anderen Ende in einem Scharniere beweglich, wurde auf Dampfbarkassen installiert und während der Fahrt gegen den Feind ganz außer dem Wasser gehalten. Kurz vor dem Erreichen des feindlichen Schiffes ließ man die Spitze der Spiere mit dem Sprengkörper ins Wasser sinken und es wurde, sobald der Torpedo unter dem Boden des Angegriffenen angelangt war, die Ladung auf elektrischem Wege zur Zündung gebracht. Auch der Spierentorpedo stand bei der österreichisch-ungarischen Marine in Verwendung, er bewährte sich im Russisch-türkischen Kriege (1877) und im Französisch-chinesischen Kriege (1884 und 1885); die erfolgreiche Verwendung dieser Waffe war ebenso an die Kaltblütigkeit und das Geschick des Bootskommandanten als an eine zumindest unzureichende Aufmerksamkeit des Angegriffenen geknüpft, der übrigens unbeweglich liegen mußte, weil die Fahrgeschwindigkeit des Dampfbootes weit hinter der eines Schiffes zurückblieb.

Das Mitführen des Harvey-Torpedos im Mêlée konnte die eigenen Schiffe gefährden, der Spierentorpedo war mehr oder minder doch nur gegen einen Feind anwendbar, der ruhig vor Anker lag und die Wachposten einschlafen ließ, man suchte daher nach Besserem, bis der automobile Fischtorpedo alle anderen Konkurrenten siegreich aus dem Felde schlug.

Whitehead, der Besitzer eines ausgezeichneten Maschinenbau-Etablissements in Fiume, trat schon Ende der sechziger Jahre mit seinem, in bestimmter Wassertiefe selbständig gegen das Ziel laufenden Fischtorpedo an die Öffentlichkeit, doch war dieser noch so mancher Verbesserungen bedürftig, die durch rastlose Bemühungen des Erfinders denn auch im Laufe der Jahre erreicht wurden. Der Whitehead-Torpedo in seiner heutigen Vollendung stellt eine sehr präzise, weit reichende und gefährliche Angriffswaffe dar, deren Wirkung allerdings durch die ebenfalls weit ausgebildete Unterteilung der Schiffe in zahlreiche wasserdichte Zellen abgeschwächt wird. Die Zahl dieser wasserdichten Räume war früher eine weit geringere, es fielen daher selbst den noch wenig präzisen, ersten Torpedotypen mit relativ kleiner Sprengladung türkische (1877) und chinesische Panzerschiffe (1894) zum Opfer.

Die k. und k. Flotte führte den Whitehead-Torpedo in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre ein; Kanonenboot „Seehund“ und Kasemattschiff „Kaiser Max“ wurden bei den Versuchen verwendet. Die ersten österreichisch-ungarischen Torpedoboote („I“ bis „VIII“) liefen in den Jahren 1878 bis 1881 vom Stapel der englischen Schiffbaufirma Thornycroft.

Die erste Verwendung des Whitehead-Torpedos für die Armierung größerer Schiffe beschränkte sich darauf, daß man ihn aus einem Lancierapparate (Lancierkanone) oder auch aus einem an der Schiffswand drehbar angebrachten Fallrahmen („Kaiser Max“) in der Kielrichtung laufen ließ; man pflegte damals zu sagen, der Torpedo stelle einen auf 400 Meter (die größte Lancierdistanz der alten Torpedos) verlängerten Rammbug des Panzerschiffes dar. Die neue Waffe, später auch aus der Breitseite und vom Heck verwendet, bot aber den kleineren, nicht gepanzerten Schiffen eine beträchtliche Vermehrung der Kampfkraft, und es ward der schnellaufende Torpedokreuzer in das Inventar der Flotten aufgenommen. Die ersten Torpedokreuzer der k. und k. Flotte, „Zara“ und „Spalato“, mit 840 Tonnen, 800 indizierten Pferdekräften und vier leichten Geschützen liefen bereits im Jahr 1879 vom Stapel; sie besaßen eine nicht ganz gelungene Form des Schiffskörpers, so daß sie nur etwa zwölf Seemeilen stündlicher Fahrgeschwindigkeit erreichten.

Das Heimtückische ist jeder submarinen Waffe auf den Leib geschrieben, man beeilte sich daher, den neuen Torpedo auch für Überfälle und Überraschungen dienstbar zu machen, für welchen Zweck er an Bord des großen Schiffes nicht recht taugte. Es entstand das Torpedoboot: ein kleines Fahrzeug, das dem Angegriffenen eine fast verschwindend kleine Zielfläche bot, große Fahrgeschwindigkeit besaß, daher rasch auftauchte und nach dem Lancieren des Torpedos wieder rasch verschwand. S. M. Boote „III“ bis „VIII“ entsprachen diesen Bedingungen, wenngleich der Überschuß ihrer Geschwindigkeit (15 Seemeilen stündlich) gegen die der größeren Schiffe ziemlich gering war; sie waren aber so klein (27 Tonnen), daß der Kohlenvorrat nur gering bemessen werden konnte und den Aktionsradius stark herabdrückte. Die Entwickelungsgeschichte der Torpedoboote gipfelt in dem beständigen Kompromisse zwischen den einzelnen Bedingungen, denen ein Torpedoboot entsprechen soll: um schnell laufen zu können, braucht es kräftige Maschinen, die ziemlich viel Raum einnehmen; um weite Strecken zurücklegen zu können, braucht

es einen größeren Kohlenvorrat, der auch wieder vermehrtes Volumen beansprucht; anderseits soll das Torpedoboot möglichst klein sein, um beim Angriffe nicht zu früh gesichtet zu werden und um eine möglichst beschränkte Zielfläche zu bieten. Wie nicht anders möglich, ist bei diesem Kompromiß immer der Tonnengehalt der leidende Teil gewesen, die Torpedoboote sind allmählich größer geworden. Die nächstbestellten k. und k. Torpedoboote, die 1881 bei der Firma Yarrow vom Stapel liefen, erhielten die Bezeichnung „1. Klasse“ und später die Nummern „IX“ und „X“; sie besaßen schon 37 Tonnen, 450 indizierte Pferdekräfte und 17 Seemeilen stündliche Fahrgeschwindigkeit. Nach dem Muster dieser Boote wurde der sogenannte „Arsenalstyp“ geschaffen, der 47 Tonnen, 600 indizierte Pferdekräfte und 17 Seemeilen Fahrgeschwindigkeit besaß; diesem gehörten die Torpedoboote „XI“ bis „XXXII“ (1883 – 87) an. Die weitere Entwickelung der Torpedoboote sei später besprochen.

Der automobile Torpedo stellt eine gefährliche Waffe dar, doch sind im Nahkampfe zweier Flotten die Chancen der Torpedotreffer für beide Parteien ziemlich gleich; besondere Abwehrmaßregeln werden nur in Ansehung der Torpedoboote und ihrer Angriffstaktik notwendig, man fand sie in der Verwendung von Schnellfeuerkanonen, Projektoren, Schutznetzen und Barrikaden.

Nordenfelt brachte schon 1877 eine einpfündige Schnellfeuerkanone, die spitze Vollkugeln aus vier nebeneinander liegenden Läufen von 25 mm Kaliber feuerte; Hotchkiss folgte mit fünfläufigen Revolverkanonen von 37 mm Kaliber. Die weitere Entwickelung der Schnellfeuerkanone führte zum Aufgeben der mehrläufigen Typen, an deren Stelle die einläufigen 37 mm und 47 mm Kanonen traten; als die Perkussionskraft und die Tragweite der Geschosse gesteigert werden sollte, wuchs das Rohr der 47 mm Kanone von 33 zu 44 Kaliber Länge an. Schnellfeuerkanonen mit 6·6, 12 und 15 cm Kaliber gehören dem nächstfolgenden Jahrzehnt, solche mit 17 bis 30·5 cm Kaliber, besser „Schnelladekanonen“ genannt, der jüngsten Periode an; die Schnellfeuergeschütze größeren Kalibers werden allerdings nicht mehr gegen Torpedoboote verwendet. Die Zahl der Schnellfeuerkanonen kleinen Kalibers ist auf den Schiffen sehr angestiegen, sie ermöglicht es, angreifende Torpedoboote mit einem Geschoßhagel zu überschütten; hiedurch wird die kurze Frist kompensiert, die ein schnellaufendes Torpedoboot braucht, um von der Grenze des wirksamen Feuerbereiches bis auf Lancierdistanz zu gelangen.

Die besten Schnellfeuerkanonen, in selbst bedeutender Zahl auf einem Schiff installiert, wären aber im Dunkel der Nacht gegen angreifende Torpedoboote machtlos, wenn nicht die lichtkräftigen elektrischen Projektoren (Scheinwerfer) das Aufsuchen und „im Licht behalten“ der kleinen Angreifer ermöglichen würden. Die Aufstellung solcher Projektoren erfolgte – auch auf S. M. Schiffen – bald nach dem Baue der ersten Torpedoboote; die Zahl der auf einem Schiff installierten Projektoren, ihre Größe und Lichtstärke hat seither selbstverständlich zugenommen. Bei scharfem Auslug, guter Bedienung der Projektoren und Schnellfeuerkanonen wird ein Torpedobootsangriff nur dann bessere Chancen haben, wenn die Zahl der Angreifer die der verfügbaren Projektoren des Angegriffenen übersteigt oder zumindest erreicht.

Die Schutznetze, aus kleinen Stahldrahtringen zusammengesetzt, kamen erst einige Jahre nach der allgemeinen Einführung des Whitehead-Torpedos zur Anwendung; sie wurden von langen Spieren getragen und umgaben die Längsseiten des Schiffes. Torpedos, die das Netz trafen, wurden im Laufe gehemmt und sie sanken, sobald die komprimierte Luft des Reservoirs von der weiterarbeitenden Maschine verbraucht war. Wie beim Fechten jeder Hieb eine Parade herausfordert, bietet auch das Seekriegswesen jedem Mittel sofort auch ein Gegenmittel; die Schutznetze waren erst einige Jahre in Gebrauch und schon waren Scheren erfunden, die, am Kopfe des Torpedos befestigt, das Netz beim Auftreffen durchschneiden sollten. Die Schutznetze waren auf S. M. Schiffen nur vorübergehend in Gebrauch; es haftet ihnen nämlich der große Übelstand an, daß sie nur bei stilliegendem Schiffe ganz entsprechen, bei fahrendem Schiff aber durch den Wasserwiderstand an den Schiffskörper gedrückt werden, so ihren Zweck verlieren und die Schrauben des Schiffes unklar machen können. Die aufgerollten Netze, ihre Zutakelung und Spieren werden, wie dies auch der jüngste Russisch-japanische Krieg bewies, in einem Gefechte leicht und bald zerstört oder unbrauchbar gemacht. Die Schutznetze sind sonach als Ausrüstungsgegenstand eines Schiffes eher ein Hindernis als ein Nutzen, für Hafensperren dagegen oft sehr vorteilhaft zu verwenden. Schiffe, die Torpedobootsangriffe zu gewärtigen haben, tun besser, in Fahrt zu bleiben, alle Lichter gut zu verdecken, scharfen Auslug und gute Gefechtsbereitschaft zu halten, als zu ankern und Schutznetze auszubringen.

Den Barrikaden fällt die Aufgabe zu, Angriffe von Torpedobooten auf Flottenlager zu vereiteln, wie sie auch schon in älteren Zeiten Branderangriffe und Überfälle hintanhalten sollten; sie bestehen aus Kombinationen von Balken mit Ketten oder von Drahttauen mit Schwimmkörpern, die quer über die Hafeneinfahrt oder Flußmündung gelegt werden. Solche Hafensperren gehören zum Rüstzeug der Kriegshäfen, obschon auch die mobilen Flotten das nötige Material besitzen müssen, um im Bedarfsfalle nicht befestigte Häfen sperren zu können.

Die Einführung des Whitehead-Torpedos ist, wie aus den vorstehenden Darlegungen ersichtlich, für die Entwickelung der Kriegsflotten fast ebenso bedeutsam geworden, wie die Einführung der Dampfmaschinen als Schiffsmotor und wie der Bau des gepanzerten Schiffes; ein weiteres Eingehen auf Details würde den Rahmen dieses Buches überschreiten, es sei daher die Schilderung der sonstigen historischen Begebenheiten fortgesetzt.

Erzherzog Karl Stefan wurde nach Absolvierung der Studien an der Marineakademie im Sommer 1879 zum Linienschiffsfähnrich ernannt.

Die Okkupation von Bosnien und der Herzegowina enthob die k. und k. Kriegsmarine von der weiteren, zur Bewachung der Enklaven Klek und Sutorina bestimmten Beistellung von Stationsschiffen; anderseits hatte auf Grund des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878 die österreichisch-ungarische Monarchie die Hafen- und Gesundheitspolizei in Antivari und an der übrigen montenegrinischen Küste durch leichte Küstenwachschiffe ausführen zu lassen. Seither versieht diesen Dienst das Stationsschiff des Golfes von Cattaro, das früher vor Meljine lag, seit dem Beginne des Baues der Marinestation Teodo aber zumeist in der Bai von Teodo verankert wird.

Während der Okkupation transportierte die Eskadre (Kontreadmiral von Pokorny) türkische Truppen von Klek ab, kleine Schiffe der Flotte versahen den Nachschubdienst in der Narenta für die operierenden Truppen.

Der Berliner Vertrag verfügte weiters die Übergabe mehrerer von Albanesen bewohnter Distrikte an Montenegro; hiezu gehörte auch die am Meeresufer liegende Ortschaft Dulcigno, die von den Montenegrinern 1878 erobert und wieder geräumt worden war. Die Albanesen bildeten aber eine Liga, die sich der Übergabe widersetzte; die Türkei blieb passiv und Montenegro wollte nicht aktiv eingreifen, weil es große Menschenopfer scheute. Die Vertragsmächte beschlossen daher im Jahr 1880, durch eine Flottendemonstration einen Druck auf die Pforte auszuüben und dem Fürstentume der Schwarzen Berge zu seinem guten Rechte zu verhelfen; als Versammlungsort der Demonstrationsflotte wurde der Hafen von Gravosa (bei Ragusa) gewählt.

Die k. und k. Regierung entsandte zur Demonstrationsflotte die dem Eskadreverband angehörigen Kasemattschiffe „Custoza“ und „Prinz Eugen“ unter dem Befehle des Kommandanten der „Custoza“, Linienschiffskapitän von Nauta; später stieß auch

das Kanonenboot „Sansego“ zu den Panzerschiffen. Auf „Custoza“ war Linienschiffsfähnrich Erzherzog Karl Stefan als Schiffsoffizier eingeschifft.

„Custoza“ und „Prinz Eugen“ ankerten am 25. August 1880 im Kanale von Calamotta, zwei Tage später die Eskadre (Kommandant Kontreadmiral Eberan von Eberhorst, Flaggenschiff Fregatte „Laudon“) im benachbarten Hafen von Gravosa; am 28. August traf die russische Fregatte „Svjetlana“ ein. Innerhalb der nächsten drei Wochen langten auch die übrigen Schiffe an: die englische Eskadre, bestehend aus den Turmschiffen „Alexandra“, „Temeraire“ und Kanonenboot „Bittern“, unter dem Kommando des Vizeadmirals Beauchamp-Seymour; die italienische Eskadre – Panzerfregatten „Palestro“, „Roma“ und Aviso „Marcantonio Colonna“, unter dem Kontreadmiral Fincati – und die deutsche Korvette „Viktoria“; endlich die französische Eskadre, die aus den Panzerschiffen „Suffren“, „Friedland“ und dem Aviso „Hirondelle“ bestand. Im Laufe der Zeit traten noch einige kleinere Schiffe der verschiedenen beteiligten Flaggen teils vorübergehend, teils bleibend in den Verband der Demonstrationsflotte, auch wurden mehrere der genannten fremden Schiffe gewechselt.

Raummangel im Bereiche des Hafens von Gravosa und des angrenzenden Kanals von Calamotta, der mehrere Schiffe auf ungünstig gelegene und den Unbilden des Herbstwetters ausgesetzte Vertäuplätze verwies, dann der Wunsch, Cetinje näher zu sein, veranlaßte die Befehlshaber der Eskadren und Schiffe, den Versammlungsort der Demonstrationsflotte in die Bai von Teodo (Golf von Cattaro)* zu verlegen. Die Überfahrt der einzelnen Eskadren fand am 4. und 5. Oktober statt, und schon am 6. Oktober empfing die internationale Flotte den Besuch des Erbprinzen von Montenegro. Als die vorgerückte Jahreszeit auch die Ankerplätze in der Bai von Teodo unbequem machte, wurden die Schiffe in der Bucht von Meljine und in den nächstliegenden Gewässern von Kumbor vertäut.

Angesichts der Möglichkeit, mit Waffengewalt einschreiten zu müssen, setzte der Oberkommandierende, Vizeadmiral Sir Beauchamp-Seymour, einige gemeinsam gültige Signale fest; es wurden auch Versuche ausgeführt, die das Erreichen der für eine Beschießung der Höhen Dulcignos notwendigen Geschützelevation bezweckten. Zu einer Verwertung dieser Vorkehrungen ist es allerdings nicht gekommen.

Die stattliche Flotte sollte zwar einmal auslaufen, um mit den Montenegrinern gemeinsam gegen Dulcigno zu operieren; dies war zumindest ein Ergebnis der fortdauernden Verhandlungen mit den montenegrinischen Würdenträgern. Die Montenegriner wollten von ihren Bergen herabmarschieren und, unterstützt von der die Albanesen beschießenden Flotte, Dulcigno angreifen; die fürstliche Regierung besann sich aber im letzten Augenblick eines anderen, die Falken der Schwarzen Berge blieben daheim, die Schiffe vor Anker.

Die Pforte entschloß sich endlich doch, den Verpflichtungen, die ihr der Berliner Vertrag auferlegte, nachzukommen; nachdem ein Pascha, der mit den Albanesen verhandeln sollte, von diesen ermordet worden war, rückten türkische Bataillone in Dulcigno und in den zur Übergabe bestimmten Distrikten ein. Es bedurfte allerdings mehrerer scharfer Gefechte, ehe die widerspenstigen Albanesen zerstreut werden konnten; dann, am 26. November 1880, wurde Dulcigno den Montenegrinern übergeben, die ihre Truppen in die Ortschaft einrücken ließen.

Die Demonstrationsflotte löste sich dann auf; am 5. Dezember verließen alle Schiffe gleichzeitig den Golf von Cattaro, sie trennten sich in See unter den üblichen Ehrenbezeigungen. Trotz der nur dreimonatigen Dauer hatte die Flottendemonstration viele Freunde in Süddalmatien hinterlassen – Kaufleute, Lieferanten, Kaffee- und Wirtshausbesitzer wünschten das baldige Zustandekommen einer neuen Flottendemonstration in ihrem Bereiche sehnlichst herbei.

* Siehe Tafel 13: Flottendemonstration.

Der Aufstand des Jahres 1869 in Süddalmatien war abgeschlossen worden, ohne gänzlich niedergeworfen zu sein; die Nachgiebigkeit der Regierung wurde aber von der Bevölkerung als Anerkennung der gegen die Landwehrassentierung vorgebrachten Gründe ausgelegt. Die Okkupation von Bosnien und der Herzegowina bewies den Bocchesen, daß die Unzugänglichkeit der Krivošije aufgehört habe, sie schienen von diesem Zeitpunkt an der Landwehrfrage sympathischer gegenüberzustehen; Gründe, die Durchführung der allgemeinen Wehrpflicht im Bereiche des Golfes von Cattaro zu unterlassen oder weiter zu verzögern, gab es überdies auch nicht, man beschloß daher, mit der Aufstellung der dortigen Landwehr im Herbst 1881 zu beginnen. Während der Beratungen der Ortsältesten aller 16 Gemeinden des Golfes traten innerhalb der Gemeinde Risano Spaltungen auf: die Krivošije und Ledenice begehrten erst einen Aufschub der Assentierung, dann – unter fremdem Einflusse – verweigerten sie die Stellung zur Landwehr. Banden aus der Herzegowina trafen in der Krivošije ein, Raubzüge und Akte der Zerstörung kamen an die Reihe, am 29. Dezember 1881 erfolgte ein Angriff auf eine Gendarmeriepatrouille, bei dem vier Gendarmen fielen; die Wechselbeziehungen zwischen der Herzegowina und der Krivošije, die auf das Abschütteln der österreichischen Herrschaft abzielten, waren bald zu erkennen.

Die auf Friedensstand befindlichen Garnisonen im Bereiche des Golfes von Cattaro wurden rasch verstärkt, der Statthalter und Militärkommandant in Dalmatien, FML. Freiherr von Jovanović, übernahm am 6. Februar 1882 persönlich das Kommando der in Süddalmatien und in der Herzegowina für die Niederwerfung des Aufstandes konzentrierten Truppen. Die k. und k. Eskadre hatte schon früher die wichtigsten Stationen besetzt; das Kasemattschiff „Erzherzog Albrecht“ und die Fregatte „Laudon“ lagen vor Kumbor und Meljine, „Fasana“ vor Risano, „Nautilus“ vor Ljuta, „Sansego“ vor Morinj und „Thurn Taxis“ vor Cattaro. Alle diese Schiffe, mit Ausnahme von „Laudon“, die das Seelazarett in Meljine und ärarische Vorräte in Kumbor zu decken hatte, wirkten bei der am 9. Februar erfolgten Aufnahme der Operationen mit. „Sansego“ und „Thurn Taxis“ überschifften während der Nacht Truppen von Perzanjo nach Perasto; „Fasana“ und „Thurn Taxis“ hatten den Befehl, den Aufstieg und den Rücken dieser Truppen zu decken und deren Verwundete aufzunehmen; „Nautilus“ und „Sansego“ unterstützten in gleicher Weise die über Orahovac, „Erzherzog Albrecht“ die von Risano aufsteigenden Truppen. Bei Tagesanbruch und auch noch ein zweitesmal kam „Erzherzog Albrecht“ in die Lage, ein wirksames Geschützfeuer gegen Ledenice zu unterhalten, „Sansego“ und „Nautilus“ vertrieben die Insurgenten aus dem Bereiche von Orahovac mit Shrapnelfeuer; um 1 Uhr nachmittags war der Erfolg entschieden, die Insurgenten zogen sich gegen die montenegrinische Grenze zurück. Den rechten Flügel der aufsteigenden Truppen bildete ein Detachement der Eskadre, 80 Mann von der „Laudon“ mit den beiden Landungsgeschützen der Fregatte; diese Abteilung kam während des Aufstieges zu keiner Aktion, sie kampierte dann durch etwa 12 Tage auf dem Vranovo brdo und hatte da zwei erfolgreiche Gefechte zu bestehen. Die gut angelegten Operationen der k. und k. Truppen beendigten binnen drei Monaten den Aufstand.

Dem Antrage des verewigten Linienschiffsleutnants Weyprecht entsprechend, beschlossen mehrere Staaten die Aufstellung eines Gürtels von Beobachtungsstationen um den arktischen Pol, und es fiel die Ausführung dieses Beschlusses in die Jahre 1882 bis 1883. Die österreichisch-ungarische Monarchie übernahm die Besetzung der Station auf der Insel Jan Mayen im Grönländischen Meere, die Kosten der Ausrüstung trug Hans Graf Wilczek. Linienschiffsleutnant von Wohlgemuth war Leiter der Expedition, an der sich beteiligten: Linienschiffsleutnant Basso, die Linienschiffsfähnriche Bobrik, Sobieczky, Gratzl, Korvettenarzt Dr. Fischer und acht Matrosen

(darunter sieben aktive Mannschaftspersonen der k. und k. Kriegsmarine). S. M. Schiff „Pola“ ging mit dem Material der Expedition am 2. April 1882 von Pola nach Bergen ab, um dort die Mehrzahl der Expeditionsmitglieder einzuschiffen; das Schiff ankerte nach Überwindung einiger Schwierigkeiten am 13. Juli unter der Küste von Jan Mayen, es kehrte nach erfolgter Aufstellung der Häuser wieder heim. Für die auf der einsamen Insel Zurückgebliebenen folgte nun ein Jahr regster, von sehr nennenswerten Erfolgen begleiteter Tätigkeit; astronomische, erdmagnetische und Variationsbeobachtungen, dann Meerwasseruntersuchungen, Beobachtungen der Polarlichterscheinungen und geodätische Aufnahmen füllten die Zeit, zahlreiche Objekte der Land- und Seefauna wurden gesammelt. Die Rückkehr erfolgte wieder auf S. M. Schiff „Pola“, das mit den Expeditionsmitgliedern am 6. August 1883 Jan Mayen verließ.

Im September 1882 wurde dem Kaiser und König zum erstenmal ein Torpedobootsangriff vorgeführt; Torpedoschiff „Zara“ verließ mit Seiner Majestät an Bord den inneren Hafen von Pola, sechs Torpedoboote griffen aus den Buchten des Vorhafens an, „Zara“ wehrte den Angriff mit ihren vier 9 cm Geschützen ab; hieran schloß sich die Lancierung eines scharf adjustierten Torpedos gegen die gehulkte Brigg „Arethusa“. Der Inspizierung der Marine durch Seine Majestät folgte die Ernennung des Marinekommandanten zum Admiral.

Admiral Freiherr von Pöck trat am 17. November 1883 in den Ruhestand; zum Marinekommandanten und Chef der Marinesektion wurde, bei gleichzeitiger Beförderung zum Vizeadmiral, der Kontreadmiral Freiherr von Sterneck ernannt, der als Kommandant der Panzerfregatte „Erzherzog Ferdinand Max“ in der Seeschlacht von Lissa den „Rè d'Italia“ durch einen gelungenen Rammstoß zum Sinken gebracht hat. Vorweg sei bemerkt, daß der neue Marinekommandant zuerst den Bau der Torpedoboote in ein rascheres Tempo brachte und jenen der Turmschiffe „Kronprinz Erzherzog Rudolf“ und „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“ zu Ende führte, dann die notwendigen Trainschiffe baute und die alten Panzerfregatten durch Rammkreuzer ersetzte; erst in den letzten Jahren vor seinem Tode wurde der Bau von Schlachtschiffen wieder aufgenommen.

Vizeadmiral Freiherr von Sterneck erkannte die Notwendigkeit, das Marinepersonal während sogenannter „Übungseskadren“, die eine größere Zahl von Schiffen und Torpedobooten umfaßten, einer Schulung kriegsmäßiger Art zu unterziehen, wofür die normal im Dienst gehaltenen Eskadren nicht ausreichten. Die erste solche Übungseskadre wurde im Sommer 1884 ins Leben gerufen; die Panzerschiffe „Lissa“ (Flaggenschiff des Eskadrekommandanten Kontreadmiral Freiherrn von Pitner), „Erzherzog Ferdinand Max“ und „Habsburg“ bildeten die erste, die Kasemattschiffe „Tegetthoff“, „Kaiser Max“ und „Prinz Eugen“ die zweite Division, Raddampfer „Elisabeth“ mit sechs Torpedobooten eine Torpedobootsflottille; Kanonenboot „Kerka“ (Kommandant Erzherzog Karl Stefan) war Repetiteur.* Zu den praktischen Ergebnissen dieser Übungen zählte auch die Feststellung der Bereitschaftsart von Schiffen zur steten energischen Abwehr von Torpedobootsangriffen durch nur einen Teil der Bemannung. Seine Majestät geruhte den Manövern anzuwohnen, das Hoflager auf der Jacht „Miramar“ aufzuschlagen und vor der Abreise in einem Flottenbefehle die Allerhöchste Zufriedenheit auszusprechen: „Mit besonderer Befriedigung spreche Ich es aus, daß Meinen Erwartungen im vollsten Umfang entsprochen worden ist. Die während der letzten Jahre auf allen Gebieten seemännischen Wesens gemachten Fortschritte, die achtunggebietende Manövrierfähigkeit der Eskadre, der musterhafte Dienstbetrieb und die Ordnung an Bord aller Fahrzeuge, die vollendete Detailausbildung der Mannschaft, die gewandte und verständnisvolle Führung der einzelnen Schiffe und Schiffsdivisionen, endlich die zielbewußte und energische oberste Befehlgebung, welche in allen Phasen der Manöver in entschiedenster Weise an den Tag trat, sind Wahrnehmungen, welche Mich für die Zukunft mit vollster Beruhigung erfüllen und den Beweis liefern, mit welch ausdauerndem und hingebungsvollem Eifer die verschiedenen Organe Meiner Kriegsmarine ihren vielseitigen Berufspflichten stets nachkommen.“

Im Herbst 1884 folgte die Entsendung von vier getakelten Schiffen zu transatlantischen Missionen; während in den vorhergehenden Jahren stets nur eine Korvette mit den neuausgemusterten Seekadetten eine solche Reise unternahm, wurden in Hinkunft alljährlich mehrere Schiffe für überseeische Reisen in Dienst gestellt. Die Schiffskommandanten hatten neben der seemännischen Ausbildung der Bemannungen auch der Berichterstattung über handelspolitische Wahrnehmungen besondere Fürsorge zuzuwenden – einen Beleg für die Leistungen auf diesem Gebiete liefern die dem Buchhandel übergebenen Beschreibungen der Schiffsreisen der nächstfolgenden Jahre.

Nach Ausreise der Missionsschiffe, die mit dem Beginne der spezialfachlichen Mannschaftskurse zusammenfiel, gestattete der geringe Friedenspräsenzstand der Kriegsmarine nur noch die Indienststellung weniger Schiffe, aus denen die sogenannte „Schuleskadre“ oder „Wintereskadre“ zusammengesetzt wurde; als Flaggenschiff diente immer eine der beiden Fregatten, außer der noch zwei bis vier kleinere getakelte Schiffe dem Eskadreverband angehörten. Der Hauptzweck der Schuleskadre war die seemännische Ausbildung der Eingeschifften; die wenig günstigen Witterungsverhältnisse des Winters in der Adria und im Ägäischen Meere förderten die Lösung der gestellten Aufgabe.

Die Wintereskadre des Jahres 1885/86, unter dem Kommando des Kommodore Linienschiffskapitän Freiherrn von Spaun, bestand aus der Fregatte „Radetzky“ und den Kanonenbooten „Kerka“ und „Hum“; sie lag anfangs vor Miramar, wo die Kronprinzessin Séjour hielt, dann kreuzte sie in Dalmatien, bis die Gestaltung der politischen Lage auf dem Balkan die Entsendung der Eskadreschiffe in die Levante notwendig machte.

„Radetzky“ traf in der Silvesternacht im Pyräus ein und blieb fast einen Monat dort, als Augenzeuge der hochgradigen politischen Erregung, die ganz Griechenland ergriffen hatte; „hie Deljannis!“, „hie Trikupis!“ war das Schlagwort der Massen, die teils für den Krieg mit der Türkei, teils für den Frieden stimmten und lärmten. England verlangte im Jänner 1886 die Abrüstung der griechischen Armee, die übrigen Großmächte, mit Ausnahme Frankreichs, das den Griechen seine diplomatische Unterstützung lieh, schlossen sich dem britischen Kabinett an; der Ministerpräsident Deljannis verweigerte aber die Abrüstung und er berief sich auf die Ansprüche Griechenlands auf die vom Berliner Vertrag festgesetzte Grenze. Die Mächte blieben dennoch fest bei dem Entschlusse, den Krieg zu verhüten, und man einigte sich, die Suda-Bai auf Kreta zum Zentralpunkt einer Flottendemonstration zu machen.

Das österreichisch-ungarische Flaggenschiff „Radetzky“, das am 31. Jänner in der Suda-Bai ankerte, war das erste Schiff der Demonstrationsflotte, das den Versammlungshafen erreichte; drei Stunden später lief die italienische Eskadre (Kommandant Vizeadmiral Martini) ein, die aus den Panzerschiffen „Principe Amedeo“, „Maria Pia“ und „Ancona“ bestand. Die englische Eskadre (Kommandant Admiral Hay), bestehend aus den Panzerschiffen „Temeraire“, „Superb“, „Neptun“ und dem Avisodampfer „Iris“, folgte am 2. Februar, die russische (Kommandant Kontreadmiral Kaznakoff), bestehend aus dem großen Kreuzer „Dimitrij Donskoj“ und dem kleinen Kreuzer „Plastun“, am 19. Februar; das Deutsche Reich war durch das Panzerschiff „Prinz Friedrich Karl“ vertreten, welches am 21. Februar eintraf.

Die k. und k., die britische und die italienische Eskadre erhielten wiederholt Verstärkungen durch Schiffe und Torpedoboote, so daß die Demonstrationsflotte

* Siehe Tafel 14: Flottenmanöver.

Mitte April eine ganz gewaltige Machtentfaltung darstellte. Zu „Radetzky“ stießen noch „Kerka“ (1. Februar), „Kaiser Max“ (16. Februar), „Hum“ (6. März), das Torpedodepotschiff Raddampfer „Elisabeth“ mit den Torpedobooten „XI“, „XII“, „XIII“, „XIV“, „XV“ und „XVI“ (6. April), endlich das Torpedoschiff „Lussin“ (12. Mai).

Die Wogen der patriotischen Begeisterung rissen den griechischen Eskadrekommandanten mit; die Tagespresse wußte zu erzählen, er wolle auch ohne Befehl der Regierung die Demonstrationsflotte angreifen, um zu zeigen, daß die Griechen als Helden zu sterben wissen u. dgl. m. Wenngleich die Richtigkeit solcher Großsprecherei stark anzuzweifeln war, wollten die Admirale sich doch gegen etwaige Überraschungen sicherstellen; vom 13. Februar an kreuzte nachtsüber stets ein Schiff vor der Einfahrt in die Suda-Bai, die anderen lagen mit kleinen Kesselfeuern und geschlossenen Schottentüren bereit, im Bedarfsfalle die Ankerkette schlüpfen zu lassen. Schon nach einigen Tagen wurden diese Vorsichtsmaßregeln wieder aufgegeben.

Oberkommandierender war anfangs der britische Admiral Hay, der am 5. März durch den Admiral Herzog von Edinburgh abgelöst ward; der italienische Vizeadmiral Martini wurde am 9. Mai durch Vizeadmiral Orengo abgelöst, Kommodore Freiherr von Spaun mit 1. Mai zum Kontreadmiral befördert. Diese Änderungen wie auch Nationalfesttage der anwesenden Eskadren oder des türkischen Hausherren führten jedesmal eine endlose Reihe von Geschützsaluten herbei.

Als Deljannis das griechische Heer an der Nordgrenze auf 80.000 Mann verstärkte und es auch schon zu Konflikten zwischen den Grenztruppen kam, beschlossen die Mächte die Überreichung eines Ultimatums; die Panzerschiffe „Kaiser Max“, „Neptune“, „Ancona“ und „Prinz Friedrich Karl“ begaben sich von der Suda-Bai nach dem Piräus zur Verfügung der Gesandten. Deljannis lehnte das am 6. Mai überreichte Ultimatum ab, die Gesandten (mit Ausnahme des französischen) reisten an Bord der Kriegsschiffe ab und die Mächte verhängten die Blockade über die griechischen Küsten. Der österreichisch-ungarischen Eskadre fiel die Blockade des vor Volo liegenden Trikiri-Kanals zu, den Italienern die Sperre des Doro-Kanals, den Engländern die Blockade des Piräus und des angrenzenden Kriegshafens von Salamis.

Die Demonstrationsflotte ging am Morgen des 9. Mai in See; frisches Nordwetter, das hohen Seegang erzeugte, die Torpedoboote und die alten italienischen Panzerfregatten stark in Anspruch nahm, veranlaßte aber schon nach kurzer Zeit den englischen Admiral zur Umkehr, die beiden anderen Eskadren folgten. S. M. Schiff „Hum“ verlor in der schweren See seinen Klüverbaum. Das schlechte Wetter hielt nicht an, schon am nächsten Morgen konnten die Eskadren auf ihre Stationen abgehen.

Die k. und k. Eskadre erreichte den Trikiri-Kanal am Abende des 11. Mai; als sich das Flaggenschiff „Radetzky“ den Forts von Volo näherte, wurden diese gefechtsbereit gemacht. Raddampfer „Elisabeth“ besetzte den kleinen, gut geschützten Hafen der Insel Skiatho und blieb als Ressourcenstation der kreuzenden Torpedoboote, dann zur Beaufsichtigung der eingebrachten Prisen dort vor Anker; die anderen Schiffe, zu denen am Morgen nach der Ankunft im Blockaderayon auch das neu ausgerüstete Torpedoschiff „Lussin“ gestoßen war, kreuzten im Bereiche der Zufahrten des Hafens von Volo. Dampfer und Segelschiffe, die in diesen Bereich traten, wurden untersucht und, wenn sie der griechischen Handelsmarine angehörten, nach Skiatho gebracht, wo „Elisabeth“ stramme Ordnung hielt. Den Kohlenvorrat ergänzten S. M. Schiffe in Salonichi; man hatte bei diesem Anlasse wiederholt Gelegenheit, große Transporte gefangener griechischer Truppen in den Straßen der Stadt zu sehen; die Philhellenen Europas wollten allerdings nichts von vorgekommenen Zusammenstößen wissen.

Die Blockade, wenngleich nicht allzu streng gehandhabt, bekehrte die Griechen endlich doch zu besserer Einsicht; Deljannis trat vom Staatsruder zurück, Trikupis wurde am 21. Mai Ministerpräsident. Der neue Minister brachte die Abrüstung in Fluß, worauf auch die Blockade ihr Ende fand; die k. und k. Schiffe blieben bis zum 8. Juni in Skiatho, sie trafen am 10. Juni wieder in der Suda-Bai ein, wo die englische, die italienische Eskadre und der „Prinz Friedrich Karl“ bereits vor Anker lagen. Die Demonstrationsflotte begann sich dann allmählich aufzulösen; „Elisabeth“ und die sechs Torpedoboote traten schon am 17. Juni 1886 die Heimreise an, als letztes der Eskadreschiffe folgte „Radetzky“ im August.

Die Schiffstypen, die ihre Entstehung der Einführung des Whitehead-Torpedos verdankten, hatten noch im ersten Jahrzehnt ihres Bestandes eine ganz stattliche Entwickelung zu verzeichnen. Englische und deutsche Schiffbaufirmen waren mit Erfolg bestrebt, die Leistungsfähigkeit der Torpedoboote zu heben, diese Fortschritte bedingten ihrerseits wieder die Ausgestaltung der kleinen Schiffsgattungen (Torpedokreuzer und Torpedofahrzeuge), die für den direkten Kontakt mit den Torpedobooten bestimmt waren.

Der kleine Torpedokreuzer sollte das Führerschiff der aus Torpedobootsgruppen zusammengesetzten Flottillen sein, diese an den Feind bringen, decken und beschützen; für die Erfüllung einer solchen Aufgabe mußte die Geschwindigkeit des Kreuzers nahe an jene der Torpedoboote heranreichen. Die Schiffe „Sebenico“ und „Lussin“, die dem Typ „Zara“ angehörten und mit einigen Verbesserungen 1882 und 1883 vom Stapel gelaufen waren, erreichten doch nur eine mäßige Geschwindigkeit; es wurden daher auf englischer Werfte zwei Torpedoschiffe bestellt, die 1885 vom Stapel liefen und 18 Seemeilen Fahrgeschwindigkeit erreichten. Diese Schiffe, „Leopard“ und „Panther“ getauft, besaßen 1530 Tonnen Deplacement, 4000 indizierte Pferdekräfte (gegen 1000 Tonnen und 890 Pferdekräfte der „Lussin“), zwei mittlere und zehn Schnellfeuergeschütze; nach ihrem Muster, nur etwas größer (1675 Tonnen), wurde in Triest der „Tiger“ erbaut, der 1887 vom Stapel lief, vier mittlere Geschütze erhielt und seit 1906 als Admiralsjacht („Lacroma“) verwendet wird.

Das Mittelglied zwischen dem kleinen Torpedokreuzer und dem Torpedoboote stellte das Torpedofahrzeug dar, das eine besonders hohe Fahrgeschwindigkeit und zahlreiche Schnellfeuerkanonen kleinen Kalibers erhielt; diese Eigenschaften sollten das Torpedofahrzeug befähigen, einerseits feindliche Torpedoboote zu jagen, anderseits die eigenen gegen feindliche Jäger zu schützen. Der erste Vertreter des neuen Typs in der k. und k. Flotte wurde der „Meteor“, welcher 1887 auf einer deutschen Werfte vom Stapel ging, 350 Tonnen Deplacement, 2600 indizierte Pferdekräfte besitzt, acht kleine Schnellfeuerkanonen führt und 21 Seemeilen Fahrgeschwindigkeit erreicht; die beiden Schwesterschiffe des „Meteor“, „Blitz“ und „Komet“ getauft, liefen im Jahr 1888 vom Stapel. Späterhin folgten noch „Planet“ (Stapellauf 1889, englische Werfte), „Trabant“ (1890, Triester Werfte), „Satellit“ (1892, deutsche Werfte) und „Magnet“ (1896, ebenfalls deutsche Werfte); „Magnet“, mit 510 Tonnen und 5000 indizierten Pferdekräften, erreicht 26 Seemeilen Fahrgeschwindigkeit. Torpedofahrzeuge und -Boote stellen die einzigen Schiffsgattungen dar, bei denen man die Musterschiffe im Auslande beschaffen mußte; die Verbindung außerordentlich hoher Fahrgeschwindigkeiten mit leichtem Bau und kleinem Tonnengehalt erfordert eine solche Fülle von Erfahrungen und Versuchen, daß die Werften einer kleinen Flotte über diesen Schatz nicht verfügen können. Das altartige Torpedofahrzeug hat in den Flottenlisten nie jene hervorragende Rolle eingenommen, die ihm bei seiner Entstehung von den am meisten begeisterten Anhängern der Torpedowaffe prognostiziert worden war; England nahm schon 1893 den Bau von Torpedobootszerstörern (Destroyers) auf, die anderen Seemächte folgten dem Beispiele – 1905 auch die k. und k. Flotte.

Die beiden Yarrow-Torpedoboote („IX“ und „X“) und der nach ihrem Muster geschaffene „Arsenalstyp“ führten seinerzeit die Bezeichnung „Torpedoboote 1. Klasse“,

zum Unterschiede von den ersten, noch kleineren Thornycroftbooten, die als „2. Klasse“ bezeichnet wurden. Die See-Eigenschaften der Boote des Arsenalstyp waren schon bessere, doch verloren auch diese Torpedoboote bei mäßig starkem Seegange viel an Fahrgeschwindigkeit und es war ihr Aktionsradius ziemlich klein. Die Vergrößerung des Deplacements, so sehr man diese aus anderen Gründen vermeiden wollte, blieb das einzige Mittel, die Kohlenvorräte zu vermehren, durch kräftigere Maschinen höhere Geschwindigkeiten zu erzielen und die See-Eigenschaften der Boote zu verbessern. Eine in diesem Sinne vortreffliche Lösung des Kompromisses war der deutschen Werfte Schichau in Elbing gelungen; die für die k. und k. Flotte auf dieser Werfte im Jahr 1886 abgelaufenen Musterboote übertrafen daher auch die beiden zur gleichen Zeit von Yarrow in England konstruierten Torpedoboote „Adler“ und „Falke“ in mancher Beziehung. „Adler“ hat 95 Tonnen und 825 indizierte Pferdekräfte, der Schichau-Typ 78 Tonnen und 900 indizierte Pferdekräfte, beide Bootsgattungen erreichten 19 Seemeilen Fahrgeschwindigkeit (im Vergleiche zu den um acht Jahre älteren Thornycroft-Booten: der Steigerung der Fahrgeschwindigkeit um vier Seemeilen in der Stunde entsprach das Ansteigen des Deplacements auf das Dreifache). Nach dem Schichau-Typ wurden in den Jahren 1886 bis 1892 teils bei Schichau selbst, teils auf den Werften in Pola und Triest 22 Torpedoboote für die k. und k. Flotte erbaut, die die Bezeichnung „1. Klasse“ erhielten; die frühere 1. Klasse rückte in die Bezeichnung 2. Klasse, die frühere 2. in die 3. Klasse ein. Man kopierte diesen Typ auch beim Baue von sieben Booten 2. Klasse („XXXIII“ bis „XXXIX“), die in den Jahren 1887 bis 1891 im Seearsenale von Pola hergestellt wurden.

Die Sommerübungen des Jahres 1887 gestalteten sich sehr interessant, weil sie sich zum erstenmal als Manöver mit Gegenseitigkeit unter Beiziehung einer größeren Zahl von Torpedobooten im Bereiche der dalmatinischen Inselwelt abspielten; sie boten auch die beste Gelegenheit, die beiden neu eingelieferten Typen (Yarrow und Schichau) der Torpedoboote 1. Klasse praktisch zu erproben. Eine Torpedoflottille, für die Verteidigung der Küste bestimmt, setzte sich im Archipel der Insel Incoronata fest; sie bestand aus den Schiffen „Fantasie“ (Flaggenschiff des Flottillenkommandanten Kommodore Linienschiffskapitän von Czedik), „Panther“, „Leopard“, Raddampfer „Elisabeth“ (Torpedomutterschiff) und Kanonenboot „Sansego“ (Kabellegungsschiff), dann aus den Torpedobooten 1. Klasse „Adler“, „Falke“, „Bussard“, „Condor“ und acht Torpedobooten 2. Klasse; die angreifende Eskadre war gebildet aus den Schlachtschiffen „Erzherzog Albrecht“ (Flaggenschiff des Eskadrekommandanten Kontreadmiral von Buchta), „Tegetthoff“, „Custoza“, Torpedoschiff „Lussin“ (Torpedomutterschiff) und Transportdampfer „Pola“ (für den Transport von Sperrmaterial) sowie sechs Torpedobooten 2. Klasse. Die Eskadre besetzte zuerst den Hafen von Rogoznica, doch gelang dort den Torpedobooten der Flottille trotz der Hafensperren ein schneidig ausgeführter Angriff; dann blockierte die Eskadre das Flottenlager der Flottille. Dem Schlußmanöver, das in einer Forcierung der Sperre dieses Flottenlagers durch die Angriffseskadre gipfelte, wohnte FM. Erzherzog Albrecht bei, der an Bord S. M. Jacht „Greif“ mit dem Marinekommandanten zur Inspizierung eingetroffen war.

Der Verlauf der Übungen des Jahres 1887 erwies die nicht anzuzweifelnden, bedeutenden Schwierigkeiten, die das durch Torpedoboote verteidigte Inselgewirre Dalmatiens dem Eindringen eines Gegners bietet; allerdings wird im Ernstfalle jeder Gegner den Bereich der Kanäle während der Nacht meiden und während des Tages vor dem Eindringen seine Torpedobootszerstörer und leichten Kreuzer voraussenden. Der Wert der Torpedoboote für die Verteidigung Dalmatiens ist gewiß ein sehr hoher, er enthebt aber die k. und k. Flotte nicht des Bedarfes an Schlachtschiffen, denn die entscheidenden Schläge fallen in hoher See. Das Schlagwort von der Küste, „die sich selbst verteidigt“, ist unrichtig geprägt, die Vorteile, die sie dem Verteidiger bietet, nützt auch ein Angreifer aus, der sich dort festsetzt; dieses Festsetzen kann aber nur durch eine leistungsfähige Schlachtflotte, in zweiter Linie durch die Befestigung bestimmter Häfen vereitelt werden.

Das Jahr 1887 brachte der k. und k. Flotte auch den Stapellauf ihrer ersten Turmpanzerschiffe „Kronprinz Erzherzog Rudolf“ und „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“; man hatte sich in Österreich-Ungarn ziemlich spät entschlossen, diesen Schiffstyp an Stelle des Kasemattschiffes treten zu lassen.

Der englische Captain Coles machte als erster bald nach dem Krim-Kriege den Vorschlag, Turmschiffe zu bauen, bei denen die schweren Geschütze in gepanzerten, drehbaren Türmen so aufgestellt werden sollten, daß das Schußfeld der Geschütze einen möglichst großen Winkel bedecke; dieser Bestreichungswinkel konnte dank der Aufstellung des Turmes über dem Oberdeck auch mehr als 180° betragen, was beim Kasemattschiffe konstruktiv nicht erreichbar war. Die erste praktische Ausführung der Idee erfolgte durch Ericson, der im amerikanischen Sezessionskriege den „Monitor“ für die Nordstaaten erbaute; das Gefecht am 9. März 1862 zwischen dem „Monitor“ und dem Kasemattschiffe „Merrimac“ der Südstaaten – das erste Duell zweier Panzerschiffe – blieb zwar unentschieden, der strategische Erfolg war aber auf Seite des „Monitor“, an dem der bisher unwiderstehliche „Merrimac“ einen zumindest ebenbürtigen Gegner gefunden hatte. Captain Coles drang nun mit seinen Vorschlägen durch; er verbesserte seine Turmschiffe durch das Höherlegen des Oberdecks (das beim „Monitor“ nur etwa einen halben Meter über Wasser lag), wodurch sie bessere See-Eigenschaften erhielten; auch waren die Geschütztürme nicht mehr um eine Spindel drehbar (wie beim „Monitor“), sondern sie ruhten auf Kugeln, später auf Rollen. Coles, der sein System weiter entwickelte und sehr große Turmschiffe baute, hatte auch die gute Idee, die Lafetten der Turmgeschütze unter das Oberdeck zu versenken, wodurch die dem feindlichen Feuer ausgesetzte Oberfläche des Panzerturmes verkleinert ward; die Stabilität seiner Schiffe ließ allerdings einiges zu wünschen übrig, das Turmschiff „Captain“, mit Coles an Bord, ging der unzureichenden Stabilität wegen 1870 im Golfe von Biscaya unter. Die nächste Verbesserung der Turmschiffe war den Franzosen zu danken, die an Stelle der beweglichen Türme, welche im Gefechte durch feindliche Geschosse leicht verkeilt werden konnten, das innerhalb einer feststehenden Panzerwand drehbare Geschütz einführten: diese Barbettetürme wurden dann allgemein angewandt, denn sie boten dem feindlichen Feuer nur einen verschwindend kleinen beweglichen Teil als Zielfläche und es konnte der Turmpanzer erheblich an Stärke zunehmen, was früher durch die konstruktiven Details des Drehturmes stark behindert worden war. Man trachtete anfangs, den Bestreichungswinkel der Turmgeschütze dadurch zu vergrößern, daß man den Mittelpunkt der Türme aus der Mittschiffslinie gegen die Bordwände verschob; bei den neueren Turmschiffen zieht man die Aufstellung der Türme der schweren Geschütze in der Mittschiffslinie jeder anderen Installierungsart vor. Für die Drehung der Geschütztürme wurden Handkraft, Dampfmaschinen, hydraulische Anlagen und elektrische Motoren verwendet; die österreichisch-ungarische Marine bediente sich anfangs hydraulischer Anlagen, denen bald die ausschließliche Anwendung elektrischer Motoren folgte.

„Kronprinz Erzherzog Rudolf“ (6900 Tonnen Deplacement, 6500 indizierte Pferdekräfte) hat zwei Panzertürme, deren vorderer oval geformt ist und zwei Geschütze (Bestreichungswinkel 180°) umfaßt, während der achtere runde Turm nur ein Geschütz (Bestreichungswinkel 275°) aufnimmt; die vorderen Geschütze sind beiderseits der Mittschiffslinie in voneinander unabhängigen Drehvorrichtungen

aufgestellt. Diese Installierungsart ermöglicht, gegen vorne und in den Breitseiten je zwei, in der Richtung des Hecks aber drei Turmgeschütze verwenden zu können; das Kaliber der Geschütze beträgt 30·5 cm. Die sechs Beigeschütze (stählerne 12 cm Geschütze) sind in einer Boxbatterie mit zentraler Aufstellung vereinigt; sie reichen an Zahl, Kaliber und Bestreichungswinkel nicht an das Mindestmaß, das von den Beibatterien der neuesten Schlachtschiffe verlangt wird: das „mittlere" Geschütz dieser Schiffe hat nicht nur größeres Kaliber, es befindet sich auch in gepanzerten Aufstellungen, deren sinnreiche Anordnung sehr große Bestreichungswinkel einräumt. Die Fortschritte des Panzerschiffbaues waren in den letzten zwanzig Jahren so bedeutend, die Entwickelung dieses Typs so außerordentlich, daß „Kronprinz Erzherzog Rudolf" schon beim Stapellauf einen weit geringeren Gefechtswert besaß, als beim Beginne seines ungewöhnlich langen, über etwa fünf Jahre erstreckten Baues. „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie" ist dem gleichen Schicksale verfallen, ihr Gefechtswert war ohnehin kleiner als der des (um 1800 Tonnen Deplacement) größeren und auch stärker gepanzerten „Kronprinz", da sie überdies nur eine Zitadelle mit zwei 30·5 cm Geschützen in Turmlafette besitzt.

Die beiden neuen Turmschiffe waren zwei Jahre nach ihrem Stapellaufe noch nicht so weit fertig, um in Dienst gestellt werden zu können; die k. und k. Flotte mußte daher für die Vertretung ihrer Flagge bei der Weltausstellung in Barcelona (1888) auf ältere Panzerschiffe zurückgreifen; diese Vertretung fiel aber doch sehr stattlich aus. Die Eskadre unter dem Kommando des Kontreadmirals Freiherrn von Monfroni, die aus den Kasemattschiffen „Custoza" (Flaggenschiff), „Tegetthoff", „Don Juan d'Austria", „Kaiser Max" und „Prinz Eugen", den Torpedoschiffen „Panther" und „Leopard" und dem Torpedofahrzeuge „Meteor" bestand, nahm im Mai 1888 längeren Aufenthalt in Barcelona; es ward ihr die Ehre des Besuches durch die Königin-Regentin Maria Christina zuteil. Die acht k. und k. Schiffe mit ihrem strammen Dienstbetrieb und ihrer schmucken Haltung mögen manchem Besucher der Ausstellung in Erinnerung gebracht haben, daß auch die österreichisch-ungarische Monarchie an das Mittelmeer grenzt und gewillt ist, an den Vorteilen zu partizipieren, die der Besitz von Meeresuferstrecken dem Volkswohlstande bietet.

Vizeadmiral Freiherr von Sterneck rief für die k. und k. Flotte einen neuen Schiffstyp ins Leben, den sogenannten Torpedo-Rammkreuzer, der eventuell das ganz gepanzerte Schlachtschiff ersetzen sollte. Von den Panzerschiffen der k. und k. Flotte waren die Panzerfregatten gänzlich unverwendbar geworden, die fünf älteren Kasemattschiffe standen an der Grenze ihrer Brauchbarkeit; es mußte daher an eine Regenerierung der Schlachtflotte geschritten werden, die an tauglichen Schiffen nur die beiden neuen Turmschiffe und den „Tegetthoff" zählte. Die Schlachtflotte war sonach um so viele Millionen Gulden rückständig geworden, daß deren Bewilligung damals aussichtslos schien, und man war gezwungen, einen billigeren Ersatz für die kostspieligen Panzerschiffe zu suchen. Die „Torpedo-Rammkreuzer" sollten die Artillerie eines Panzerschiffes erhalten und diesem durch größere Geschwindigkeit überlegen sein; eine starke Torpedoarmierung und ein Panzerdeck, das die Maschinen, Kessel und Munitionskammern schützte, war bestimmt, die Kampfkraft des neuen Typs zu erhöhen. Der Panzerdeckkreuzer mit Torpedoarmierung war allerdings auch bei anderen Flotten vertreten, doch im allgemeinen nur mit Geschützen mittleren und leichten Kalibers bestückt, während die österreichisch-ungarischen Torpedo-Rammkreuzer auch 35 Kaliber lange 24 cm Geschütze in gepanzerten Barbettetürmen erhielten.

Als erster Vertreter der neuen Schiffsgattung lief „Kaiser Franz Joseph I." im Jahr 1889 vom Stapel; das Schiff hat 4000 Tonnen Deplacement und 8000 indizierte Pferdekräfte, es führte nach dem Stapellaufe zwei 24 cm Geschütze mit hydraulischen Bewegungs- und Ladevorrichtungen in je einem gepanzerten Turme, dann sechs 15 cm Geschütze in nicht gepanzerten Erkern und 17 kleine Schnellfeuerkanonen. Dank den gelungenen Linien der Unterwasserteile erreichte das Schiff bei den Probefahrten fast 20 Seemeilen stündliche Geschwindigkeit.

Die neuen Schiffe „Kronprinz Erzherzog Rudolf", „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie" und „Kaiser Franz Joseph I." traten im Sommer 1890 zum erstenmal in Dienst; sie wurden mit dem Torpedokreuzer „Tiger" zu einer Eskadre vereinigt. Das Eskadrekommando führte Kontreadmiral von Hinke, Kommandant des „Kaiser Franz Joseph I." war Linienschiffskapitän Erzherzog Karl Stefan.

Diese Eskadre, eigentlich die erste aus modernen Schiffen der k. und k. Flotte zusammengesetzte, begab sich in die Ostsee, um, einer Einladung des deutschen Kaisers und Königs von Preußen, Wilhelm II., folgend, dem kombinierten Manöver des IX. Armeekorps und des Übungsgeschwaders beizuwohnen. Die Ausreise der Eskadre führte zuerst über Gibraltar nach Portsmouth und Cowes, wo die Königin Viktoria von England über die Schiffe Revue hielt und der damalige Prinz von Wales das Flaggenschiff „Kronprinz Erzherzog Rudolf" und den „Kaiser Franz Joseph I." besichtigte, dann begab sich „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie" nach Cuxhaven, „Kaiser Franz Joseph I." nach Wilhelmshafen und es vereinigte sich die Eskadre erst wieder in Kopenhagen; der Empfang, der hier den ehemaligen Gegnern von allen Kreisen, insbesondere von den ritterlichen Angehörigen der dänischen Kriegsmarine, bereitet wurde, war ein außerordentlich herzlicher. König Christian IX. besichtigte den „Kronprinz Erzherzog Rudolf", Fest reihte sich an Fest.

Das Flaggenschiff mußte von Kopenhagen nach Kiel abgehen, um im dortigen Dock einer Reparatur der Achsenlager unterzogen zu werden; die übrigen Schiffe besuchten Karlskrona und kamen dann ebenfalls nach Kiel. Kaiser Wilhelm II. nahm nach dem Eintreffen in Kiel eine Revue ab über die k. und k. Eskadre und das deutsche Übungsgeschwader; er besichtigte die Schiffe „Kaiser Franz Joseph I." und „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie" im Detail, an welcher Besichtigung auch der greise Feldmarschall Graf Moltke teilnahm. Dann begaben sich die Schiffe nach der Flensburger Föhrde; sie kehrten nach Beendigung der Manöver, die im historischen Bereiche der Schanzen von Düppel ihr Ende fanden, wieder nach Kiel zurück.*

Auf der Heimreise wurden dann noch Cherbourg, Lissabon und Palermo berührt, die Mission der Eskadre fand im Spätherbst ihr Ende. Dem Prestige der österreichisch-ungarischen Flagge hat diese Fahrt manchen Gewinn gebracht, die vortreffliche Haltung der Schiffe, das ausgezeichnete Benehmen der Bemannungen fand überall das verdiente Lob; die herzliche Aufnahme, die den Schiffen allerorten zuteil ward, war ein Beweis für die Sympathien, die dem erlauchten Kaiser und König und der österreichisch-ungarischen Monarchie überall entgegengebracht werden.

S. M. Schiff „Pola" unternahm in den Sommermonaten der Jahre 1890 bis 1894 unter dem Kommando des Korvettenkapitäns (später Fregattenkapitän) Mörth Tiefseeforschungen im östlichen Mittelmeere, für die die kaiserliche Akademie der Wissenschaften den Hofrat Dr. Steindachner als wissenschaftlichen Leiter, einen Biologen, einen Chemiker, einen Ozeanographen beistellte und auch einen Teil der Expeditionskosten trug. Während der ersten dieser Fahrten wurde die „Pola"-Tiefe mit 4440 m im Ionischen Meer aufgefunden; die Ergebnisse der Forschungen sind in den Denkschriften der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften niedergelegt.

Die auf allen Gebieten des Seekriegswesens zunehmenden Fortschritte bedingten Ende der achtziger Jahre die Schaffung von Spezialschiffen für den Train der k. und k. Flotte, der bis dahin nur das Werkstättenschiff „Cyclop", den Transportdampfer „Pola" und die im Kriegsfalle vom österreichischen Lloyd für Transportzwecke zu mietenden Dampfer umfaßte. Die Schlepptender „Büffel" und „Hippos"

* Siehe Tafel 15: Die k. und k. Eskadre in Kiel.

liefen 1888 vom Stapel, der Pumpentender „Gigant“ folgte im nächsten Jahre, das Torpedodepotschiff „Pelikan“, das Zisternenschiff „Najade“ und der Minenlegungsdampfer „Salamander“ im Jahre 1891. „Gigant“ besitzt mächtige Pumpenanlagen, die beim Löschen von Bränden bis zu 1400 Tonnen Wasser stündlich fördern können und auch für das Entwässern lecker Schiffe geeignet sind; die starke Maschine und die kräftige Bauart des Schiffes befähigen es überdies für das Schleppen und für Rettungsaktionen; „Gigant“ ist auch schon wiederholt in die Lage gekommen, bei Bränden außerhalb des Hafens von Pola und bei der Rettung oder Sicherung gestrandeter Schiffe vortreffliche Dienste zu leisten. „Pelikan“ ist als Mutterschiff für Torpedoboote eingerichtet, deren Bedürfnisse er in jeder Beziehung zu befriedigen vermag; das mit großen Räumen ausgestattete Schiff wurde bis zum Jahr 1906 als Admiralsjacht verwendet und auch den Königen von Rumänien und Schweden-Norwegen für kurze Seereisen zur Verfügung gestellt. „Najade“ ist mit einer sehr leistungsfähigen Destillieranlage ausgestattet, weil „Süßwasser“ für den Betrieb aller modernen Schiffskessel notwendig, in Dalmatien leider oft sehr rar ist; die neueren großen Schiffe vermögen heute ihren Bedarf an Trink- und Kesselspeisewasser vollauf mit den eigenen Destillatoren und Zusatzwassererzeugern zu decken, die kleineren Schiffe, insbesondere die Torpedofahrzeuge und Torpedoboote, sind aber auf die fallweise Ergänzung ihrer naturgemäß geringen Wasservorräte angewiesen. „Salamander“ besitzt sinnreiche Einrichtungen für das rasche Legen von Minenlinien.

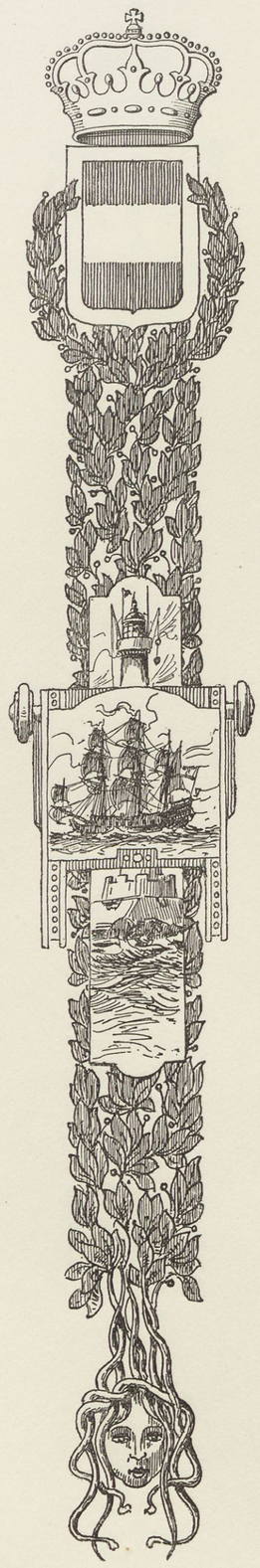
Einige Worte über die Seeminen, die im Russisch-japanischen Kriege mehr Verluste zugefügt haben, als Geschütze und Torpedos zusammengenommen, mögen am Platze sein. Die k. und k. Flotte hat diesem wichtigen Defensivmittel schon vor einem halben Jahrhunderte die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet und es seither bedeutend vervollkommnet, auf welchem Gebiete sich der verstorbene Kontreadmiral von Siemuszowa-Pietruski mit langjähriger, erfolgreicher Arbeit hervorragende Verdienste erwarb. Die ehemals verwendeten Beobachtungsminen waren an genau bestimmten Plätzen so tief verankert, daß die Schiffe der eigenen Flotte ungehindert über dem Lagerungsorte der Minen passieren konnten; zwei Beobachtungsstationen, in deren Gesichtsfeld die Minenlinien lagen, sollten aber den Zündstrom schließen, sobald ein feindliches Schiff in den Sprengbereich einer der Minen gelangte. Die erforderliche sehr präzise und daher sehr zeitraubende Verankerung der Beobachtungsminen, die leichte Möglichkeit der Beschädigung der elektrischen Zündleitungen, endlich das Versagen der Zündstationen bei Nebelwetter und in der Nacht waren Nachteile, die der Verwendung solcher Minen anhafteten; man ersetzte sie daher durch Kontaktminen, die in geringerer Wassertiefe verankert sind und durch das Anstoßen eines feindlichen Schiffes zur Explosion gebracht werden. Die Konstruktion und die Verankerungsorte dieser Minen, dann die Art der Vorkehrungen, die den eigenen Schiffen das ungefährdete Passieren des Minenbereiches sichern, werden selbstverständlich streng geheim gehalten. Die k. und k. Flotte ist in der angenehmen Lage, die Minensperre bestimmter Häfen binnen kürzester Frist auslegen und die Kontaktminen auch als Offensivmittel verwenden zu können. Jedes Angehen einer Seeminensperre bedeutet eine große Gefahr für den Angreifer, weil die Position der Minen zumeist nur geschätzt werden kann und man daher über das Maß zulässiger Annäherung im unklaren ist; das Beseitigen der Minen ist aber im allgemeinen erst nach völliger Niederkämpfung des Verteidigers möglich.

Zu den Sommerübungen des Jahres 1891 wurde eine außergewöhnlich große Zahl von Schiffen herangezogen, weil eine Inspizierung durch den obersten Kriegsherrn zu erwarten stand. Die Angriffsflotte bestand aus den Panzerschiffen „Kronprinz Erzherzog Rudolf“ (Flaggenschiff des Eskadrekommandanten Kontreadmiral von Hinke), „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“ und „Prinz Eugen“, den kleinen Kreuzern „Tiger“, „Leopard“ und „Lussin“, endlich den Torpedofahrzeugen „Trabant“, „Komet“ und „Blitz“, die Küstenverteidigungsflotte aus „Fantasie“ (Flaggenschiff des Kontreadmirals von Rohrscheidt), „Kaiser Franz Joseph I.“, Raddampfer „Elisabeth“ (Torpedomutterschiff), „Gigant“ (Kabelleger), „Triton“ und „Dromedar“, dann aus sechs Torpedobooten 1. Klasse und zwölf Torpedobooten 2. Klasse. Während der ersten Übungsperiode, die sich mit Scheibenschießen und Einzelkämpfen befaßte, zählte auch „Kaiser Franz Joseph I.“ zur Eskadre Hinke; die zweite Übungsperiode spielte sich in der Nähe von Spalato ab, wo die Küstenverteidigungsflotte (in der Bucht Saldon) ein befestigtes Lager errichtet hatte. Das Schlußmanöver fand in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers und Königs und des FM. Erzherzog Albrecht statt, dann vereinigten sich beide Flotten in der Bucht Saldon, wo auch die kaiserliche Jacht „Miramar“ vor Anker ging; Seine Majestät geruhte, einige Schiffe zu inspizieren. Die Eskadre begleitete hierauf die Jacht „Miramar“ nach Pola, S. M. Schiff „Kaiser Franz Joseph I.“ (Kommandant Linienschiffskapitän Erzherzog Karl Stefan) mit den Torpedobooten der Küstenverteidigungsflotte unternahm bei der Insel Incoronata einen ebenso gelungenen als malerischen Angriff auf die passierenden Schlachtschiffe. In Pola fand dann im Beisein Seiner Majestät die feierliche Grundsteinlegung der Marinepfarrkirche „Madonna del Mare“ statt.

Das vierte Zentenarium der Entdeckung Amerikas durch Christoph Kolumbus wurde im Jahr 1892 von allen Seemächten festlich begangen; hatte doch diese Entdeckung den ersten Anstoß zur Entdeckung neuer Seewege, zur Ausbreitung des Kolonialbesitzes, zur bedeutenden Steigerung der Seeschiffahrt und des Seehandels gegeben. Besonderen Anlaß zur Feier hatten Spanien, dessen Karabellen unter Kolumbus' Führung das neue Land fanden, und Genua, die Vaterstadt des kühnen Seefahrers; die Vereinigten Staaten riefen die Weltausstellung von Chicago ins Leben. Die österreichisch-ungarische Monarchie beteiligte sich durch Entsendung von Kriegsschiffen an den Festlichkeiten in Huelva und in Genua.

Die Kanonen S. M. Korvette „Aurora“ begrüßten im Vereine mit jenen spanischer, englischer, niederländischer, italienischer, französischer und mexikanischer Kriegsschiffe die erste Fahrt der wiedererstandenen Karabelle „Santa Maria“; nach Genua, wo eine italo-amerikanische Ausstellung eröffnet war, begab sich nach Beendigung der Sommerübungen eine aus den Schiffen „Kronprinz Erzherzog Rudolf“, „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“ und „Kaiser Franz Joseph I.“ bestehende Eskadre, die Kontreadmiral Freiherr von Spaun befehligte. Der Hafen von Genua vereinigte im Herbst 1892 die Kriegsflaggen fast aller Herren Länder; Italien war durch eine imposante Schiffszahl vertreten, England, Frankreich, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Spanien, das Deutsche Reich, die Niederlande, Rumänien, Griechenland, Portugal, Argentina und Mexiko hatten teils Eskadren, teils einzelne Schiffe entsandt. Die Festlichkeiten erreichten ihren Höhepunkt, als König Humbert mit der Königin und dem Kronprinzen von Italien in Genua eintraf und die Flaggenschiffe, unter diesen auch S. M. Schiff „Kronprinz Erzherzog Rudolf“, mit seinem Besuche beehrte. Als die k. und k. Eskadre Genua verließ, um der Heimat zuzusteuern, konnte sie dies mit der Befriedigung tun, unter der gastfreundlichen und zuvorkommenden Genueser Gesellschaft zahlreiche Sympathien erworben zu haben.

Die Donau-Flottille erfuhr im Jahr 1892 die erste Verstärkung durch den Stapellauf der Monitore „Körös“ und „Szamos“, dem im Jahr 1894 der Umbau der beiden älteren Monitore „Maros“ und „Leitha“ und der Stapellauf des Patrouillenbootes „a“ folgte; überdies wurde das Torpedoboot „I“ von Pola mittelst Eisenbahn nach Budapest transportiert. Die Donau, auf der die Erblande während der Türkenkriege zahlreiche Armements aufgestellt hatten, trug wieder eine recht stattliche Flottille, der eine weitere Vermehrung vorbehalten war.



Der Panzerdeckkreuzer „Kaiserin Elisabeth“, das 1890 vom Stapel gelaufene Schwesterschiff des „Kaiser Franz Joseph I.“, wurde im Spätherbst 1892 für eine denkwürdige Missionsreise in Dienst gestellt. Das Schiff stand zur Verfügung des Erzherzogs Franz Ferdinand von Österreich-Este für die Durchführung des größeren Teiles der Weltreise des erlauchten Prinzen; der Schiffskommandant (Linienschiffskapitän von Becker) sollte auf der Heimreise des Kreuzers den Austausch des ratifizierten Freundschafts- und Handelsvertrages mit Korea vollziehen. Die Vertretung der Stellung und des militärischen Ansehens der Monarchie, ihrer kommerziellen und sonstigen Interessen an den Küsten Asiens und Australiens, die von der „Kaiserin Elisabeth“ zu berühren waren, konnte durch das stattliche Schiff vollauf erzielt werden.

Erzherzog Franz Ferdinand schiffte sich am 14. Dezember 1892 in Triest auf „Kaiserin Elisabeth“ ein, tags darauf ging das Schiff in See; nach flüchtiger Berührung von Port Said und Aden steuerte der Kreuzer gegen das paradiesisch schöne Ceylon. In den Morgenstunden des 2. Jänner wurde ein großes Schiff unter Segeln gesichtet, das bald darauf als S. M. Korvette „Fasana“ (Kommandant Korvettenkapitän von Ripper) erkannt wurde, die von einer Weltumsegelung heimkehrte; die „Fasana“ hatte in den ostasiatischen Gewässern einen außergewöhnlich schweren Taifun mitgemacht, sie war aber dank ausgezeichneter Führung mit nur unbedeutenden Havarien durchgekommen, während mehrere große Dampfer und andere Schiffe dem Sturme zum Opfer fielen. Die Korvette leistete der auf „Kaiserin Elisabeth“ wehenden kaiserlichen Standarte die vorgeschriebenen Ehrenbezeigungen und drehte bei, worauf sich Erzherzog Franz Ferdinand zu einer Besichtigung auf „Fasana“ begab.* Beide Schiffe, die ein Zufall inmitten des indischen Ozeans zusammengeführt hatte, setzten dann ihren Weg wieder fort.

Die „Kaiserin Elisabeth“ brachte im Verlauf ihres Reiseprogrammes den hohen Herrn nach Ceylon, Indien, Singapore, Batavia und Sidney; auf der Überfahrt von Singapore nach Batavia fand unter Beachtung aller alten, seemännischen Traditionen die Äquatortaufe statt. Von Sidney führte die Reiseroute über Neukaledonien, die Salomons-Inseln, Neuguinea, einige Punkte des niederländisch-indischen Archipels und Sarawak wieder nach Singapore; der Besuch Bangkoks mußte leider der franco-siamesischen Verwickelungen wegen unterbleiben. Nach einem Aufenthalt in Hongkong steuerte der Kreuzer nach Nagasaki, von wo, wie auch früher schon in Indien, der Erzherzog eine Inlandreise ausführte; die Wiedereinschiffung des hohen Herrn fand in Jokohama statt, wo das Geburtsfest Seiner Majestät des Kaisers und Königs mit dem üblichen seemännischen Prunke gefeiert ward. Am 25. August schiffte sich der erlauchte Prinz auf dem Dampfer „Empress of China“ ein, um die Heimreise über Nordamerika anzutreten. Die Worte, die Erzherzog Franz Ferdinand in seinem fesselnden Tagebuche der Erinnerung an die Einschiffung auf „Kaiserin Elisabeth“ widmet, gereichen nicht nur dem Stab und der Mannschaft dieses einen Kreuzers, sondern auch der ganzen Kriegsmarine dauernd zur Ehre: „Endlich war der schwere Augenblick gekommen, jener, in dem ich Abschied nehmen mußte von unserem braven Schiffe, von den Herren des Stabes, die ich alle so schätzen gelernt hatte und die stets bestrebt waren, mir das Leben an Bord so angenehm als möglich zu gestalten, von der wackeren Mannschaft. Die ‚Elisabeth‘ war mir in der achtmonatlichen Frist, während der sie uns so treu durch ferne Meere getragen, zur Heimat geworden . . .“ „Hier habe ich den guten militärischen Geist, den vortrefflichen kameradschaftlichen Sinn kennen gelernt, welcher in unserem Seeoffizierkorps herrscht.“ „Mit hoher Befriedigung muß ich des geradezu musterhaften Verhaltens der Mannschaft gedenken, welche unentwegt in treuer Pflichterfüllung ausgeharrt hat, selbst unter den schwierigsten Verhältnissen . . .“ „Unsere Kriegsmarine hat sich wieder in einer die hochgespannten Erwartungen rechtfertigenden Weise bewährt . . .“

* Siehe Tafel 16: Kreuzer „Kaiserin Elisabeth“ und Korvette „Fasana“.

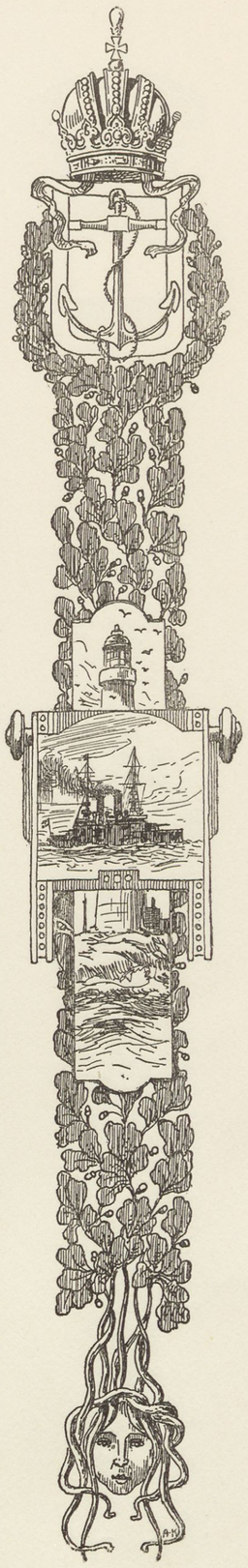
Nach der Ausschiffung des Erzherzogs begab sich die „Kaiserin Elisabeth“ nach Chemulpo; die ratifizierten Freundschafts- und Handelsverträge mit Korea wurden in Söul, der Reichshauptstadt, unter voller Entfaltung des bei solchen Anlässen in exotischen Ländern üblichen Prunkes ausgetauscht, gegenseitige Geschenke der beiden Herrscher überreicht und übernommen. Die Rückreise des Schiffes erfolgte ohne Zwischenfall, bei Berührung der notwendigen Kohlenstationen; als „Kaiserin Elisabeth“ am 19. Dezember 1893 vor Pola eintraf, sichtete sie die Jacht „Fantasie“ mit der kaiserlichen Standarte: Erzherzog Franz Ferdinand erwies dem Schiff und der ganzen Kriegsmarine die hohe Ehre, die Heimkehrenden persönlich zu begrüßen.

Die beiden ersten Rammkreuzer der k. und k. Flotte stellten einen Schiffstyp dar, der eine schwere Artillerie und eine starke Torpedoarmierung mit hoher Geschwindigkeit vereinte; es war daher nur natürlich, daß die weitere Entwickelung dieser Schiffe sie nicht mehr auf das Panzerdeck beschränkte, sondern auch mit vermehrter Panzerung bedachte. So entstand der erste österreichisch-ungarische Panzerkreuzer, S. M. Schiff „Kaiserin und Königin Maria Theresia“, der 1893 vom Stapel lief. Der Tonnengehalt dieses Schiffes, dessen Maschinen 9000 Pferdekräfte indizieren, war bereits auf 5200 gestiegen; es hat einen schwachen Gürtelpanzer, die beiden für die Aufnahme der schweren 24 cm Geschütze bestimmten Türme erhielten einen etwas stärkeren Panzer als „Kaiser Franz Joseph I.“, von den acht 15 cm Geschützen stehen vier in gepanzerten Kasematten des Batteriedecks und vier in gepanzerten Reduits des Oberdecks. „Maria Theresia“ war auch das erste Schiff der k. und k. Flotte, das elektrische Motoren für die Bedienung der schweren Geschütze erhielt. Dieser Kreuzer besaß bis zum Jahre 1903 Masten, die der früheren Art der schweren französischen Gefechtsmasten glichen; sie hatten einen gewaltigen Durchmesser und es führte im Innern des Mastes eine Wendeltreppe zu den groß dimensionierten, hoch gelegenen und mit leichten Schnellfeuerkanonen ausgestatteten Gefechtsmarsen. Diese Masten waren eher malerisch als besonders praktisch; sie beeinflußten die See-Eigenschaften des Schiffes in ungünstigem Sinn und vermehrten die Zielfläche, so daß sie dann durch die nunmehr allgemein eingeführten Gefechtsmasten der k. und k. Flotte (tiefer liegende Plattform für Schnellfeuerkanonen, hohe schlanke Signalstenge) ersetzt wurden.

Die Panzerkreuzer sind eine interessante Schiffsgattung; ihre Artillerie nähert sich jener der Schlachtschiffe, sie besitzen zwar einen etwas schwächeren Panzerschutz, aber eine höhere Schnelligkeit. Da Schlachtschiffe und Panzerkreuzer die gleichen Vorzüge anstreben, beginnt die Grenze zwischen beiden Schiffsgattungen sich zu verschleiern – der schwere Panzerkreuzer und das leichte Schlachtschiff sind oft kaum voneinander zu unterscheiden.

In das Jahr 1893 fiel auch die Umgestaltung des Kasemattschiffes „Tegetthoff“, das durch Einbau neuer Maschinen und Änderung der Bestückung verbessert wurde. Die alte Maschine besaß Zylinder von großem Durchmesser, das bedeutende Kolbengewicht rieb die Zylinder aus und dies bildete eine Quelle häufig eingetretener Havarien; die beiden neuen Compoundmaschinen haben hierin Wandel gebracht und dem Schiff eine erhöhte Geschwindigkeit beschert. Die kurzen 28 cm Geschütze wurden durch 35 Kaliber lange 24 cm Geschütze, die sechs bronzenen 9 cm Geschütze durch fünf lange 15 cm Schnelladekanonen mit bedeutend vergrößertem Bestreichungsfeld ersetzt; die vier Eckgeschütze der Kasematte erhielten für das seitliche Richten elektrische Motoren, an Stelle der überflüssigen Dreimastschonertakelage traten zwei Gefechtsmasten mit Marsen für Schnellfeuerkanonen.* Selbstverständlich haben auch diese Verbesserungen, so wichtig und nützlich sie bei dem Mangel an Schlachtschiffen waren, das veraltete Schiff nicht in ein modernes umgestalten können.

* Siehe Tafel 17: Kasemattschiff „Tegetthoff“.



S. M. Schiff „Zrinyi“ befand sich während der brasilianischen Insurrektion des Jahres 1894 für den Schutz der Interessen und des Eigentums österreichischer und ungarischer Staatsangehöriger vor Rio de Janeiro. Das unbehinderte Laden und Löschen eines österreichischen Dampfers mußte einmal durch Beistellung einer Abteilung bewaffneter Mannschaft sichergestellt werden.

Nach langer Unterbrechung sollte die k. und k. Flotte endlich wieder in den Besitz neuer Schlachtschiffe gelangen; es waren dies die als Küstenverteidiger bezeichneten Turmschiffe „Monarch“, „Wien“ und „Budapest“, die in den Jahren 1895 und 1896 vom Stapel liefen. Die Bezeichnung Küstenverteidiger trifft für diese Schiffe mit Bezug auf ihr Kohlenfassungsvermögen zu; an Stärke der Bestückung überragen sie auch weit größere Zeitgenossen, an Geschwindigkeit und Panzerschutz bleiben sie gegen solche nur wenig oder gar nicht zurück. Die „Monarch“-Klasse, mit nur 5550 Tonnen Deplacement, besitzt Maschinen von 8000 indizierten Pferdekräften und 17 Seemeilen stündliche Fahrgeschwindigkeit; die gesamte Panzerung aus Nickelstahl, der hier in der k. und k. Flotte zum erstenmal verwendet ward, wiegt über 1700 Tonnen. Die vier 40 Kaliber langen 24 cm Geschütze sind paarweise in zwei Barbettetürmen installiert, sechs 15 cm Schnellfeuerkanonen, durch Splitterschotte getrennt, befinden sich in der gepanzerten Kasematte des Oberdecks, 18 kleine Schnellfeuerkanonen und Mitrailleusen sind auf dem ganzen Schiffe verteilt; die Bedienung der Turmgeschütze erfolgt durch elektrische Kraftübertragung, die Feuerschnelligkeit der 15 cm Geschütze ist bis zu acht gezielten Schüssen in der Minute gesteigert. Wie aus diesen Daten zu entnehmen ist, stellten die Schiffe Typ „Monarch“ seinerzeit sehr gelungene Vertreter des Kompromisses dar, das im Kriegsschiffbau immer in irgend einer Form wiederkehrt, bei Panzerschiffen zwischen der Größe, der Panzerung und Artillerie samt Munitionsdotierung zu schließen ist und für die österreichisch-ungarische Flotte um einen weiteren Faktor, die tunlichst geringen Kosten der Schiffe, vermehrt wird.

Die Panzerung der „Monarch“-Klasse und die Kessel S. M. Schiffes „Budapest“, das als erstes unserer Flotte Wasserrohrkessel erhielt, geben zu besonderen Ausführungen Anlaß.

Der Panzer der ersten Panzerschiffe bestand aus gewalztem Schmiedeeisen; dann bedingten die Fortschritte der Geschütz- und Geschoßkonstruktion eine allmähliche Zunahme der Plattenstärke, damit diese der Auftreffenergie des Geschosses gewachsen bleibe: die Zunahme der Plattenstärke fand aber bald ihre Grenze, weil sich die Plattenindustrie außerstand sah, über eine bestimmte Dicke hinaus noch homogene Platten erzeugen zu können. Versuche, mehrere dünne Schmiedeeisenplatten, nur durch eine Holzlage voneinander getrennt, an Stelle dicker Platten zu verwenden, ergaben selbstverständlich kein befriedigendes Resultat, man war daher zur Wahl härteren Materials für die Plattenerzeugung gezwungen. Zunächst schweißte man eine dünne Stahlplatte auf eine Schmiedeeisenplatte – Compoundpanzer –, wendete die Stahlseite gegen außen und befestigte die Platte mit Schraubenbolzen, die vom Schiffskörper aus in die weichere Schmiedeeisenschichte eingriffen; solche Platten erhielten 1887 „Kronprinz Erzherzog Rudolf“ und „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“. Den Compoundplatten folgten ganz aus Stahl hergestellte und es gelang, durch entsprechenden Nickelzusatz eine besondere Härte des Materials zu erreichen, was eine Reduktion der Plattenstärke zuließ; Nickelstahlpanzer wurde auf der „Monarch“-Klasse 1895 angewandt. Harvey erhöhte die Widerstandskraft der Panzer durch Bestreuen der glühenden Platten mit einem Pulver, dessen Zusammensetzung von ihm geheim gehalten wird, und durch Abkühlung der Platten in einem dauernden Wasserregen; beides vermehrt die Härte der Oberfläche. Dieses Verfahren wurde durch Krupp weiter ausgebildet und es ist das Kruppsche Patent zur Zeit bei der Erzeugung der Panzerplatten für die Neubauten fast aller Seemächte im Gebrauche; solche Platten haben auch die neuesten k. und k. Schlachtschiffe, deren Typschiff, „Erzherzog Karl“, 1903 vom Stapel lief. Die Widerstandsfähigkeit der Platten nach ihrer Erzeugungsart läßt sich wie folgt darstellen: Platten aus gewöhnlichem (weichem) Stahl entsprechen $1^1/_4$ mal so dicken Schmiedeeisenplatten, Harveyplatten der 2- bis $2^1/_2$ fachen Dicke von Schmiedeeisen, endlich sind nach Kruppschem Verfahren angefertigte Platten der $2^1/_2$- bis 3fachen Dicke einer Schmiedeeisenplatte gleichwertig. Die Zunahme der Widerstandskraft der Panzerplatten neuerer Erzeugungsarten gestattete daher nicht nur einen ausgiebigeren Panzerschutz der Schiffe, sondern gleichzeitig auch eine relative Verminderung des Panzergewichtes; so beträgt die Stärke des Gürtelpanzers bei „Tegetthoff“ 369 mm, bei „Kronprinz Erzherzog Rudolf“ 305 mm, bei „Monarch“ 270 mm und bei „Erzherzog Karl“ 210 mm. Der Gürtelpanzer des „Erzherzog Karl“ müßte, in Schmiedeeisen ausgeführt, sonach etwa 600 mm Dicke erreichen, um dem nach Kruppschem Verfahren hergestellten Panzer dieses Turmschiffes gleichwertig zu sein; hieraus läßt sich die Ersparnis an Panzergewicht abschätzen, die dem Gefechtswerte des Schiffes an anderen Stellen zu Nutzen kommt.

Das erste größere Schiff der k. und k. Flotte, das Wasserrohrkessel (System Belleville) erhielt, war S. M. Schiff „Budapest“; die Verwendung von Wasserrohrkesseln wurde dann allgemein, doch wählte man später den von Yarrow konstruierten Kesseltyp, der nunmehr auch in Österreich hergestellt werden kann; die englische Flotte hatte vor einigen Jahren Grund zur Klage über die Belleville-Kessel, auf „Budapest“, der „Habsburg“-Klasse und „Kaiser Karl VI.“ haben sie anstandslos entsprochen. Die Wasserrohrkessel besitzen manche Vorzüge, die in der Möglichkeit rascher Dampferzeugung, in hohen Betriebsspannungen und der Gewichtsersparnis infolge geringeren Wassergehaltes gipfeln; man kann auch die Intensität des Betriebes leicht ändern, die Gefahr der Kesselexplosion ist verringert. Die Kessel der „Budapest“ sind für eine Betriebsspannung von 17·6 Atmosphären erbaut, der Dampf wird vor seinem Eintritt in die Maschine durch Reduktionsventile auf einen Arbeitsdruck von 11 Atmosphären gebracht; durch die Installierung der Wasserrohrkessel wurden auf diesem Schiffe – gegen „Monarch“ – 100 Tonnen Maschinengewicht erspart, was der Vergrößerung des Kohlenvorrates zugute kam. „Budapest“ kann bei einer stündlichen Geschwindigkeit von 10 Seemeilen um 600 Seemeilen mehr zurücklegen als „Monarch“ – ein Beweis, wie selbst relativ kleine Details bei dem Abschlusse des Kompromisses zwischen den das Schiff bestimmenden Faktoren auf dessen Eigenschaften Einfluß nehmen können.

S. M. Schiff „Pola“ wurde im Jahr 1895 neuerdings (unter dem Kommando des Fregattenkapitäns, später Linienschiffskapitän, Paul von Pott) für Meeresforschung in Dienst gestellt, im Winter 1895/1896 die nördliche und im Winter 1897/1898 die südliche Hälfte des Roten Meeres besucht; das Arbeitsprogramm umfaßte geographische Ortsbestimmungen, Hafenaufnahmen, magnetische und Schweremessungen, Tiefseedredschen, Loten und pelagisches Fischen; der Golf von Akaba wurde ganz ausgelotet. Während der zweiten Expedition überfielen Beduinen eine am Land arbeitende Gruppe, die, unterstützt durch die Schnellfeuerkanonen des Schiffes, den Angriff mit einigen Gewehrsalven abwies.

Die Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals, der die Ostsee mit der Nordsee verbindet, ging im Sommer 1895 mit großem maritimen Gepränge in Gegenwart des deutschen Kaisers und Königs von Preußen vor sich; Eskadren oder einzelne Kriegsschiffe der meisten seefahrenden Nationen waren bei diesem Anlaß in Kiel versammelt, bei der ersten Fahrt durch den Kanal folgten der Kaiserjacht auch die Vertreter fremder Flaggen. Die österreichisch-ungarische Monarchie entsandte zur

Kanaleröffnung eine Kreuzerdivision, bestehend aus S. M. Schiffen „Kaiserin und Königin Maria Theresia“, „Kaiserin Elisabeth“, „Kaiser Franz Joseph I.“ und „Trabant“, unter dem Kommando des Kontreadmirals Erzherzog Karl Stefan.

Während der Unruhen in der Türkei, die in den Jahren 1895 und 1896 größeren Umfang annahmen, kreuzte die k. und k. Eskadre zum Schutze der österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen und Interessen in der Levante; S. M. Schiff „Sebenico“ wurde als zweites Stationsschiff (neben dem zur Verfügung des Botschafters stehenden „Taurus“) nach Konstantinopel detachiert.

Die Entwickelung des Torpedobootes hatte bei unseren Booten 1. Klasse keineswegs halt gemacht; es waren seit dem Entstehen dieser Boote neuere, größere Typen konstruiert worden, die ihrer ausgezeichneten See-Eigenschaften wegen den Namen „Hochseetorpedoboote“ wirklich verdienen und die älteren Typen an Geschwindigkeit bedeutend überflügeln. Die k. und k. Kriegsmarine brachte je ein solches Boot bei den renommierten Torpedobootserbauern Yarrow und Schichau in Bestellung und es liefen beide, „Viper“ und „Natter“, im Jahr 1896 vom Stapel. Diese Boote besitzen Maschinen, die 1800 Pferdekräfte indizieren und ihnen 26 Seemeilen stündliche Geschwindigkeit verleihen, „Viper“ hat Yarrow-, „Natter“ Thornycroft-Wasserrohrkessel; „Viper“ (107 Tonnen Deplacement) ist kleiner als „Natter“ (134 Tonnen). Bei den Erprobungen erzielte „Viper“ etwas höhere Fahrgeschwindigkeiten; da sie auch sonst besser entsprach als das deutsche Boot, wurde sie als Muster beibehalten für noch andere vier Boote, die, ebenfalls bei Yarrow erbaut, in den Jahren 1898 („Boa“, „Cobra“) und 1899 („Kígyó“, „Python“) vom Stapel liefen.

Die kaiserliche Akademie der Wissenschaften in Wien beschloß die Entsendung einer Expedition nach den Salomons-Inseln, um über deren geologische Schichtung, ihre mineralogische Zusammensetzung, Fauna und Flora Aufschlüsse zu erlangen, weil diese interessante Inselgruppe, die auch Erzherzog Franz Ferdinand mit S. M. Schiff „Kaiserin Elisabeth“ besucht hatte, in naturwissenschaftlicher Beziehung noch wenig erforscht war. Der bekannte Gelehrte Freiherr Foullon de Norbeeck wurde als Chefgeologe und wissenschaftlicher Leiter der Expedition gewählt, S. M. Kanonenboot „Albatros“ (Kommandant Fregattenkapitän von Mauler) im Jahr 1896 seitens der Kriegsmarine zur Verfügung gestellt, um den Gelehrten nach den Salomons-Inseln zu überführen und ihm bei seinen Landexpeditionen die notwendige Unterstützung und Bedeckung zu bieten. Nach dem Besuche der Inseln St. George, Isabel und Savo begab sich S. M. Schiff „Albatros“ nach der Insel Guadalcanar und ankerte auf der Rhede von Gora, von wo aus die Besteigung der Gebirge dieser Insel erfolgen sollte.

Am 6. August verließ Foullon das Schiff zu einer voraussichtlich länger dauernden Forschungsreise im Innern Guadalcanars; Linienschiffsfähnrich Budik, dem zwei Seekadetten beigegeben waren, hatte das militärische Kommando der Expedition, deren Eskorte 21 bewaffnete Unteroffiziere und Matrosen bildeten; zwei Diener trugen die Instrumente. Der Marsch führte anfangs durch unwegsames Buschwerk; vor dem Erreichen des Randgebirges wurde programmgemäß ein Seekadett mit acht Mann heimgesandt, am 9. August am Fuße des Berges Tatube ein Lager aufgeschlagen. Das Verhalten der Eingeborenen, die sich teils dem Lager näherten, teils dieses unbewaffnet betraten, flößte dem Linienschiffsfähnrich Budik Mißtrauen ein, er wollte daher den weiteren Aufstieg mit dem ganzen Detachement unternehmen; Foullon bestand aber darauf, die Felspfade des Gebirges mit nur geringer Begleitung zu ersteigen. Foullon, Budik, fünf Mann und die beiden Diener Foullons traten die Bergexpedition am Morgen des 10. August an; Seekadett de Beaufort mit den verbleibenden acht Mann und drei eingeborenen Führern, die von der Küste mitgenommen waren, blieben als Lagerwache zurück. Drei Führer, die am Abende vorher im Lager von den Eingeborenen verlangt worden waren, folgten den Aufsteigenden; allmählich tauchten teils unbewaffnete, teils mit Tomahawks versehene Eingeborene aus den Gebüschen auf, die sich der Queue des Zuges anschlossen. Freiherr von Foullon war beständig bestrebt, das Mißtrauen Budiks zu zerstreuen, er machte auch auf die bekannte Tatsache aufmerksam, daß auf den Salomons-Inseln Führer zumeist nur dann erhältlich sind, wenn man ihrem ganzen Anhange die Begleitung gestattet – dies sollte auch das Mitkommen der übrigen Wilden erklären.

Nach dreiviertelstündigem Aufstiege wurde Rast gemacht, um die Feldflaschen an einer kleinen Wasserader nachzufüllen; Foullon bestimmte die Seehöhe des Ortes. Einer der Eingeborenen, deren Zahl auf etwa 20 angestiegen war, bot Budik die Keule zum Tausche gegen den Revolver an, dann bat er, die Waffe besehen zu dürfen; in diesem Augenblicke fielen im zurückgelassenen Lager zwei Schüsse, aus den Gebüschen sprang noch ein Dutzend Eingeborener hervor, und es wurde auch die Bergexpedition mit Tomahawks und Keulen angegriffen. Budik schoß drei Angreifer nieder, die Bedeckungsmannschaft machte von ihren Gewehren Gebrauch und die Angreifer, die etwa 20 Tote am Platze ließen, ergriffen die Flucht; gleichzeitig hörte man auch aus dem Lager ein lebhaftes Schnellfeuer. Der Überfall war zwar abgeschlagen, doch hatten Foullon und zwei Mann schwere, ein Diener leichte Wunden erhalten; nach Anlegung von Notverbänden wurde der Rückmarsch zum Lager angetreten, das zur gleichen Zeit von einer größeren Zahl Eingeborener überfallen worden war, während die Mannschaft – mit Ausnahme der aufgestellten Posten – frühstückte. Angesichts der bedeutenden Übermacht der Angreifer löste sich die Abwehr des Überfalles in eine Reihe von Einzelkämpfen auf, wobei trotz tapferer Gegenwehr Seekadett de Beaufort, zwei Matrosen und ein eingeborener Führer getötet, vier Mann schwer verwundet worden waren; die Eingeborenen hatten etwa 15 Tote zurückgelassen und waren geflohen.

Freiherr von Foullon erlag bedauerlicherweise kurz nach dem Kampf im Lager seinen Wunden; Linienschiffsfähnrich Budik, der unter den schwierigsten Verhältnissen Energie und große Umsicht bewies, trat nun den beschleunigten Rückzug zur Küste an, weil die zahlreichen Verwundeten der ärztlichen Hilfe bedurften und der Schall der Kriegstrommel aus dem Tal einen neuen Angriff befürchten ließ. Die Abteilung erreichte nach großen Mühsalen am 11. August das Gebiet der Küstenbewohner, von wo aus S. M. Schiff „Albatros“ von den Vorfällen verständigt wurde. Von seiten des Schiffes landete binnen kürzester Frist eine aus 28 Mann unter dem Befehle des Linienschiffsleutnants Bublay zusammengestellte Hilfsexpedition, die mit Tragbahren und Verbandmaterial ausgerüstet und vom Schiffsarzte begleitet war; nach wenigen Stunden vereinigten sich beide Abteilungen, die Verwundeten wurden an Bord transportiert. Linienschiffsleutnant Bublay mußte seine Bemühungen, die Leichen der Gefallenen zu bergen und zu bestatten, aufgeben, weil strömender Regen den Vormarsch der Truppe erschwerte und kein Eingeborener Führerdienste leisten wollte. Spätere Erhebungen des britischen Residenten ergaben, daß am Angriffe zwei Stämme Eingeborener, zusammen gegen 300 Köpfe, beteiligt waren; die beiden Häuptlinge und 40 andere fielen, etwa 120 wurden verwundet; diese Zahlen beweisen am besten die Tapferkeit und Unerschrockenheit des kleinen Detachements. Linienschiffsfähnrich Budik, neun Überlebende des Detachements, der Kommandant der Hilfsexpedition und der Schiffschefarzt wurden für ihre Verdienste während der Aktionen auf Guadalcanar durch die Huld des Monarchen mit Ordensauszeichnungen und Tapferkeitsmedaillen geehrt. S. M. Schiff „Leopard“ stellte im Jahr 1901 am Strande von Gora ein hohes Porphyrkreuz auf, das die Kriegsmarine dem Andenken der auf dem Tatube Gefallenen widmete.

Das Jahr 1897 sollte der k. und k. Flotte eine starke Inanspruchnahme bringen. Ernste Unruhen, die im Mai 1896 auf der Insel Kreta ausgebrochen waren, bewogen

die Großmächte, den streitsüchtigen, christlichen Bewohnern Kretas Verwaltungsreformen in Aussicht zu stellen und eine europäische Gendarmerie auf der Insel zu errichten. Beides erwies sich als nicht zweckentsprechend, denn die christlichen Kretenser strebten keineswegs eine Verbesserung der ottomanischen Verwaltung, sondern eine Vereinigung mit Griechenland an, und es konnte die beste Gendarmerie der Welt in einem Lande, wo zehnjährige Knaben Gewehre trugen und zur Übung auf unbewaffnete Türken schossen, die Ruhe nicht dauernd aufrecht erhalten. Während die Botschafter der Mächte in Konstantinopel über dem Reformprojekte zu Rate saßen, wurde die Gärung auf Kreta durch geschickte Emissäre geschürt; die österreichisch-ungarische Regierung, über die Vorgänge vortrefflich informiert, beorderte am 3. Februar 1897 die im Piräus weilenden k. und k. Schiffe „Kaiserin und Königin Maria Theresia“ und „Sebenico“ zur sofortigen Abreise nach Kanea, der Hauptstadt Kretas. Am 4. Februar, dem Tage der Ankunft dieser beiden Schiffe vor Kanea, brach der Aufstand aus, den ein Angriff der Christen auf die Mohammedaner bei und in Kanea einleitete; griechische Waffen waren schon seit längerer Zeit auf die Insel geschmuggelt worden und nur dem Umstande, daß sich die Insurgenten mit dem Aufsatze des griechischen Gras-Gewehres nicht befreunden konnten, war es zu danken, daß in späterer Zeit die wiederholte Beschießung der intervenierenden Schiffe, Boote und Truppen der Großmächte ohne Schaden ablief. „Maria Theresia“ sandte gleich anderen anwesenden Kriegsschiffen Boote ans Land, um Flüchtlinge zu retten, „Sebenico“ ging nach Rhetymno ab; auf „Maria Theresia“ flüchteten 187 Personen, darunter der griechische Generalkonsul, österreichische, ungarische, deutsche, griechische und türkische Staatsangehörige, die dann durch zwei Wochen an Bord verpflegt wurden. Den Kriegsschiffen gelang es, im ganzen über 2000 Menschen zu retten, die auf österreichischen Lloyddampfern, griechischen Seglern und auch auf Kriegsschiffen selbst abtransportiert wurden; in Gegenden, wo keine Kriegsschiffe zur Stelle waren, fielen allerdings Hekatomben dem Morden der Insurgenten zum Opfer. S. M. Schiff „Sebenico“ befreite bei Rhetymno die Konsuln, die im Vereine mit dem griechischen Bischof die vor der Stadt lagernden Insurgenten beruhigen wollten, von diesen aber als Geiseln zurückgehalten worden waren.

Der Flamme des Aufstandes wurde neue Nahrung zugeführt, als am 7. Februar fünf griechische Kriegsschiffe vor Kanea ankerten und als zwei Tage später sechs griechische Torpedoboote unter dem Kommando des Prinzen Georg diese Division verstärkten. Die Kommandanten der anwesenden fremden Kriegsschiffe, unter ihnen Linienschiffskapitän von Brosch („Maria Theresia“), protestierten alsbald im Auftrage der Regierungen gegen die offene Stellungnahme der griechischen Division, dennoch beschoß eines der griechischen Schiffe einen kleinen türkischen Raddampfer, der Truppen an Bord hatte; die Folge war, daß die Schiffskommandanten beauftragt wurden, Feindseligkeiten griechischer Schiffe zu verhindern. Der Aufstand wurde ein allgemeiner, als am 14. Februar unter dem Schutze griechischer Kriegsschiffe 1800 Mann reguläre griechische Truppen mit zwölf Geschützen landeten und unter dem Kommando des Obersten Vassos auf der Hochebene von Alikianu ein Lager bezogen; die Zustände in den Küstenstädten grenzten an Anarchie. Kanea wurde daher international besetzt („Maria Theresia“ stellte hiezu 30 Mann bei), die übrigen wichtigeren Orte wurden unter den speziellen Schutz einer Macht gestellt, woran Österreich-Ungarn, das vorläufig nur zwei Schiffe in den kretensischen Gewässern hatte, nicht beteiligt war. Um die Verbindung der griechischen Truppen abzuschneiden und den Zuzug von Freiwilligen und den Waffenschmuggel zu verhindern, versahen Schiffe der Großmächte einen scharfen Überwachungsdienst längs der Küste.

Österreich-Ungarn beschloß Mitte Februar die Entsendung einer Eskadre nach Kreta; diese Eskadre, unter dem Kommando des Kontreadmirals von Hinke, bestand anfangs aus S. M. Schiffen „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“, „Kaiserin und Königin Maria Theresia“, „Sebenico“, „Satellit“ und den Torpedobooten „Sperber“, „Elster“ und „Kibitz“; in den Monaten März und April kamen aber noch die Schiffe „Tiger“, „Leopard“, „Blitz“, „Komet“, „Cyclop“ und die Torpedoboote „Krähe“, „Star“, „Harpie“, „Flamingo“, „Marabu“ dazu, so daß die Eskadre im ganzen neun Schiffe und acht Torpedoboote zählte. Kontreadmiral von Hinke traf auf „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“ am 22. Februar vor Kanea ein, in dessen Nähe tags zuvor die Schiffe der Großmächte zum erstenmal aktiv eingeschritten waren; als die Insurgenten eine Position bei Halepa bezogen und den Ort zu beschießen begannen, ließ der Höchstkommandierende der anwesenden Schiffe, der italienische Vizeadmiral Conte Canevaro, das Geschützfeuer eröffnen, um die Insurgenten zu vertreiben; auch „Maria Theresia“ feuerte einige Zündergranaten gegen die Stellung der Insurgenten.

Die Flotte der Großmächte in den Gewässern Kretas nahm rasch an Schiffszahl zu, die bald nach Beginn des Aufstandes 23 italienische, 19 englische, 9 österreichisch-ungarische, 9 russische, 7 französische Schiffe und den deutschen Kreuzer „Kaiserin Augusta“ umfaßte; die Flaggenoffiziere (Vizeadmiral Canevaro, Kontreadmiral Harris, Kontreadmiral von Hinke, Kontreadmiral Andreeff, Kontreadmiral Pottier) und der Kommandant des deutschen Schiffes (Kapitän zur See Koellner) bildeten den Admiralsrat, dessen Vorsitz Vizeadmiral Canevaro (bei Abwesenheit Canevaros Kontreadmiral Hinke) führte.

Bei einem Brande des Regierungsgebäudes in Kanea, das am 25. Februar ein Raub der Flammen wurde, zeichnete sich das Detachement der „Maria Theresia“, das auch die gesamten Regierungskassen in Sicherheit brachte, durch Kühnheit und erfolgreiche Tätigkeit bei der Löschaktion besonders aus. Am nächsten Tage begab sich das Gros der internationalen Flotte nach der in der Nähe von Kanea befindlichen, gegen Wind und Wetter gut geschützten Bai von Suda; vor Kanea blieben nur drei Schiffe und zwei Torpedoboote (darunter „Elster“) stationiert. Die von den Insurgenten bedrohte Straße zwischen Suda und Kanea sicherte das Abpatrouillieren durch täglich wechselnde Landungskompagnien.

Nach Beginn des Aufstandes wurden etwa 2000 Mohammedaner, darunter zahlreiche Frauen und Kinder, landeinwärts von der an der Südküste Kretas gelegenen Ortschaft Selino, in einem Talkessel bei Kandanos, von den Insurgenten zerniert; als ihnen die Lebensmittel ausgingen und ihre Niedermetzelung durch die Insurgenten bevorstand, schlichen sich zwei Türken durch den Ring der Insurgenten und sie überbrachten dem österreichisch-ungarischen Generalkonsul die flehentliche Bitte um Rettung. Einer Anregung des Kontreadmirals von Hinke stattgebend, beschloß der Admiralsrat die Befreiung der Bedrängten durch ein internationales Truppenkontingent, worauf sich je ein englisches, französisches, russisches und italienisches Schiff mit S. M. Schiff „Stephanie“, das vor Selino stationiert war, vereinigte. Am 7. März landeten die Schiffe 570 Mann mit 4 Feldgeschützen („Stephanie“ 100 Mann), die unter dem Kommando des englischen Schiffskommandanten nach Spaniakos marschierten; die Verhandlungen der Detachementskommandanten, denen sich auch der englische Generalkonsul anschloß, mit den Führern der Insurgenten hatten den erwünschten Erfolg, den Zernierten wurde der freie Abzug unter dem Schutze der internationalen Truppen zugestanden. Die Detachements mit den Befreiten erreichten Selino am Abende des 9. März, sie wurden nach Einbruch der Dunkelheit von den Insurgenten beschossen, doch dauerte das Feuergefecht nur kurze Zeit an; bei einer Plänkelei am nächsten Morgen griffen auch die Schnellfeuerkanonen der Schiffe ein, das k. und k. Detachement machte mehrere Gefangene. Die Mohammedaner wurden dann nach Kanea gebracht.

S. M. Schiff „Sebenico“, das vorübergehend in Kandia, dem Sitz eines k. und k. Vizekonsulates, stationierte, erhielt am 17. März, als es von einer Kreuzung rückkehrte, vom rangshöchsten Befehlshaber der Schiffe vor Kandia den Befehl, sofort nach Kap Dia zu steuern, wo angeblich ein griechischer Schoner Munition und Proviant für die Insurgenten ausschiffe. Kap Dia wurde mittags erreicht und dort tatsächlich ein Schoner gesichtet, der seine Ladung löschte; der Schiffskommandant (Fregattenkapitän von Bleß-Sambuchi) wollte ein kriegsmäßig armiertes Boot entsenden, das die Ladung des Schoners untersuchen sollte, da fielen plötzlich vom Lande Schüsse gegen die „Sebenico“. Die Insurgenten wurden nun durch wohlgezielte Schüsse der Schnellfeuerkanonen vertrieben, der Schoner, der anfangs seine Flagge nicht zeigte, in den Grund geschossen.

Die seit der Ausbreitung des Aufstandes geführten diplomatischen Verhandlungen zwischen den Großmächten brachten endlich den Admiralen die Aufträge, die griechische Eskadre von der Insel zu entfernen und die Blockade über Kreta zu verhängen. Dem griechischen Kommandierenden wurde eine 48stündige Frist für das Verlassen Kretas eingeräumt und es war dieser Befehlshaber so klug, noch vor Ablauf des Termins in See zu gehen, so daß die für den 21. März, 8 Uhr morgens, vorgesehenen Gewaltmaßregeln wider die griechische Eskadre nicht zur Ausführung gelangten; zur genannten Stunde trat die über Kreta verhängte Blockade in Kraft. Die Küste der Insel wurde hiefür in Abschnitte geteilt, deren Überwachung an die Eskadren überwiesen; die k. und k. Eskadre erhielt als Stationsort die Bucht von Kissamo, als Blockadegebiet diese Bucht und die Westküste der Insel bis Elaphonisi zugewiesen.

Die schwersten Aufgaben der Blockade Kretas erwuchsen nun der k. und k. Eskadre; die Bucht von Kissamo ist bei den häufig auftretenden Nordwinden so schwerem Seegang ausgesetzt, daß sie bei den ersten Anzeichen dieses Windes verlassen werden muß; die riffige Westküste Kretas ist ihrerseits gegen Westwind ungeschützt, der auch nicht selten ist. Die k. und k. Torpedokreuzer und Torpedofahrzeuge hatten sonach während der Blockade oft unter den Unbilden des Wetters zu leiden, doch bot ihnen der kleine Hafen von Grabusa, der in der Nähe von Kissamo liegt, einen ziemlich geschützten Zufluchtsort. Anderseits war die Westküste Kretas bei den Versuchen, die Blockade zu brechen, besonders beliebt; sie lag den Inseln Cerigo und Cerigotto nahe, ihre riffigen Ufer boten kleinen Fahrzeugen vortreffliche Verstecke; als Umschlageplatz für den versuchten Schmuggel von Waffen und Munition war scheinbar der Pondiko nisi, ein unbewohnter Felskegel westlich von Grabusa, in Aussicht genommen. Die griechischen Segler brachten ihre Ladung nachts zum Pondiko nisi, von wo die tagsüber versteckten kleinen Boote sie wieder nachts abholen sollten; die Aufmerksamkeit der blockierenden Schiffe machte aber diesen Versuchen bald ein Ende. Die Blockadekreuzungen währten gewöhnlich zwei Tage; nur selten wurde ein Fahrzeug bei Tag gesichtet, nach dem Einbruche der Dunkelheit bekamen aber die Projektoren der blockierenden Schiffe Arbeit. Entdeckte Fahrzeuge wurden untersucht, vorgefundene Waffen mit Beschlag belegt, die Fahrzeuge selbst nach Suda geschleppt, wo der Admiralsrat die weiteren Entscheidungen traf.

S. M. Schiff „Satellit“ griff drei Tage nach Blockadebeginn den griechischen Dampfer „Hera“ auf, der an der Südküste Kretas Lebensmittel für die Insurgenten ausgeschifft hatte; später wurden im Blockaderayon der k. und k. Eskadre nur kleine Segelschiffe als Prisen eingebracht.

Die Admirale hatten, als sich die Blockadefrage noch im Beratungszustande befand, ihren Regierungen die Mitteilung gemacht, daß für die Durchführung der Blockade die gelandeten Mannschaften wieder an Bord genommen werden müßten; sie beantragten als Ersatz dieser Kontingente und für den Schutz der Küstenstädte je 600 Mann Infanterietruppen. Seine Majestät der Kaiser und König verfügte die Entsendung eines Bataillons des in Triest garnisonierenden Infanterieregimentes Nr. 87; die Einschiffung des Bataillons, dem (für den Signal- und Bootsdienst) ein kleines Matrosendetachement beigegeben war, fand am 25. März in Triest auf den Lloyddampfer „Elektra“ statt. „Elektra“, von S. M. Schiff „Tiger“ konvoyiert, trat am selben Tage die Fahrt an und erreichte am 29. März die Suda-Bai; zwei Kompagnien blieben in Suda, eine wurde nach Kanea und die vierte nach Akrotiri (später nach Izzedin) verlegt. S. M. Schiffe nahmen ihre Landungstruppen wieder an Bord.

Am 30. März führte Linienschiffskapitän von Kneißler, Stationskommandant in Kissamo, die Verproviantierung zweier Blockhäuser bei Kissamo mit einem kombinierten Landungsdetachement der Schiffe „Stephanie“, „Sebenico“ und „Rodney“ durch; als das Landungsdetachement nachmittags die dem Fort benachbarten Häuser des verlassenen Ortes Kissamo demolierte, um den Insurgenten die bereits begonnene Führung von Minengräben unter das Fort unmöglich zu machen, wurde es von den Insurgenten beschossen. Dieses Feuer wurde durch das k. und k. Matrosendetachement und kriegsmäßig armierte Boote, die das Ufer bewachten, abgewehrt, die Einschiffung nach beendeter Arbeit unter dem Schutze des Feuers der Schiffsgeschütze durchgeführt.

Am selben Tage kam auch S. M. Schiff „Blitz“ ins Gefecht; die Admirale hatten zur Verhinderung von Angriffen der Insurgenten auf das an der Einfahrt in die Suda-Bai liegende Fort Izzedin vier kleinere Schiffe (darunter „Blitz“) in die Bucht von Kalyves entsandt, der Angriff fand aber doch abends statt, er wurde überdies am nächsten Morgen wieder aufgenommen. „Blitz“, zu dem später auch „Tiger“ stieß, wurde von mehreren Gewehrkugeln der Insurgenten getroffen, der Kampf am 1. April morgens durch das Eingreifen der Schiffsgeschütze und einen Ausfall der Türken endgültig entschieden.

Da die Insurgenten in Kissamo seit dem ersten Zusammenstoße mit dem Landungsdetachement alle Boote S. M. Schiffe, die sich dem Lande näherten, zu beschießen pflegten, und weil die Verproviantierung der hoch und abseits gelegenen Blockhäuser unter den geänderten Verhältnissen sehr schwierig, auch alle 14 Tage notwendig gewesen wäre, wurde die Räumung und Zerstörung der Blockhäuser verfügt. Die Türken verließen in einer dunklen Nacht unbemerkt die Blockhäuser, die dann durch die Geschütze der vor Kissamo liegenden Schiffe zerstört wurden,* um ihrer Besetzung und Verwertung durch die Insurgenten vorzubeugen. Daß die neuerliche Verproviantierung der Blockhäuser in dem ungünstigen Terrain nicht ohne ernsten Kampf abgegangen wäre, bewies die am 12. April vorgenommene Verproviantierung des am Meeresufer gelegenen Forts von Kissamo, bei der die Boote S. M. Schiffes „Stephanie“ von den Insurgenten mit Schnellfeuer empfangen wurden und die Geschütze aller anwesenden Schiffe in Aktion treten mußten.

S. M. Torpedoboote „Sperber“, „Star“ und „Krähe“ sollten am 14. April einen Dampfer saisieren, der innerhalb des Blockaderayons der k. und k. Eskadre zur Ausschiffung von Kriegskontrebande eingelangt war; die Boote wurden an mehreren Punkten der Küste von den Insurgenten lebhaft beschossen, an zwei Stellen wehrten sie die Angreifer mit der Erwiderung des Feuers aus den kleinen Schnellfeuerkanonen und den Gewehren ab – es war dies das erstemal, daß österreichisch-ungarische Torpedoboote eine kriegerische Aktion ausführten. Der Dampfer wurde nicht gesichtet, doch lagen bei Agia Nikola zwei Küstenfahrzeuge, die ihre Ladung löschten. S. M. Schiff „Tiger“, das den Auftrag erhielt, die Küstenfahrzeuge zu nehmen, konnte dies nicht ausführen, weil das unklare Wasser die Annäherung des Schiffes verhinderte und die Entsendung von Booten angesichts der zahlreich anwesenden Insurgenten, die sofort das Feuer auf „Tiger“ eröffneten, nicht rätlich schien; „Tiger“ mußte sich daher darauf beschränken, die Insurgenten mit Shrapnels

* Siehe Tafel 18: Blockade von Kreta.

zu beschießen und die beiden Fahrzeuge mit Granaten in Brand zu schießen. Vor den Shrapnels bekamen die Insurgenten mit der Zeit gewaltigen Respekt, denn gegen diese Geschosse waren sie auch in ihren zwischen den Felsen geschickt gewählten, den Zündergranaten wenig zugänglichen Verstecken nicht gefeit.

Die am 16. April erfolgte Kriegserklärung der Türkei an Griechenland verschlechterte vorübergehend die Lage auf Kreta; die beiden Forts an der Einfahrt der Suda-Bai wurden international besetzt (von „Maria Theresia“ hiezu ein Seeoffizier und 25 Matrosen), um sie gegen einen eventuellen Angriff der griechischen Flotte zu sichern. S. M. Schiff „Stephanie“ mußte für den Schutz der 840 österreichisch-ungarischen und der deutschen Staatsangehörigen nach Saloniki entsandt werden, das vom griechischen Ostgeschwader blockiert war und wo ein gegen die Europäer gerichteter Aufruhr des türkischen Pöbels nicht ausgeschlossen schien.

Die griechische Regierung entschloß sich endlich Anfang Mai, den Oberst Vassos, der zur Untätigkeit gezwungen war, und seine Truppen von Kreta abzuberufen; die Einschiffung dieser Truppen fand unter Aufsicht delegierter Schiffe der Blockadeflotte in Platanias und Akti auf drei gekaperten Dampfern statt, zu denen auch die vom „Satellit“ aufgebrachte „Hera“ zählte. Während der Truppeneinschiffungen, bei denen von seiten der k. und k. Eskadre S. M. Schiff „Tiger“ intervenierte, versuchte der Dampfer „Laurion“ zu entweichen; er wurde aber von „Tiger“ gejagt, eingeholt und zur Umkehr gezwungen. Die letzten Transporte griechischer Truppen verließen Kreta am 26. Mai.

Der für Griechenland unglückliche Ausgang des Krieges gegen die Türkei drohte in Athen zu ernsten Unruhen zu führen, die Großmächte detachierten daher Schiffe von Kreta nach den Hafenorten Athens (Piräus und Phaleron); Österreich-Ungarn sandte S. M. Schiff „Stephanie“, das in Saloniki durch „Leopard“ abgelöst wurde, nach Phaleron.

Die Nachricht von der Entsendung einer türkischen Eskadre nach Kreta, die sich später allerdings als nicht richtig erwies, veranlaßte die Admirale zu Maßregeln, um die türkischen Schiffe im Fall ihres Erscheinens selbst mit Waffengewalt zurückweisen zu können.

Dank dem korrekten, unparteiischen Auftreten der k. und k. Kriegsschiffe gestalteten sich deren Beziehungen zu den Insurgenten im Laufe des Sommers recht gut; die Insurgenten sahen ein, daß sie nichts zu befürchten hatten, wenn sie Ruhe hielten, daß aber jeder Versuch, gegen die Verfügungen des Admiralsrates aufzutreten, energisch zurückgewiesen worden war. Da zur gleichen Zeit auch der Waffenschmuggel nur noch sehr selten versucht ward, konnte der anstrengende Blockadedienst S. M. Schiffe stark reduziert werden, und es gelang, einzelne türkische Kinder, die bei den Greuelszenen zu Anfang des Aufstandes wie durch ein Wunder verschont und am Leben geblieben waren, auf gütlichem Wege zu befreien. Die geänderten Verhältnisse gestatteten auch eine Verringerung der Blockadeeskadre; im Juni kehrten drei Torpedoboote, im Oktober „Komet“ und vier Torpedoboote heim; im September wurde das Flaggenschiff „Maria Theresia“, das der Dockung bedurfte, durch das neue Turmschiff „Wien“ ersetzt, weiters schied „Stephanie“ aus dem Eskadreverbande, nachdem „Kaiser Franz Joseph I.“ zur Eskadre gestoßen war und die Station Phaleron übernommen hatte.

Die regelmäßigen Blockadekreuzungen im österreichisch-ungarischen Rayon konnten am 1. November eingestellt und durch fallweise Fahrten ersetzt werden; am selben Tage rettete S. M. Schiff „Leopard“ eine vor Rethymno in Strandungsgefahr geratene griechische Brigg. Es folgte nun eine weitere Reduktion der k. und k. Eskadre, indem an Stelle der einrückenden Schiffe „Blitz“, „Satellit“ und „Cyclop“ nur das Torpedofahrzeug „Magnet“ der Eskadre einverleibt ward.

Das vertragswidrige Verhalten der türkischen Behörden von Mersina (Kleinasien) gegen den österreichischen Lloydagenten führte zur Entsendung S. M. Schiffe „Leopard“ und „Satellit“ nach Mersina, um die dortige österreichisch-ungarische Kolonie zu beschützen und Genugtuung zu erlangen; als die ottomanischen Behörden Miene machten, die geforderte Satisfaktion zu verzögern, wurden auch „Wien“ und „Kaiser Franz Joseph I.“ für das sofortige Abgehen nach Mersina bereit gehalten, doch ward auch ohne diese weitere Pression die volle von der k. und k. Regierung geforderte Genugtuung geleistet.

Die Verhandlungen der Großmächte über die Person des für Kreta zu wählenden Generalgouverneurs gestalteten sich sehr langwierig; endlich trat Rußland mit dem Vorschlag auf, den Prinzen Georg von Griechenland an die Spitze der kretensischen Verwaltung zu stellen. Österreich-Ungarn und das Deutsche Reich zogen daraufhin ihre Schiffe und Truppen von Kreta zurück; die Einschiffung des Bataillons und das Auslaufen der k. und k. Eskadre bot nicht nur den europäischen Würdenträgern auf Kreta, sondern auch den ottomanischen und der ganzen türkischen Bevölkerung Anlaß, den großen Sympathien, die sich die k. und k. Streitkräfte errungen hatten, beredten Ausdruck zu geben. Die Eskadre und der Lloyddampfer „Aurora“ mit dem Bataillon an Bord verließen am 12. April 1898 die Suda-Bai, S. M. Schiff „Kaiser Franz Joseph I.“ blieb zur Wahrnehmung der Interessen der auf Kreta ansässigen österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen zurück. Die Angehörigen der k. und k. Kriegsmarine hatten wieder, häufig unter den schwierigsten Verhältnissen, ihre Pflicht voll und ganz erfüllt.

S. M. Schiff „Kaiser Franz Joseph I.“ hatte vor seiner Zuteilung zur kretensischen Blockadeeskadre eine interessante Mission auszuführen. Die Zunahme des Handelsverkehres der Monarchie mit China, dann die erhöhte Aufmerksamkeit, die alle Mächte nach dem Friedensschlusse von Simonoseki dem Reiche der Mitte zuzuwenden begannen, wurde zum Anlasse, daß der k. und k. Gesandte in Tokio, der bis dahin an den Höfen von Tokio, Peking und Bangkok akkreditiert war, von der Vertretung in Peking enthoben und ein eigener Gesandter (Freiherr von Czikann) für China ernannt wurde. Die Installierung dieses Würdenträgers in seinem Amte mußte der in Ostasien üblichen Sitte gemäß in besonders feierlicher Weise erfolgen, es wurde ihm daher S. M. Schiff „Kaiser Franz Joseph I.“ (Kommandant Fregattenkapitän von Jedina) für die Überfahrt zur Verfügung gestellt; in China schloß sich S. M. Schiff „Panther“ an, das zu jener Zeit auf der ostasiatischen Station weilte. Ein Teil der Stäbe und eine Mannschaftseskorte begleitete den Gesandten von Tschifu nach Peking; unmittelbar nach beendeter Installierung des Gesandten kehrte „Kaiser Franz Joseph I.“ nach Europa zurück.

Die Verwendung der getakelten Korvetten und Kanonenboote für transozeanische Missionen war mangels anderer geeigneter Kreuzer von seiten der k. und k. Kriegsmarine viel länger beibehalten worden, wie von den anderen Staaten; die Aufgaben der Flotte im Kriegsfall erheischten aber ebensosehr wie die Vertretung der k. und k. Flagge im Auslande den Bau kleiner, schnellaufender Panzerdeckkreuzer; alle anderen Seemächte entsandten schon lange, besonders auf die ostasiatische Station, mit bestimmter Absicht nur ganz moderne Schiffe. In Berücksichtigung dieser Umstände erwirkte die Marineleitung die Kredite für den Bau von drei gleichartigen Panzerdeckkreuzern zu je 2300 Tonnen Deplacement, deren erster, „Zenta“, 1897 vom Stapel lief; „Aspern“ folgte 1899, „Szigetvár“ 1900. Diese schmucken Schiffe, die sich seither wiederholt als vortreffliche Seeschiffe bewährt haben, stellen einen sehr gelungenen Typ dar; ihre Maschinen (mit Yarrow-Wasserrohrkesseln) indizieren 7200 Pferdekräfte und verleihen den Schiffen 20 Seemeilen Geschwindigkeit pro Stunde; die Bestückung, bestehend aus acht langen 12 cm Schnellfeuerkanonen, acht 4·7 cm

Schnellfeuerkanonen und vier Mitrailleusen, ist vortrefflich installiert und sehr leistungsfähig. „Zenta“, mit einer Spikerhaut ausgestattet, die das Docken des Schiffes im Ausland entbehrlich macht, erhielt anfangs auch eine Auxiliartakelage, doch wurde diese späterhin als entbehrlich aufgelassen.

Admiral Freiherr von Sterneck brachte in den Delegationen des Jahres 1897 die erste Rate für ein Schlachtschiff von 8300 Tonnen Deplacement ein, dem zwei gleiche Schwesterschiffe folgen sollten – die fremden Seemächte hatten den Bau großer Schlachtschiffe neuerdings sehr gefördert und so konnte auch die k. und k. Flotte nicht länger zurückbleiben; der wichtigste Faktor für die Art der Ausgestaltung einer Flotte bleibt stets die rechtzeitige Beachtung dessen, was die anderen Flotten tun und lassen. Die neue Schlachtschiffsdivision war ursprünglich in der Größe der Schiffe Typ „Monarch“ geplant, dieses Deplacement ließ sich aber mit den an ein modernes Schlachtschiff gestellten Anforderungen nicht mehr in Einklang bringen, und so mußte man sich zu einer Steigerung des Tonnengehaltes verstehen, der dennoch an die Größe fremder moderner Schlachtschiffe nicht heranreichte.

Freiherr von Sterneck sollte die Entstehung der neuen Schlachtschiffe, des Typs „Habsburg“, nicht mehr erleben, er verschied am 5. Dezember 1897; eine Woche später wurde Vizeadmiral Freiherr von Spaun zum Marinekommandanten und Chef der Marinesektion ernannt, der alsbald sein mühevolles, aber erfolgreiches Streben der höchst dringend gewordenen Wiederherstellung eines Kernes tauglicher Schlachtschiffe widmete.

S. M. Schiff „Kaiserin und Königin Maria Theresia“ weilte während des Spanisch-amerikanischen Krieges in Westindien, vorwiegend in Kingston (Jamaika), um im Bedarfsfalle für die österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen zu sorgen. Auf Ersuchen des deutschen Konsuls in Kingston, der auch die österreichisch-ungarischen Interessen vertrat und von seinem Amtskollegen in Santiago de Cuba Nachricht von der bevorstehenden Beschießung dieses Platzes erhalten hatte, begab sich „Maria Theresia“ zur Evakuierung der Fremden dorthin. Der Kreuzer langte am 3. Juli 1898 vor Santiago an, als gerade in größerer Entfernung die Seeschlacht zwischen der Eskadre Cervera und den blockierenden Amerikanern stattfand; nachdem der Schiffskommandant (Linienschiffskapitän von Ripper) mit der vereinsstaatlichen Blockadeeskadre in Kontakt getreten war, wurden 76 fremde Staatsangehörige, darunter ein Österreicher, eingeschifft und nach Kingston überführt.

Die vierte Jahrhundertswende der Auffindung des östlichen Seeweges nach Indien durch Vasco da Gama wurde 1898 in Lissabon festlich begangen; Österreich-Ungarn, das Deutsche Reich, Frankreich, Rußland, die Niederlande, Dänemark und Schweden entsandten hiezu je ein Kriegsschiff, England eine Eskadre von sechs Turmschiffen; die Teilnahme spanischer und amerikanischer Schiffe entfiel wegen des Krieges, die Ankunft des italienischen Kreuzers wurde innerpolitischer Verhältnisse wegen abgesagt. S. M. Schiff „Kaiser Franz Joseph I.“ (Kommandant Linienschiffskapitän von Jedina) war eines der ersten fremden Schiffe, die sich im Tajo einfanden. Die Festlichkeiten, die auch eine Ruderregatta und eine Flottenrevue umfaßten, währten vom 11. bis zum 22. Mai; aus Anlaß der Flottenrevue besuchten der König und die Königin von Portugal den „Kaiser Franz Joseph I.“ als das zweite Schiff, dem diese Ehre zuteil ward.

Der Stapellauf S. M. Schiffes „Kaiser Karl VI.“ bereicherte die k. und k. Flotte im Jahr 1898 um einen vorzüglichen Panzerkreuzer, der bei nur 6300 Tonnen Deplacement eine kräftige Artillerie (zwei 24 cm und acht 15 cm Geschütze, 16 kleine Schnellfeuerkanonen und 4 Mitrailleusen) und gute Panzerung (mehr als doppelt so widerstandsfähig wie der Panzer S. M. Schiffes „Maria Theresia“) verbindet. Mit Maschinen, die 12.300 Pferdekräfte indizieren, und mit Belleville-Wasserrohrkesseln ausgestattet, erreicht das Schiff, dank vortrefflicher Konstruktionslinien der Unterwasserteile, über 20 Seemeilen stündliche Geschwindigkeit.

Der jugendliche Kaiser Kwang sü von China hatte sich fremdenfreundlich und bestrebt gezeigt, Reformen einzuführen, als die Kaiserin-Witwe Tsu hsi durch einen Staatsstreich die Zügel der Regierung an sich riß (1898) und unter den Ratgebern des Kaisers aufräumte. Die Stütze ihres Unternehmens waren die aus Mohammedanern bestehenden Truppen Tung fu siangs, eines berüchtigten Fremdenfeindes, die in der Nähe Pekings lagerten; durch die Anwesenheit dieser undisziplinierten Truppen fühlten sich die Gesandten in Peking in ihrer persönlichen Sicherheit bedroht – verschiedene Überfälle, darunter auch auf die Gattin des italienischen Geschäftsträgers, fanden statt, – es wurde daher der Abzug Tung fu siangs gefordert. Da die chinesische Regierung der Forderung keine Folge gab, beriefen die Gesandten der Großmächte und Japans Detachements von ihren in Ostasien stationierten Schiffen nach Peking zum Schutze der Gesandtschaften. S. M. Schiff „Frundsberg“, das gerade in Port Arthur weilte, entsandte am 2. November 1898 unter dem Kommando des Linienschiffsleutnants Prica zwei Seekadetten und 30 Mann, die im neuen k. und k. Gesandtschaftshotel bequartiert wurden. Nach dem Eintreffen der Schutzdetachements in Peking hörten die Überfälle auf die Fremden auf, bald darauf wurden auch die Truppen Tung fu siangs abberufen; dies und die eingetretene Stabilität der Regierung des Reiches der Mitte machte im Frühjahr 1899 das Auflassen der Schutzwachen tunlich, deren Abzug im März begann. Das k. und k. Detachement rückte am 14. April auf S. M. Schiff „Kaiserin Elisabeth“ ein, welches mittlerweile die ostasiatische Station bezogen hatte.

Die neue Schlachtschiffsdivision, für deren erstes Schiff noch Admiral Freiherr von Sterneck den Baubeginn erwirkt hatte und deren Ausbau während der Kommandoführung des Admirals Freiherrn von Spaun viel rascher durchgeführt wurde, als dies sonst bei den Schlachtschiffen der k. und k. Flotte der Fall war, umfaßte die Schiffe „Habsburg“, „Árpád“ und „Babenberg“, die in den Jahren 1900, 1901 und 1902 vom Stapel liefen. Auch dies sind sehr gelungene Schiffe, die sich besonders durch ihre hohe Fahrgeschwindigkeit – fast 20 Seemeilen in der Stunde – auszeichnen; sie besitzen 8340 Tonnen Deplacement, einen kräftigen Chromnickelstahlpanzer und eine Maschinenleistung von 15.000 indizierten Pferdekräften. Die Hauptarmierung der Schiffe besteht aus drei, für die Anwendung von Metallpatronen eingerichteten 24 cm Schnelladekanonen von 40 Kaliber Länge, die in Panzertürmen (im vorderen Doppelturme zwei, im achteren Turme ein Geschütz) installiert sind; das Gewicht eines solchen Geschützrohres beträgt 28 Tonnen, das Richten und Laden erfolgt mittelst elektrischer Kraftübertragung. Zwölf 15 cm Schnellfeuerkanonen von ebenfalls 40 Kaliber Länge sind auf zwei Decken so installiert, daß vier in der Kielrichtung nach vorne, vier in der Kielrichtung nach achter und sechs nach jeder Bordseite feuern können. Zwei Boots- (und Landungs-) Geschütze, 22 kleine Schnellfeuerkanonen und vier Gewehrkaliber-Mitrailleusen vervollständigen die artilleristische Armierung; je vier dieser Schnellfeuerkanonen und eine Mitrailleuse sind in den Gefechtsmarsen der beiden Militärmasten aufgestellt. Die drei neuen Schlachtschiffe bildeten schon im Jahr 1904 den Kern der in Dienst gestellten Eskadre.

Die fremdenfeindliche Bewegung in China hatte bald nach dem Abrücken der Gesandtschafts-Schutzwachen von Peking da oder dort wieder aufzuleben begonnen; die alte Kaiserin-Witwe, Prinz Tuan, Tung fu siang, Yung lu und die Boxer – die gesamten, den Fremden abholden Elemente fingen schon im Herbst 1899 an, sich wieder auf gemeinsamen Wegen zu finden. S. M. Schiff „Zenta“, das die „Kaiserin Elisabeth“ auf der ostasiatischen Station ablöste, fand bei seinem Eintreffen in China, Anfang 1900, schon ziemlich unklare Verhältnisse vor; als sich

aber die chinesische Regierung den Anschein gab, der fremdenfeindlichen Bewegung entgegenzutreten, trat das Schiff Mitte Mai 1900 eine Kreuzung nach Japan an. Die Boxer-Unruhen nahmen dann plötzlich wieder zu, die Gesandten beriefen wieder Schutzwachen nach Peking und S. M. Schiff „Zenta“ erhielt schon am 30. Mai den telegraphischen Befehl, schleunigst nach China zurückzukehren und ein Detachement nach Peking zu instradieren. Das Detachement der „Zenta“, Linienschiffsleutnant Kollař mit zwei Seekadetten und 30 Mann, traf schon am 3. Juni, gleichzeitig mit dem deutschen Detachement, in Peking ein; der Kommandant der „Zenta“, Fregattenkapitän Thomann von Montalmar, begleitet vom Linienschiffsleutnant von Winterhalder, hatte sich dem Detachement angeschlossen, weil der k. und k. Geschäftsträger, Dr. von Rosthorn, eine mündliche Besprechung über die weiter zu treffenden Maßnahmen wünschte. Das Detachement gab über Ansuchen des Geschäftsträgers einen Seekadetten mit acht Mann zur Bewachung des belgischen Gesandtschaftshotels ab, das sich in der Nähe des österreichisch-ungarischen befand.

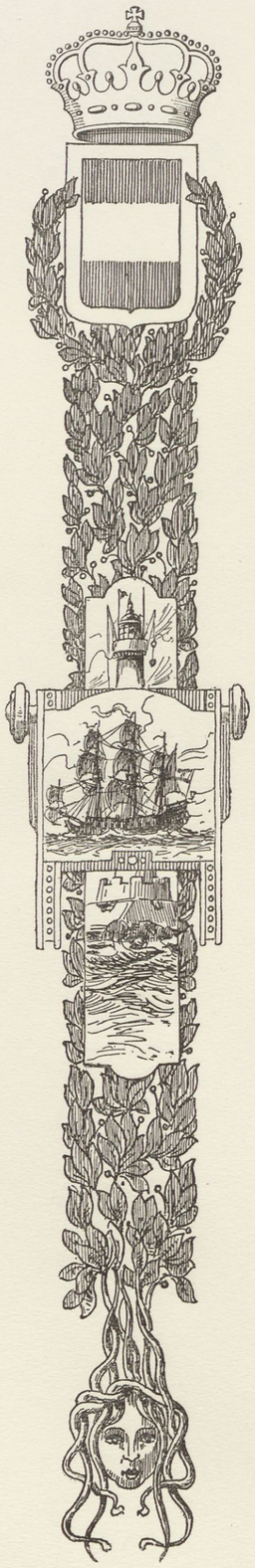
Am Tage nach dem Eintreffen der k. und k. Schutzwache wurde die schon früher beschädigt gewesene, seither aber instand gesetzte Bahnverbindung Pekings mit der Küste neuerdings unterbrochen; Fregattenkapitän von Thomann, an der Rückreise verhindert, wies den Gesamtdetailoffizier der „Zenta“, Linienschiffsleutnant von Kottowitz, telegraphisch an, ein weiteres Detachement von 70 Mann unter dem Kommando des Linienschiffsleutnants Indrak für einen eventuell notwendig werdenden Entsatz von Peking bereitzustellen; die Gesandten der Großmächte richteten gleichzeitig an ihre Regierungen die Bitte, den Befehlshabern der in Ostasien befindlichen Eskadren zu ähnlichen Maßnahmen den Auftrag zu erteilen. Das Detachement Indrak rückte am 7. Juni in Tientsin ein, mußte aber dort bleiben, weil die Bahnverbindung mit Peking gründlich zerstört war.

Ein Telegramm des englischen Gesandten an den Kommandanten des englischen Geschwaders, Vizeadmiral Seymour, das am 9. Juni auf der Rhede von Taku eintraf, bezeichnete die Situation in Peking als sehr ernst; Vizeadmiral Seymour faßte daher den kühnen Entschluß, mit allen verfügbaren Kräften den Vormarsch gegen Peking zu unternehmen. Er sammelte, einschließlich sibirischer Schützen, die aus dem nahen Port Arthur eingetroffen waren, 2067 Mann mit 7 Feldgeschützen; das Detachement Indrak in Tientsin stellte hiezu 25 Mann unter dem Kommando des Seekadetten Prochaska bei. Der Vormarsch wurde auf Eisenbahnzügen schon am 11. Juni begonnen, am selben Abend fand bereits der erste Zusammenstoß mit den Boxern statt; die Züge erreichten unter beständigen Arbeiten an der Wiederherstellung der zerstörten Bahnlinie und fortgesetzten Kämpfen mit den Boxern die Station Langfang, dann mußte aber an den Rückzug gedacht werden. Zwischen Langfang und Peking standen zahlreiche reguläre chinesische Truppen, die Bahnstraße im Rücken der Züge war neuerdings zerstört, das Material für die Ausbesserung der Strecke und der Proviant gingen aus, Tientsin war bedroht und am 18. Juni wurden die Züge zum erstenmal von regulärem chinesischen Militär angegriffen! Vizeadmiral Seymour trat den Rückmarsch am 19. Juni an; unter beständigen Kämpfen erreichten die internationalen Truppen am 22. Juni das befestigte Arsenal Hsiku, aus dem sie beschossen wurden und das daher erstürmt werden mußte; das k. und k. Detachement hatte bei diesem Anlaß einen Toten zu beklagen. Die Kolonne Seymour, deren Verlustziffer 62 Tote und 228 Verwundete erreichte, blieb dann im Arsenale, bis sie am 25. Juni von einer Entsatzkolonne, die aus Tientsin anrückte, abgeholt wurde. Wenngleich die Expedition Seymour ihren Zweck nicht erreicht hatte, so bot sie doch allen Beteiligten Gelegenheit, eine bewundernswerte Tapferkeit an den Tag zu legen; auch das kleine k. und k. Detachement fand wiederholt Gelegenheit, sich auszuzeichnen, die Anerkennungsschreiben, die Vizeadmiral Seymour an den Kommandanten der „Zenta“ und an den Detachementskommandanten richtete, waren durch getreue Pflichterfüllung und große Tapferkeit verdient.

Während sich die Kolonne Seymour auf dem Wege befand, bereiteten die Chinesen die an der Mündung des Peiho gelegenen Taku-Forts vor, um weitere Landungen zu verwehren, sie standen auch schon im Begriffe, Truppen an die Flußmündung vorzuschieben. Die Befehlshaber der vor Taku ankernden Schiffe besetzten daher den Bahnhof von Tongku, der Endstation der Bahn, mit 440 Mann, zu denen ein Detachement der „Zenta“ (Linienschiffsfähnrich Stenner, ein Seekadett und 20 Mann) zählte; sie forderten auch die Übergabe der Taku-Forts. Kurz vor Ablauf des hiefür gestellten Ultimatums eröffneten die Chinesen (in der Nacht des 17. Juni) das Feuer gegen die kleinen Kanonenboote, die im Peiho vor Anker lagen, und gegen die fremden Truppen, die den Bahnhof besetzt hielten. Die großen Schiffe der Mächte konnten wegen des auf bedeutende Entfernung sehr seicht verlaufenden Ufers nicht auf Schußdistanz an die Küste heran. Die Kanonenboote erwiderten kräftigst das Feuer, sie brachten das Nordwestfort zum Schweigen, das dann durch die internationalen Truppen gestürmt wurde; diese wandten sich hierauf im Feuer der chinesischen Geschütze gegen das Nordfort, das ebenfalls im Sturme genommen ward. Linienschiffsfähnrich Stenner ließ im Nordfort ein Geschütz, das gegen das noch unbezwungene Südfort feuern konnte, von seinen Leuten und deutschen Matrosen bereitstellen, er richtete es selbst und traf schon mit dem ersten Schuß ein Munitionsdepot, das in die Luft flog; nachdem das Geschütz noch einige Treffer erzielt hatte, flüchtete die Besatzung des Südforts. Das kleine k. und k. Detachement, das in den ersten Reihen focht und stürmte, hatte gleichwohl keine Verluste erlitten; die Kanonenboote waren aber durch das Feuer der Forts zum Teile sehr beschädigt worden.

Für die Verteidigung der ausgedehnten Stadt Tientsin standen den Alliierten anfangs nur 2000 Mann zur Verfügung, zu denen das Detachement Indrak zählte; diesen Verteidigern erwuchsen alsbald große und anstrengende Aufgaben, denn die Angriffe der Boxer begannen schon in der Nacht vom 15. auf den 16. Juni. Die erste größere Aktion der Alliierten bestand in der Erstürmung der Militärschule, die über Anregung des Linienschiffsleutnants Indrak am 17. Juni stattfand; während der Erstürmung zeichnete sich das k. und k. Detachement durch große Tapferkeit aus, den Chinesen ward ein Stützpunkt entrissen, der die Fremdenniederlassung sehr bedrohte. Es folgte dann eine Reihe heißer Kämpfe; die Matrosendetachements, die erst nach dem Eintreffen der Verstärkung durch Feldtruppen in eine Reservestellung zurückgezogen werden konnten, hielten sich aber immer ganz ausgezeichnet. Bei dem Sturme auf die mauerumwallte, vortrefflich befestigte und verteidigte City von Tientsin war auch (13. Juli) das Detachement Indrak beteiligt; wenngleich dessen Zahl (45 Mann) unter den 6000 Angreifern verschwindend war, tat es sich doch neuerdings durch besondere Bravour hervor – es hielt einen der gefährdetsten Punkte durch 18 Stunden. Der endgültige Sturm auf die City am Morgen des 14. Juli beendete die durch 26 Tage andauernde Belagerung und Beschießung der Stadt, die dann ganz in den Händen der Alliierten war.

Die Besatzung Tientsins wurde durch beständige Nachschübe an Truppen vermehrt, sie zählte am 23. Juli schon über 16.000 Mann. Die k. und k. Regierung beschränkte sich mit Rücksicht auf den Umfang der österreichischen und ungarischen Interessen in China auf eine Vermehrung der Schiffe in den chinesischen Gewässern; S. M. Schiff „Kaiserin und Königin Maria Theresia“ passierte schon am 3. Juli den Suez-Kanal, die Kreuzer „Kaiserin Elisabeth“ und „Aspern“ folgten am 24. Juli nach; Kontreadmiral Graf Montecuccoli wurde zum Kommandanten der Eskadre in Ostasien ernannt, er führte während der Ausreise seine Kommandoflagge auf „Kaiserin Elisabeth“.



Die Fremden in Peking waren mittlerweile in eine sehr bedrängte Situation gekommen; Boxer wurden eingelassen, die Kaiserin-Witwe sprach sich in einem Kronrat offen für die Vertreibung der Fremden aus dem Reich aus und die Truppen Tung fu siangs rückten in Peking ein. Es folgte nun Schlag auf Schlag; am 11. Juni wurde der Sekretär der japanischen Gesandtschaft ermordet, am 13. abends waren die österreichisch-ungarische und die italienische Schutzwache gezwungen, brandlegende Boxerhorden mit Gewehrfeuer abzuweisen; das Niederbrennen der außerhalb des Legationsviertels befindlichen Häuser der Fremden kam an die Tagesordnung. Angesichts der bedrohlichen Lage hatte Fregattenkapitän von Thomann, dessen Rückkehr an Bord durch die Zerstörung der Eisenbahn unmöglich geworden war, das Kommando des Detachements persönlich übernommen, der sehr exponiert liegende Komplex der k. und k. Gesandtschaft wurde nach Tunlichkeit verteidigungsfähig gemacht. Ein Angriff der Boxer auf die belgische Gesandtschaft (14. Juni) wurde durch das kleine k. und k. Detachement abgewiesen, doch verließ der belgische Gesandte bald darauf sein ziemlich weit vom Legationsviertel gelegenes Haus, um in die k. und k. Gesandtschaft zu übersiedeln; am 20. Juni wurde der deutsche Gesandte ermordet. Die chinesische Regierung faßte die Forderung der Admirale auf Übergabe der Taku-Forts als casus belli auf und verlangte den Abzug der Gesandten und sonstigen Fremden binnen 24 Stunden unter chinesischer Eskorte; diesem Verlangen wurde zugestimmt, die Bewohner der k. und k. Gesandtschaft zogen daher am Nachmittag des 20. Juni zur französischen Gesandtschaft, wo der Zug formiert werden sollte, erfuhren aber dort, daß die übrigen Gesandten das Verbleiben in Peking beschlossen hatten. Die Wiederbesetzung der österreichisch-ungarischen Gesandtschaft erwies sich als nicht mehr möglich, denn der Versuch hiezu wurde durch das heftige Gewehrfeuer der Tung fu siang-Soldaten, die zu offener Feindseligkeit übergingen, vereitelt; das k. und k. Detachement zog sich, wie schon vorher für den Fall offener Feindseligkeiten bestimmt, von der eigenen, nicht verteidigungsfähigen, in die französische Gesandtschaft zurück, wo es bis zu dem am 14. August erfolgten Entsatze Pekings verblieb. Mit wahrem Heldenmute verteidigte eine Handvoll Menschen den Kern des Legationsviertels; nur ihrer Energie, Kaltblütigkeit und außerordentlichen Tapferkeit war es zu danken, daß die Angriffe der ungeheueren chinesischen Übermacht nicht mit der Niedermetzelung aller Fremden und ihrer Schützlinge, der Chinesen christlichen Glaubens, geendet haben. Das k. und k. Detachement focht mit den Franzosen an der gefährdetsten Front, mit Ergriffenheit und Bewunderung liest man die Darstellung (Linienschiffsleutnant von Winterhalder, „Kämpfe in China") der Tätigkeit und Schicksale der kleinen Schar, die der ruhmreichen k. und k. Flagge neue Ehren errungen hat. Von den drei Seeoffizieren, zwei Seekadetten und 30 Mann waren leider Fregattenkapitän von Thomann und drei Mann gefallen und elf (darunter Seekadett Freiherr von Boyneburg schwer) verwundet.

Die für den Entsatz Pekings bestimmten Truppen hatten ihren Vormarsch im geeigneten Augenblick so beschleunigt, daß die von „Maria Theresia" gelandete Kompagnie zu dem historisch interessanten Augenblicke nicht mehr zurechtkam; am 18. August rückte ein Seekadett mit 27 Mann von der „Zenta" in Peking ein, zwei Tage später folgte das Detachement der „Maria Theresia" (Linienschiffsleutnant Wickerhauser mit 125 Mann), das auf dem Wege nach Peking große Mühsale zu bewältigen hatte und in Tientsin eine Hauptetappe errichtete. Das erste „Zenta"-Detachement, das die ganze Belagerung mitgemacht hatte, marschierte am 1. September von Peking ab, um auf „Zenta" einzurücken. Die Etappenmannschaft in Tientsin nahm am 19. August an einer größeren Streifung teil, die zur Vertreibung von Boxern und chinesischem Militär ausgeführt wurde, das Pekinger Detachement an einer Streifung gegen Badatschu.

Kontreadmiral Graf Montecuccoli traf mit „Kaiserin Elisabeth" und „Aspern" schon am 7. September auf der Rhede von Taku ein, wo er seine Kommandoflagge auf „Maria Theresia" hißte;* am 9. September wurde das für Peking bestimmte Landungskorps (202 Mann und zwei Feldgeschütze unter dem Kommando des Linienschiffsleutnants Gassenmayr) ausgeschifft, so daß nach Einziehung eines Teiles der bereits von den beiden früher anwesenden Schiffen ausgeschifften Detachements 382 Mann dauernd gelandet blieben. Die Gesamtstärke der verbündeten Truppen betrug zu jener Zeit 62.000 Mann. Damit Österreich-Ungarn in der Konferenz der kommandierenden Offiziere Pekings auch durch einen höheren Offizier vertreten sei, wurde das Kommando des gelandeten k. und k. Kontingents dem Linienschiffskapitän Bleß von Sambucchi übertragen.

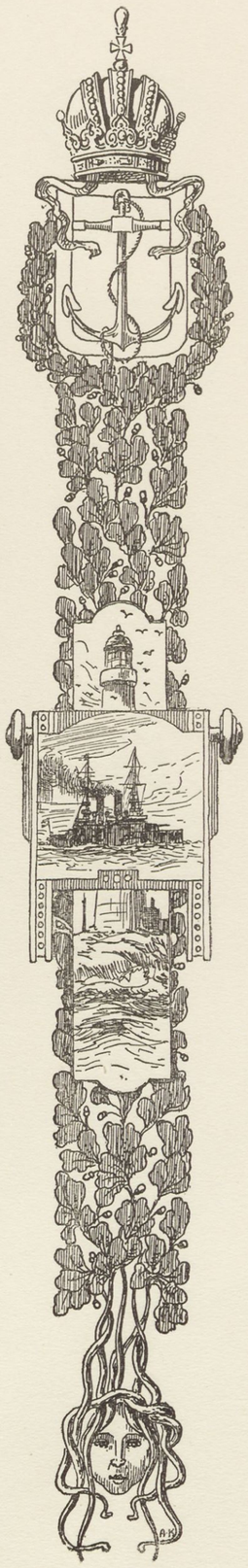
Der russische General Stackelberg unternahm vom 19. auf den 20. September einen Angriff auf die in der Nähe von Taku gelegenen, von 5000 Chinesen besetzten Peitang-Forts, von dem er nur das k. und k. Detachement in Tientsin, die Deutschen und Franzosen rechtzeitig verständigt hatte; Linienschiffsleutnant Schusterschitz, Etappenkommandant in Tientsin, schloß sich mit 28 Mann der Expedition an, die der vielen ausgelegten Landminen wegen großen Schwierigkeiten begegnete. Die Forts wurden vormittags im Sturme genommen, das kleine Detachement Schusterschitz drang an der Spitze der Stürmenden in das Fort Nr. I. Kontreadmiral Graf Montecuccoli ließ in den Morgenstunden noch rasch eine 55 Mann starke Abteilung von den Schiffen „Maria Theresia" und „Aspern" ausschiffen, damit diese die bei Peitang engagierte unterstützen könne; er begab sich auch persönlich auf den Kampfplatz. Das gelandete Detachement stieß auf dem Marsche leider auf Tretminen, von denen vier aufflogen; Seekadett Pap wurde getötet, 15 Mann waren schwer, der Detachementskommandant und ein Seekadett leicht verwundet.

Kurze Zeit nach der Erstürmung der Peitang-Forts wurden Tschingwantao und Schanhaikwan als Winterhäfen international besetzt, die Eskadren ließen den Winter über nur je ein Stationsschiff dort und verließen die Rhede von Taku, die zuzufrieren pflegt; als auch in den Winterhäfen das Eistreiben begann, waren die Stationsschiffe gezwungen, in Weihaiwei oder in Tschifu zu ankern. Die übrigen Eskadreschiffe besuchten Japan, Schanghai und den Yangtse-Fluß; S. M. Schiff „Zenta" begab sich für kurze Zeit nach Siam, um bei der feierlichen Antrittsaudienz des für die Höfe von Tokio und Bangkok neuernannten k. und k. Gesandten Freiherrn von Ambró anwesend zu sein.

Dem k. und k. Detachement in Peking wurde Anfang November eine selbständige Aufgabe zugewiesen; Linienschiffsleutnant Seitz unternahm mit 130 Mann des Detachements und mit 20 deutschen Reitern eine Streifung nach Tsaulintsun, das die benachbarten Ortschaften wiederholt durch räuberische Überfälle belästigt hatte. Die Truppen umstellten den Ort, die Verdächtigen wurden ausgehoben, drei Boxerführer hingerichtet und 28 minder Schuldige bestraft.

An der Expedition gegen die an der chinesischen Mauer gelegene Stadt Kalgan, bei der sich eine größere Zahl von Boxern und chinesischen Soldaten aufhielt, nahm unter deutschem Oberkommando ein 1300 Mann zählender Truppenkörper (Deutsche, Italiener und Linienschiffsleutnant Seitz mit einer 110 Mann starken Matrosenkompagnie) in der Zeit vom 12. November bis zum 4. Dezember teil; die chinesischen Truppen zogen sich überall fluchtartig zurück, es fanden nur kleine Zusammenstöße statt; von drei zurückgelassenen Geschützen wurde eines dem k. und k. Detachement als Beute zugesprochen.

In späterer Zeit entsandte das Pekinger Detachement nur noch dreimal kleine Abteilungen zu Rekognoszierungen. Am 11. Februar wurde das österreichisch-ungarische Settlement in Tientsin in Besitz genommen.



* Siehe Tafel 19: Die k. und k. Eskadre in Ostasien.

Da die Dauer des Aufenthaltes der k. und k. Eskadre in Ostasien zu Beginn des Jahres noch nicht begrenzt werden konnte, trafen die auf Missionsreisen befindlichen Schiffe „Leopard“ (in Tschemulpo) und „Donau“ (in Nagasaki) bei der Eskadre ein, um einen Teil der Stäbe und Mannschaften zu wechseln.

Als die chinesische Regierung die verlangte Satisfaktion und Kriegsentschädigung geleistet, beziehungsweise zugesichert hatte, begann die Zurückziehung der fremden Truppen und Eskadren; der k. und k. Eskadrekommandant und S. M. Schiffe „Kaiserin Elisabeth“ und „Zenta“ erhielten am 22. Juni 1901 den Einberufungsbefehl. Das österreichisch-ungarische Detachement in Schanhaikwan wurde nunmehr eingezogen, die neuerbaute k. und k. Gesandtschaft mit Landungsgeschützen und Gewehrmitrailleusen armiert; das Pekinger Detachement sowie S. M. Schiffe „Maria Theresia“ und „Aspern“ blieben zurück.

Die hervorragenden Leistungen der k. und k. Kriegsmarine während der Kämpfe in China gehören der Geschichte des Vaterlandes an; sie wurden durch den Allerhöchsten Kriegsherrn wiederholt huldvollst anerkannt, so durch die Verleihung von Dekorationen an den Eskadrekommandanten, dann an jene Seeoffiziere, Seekadetten und Mannschaften, die sich besonders hervorgetan hatten, und auch durch eine an den Eskadrekommandanten gerichtete Depesche mit folgendem Wortlaut: „Anläßlich der Rückkehr Meiner Schiffe ‚Kaiserin Elisabeth‘ und ‚Zenta‘ in die heimatlichen Gewässer fühle Ich Mich mit Freuden bewogen, Ihnen, den Schiffskommandanten und den Stäben sowie der Mannschaft Meiner Eskadre in Ostasien für die in schwierigen, ungewohnten Verhältnissen aufopferungsvoll und erfolgreich geleisteten Dienste Meinen wärmsten Dank mit dem herzlichen Wunsch einer glücklichen Heimkehr auszusprechen. Franz Joseph.“ Seine Majestät geruhte später, für die Gefallenen (Fregattenkapitän von Thomann, Seekadett Pap und fünf Mann) und die den Beschwerden Erlegenen (Seekadett Mayer und fünf Mann) eine Gedenktafel in der Marinepfarrkirche in Pola aufstellen zu lassen.

Von den mitgebrachten Kriegstrophäen befinden sich zwei Prachtstücke im kunsthistorischen Hofmuseum, die Waffen, Geschütze und Banner sind im Marinemuseum des Seearsenals aufbewahrt.

Die Abwesenheit der Eskadre in Ostasien bedingte, der damals noch gänzlich unzureichenden Standesverhältnisse der Mannschaft wegen, im Sommer 1901 wenig umfangreiche Indienststellungen;* im folgenden Jahre wurde aber eine stattlichere Übungsflotte zusammengestellt, deren Kommando der Kontreadmiral von Ripper führte. Als Schlußmanöver fand die Ausschiffung von Truppen, die in Triest von Lloyddampfern an Bord genommen worden waren, in der Nähe von Pola statt; Seine Majestät der Kaiser und König wohnte diesen Ausschiffungen bei, die unter dem Schutze der 1. und 2. Division der Eskadre („Monarch“, „Wien“, „Budapest“,** dann „Tiger“, „Panther“, „Leopard“) erfolgten. Die der Eskadre angehörende Torpedoflottille („Kaiser Franz Joseph I.“, „Magnet“, „Satellit“, vier Hochseetorpedoboote, neun Torpedoboote 1. Klasse und drei Torpedoboote 2. Klasse), für die Dauer der Schlußmanöver detachiert, verteidigte die Küste und führte in der Nacht vor der Landung einen Angriff auf die Schlachtschiffe aus. Seine Majestät zeichnete hierauf die Kriegsmarine durch die Ernennung des Erzherzogs Franz Ferdinand zum Admiral und durch einen Flottenbefehl aus, der neuerlich Zeugnis gab von der Allerhöchsten Huld und Gnade für die Wehrmacht zur See:

„Seit Ich zuletzt bei Meiner Flotte an der heimatlichen Küste weilte, wurden Teile meiner Kriegsmarine durch besondere Ereignisse im Mittelmeer und später in Ostasien zur Mitwirkung an internationalen Aktionen berufen. Wie Ich und mit Mir das Vaterland es erwartete, gab die Kriegsmarine neue Beweise ihrer Tüchtigkeit und jener zähen Ausdauer, welche sie auch die schwersten Proben ihrer Berufstreue freudig bestehen läßt. Es war Mir ein liebgewordenes Bedürfnis, Meiner Kriegsmarine nach einem längeren, sehr inhaltsreich gestalteten Zeitabschnitte nahe zu sein; dasselbe fand eine Mich hochbefriedigende Erfüllung anläßlich der eben an der istrianischen Küste durchgeführten Übungen, welche eine gemeinsame Aktion von Land- und Seestreitkräften zur äußerst lehrreichen Darstellung brachten. Allen beteiligten Stäben, Kommandanten, Offizieren und Mannschaften sowohl der Kriegsmarine als des Heeres und der Landwehr spreche Ich für die gründliche Anlage, Vorbereitung und Durchführung dieser Übungen sowie für die betätigten gediegenen Leistungen in allen Ausbildungszweigen Meine vollste Anerkennung aus. Gerne will Ich noch hervorheben, daß Ich in dem innigen Zusammenwirken und in dem echten Kameradschaftssinne, der alle beseelte, die Gewähr sehe, daß Meine Kriegsmarine, mit der Landmacht fest geeint, die heimatliche Küste – sollte dies jemals nötig werden – erfolgreich schützen werde. Franz Joseph.“

Die eingeleitete Regenerierung der Schlachtschiffe nahm ihren langsamen, doch stetigen Fortgang; sie war dringend geboten, weil es nicht mehr anging, die alten Kasemattschiffe, die schon seit Jahren unfähig waren, einen Kampf gegen die hochentwickelte Artillerie der neueren Schlachtschiffstypen wagen zu können, noch länger in den Reihen der operativen Flotte zu belassen. Schiffe, die nicht – wenigstens annähernd – auf der Höhe der Zeit stehen, bilden einen Hemmschuh für die Aktion ihrer modernen Kameraden, sie vermögen deren Offensivkraft nur in nachteiliger Weise zu beeinflussen, was jenen, die nicht daran glauben wollten, durch die Seeschlacht bei Tsuschima klar vor die Augen gerückt worden ist. So verschwanden nun die alten Kasemattschiffe „Erzherzog Albrecht“, „Custoza“ und die „Kaiser Max“-Klasse aus den Reihen unserer operativen Flotte, in denen sie aus Mangel besseren Materials über ihre eigentliche Lebensdauer erhalten worden waren; sie wurden teils für Zwecke der lokalen Verteidigung, teils – als Hulks – für untergeordnete Zwecke der Flotte bestimmt.

S. M. Schiff „Habsburg“ trat Ende 1902 zum erstenmal in Dienst, „Árpád“ folgte nach einigen Monaten, „Babenberg“ 1904 in den Verband der Eskadre.

Gleich diesen Schiffen war auch die nächste neue Schlachtschiffsdivision, die „Erzherzog“-Klasse, keineswegs eine Vermehrung der Flotte, sondern nur Ersatz für die kondemnierten Schiffe; die Vergrößerung des Tonnengehaltes, der vermehrte Panzerschutz und die verstärkte artilleristische Armierung der Schlachtschiffe der anderen Seemächte wurde beim Entwurfe der Pläne der „Erzherzog“-Klasse – soweit sich dies mit dem kleinen Marinebudget in Einklang bringen ließ – in Rücksicht gezogen. „Erzherzog Karl“ lief 1903, „Erzherzog Friedrich“ 1904 und „Erzherzog Ferdinand Max“ 1905 vom Stapel; nach ihrer Fertigstellung traten diese Schiffe – „Erzherzog Ferdinand Max“ als letztes am 1. Jänner 1908 – in den Verband der Eskadre, an Stelle der Schiffe der „Habsburg“-Klasse, die vorläufig in die 1. Reserve versetzt wurden.

Da die „Erzherzog“-Klasse zur Zeit unsere neuesten, fertiggestellten Schlachtschiffe darstellt, ihr gesamtes Bau- und Ausrüstungsmaterial aus dem Inlande stammt und ihr Bau auf heimatlicher Werfte – Stabilimento tecnico in Triest – ausgeführt wurde, dürfte die Anführung einiger Konstruktionsdetails um so mehr am Platze sein, als diesen das komplizierte Gefüge des modernen Panzerschiffes zu entnehmen ist.

Die Schiffe der „Erzherzog“-Klasse haben ein Deplacement von 10.600 Tonnen, 118·5 m Länge, eine größte Breite von 21·7 m und einen mittleren Tiefgang von 7·5 m; das Baumaterial, Siemens-Martin-Stahl zäher Gattung, stammt aus österreichischen und ungarischen Stahl- und Eisenwerken. Die Schwimmfähigkeit der Schiffe wird durch einen über 78 m langen Doppelboden, durch zahlreiche wasserdichte Längs- und Querschotte so gehoben, daß sie auch bei größeren Beschädigungen

* Siehe Tafel 20: Torpedofahrzeug „Magnet“ und Torpedoboot „Viper“; ** Tafel 21: Kaisermanöver.

des Schiffsbodens erhalten bleibt; die Wasserlinie wird gegen Geschoßtreffer durch einen 210 mm dicken Gürtelpanzer geschützt, das unter der Wasserlinie angebrachte Panzerdeck hat 80 mm Dicke. Vorne und achter erheben sich über den Gürtelpanzer die gepanzerten Schachte der beiden für die Hauptgeschütze bestimmten Drehtürme; der mittlere Schiffsteil trägt über dem Gürtelpanzer eine gepanzerte Kasematte mit acht Reduits für mittlere Geschütze, es befinden sich endlich auf dem Oberdeck auch vier Einzeltürme für mittlere Geschütze. Das Gesamtgewicht des Panzers, der bei den Türmen der schweren Geschütze am stärksten ist, beträgt allein 2922 Tonnen; er besteht der Hauptsache nach aus zementiertem Nickelchromstahl, sonst aus hochperzentigem Nickelstahl. Die beiden Gefechtsmasten sind mit Geschützmarsen und Plattformen ausgestattet, die 14 Boote auf Bootsbrücken installiert; das schwerste Boot, eine große Dampfbarkasse (Vedettenboot) mit vortrefflichen See-Eigenschaften, wiegt 20 Tonnen. Das Steuerruder, durch eine eigene Steuermaschine bewegt, hat eine Seitenfläche von 24 m²; jeder der beiden Anker wiegt 5800 kg, die Drainageanlage vermag bei Benützung aller Pumpen 2250 Tonnen Wasser stündlich über Bord zu schaffen, die Kohlendepots fassen 1315 Tonnen Kohle.

Diese Schiffe werden durch zwei vertikale, vierzylindrige Maschinen mit dreistufiger Expansion, die je einen dreiflügeligen Propeller von 5 m Durchmesser drehen, fortbewegt. Die Maschinen indizieren 18.000 Pferdekräfte, sie erteilen bei dieser Arbeitsleistung den Schiffen eine Geschwindigkeit von etwas über 20 Seemeilen in der Stunde. Der Dampf wird in zwölf Yarrow-Kesseln erzeugt, die eine Einrichtung für künstlichen Zug besitzen und zu je vier in drei wasserdichten Abteilungen installiert sind; die für die Ergänzung des Kesselspeisewassers und des Trinkwassers bestimmte Destillieranlage vermag in einem Tage 120 Tonnen Süßwasser zu erzeugen. Welche große Wichtigkeit und welchen Umfang die Verwendung von Hilfsmaschinen auf modernen Schiffen erreicht hat, ist am besten der Tatsache zu entnehmen, daß auf „Erzherzog Karl“ und seinen Schwesterschiffen je 87 selbständige Hilfsmaschinen mit 146 Dampfzylindern installiert sind.

Die Artillerieausrüstung der „Erzherzog“-Klasse muß mit Rücksicht auf den relativ kleinen Tonnengehalt dieser Schiffe als sehr stark bezeichnet werden. Die Hauptarmierung besteht aus vier, für die Anwendung von Metallpatronen eingerichteten 24 cm Schnelladegeschützen von 40 Kaliber Länge, die in den Skoda-Werken (Pilsen) erzeugt wurden, in zwei Panzertürmen installiert sind und en barbette feuern; das Gewicht eines dieser Geschützrohre beträgt 28 Tonnen. Die Mündungsgeschwindigkeit des 215 kg schweren Geschosses ist 725 m, womit eine totale Energie von 5650 Metertonnen und ein Durchschlagsvermögen von 400 mm des besten gehärteten Chromnickelstahles erreicht wird; die Tragweite des Geschosses ist – bei der größten Elevation des Rohres – 16 Kilometer. Das Drehen der schweren Geschütze und das Zuführen ihrer Ladung erfolgt mit elektrischer Kraftübertragung. Beigeschütze sind zwölf 19 cm Schnelladekanonen von 42 Kaliber Länge (System Skoda-Werke), von denen sich vier in Türmen und acht in gepanzerten Erkern auf zwei Decken befinden; jedes solche Geschütz vermag in zwei Minuten neun gezielte Schüsse abzugeben. An sonstigen Geschützen sind vorhanden: zwei stählerne 7 cm Geschütze in Rohrrücklauflafette (Konstruktion Skoda-Werke), die als Landungsgeschütze verwendet werden, zwölf 7 cm Schnellfeuergeschütze von 45 Kaliber Länge, sechs 47 mm Schnellfeuerkanonen, vier 37 mm und vier Gewehrkalibermitrailleusen. Mit ihren 44 Geschützen nähert sich die „Erzherzog“-Klasse der Kanonenzahl der alten Segellinienschiffe.

Es sei noch angeführt, daß diese Schiffe mit zwei Unterwasser-Lancierapparaten für 5 m lange Whitehead-Torpedos ausgerüstet sind und daß ihre Innenbord-Beleuchtung durch etwa 700 Glühlampen erfolgt; sie besitzen weiters für die Beleuchtung des Außenfeldes – vorwiegend für das Beleuchten angreifender Torpedoboote – sieben Bogenlichter von je 25.000 Kerzen Lichtstärke in 90 cm Projektoren und auch ihre Dampfbarkassen sind mit kleinen Lichtmaschinen ausgestattet, die Bogenlichter von 4000 Kerzen Stärke speisen. Die Projektoren der Dampfboote erweisen sich beim Rundendienste, bei der Überwachung von Hafensperren und bei nächtlichen Bootsexpeditionen oft von großem Nutzen.

Der Stapellauf S. M. Schiffes „Sankt Georg“* (1903) brachte die k. und k. Flotte in den Besitz eines vortrefflichen Panzerkreuzers, der seinen Vorgänger, „Kaiser Karl VI.“, an Größe (7300 gegen 6300 Tonnen Deplacement) und Stärke der Armierung überragt. Da die Fortschritte der anderen Flotten eine Erhöhung des Kalibers der Beigeschütze auch auf den Panzerkreuzern anstreben, besitzt „Sankt Georg“ außer den beiden, im vorderen Geschützturm installierten 24 cm Schnelladegeschützen noch fünf 19 cm Schnelladegeschütze, von denen eines im achteren Geschützturm untergebracht ist und je zwei an jeder Bordseite in gepanzerten Kasematten stehen. „Sankt Georg“, überdies noch mit vier 15 cm Schnelladegeschützen, 25 Schnellfeuerkanonen kleinen Kalibers und Mitrailleusen bestückt, braucht daher, und auch seines guten Panzerschutzes wegen, selbst den Kampf mit kleinen Schlachtschiffen nicht zu scheuen.

Zur Zeit der Fertigstellung dieses Schiffes hörten die alten Korvetten und Kanonenboote auf, mit ihren schmucken Takelagen die Romantik der Segelschifffahrt in der k. und k. Kriegsmarine zu repräsentieren. Einst als vollwertige Kreuzer** dienend, wurden sie in den achtziger Jahren zum Missionsdienst und für Schulzwecke herangezogen – für Missionsreisen der geringeren Kosten wegen, denn sie konnten die großen Traversaden unter Segeln zurücklegen, und auch mangels moderner Kreuzer; ab 1900 blieb ihre Verwendung auf Schulzwecke (für die Deckmannschaft, die Zöglinge der Marineakademie und die Schiffsjungen) reduziert, dann verschwanden sie und die Segeltakelagen aus unserer Flotte. An Bord dieser Schiffe wurden allerdings tüchtige Seeleute herangebildet, die Fortschritte der Waffen-, Schiffbau- und Maschinenbautechnik stellen aber heute so große Anforderungen an das Wissen der Offiziere und Mannschaften, daß man mit Bedauern daran schreiten mußte, die vortreffliche Schule der Seemannschaft auf getakelten Schiffen aufzulassen, um Zeit für die sonstige Ausbildungstätigkeit zu gewinnen. Es werden aber noch immer die kleinen Segeljachten „Lily“, „Sen“, „Sophie“, „Musmé“, „Ajax I“ und „Ajax II“ der Eskadre, Reserveeskadre und den Schulen zugeteilt, um den Seeoffizieren, Seekadetten und Mannschaften teilweisen Ersatz für die ehemaligen Segelkreuzungen der Schiffe zu bieten. Mit diesen „Beibooten“ beteiligt sich die Kriegsmarine auch an den alljährlich stattfindenden Regatten des k. und k. Jachtgeschwaders.

Die Korvetten und Kanonenboote sind zwar sämtlich aus der Flottenliste gestrichen worden, die Kriegsmarine ist aber bis heute noch nicht im Besitze des vollzähligen Ersatzes an modernen Kreuzern.

Die Donau-Flottille erfuhr im Jahr 1904 eine Verstärkung durch den Stapellauf der Monitore „Bodrog“ und „Temes“ (zwei 12 cm Geschütze, eine 12 cm Haubitze für das Überschießen von Deckungen und Uferböschungen, drei Mitrailleusen), dann 1906 durch die Fertigstellung des Patrouillenbootes „b“, das Explosionsmotoren erhielt. Vorgreifend sei bemerkt, daß die Zahl der Patrouillenboote 1908 durch die in England erbauten Boote „e“ und „f“, dann durch die auf heimatlicher Werfte (Linz) erbauten Boote „c“ und „d“ auf die Zahl 6 gebracht wurde.

Admiral Freiherr von Spaun zog sich im Oktober 1904 in den Ruhestand zurück; Seine Majestät der Kaiser und König, der am 5. Oktober 1904 den Vizeadmiral Rudolf Graf Montecuccoli zum Marinekommandanten und Chef des Reichskriegsministeriums, Marinesektion, ernannte, geruhte die großen Verdienste des

* Siehe Tafel 24: Die Kreuzer „Sankt Georg“ und „Kaiser Karl VI.“; ** Tafel 22: Kreuzer „Szigetvár“ und Korvette „Saida“.

scheidenden Marinekommandanten durch den Befehl, es sei eines der nächst zu erbauenden Schiffe nach diesem zu nennen, huldvollst anzuerkennen.

Der Russisch-japanische Krieg, der Anfang 1904 ausbrach, band nicht nur S. M. Schiff „Aspern“, das sich auf der ostasiatischen Station befand, an die chinesischen Gewässer, es wurde auch im Frühjahr 1904 – die Haltung Chinas war dazumal noch nicht mit voller Sicherheit zu bestimmen – S. M. Schiff „Kaiserin Elisabeth“, das auf der Ausreise nach Australien begriffen war, für den Schutz der österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen und der Interessen der Monarchie nach China entsandt. Nach mehrmonatlichem Aufenthalte beider Schiffe in China, dessen Neutralität und innere Ruhe erhalten blieb, kehrte „Aspern“ in die Heimat zurück.

Die Ereignisse dieses großen Krieges, der die ausschlaggebende Wichtigkeit der Meeresbeherrschung und die Nützlichkeit der Flottenrüstungen auch für den Laien klar verständlich machte, wurden in der k. und k. Kriegsmarine mit großem Interesse verfolgt. Man konnte mit Genugtuung konstatieren, daß die dem Seeminenwesen in unserer Marine schon lange Jahre vorher zugewandte Fürsorge sehr am Platze war, und man hatte bei uns schon früher so manche Grundsätze aufgestellt, deren Richtigkeit durch den Umstand erwiesen ward, daß der Sieger teils vor dem Kriege dieselben hatte, teils nach dem Kriege sich zu ihnen bekannte. Für die österreichisch-ungarische Monarchie ist aber die Geschichte des Russisch-japanischen Krieges ein nachdrückliches Plaidoyer, dem Ausbaue der quantitativ noch immer unzulänglichen k. und k. Flotte ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Mit dem Kriege stand in direktem Zusammenhange der Huller Zwischenfall – die Beschießung englischer Fischereidampfer durch Schiffe des russischen Geschwaders; als die beiden beteiligten Mächte ein Schiedsgericht anriefen, ward Admiral Freiherr von Spaun Mitglied des Schiedsgerichtshofes, dem sonst noch je ein englischer, russischer, französischer und amerikanischer Admiral angehörte.

S. M. Schiff „Panther“, das in den Jahren 1905 und 1906 eine längere Missionsreise nach Australien und Ostasien ausführte, nahm auf der Ausreise in Djibouti längeren Aufenthalt; der Schiffskommandant, Fregattenkapitän Ritter von Höhnel, ein bekannter Afrikaforscher, reiste mit größerer Suite an das Hoflager des Negus Menelik, dem er Geschenke Seiner Majestät des Kaisers und Königs überbrachte. Es ist zu hoffen, daß dieser Expedition, die den Abschluß eines Handelsvertrages und die Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit Abessinien bezweckte, ein reger Export vaterländischer Erzeugnisse folgen wird.

Das Gros der k. und k. Eskadre* (die Schiffe „Habsburg“, „Babenberg“, „Árpád“, „Aspern“, „Szigetvár“ und „Satellit“) weilte im Frühjahr 1905 in der Levante; der Eskadrekommandant (Kontreadmiral von Siemuszowa-Pietruski) begab sich über eine Einladung durch den Sultan auf „Szigetvár“ nach Konstantinopel, wo er und seine Suite vom Großherrn mit besonderen Ehren empfangen wurde.

Das seit dem Jahr 1898 in sehr mäßigem Umfang ansteigende Marinebudget gestattete zwar die Baulegung der „Habsburg“- und der „Erzherzog“-Klasse, es genügte aber noch immer nicht, um die „Erzherzog“-Klasse in der wünschenswert kurzen Zeit fertigzustellen und auch die Torpedoflottille durch Neubauten auf der Höhe der Zeit zu halten. Als der Kriegsminister im Jahr 1904 an die Delegationen um die Bewilligung eines größeren, auf mehrere Jahre zu erstreckenden Extrakredites herantrat, waren daher in diesem Kredit auch 120 Millionen Kronen aufgenommen, die der rascheren Vollendung der „Erzherzog“-Klasse, der Regenerierung der Torpedoflottille und dem Baue von Unterseebooten gewidmet wurden. Die Marine sollte vom nächsten Jahr an jährlich 25 Millionen aus ihrem Budget zugunsten des Extrakredites refundieren, sie hätte daher weit mehr zurückzahlen müssen, als sie erhielt; wenngleich sich dies als nicht ausführbar erwies und die Refundierung später fallen gelassen wurde, so hatte es doch den Nachteil, daß das Marinebudget in den folgenden Jahren (anfänglich sogar weit) unter die 50 Millionen des Jahres 1904 sank und erst im Jahr 1908 wieder die frühere Höhe erreichte.

Als Einleitung für die Regenerierung der Torpedoflottille bestellte die Kriegsmarine bei den renommierten Torpedobootsbauern Yarrow & Co. in England je ein Torpedofahrzeug (in der englischen Marine „Torpedobootszerstörer“ genannt) und ein Hochseetorpedoboot, „Huszár“ und „Kaiman“, die 1905 vom Stapel liefen und den Neubauten dieser Schiffsgattungen als Muster zu dienen hatten. Diese neuen Typen bedeuteten gegenüber „Magnet“ und den Hochseebooten Typ „Viper“, die aus den Jahren 1896 bis 1899 stammten, einigen Fortschritt, mit ihnen hielt der Torpedobootszerstörer, einst das Schmerzenskind der englischen Flotte, seither aber bedeutend verbessert, seinen Einzug auch in die österreichisch-ungarische Flotte.

Die Fahrzeuge Typ „Huszár“ haben 390 Tonnen Deplacement, ihre Maschinen indizieren 6000 Pferdekräfte und erteilen den Fahrzeugen 28 Seemeilen stündliche Geschwindigkeit; die Hochseetorpedoboote haben 200 Tonnen Deplacement und 3000 indizierte Pferdekräfte. Vom Typ „Huszár“ wurden „Wildfang“, „Streiter“, „Ulan“, „Uskoke“ und „Scharfschütze“, von den Booten Typ „Kaiman“ der Reihe nach „Seehund“, „Wal“, „Krokodil“, „Alligator“, „Anaconda“, „Greif“, „Drache“, „Pinguin“, „Schwalbe“, „Möve“, „Hai“, „Narwal“ und „Delphin“ in den Jahren 1906 und 1907 beim Stabilimento tecnico vom Stapel gelassen. Die Danubius-Werft in Fiume, die 1907 entstand und sich ebenfalls dem Kriegsschiffsbaue widmete, übernahm im genannten Jahre den Bau von sechs Torpedofahrzeugen und zehn Hochseetorpedobooten; zwei Fahrzeuge und drei Boote werden dort im Jahr 1908, die übrigen im Jahr 1909 vom Stapel gehen.

Das Jahr 1905 brachte auch die Aufstellung einer Reserveeskadre – die Vereinigung von kriegsbereiten Schiffen mit reduzierter Bemannung zu einem Verbande, wie dies die meisten anderen Seemächte schon seit Jahren eingeführt haben, bei uns aber früher aus Mangel von Mannschaft und Geldmitteln sich nicht durchführen ließ. Die Reserveformationen, die einen Stock geschulter, in Übung erhaltener Mannschaften und das ganze Material an Bord haben, stellen eine ansehnliche Erhöhung der Kriegsbereitschaft der Flotte dar, und es wird daher in den meisten Flotten angestrebt, die brauchbarsten Schiffe – sofern sich diese nicht im Eskadreverbande befinden – zu Reservedivisionen zu vereinigen. Unsere Reserveeskadre, die mit Jahresschluß 1905 ihre Tätigkeit begann und damals nur die drei Schlachtschiffe des Typs „Monarch“ umfaßte, ist in den nächsten Jahren durch die Zuteilung eines gepanzerten Kreuzers und eines Torpedofahrzeuges verstärkt worden.

Im selben Jahre hatte die k. und k. Flotte neuerlich Gelegenheit, an einer internationalen Flottendemonstration teilzunehmen. Als die Pforte die von der Botschafterkonferenz in Konstantinopel – auf Basis des Mürzsteger Programmes – beantragte und namens der Regierungen geforderte Finanzreform für Mazedonien beharrlich ablehnte, wurde von seiten der beteiligten Großmächte beschlossen, durch die Besetzung einzelner Zollämter und Beschlagnahme der dort eingehenden Zölle die ottomanischen Machthaber zur Aufgabe des zwecklosen Widerstandes zu bewegen; jede am ottomanischen Hofe durch einen Botschafter vertretene Großmacht – das Deutsche Reich ausgenommen – entsandte zwei Kriegsschiffe, das Oberkommando wurde einem österreichisch-ungarischen Admiral übertragen.

In Ausführung dieses Beschlusses gingen S. M. Schiffe „Sankt Georg“ und „Szigetvár“ unter dem Kommando des Vizeadmirals von Ripper am 19. November 1905 von Pola nach dem Piräus ab, wo die Vereinigung der Demonstrationsflotte stattfand; zu dieser detachierte Großbritannien den Panzerkreuzer „Lancaster“ und den Scout (Torpedoaviso) „Sentinel“, die französische Republik das Schlachtschiff „Charlemagne“

* Siehe Tafel 23: Die Schlachtschiffe „Habsburg“, „Árpád“ und „Babenberg“.

und den Torpedobootszerstörer „Dard“, Italien den Panzerkreuzer „Garibaldi“ und den Torpedobootszerstörer „Ostro“, Rußland das Kanonenboot „Kubanetz“ und das Torpedoboot „213“. Die großen Schiffe hatten die Landungstruppen beizustellen, die kleineren den Post- und Depeschendienst zwischen der Flotte und dem Piräus zu versehen; die Botschaften schifften je einen Dragoman auf die Flotte ein.

Die vereinigten Schiffe liefen am 25. November nach Mytilene (Insel Lesbos) aus, wo sie am nächsten Tage vor Anker gingen; dem Mutessarif wurde nach der Ankunft die bevorstehende Landung samt ihren Modalitäten notifiziert, die Landung von 620 Mann (Kontingente der vier vertretenen Staaten, unter Kommando des Gesamtdetailoffiziers des „Lancaster“) fand mittags statt. Das österreichisch-ungarische Kontingent besetzte das ottomanische Telegraphenamt, das französische das Zollamt; der von den internationalen Truppen okkupierte Rayon blieb für die ottomanischen Truppen abgesperrt, die Einnahmen des Zollamtes wurden allabendlich mit Patrouillen zur Banque Ottomane überstellt. Als die Besetzung von Mytilene die Anschauungen der Hohen Pforte nicht zu beeinflussen vermochte, erfolgte am 5. Dezember unter den gleichen Modalitäten die Besetzung von Kastro (Insel Lemnos); die an den Tag gelegte Einigkeit der Großmächte, das energische Vorgehen des Oberkommandanten der Flotte und die Nähe von Lemnos zu den Dardanellen brachten endlich doch die maßgebenden ottomanischen Faktoren zur Nachgiebigkeit. Die Nachrichten über die Aktionen der Flotte drangen – trotz der scharfen Zeitungszensur – in die Kreise der Bevölkerung, sie waren keineswegs geeignet, das Prestige der ottomanischen Regierung in den Augen der Mohammedaner zu erhöhen; die in Konstantinopel erwarteten, gegen die Europäer gerichteten Unruhen blieben, wohl über einen Wink aus dem Yildiz, gänzlich aus, die Pforte lenkte ein und es wurde daher die Besetzung von Kastro am 17., jene von Mytilene am 18. Dezember 1905 aufgehoben. Die Schiffe verließen zwar an diesem Tage noch gemeinsam den Ankerplatz von Mytilene, doch trennten sie sich beim Kap Zeitun, um in ihre früheren Stationen heimzukehren.

Der Mai 1906 brachte zwei Festlichkeiten im Schwarzen Meere, die mehr als lokales Interesse beanspruchen konnten; es waren dies das Jubiläum des fünfzigjährigen Bestandes der Europäischen Donaukommission in Galatz und die Eröffnung des neuen Hafens von Varna. An beiden Festlichkeiten nahmen die Stationsschiffe der Großmächte aus Konstantinopel, hierunter S. M. Schiff „Taurus“, und Schiffe der russischen Schwarzen Meer-Flotte teil; anderen Kriegsschiffen ist bekanntlich die Passage durch den Bosporus nicht gestattet, und es versehen die Stationsschiffe am Goldenen Horn seit Jahren auch den Polizeidienst auf der unteren Donau – de jure, nicht de facto, – während in früheren Zeiten die meisten Großmächte, so auch Österreich-Ungarn, für diesen Zweck ein zweites Stationsschiff in den Donaumündungen aufgestellt hatten. Am Regierungsjubiläum des Königs Carol I. von Rumänien, das in die Zeit zwischen den erwähnten Festlichkeiten fiel, nahm auch über erfolgte Einladung der Stab S. M. Schiffes „Taurus“ teil, das zu diesem Zweck in Galatz längeren Aufenthalt nahm. Der feierlichen Eröffnung des Hafens von Varna ging eine Flottenrevue voraus, nach ihr besuchte Fürst Ferdinand von Bulgarien die fremden Kriegsschiffe.

In der Zeit vom 11. bis 15. September 1906 fanden in Süddalmatien große See- und Landungsmanöver statt; in Stellvertretung des durch leichtes Unwohlsein verhinderten obersten Kriegsherrn führte Erzherzog Franz Ferdinand den Oberbefehl, die Leitung zur See war dem Marinekommandanten, die zu Lande dem Chef des Generalstabes übertragen. Die Manöver sollten Anhaltspunkte zur Beurteilung der Frage liefern, ob und in welchem Umfange Landungen größerer Streitkräfte in Feindesland Aussicht auf Erfolg haben können. An Seestreitkräften waren insgesamt 7 Schlachtschiffe, 6 Kreuzer, 3 Torpedofahrzeuge, 16 Torpedoboote und 2 Trainschiffe aufgeboten, zu denen sich die beiden Jachten „Miramar“ und „Lacroma“ gesellten; seit dem Kriege von 1866 war dies die größte Zahl gleichzeitig in Dienst gestellter Schiffe – eine um so bemerkenswertere Leistung, als die Kriegsmarine für größere Übungen keine Reserven einberufen kann.

Dem Angreifer (Kontreadmiral von Jedina, 4 Schlachtschiffe, 3 Kreuzer, eine Torpedoflottille und 2 Trainschiffe) waren 7 große Lloyddampfer beigegeben, die 5060 Mann, 459 Pferde, 8 Geschütze, 4 Maschinengewehre und das gesamte zugehörige Kriegsmaterial beförderten, während der Verteidiger über die im Manöver-Landgebiete dislozierten Truppen und über eine Flotte (Kontreadmiral von Ziegler, 3 Schlachtschiffe, 3 Kreuzer und eine Torpedoflottille) verfügte.

Hauptmomente dieser Manöver, in deren Verlaufe von der drahtlosen Telegraphie ausgiebigster Gebrauch gemacht wurde, waren: ein großes Seetreffen als Einleitung des Kampfes beider Parteien, eine Landung bei Gravosa und größere Kämpfe am Lande nächst Gravosa, endlich ein zweites Seetreffen, als der zurückgedrängte Angreifer seine Landungstruppen wieder an Bord nahm. Aus dem Verlaufe der Manöver ergab sich eine Fülle wertvoller Erfahrungen und die Kriegsmarine war und ist stolz auf das besondere Lob, das ihr von seiten des Oberbefehles gespendet wurde.

S. M. Schiffe „Tegetthoff“, „Kronprinz Erzherzog Rudolf“ und „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“, für die in vollem Maße zutraf, was an früherer Stelle über den nachteiligen Einfluß gesagt wurde, den stark veraltete Schiffe im Verbande mit modernen nehmen können, mußten 1906 aus der operativen Flotte ausgeschieden und der lokalen Verteidigung zugewiesen werden. Die Ersatzbauten für diese drei alten Schlachtschiffe wurden nach deren Streichung aus der Flottenliste bewilligt, so daß sie erst 1907 (auf der Werfte des Stabilimento tecnico) begonnen werden konnten; überdies blieben die Budgetverhältnisse auch für die Größe der neuen Schiffe maßgebend, die mit ihren 14.500 Tonnen Deplacement gegen die Schlachtschiffsneubauten der anderen Seemächte (18.000 bis 21.000 Tonnen) stark zurückbleiben. Dennoch gestattete die Deplacementsvermehrung – rund 4000 Tonnen mehr als die „Erzherzog“-Klasse – manchen nennenswerten Fortschritt.

Die artilleristische Armierung der neuen Schlachtschiffe, deren erstes („Erzherzog Franz Ferdinand“) im Jahr 1908 vom Stapel laufen wird, bringt die Steigerung des Kalibers der Hauptgeschütze auf 30·5 cm und jene der Beigeschütze auf 24 cm; auch als Abwehrgeschütz wird ein leistungsfähigeres (10 cm statt 7 cm) installiert. Der englischen Theorie des „one big caliber gun-ship“, das der vielgenannte „Dreadnought“ mit seinen zehn 30·5 cm Geschützen repräsentiert, ist also unsere Kriegsmarine ebenso nicht gefolgt wie Japan, das die Lehren seiner letzten Seesiege verwertet; wie verlautet, soll übrigens auch in England die Strömung gegen das ausschließlich mit schweren Kanonen einheitlichen Kalibers und leichten Abwehrgeschützen armierte Schiff an Boden gewinnen. Unter die sonstigen Errungenschaften unserer neuesten Schlachtschiffsdivision ist auch die Panzerung des Innenbodens des Doppelbodens zu zählen; durch diese Einrichtung wird das Sprengzentrum der submarinen Waffen vom widerstandsfähigeren Innenboden so weit entfernt, daß dessen Beschädigung erschwert und die Schwimmfähigkeit der Schiffe gehoben wird.

Zur gleichen Zeit mit den ersten Bauraten der neuen Schlachtschiffe wurden auch die ersten Raten für einen schnellaufenden Kreuzer, für ein zweites stählernes Schwimmdock für große Schiffe und für zwei kleine Torpedobootsdocks bewilligt. Der Kreuzer („Admiral Spaun“), der das veraltete, allerdings schon seit Jahren aus der Flottenliste gestrichene Torpedoschiff „Zara“ ersetzt, erhält als erstes Schiff unserer Flotte Turbinenmotoren, die ihm eine Geschwindigkeit von etwa 26 Seemeilen in der Stunde verleihen dürften und ihn befähigen, Aufklärungsdienste bei der Flotte

zu leisten; er wird auf der Werfte des Seearsenals in Pola erbaut. Das neue große Schwimmdock ist notwendig geworden, weil die Terrainverhältnisse in Pola die Vergrößerung der vorhandenen Trockendocks viel zu kostspielig machen würden; die Torpedobootsdocks müssen gebaut werden, weil die neuen Torpedobootstypen mit ihren dünnen Blechen und in mancher Beziehung empfindlichen Maschinenanlagen das bei den älteren, relativ starkwandigen Typen mögliche Aufholen auf den Stapel zur Instandsetzung der Unterwasserteile nicht mehr vertragen würden.

Nach langem Zögern – die hohen Kosten der ersten Erprobungen blieben den kapitalskräftigeren Flotten überlassen – entschloß sich auch die k. und k. Kriegsmarine, zur gleichen Zeit wie die kaiserlich deutsche Flotte, Unterseeboote zu bauen. Das Unterseebootswesen wird von allen Seemächten mit großer Sorgfalt geheim gehalten, was in erster Linie mit der Absicht zusammenhängt, die eigenen Errungenschaften den anderen vorzuenthalten. Dennoch kann man konstatieren, daß ein bedeutenderer Fortschritt auf diesem Spezialgebiet erst seit etwa zwei Jahren zu verzeichnen ist; es gelang nach langen Versuchen, die Stabilität, die Atmungsverhältnisse und den Ausblick während der Submersion befriedigend zu gestalten und den Unterseebooten durch den zweifachen Betrieb – in ausgetauchtem Zustand Explosionsmotoren, in versenktem Zustand Elektromotoren – in beiden Schwimmlagen eine genügende Geschwindigkeit und Autonomie zu verleihen.

Während die Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien die „reinen Unterseeboote“ bevorzugen, die sie aber trotzdem nur in geringen Wassertiefen verwenden, haben das Deutsche Reich und Frankreich sich dem Typ des „Tauchbootes“ zugewandt, das ein Oberflächentorpedoboot mit etwas verminderter Geschwindigkeit darstellt und befähigt ist, während der eigentlichen Aktion unter Wasser fahren zu können. Beide Typen besitzen Vorteile und Nachteile, ein Urteil über das Unterseeboot der Zukunft wird daher erst nach längerer Erprobung gefällt werden können, vielleicht schon in einigen Jahren, weil 1910 die Zahl der Unterseeboote aller Seemächte das dritte Hundert erreicht haben wird. Unsere Kriegsmarine hat ihre (aus den Mitteln des Extrakredites, 1907 erfolgten) Bestellungen auf die im Unterseebootsbaue renommiertesten Firmen verteilt und sich damit die Möglichkeit gesichert, vergleichende Studien über die verschiedenen Typen anstellen und die den maßgebenden Verhältnissen bestentsprechende Gattung für spätere Bauten bestimmen zu können.

Wie in den vorhergehenden Jahren, unternahm auch 1907 das Gros der Eskadre eine mehrwöchentliche Auslandreise; die Schlachtschiffe „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“ und „Babenberg“, die Torpedofahrzeuge „Ulan“ und „Streiter“ begaben sich Anfang März in die levantinischen Gewässer, eine Reihe griechischer und türkischer Häfen berührend. Im Piräus beehrte die griechische Königsfamilie das Flaggenschiff mit ihrem Besuche, von Jaffa aus begab sich der Eskadrekommandant, Kontreadmiral von Ziegler, mit 40 Angehörigen der Schiffsstäbe und 131 Mannschaftspersonen nach Jerusalem zum Besuche der heiligen Stätten. Diese Abordnung, die im österreichisch-ungarischen Pilgerhaus und im Pilgerheim „casa nova“ des Franziskanerordens fürsorgliche Aufnahme fand, erfreute sich während ihres mehrtägigen Aufenthaltes in Jerusalem eines besonders herzlichen Entgegenkommens von seiten der hohen geistlichen und der ottomanischen Funktionäre; der lateinische Patriarch, Monsignore Camassei, erwies der Eskadre die Ehre, nach Jaffa zu kommen und das Flaggenschiff zu besuchen, dessen Bemannung den Segen erteilend.

Die Feier des 300jährigen Jubiläums der ersten bleibenden britischen Besiedelung Nordamerikas rief in Jamestown (Virginia) eine Ausstellung ins Leben und es wurden von der Regierung der Vereinigten Staaten alle Seemächte eingeladen, Kriegsschiffe zur Teilnahme an der Feier zu entsenden. Österreich-Ungarn wurde durch die Kreuzer „Sankt Georg“ und „Aspern“ repräsentiert, die unter dem Kommando des Kontreadmirals Pleskott am 25. April 1907 auf der Rhede von Hampton Roads, dem Seehafen Jamestowns, eintrafen. Am nächsten Tage fand die mit einer Flottenrevue verbundene Eröffnung der Ausstellung durch den Präsidenten Roosevelt statt, der ein offizieller Empfang der Gäste und eine Parade von Truppen folgte; zu dieser waren die ganzen anwesenden Truppen der Vereinigten Staaten und Detachements der anwesenden Kriegsschiffe, darunter eine Kompagnie der k. und k. Kreuzer, ausgerückt. In der Zeit bis zum 13. Mai, dem eigentlichen Gedenktage, fand eine Reihe festlicher Veranstaltungen statt, als: militärische Schauübungen, Wasserfeste, Regatten, Reunionen usf. Bei den Bootsregatten, an denen sich die Boote von 25 amerikanischen und den gleichzeitig anwesenden fremden Kriegsschiffen beteiligten, errangen Boote S. M. Schiffes „Sankt Georg“ beim Segeln zweimal erste Preise, wobei der Pokal im „Army and Navy life“-Rennen erobert wurde; aber auch beim Wettrudern erzielten unsere Boote, die durch ihre den Kriegszwecken besser angepaßte Bauart und ihre schweren Riemen gegen die, meist eigene Rennboote besitzenden Konkurrenten anderer Nationen sehr benachteiligt waren, zweite und dritte Plätze. Am 13. Mai nahm die k. und k. Landungskompagnie neuerlich an einer großen Truppenrevue vor dem Präsidenten Roosevelt teil, der auch der japanische General Kuroki anwohnte. Nach dem Besuche von New York und Annapolis und einem neuerlichen Aufenthalt in Hampton Roads traten unsere Kreuzer, die von seiten der offiziellen und der privaten Kreise herzlichste Aufnahme gefunden hatten, am 15. Juni die Heimreise an.

Bei der zweiten Haager Friedenskonferenz, die im Sommer und Herbst 1907 tagte und sich in bedeutendem Umfange mit einer Erweiterung des bis dahin nur wenig entwickelten, kodifizierten Seekriegsrechtes befaßte, war die k. und k. Kriegsmarine durch den Kontreadmiral Haus vertreten.

Die Vermählung des Prinzen Georg von Griechenland mit der Prinzessin Marie Bonaparte am 12. Dezember 1907 vereinigte Kriegsschiffe verschiedener Staaten im Piräus; unter diesen befand sich – über Allerhöchsten Befehl – auch S. M. Schiff „Sankt Georg“. Kommandant und Stab wurden zu den zahlreichen Festlichkeiten herangezogen, am 14. Dezember nahm das griechische Kronprinzenpaar, am 17. das Königspaar, begleitet vom Kronprinzenpaar und den anderen Familienmitgliedern, das Dejeuner an Bord des „Sankt Georg“.

Das Budget der Kriegsmarine für das Jahr 1908 enthält außer den Fortsetzungskrediten für die im Baue befindlichen Schiffe auch noch die erste Rate für zwölf Torpedoboote von je 100 Tonnen Deplacement; diese kleineren Boote, vorwiegend für den Küstendienst und die Küstenverteidigung bestimmt, haben die alten Torpedoboote 2. Klasse zu ersetzen, die teils in den letzten Jahren, als vollkommen kriegsunbrauchbar geworden, aus der Flottenliste ausgeschieden worden sind, zum Teile – trotz ihrer weit überschrittenen Lebensdauer – bis zur Fertigstellung ihres Ersatzes noch im Dienste behalten werden müssen.

Der Marinekommandant veranstaltete im Jänner 1908 eine mehrtägige Exkursion, die die Delegierten beider Legislativen der Monarchie zum Besuche der Eskadre, der Marine-Etablissements und der privaten, für die Kriegsmarine in Triest und Fiume tätigen Werften an die Küste führte, um diesen Vertretern, die über das Marinebudget zu urteilen haben, die eigene Anschauung der Verhältnisse und Bedürfnisse zu ermöglichen. Die Tagespresse beider Staaten der Monarchie nahm die Gelegenheit wahr, zahlreiche Interviews mit Exkursionsteilnehmern zu veröffentlichen, denen, sowie den direkt gemachten Äußerungen der Delegierten, die volle Anerkennung des von der Kriegsmarine Geleisteten und Angestrebten entnommen werden konnte. Die Marineangehörigen begleiteten diese Exkursion mit dem innigen Wunsche, sie möge zur Hebung des

Verständnisses für das Wesen und die Aufgaben der Flotte im Binnenland ausschlaggebend werden und die letzten Hindernisse besiegen helfen, die der unaufschiebbaren Ausgestaltung unserer Flotte im Wege stehen.

In den Monaten März und April 1908 unternahm das Gros der Eskadre (S. M. Schiffe „Erzherzog Karl“, Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Ferdinand Max“,* „Uskoke“ und „Scharfschütze“, Kommandant Kontreadmiral von Ziegler) eine Reise ins westliche Mittelmeer, wobei die Häfen Malta, Barcelona, Gibraltar, Tanger, Malaga, Algier, Bizerta und Korfu angelaufen wurden. König Alfons XIII. kam zum Besuche der Eskadre nach Barcelona, er besichtigte am 11. April das Flaggenschiff „Erzherzog Karl“; einer Einladung des Königs folgend, weilte der Eskadrekommandant mit seinem Stab und den Schiffskommandanten durch mehrere Tage in Madrid. Kaiser Wilhelm II. zeichnete am 27. April in Korfu das Flaggenschiff durch eingehende Besichtigung aus.

* * *

Die Lösung der Aufgabe, eine kurze Darstellung der Entstehung, Entwickelung und Tätigkeit der k. und k. Flotte von ihrer Gründung bis zur Gegenwart in Wort und Bild zu bieten, ist in diesem Werke, dem ersten seiner Art in Österreich-Ungarn, versucht worden; es erübrigt nur noch der Wunsch, daß es bald Nachfolger haben und von diesen übertroffen werden möge, damit die bisher nur spärliche Marineliteratur der österreichisch-ungarischen Monarchie durch Umfang und Inhalt ihr Scherflein dazu beitrage, unsere Kriegsflotte, deren Leistungen und Wichtigkeit bekannt zu machen. Auf die Marinebehörden, Landetablissements und das sonstige Zugehör der Flotte wurde im Texte nur stellenweise, wo die direkte Beziehung zur Flotte es geradezu erforderte, und stets nur flüchtig verwiesen – eine eingehendere Bearbeitung auch dieses Stoffes auf geschichtlicher Grundlage hätte das Buch stark über den ihm zugedachten Rahmen erweitert.

Die Entstehung und Entwickelung der Flotte bedeuten einen mehrhundertjährigen Kampf mit der stets ungünstigen Finanzlage jener Staaten, aus denen die Monarchie entstanden ist, mit einem Faktor, der auch nach dem Ausgleiche des Jahres 1867 das Schicksal der Flotte ungünstig beeinflußte. Dieser Kampf wurde den Marinechefs wiederholt bedeutend erschwert durch den sehr verbreiteten Mangel an Verständnis für die Wichtigkeit der Küstenverteidigung durch die Flotte, zeitweise auch durch rein subjektive Anschauungen maßgebender Staatsmänner, die trotz aller Lehren der Geschichte eine kräftige Seemacht für überflüssig oder entbehrlich hielten.

Die Bestrebungen Karls VI. (III.), der Kaiserin und Königin Maria Theresia und ihres geistvollen Nachfolgers auf dem Throne vermochten die der Flottengründung entgegenstehenden Hindernisse nicht zu meistern; die k. und k. Flotte begann erst nach 1849 aufzublühen, als mit dem entschiedenen Willen des Kaisers und Königs Franz Joseph I. gerechnet werden mußte.

Unter den Staatsmännern Altösterreichs war Kaunitz sehr für die Flotte, Metternich stand ihr fremd gegenüber; in der folgenden Zeit haben besonders Fürst Felix Schwarzenberg und Graf Goluchowski den Wert der Wehrmacht zur See erkannt.

Erzherzog Karl, Vizeadmiral Dahlerup, Erzherzog Ferdinand Max und Tegetthoff erwiesen sich als hervorragende Organisatoren; die größten Erfolge bei der fortdauernd notwendigen Regenerierung des Schiffsbestandes haben Erzherzog Ferdinand Max und die beiden letzten Marinekommandanten (Freiherr von Spaun und Graf Montecuccoli) erzielt; Erzherzog Friedrich ragte durch persönliche Tapferkeit hervor, Tegetthoff erfocht einen der glänzendsten Seesiege aller Zeiten.

Angehörige unserer Kriegsmarine haben bei Lissa und Helgoland, an den Küsten Italiens, im griechischen Archipel, an der syrischen und marokkanischen Küste, auf Borneo und Guadalcanar, auf Kreta und in China tapfer gekämpft; durch die lange Reihe kriegerischer Aktionen unserer Flotte zieht sich das erhebende Bild unerschrockener, todesmutiger Pflichterfüllung und der begeisterten Hingebung, die auch in zahllosen Stürmen und Gefahren, von denen keine Chronik zu melden weiß, auf allen Meeren, an allen Küsten erwiesen ward.

Dem Schutz österreichischer und ungarischer Staatsangehöriger und der Förderung aller Interessen der Monarchie, den wissenschaftlichen und humanitären Aufgaben wandte die Flotte jederzeit besondere Sorgfalt zu; vieles ist im stillen geleistet worden, nur manches zur Kenntnis breiter Kreise gelangt.

Klio zählt die Bausteine nicht, sie preist nur das gelungene Ganze; den Lauf der Geschichte der Monarchie vermochte unsere Kriegsflotte nur einmal sichtlich zu beeinflussen, eine bedeutende Summe von Arbeit, Mühe, Entsagung und nützlichem Wirken liegt aber in ihren kleinen Leistungen aufgespeichert – Österreich-Ungarn kann stolz auf seine Flotte sein, die keinen Stillstand im Streben nach Vollkommenheit kennt, um in der Stunde des Bedarfes begeistert dem Rufe des geliebten Monarchen, des teuern Vaterlandes folgen und das Beste einsetzen zu können:

„Für den Sieg, für den Ruhm!“

* Siehe Tafel 25: Die Schlachtschiffe „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“ und „Erzherzog Ferdinand Max“.

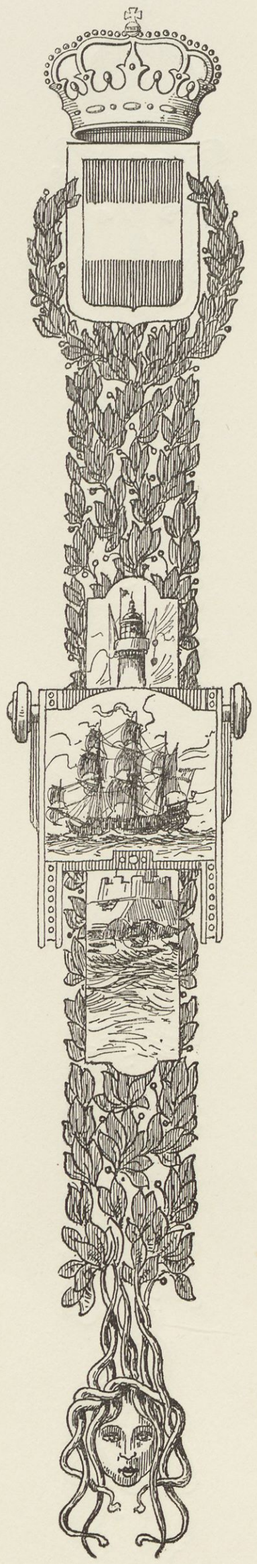
CHRONOLOGISCHER INDEX.

Seite

1556 Gründung der österreichisch-habsburgischen Linie 1
1713 Flottenprojekt des Freiherrn von St. Hillaire 2
1733 Graf Lukas Pallavicini zum Oberbefehlshaber der Marine ernannt 3
1735 Das Pallavicinische Armement 3
1753 Ein Hafenwachschiff für Triest 4
1764 Algier erklärt den Krieg; Projekt, eine Flotte zu bauen 4
1765 Armierung von Handelsschiffen, Kiellegung zweier Fregatten 5
1768 Der Malteser Chevalier de Maussée zum Marinekommandanten ernannt 5
1770 Verkauf der beiden Fregatten an Toskana 6
1774 bis 1785 Kolonisationsversuche der „Triester Ostindischen Handlungskompagnie“ . . 7
1780 Flottenprojekt des Staatskanzlers Graf Kaunitz 9
1786 Die kaiserliche Marine durch das Eintreffen zweier 20 Kanonen-Schiffe aus den Niederlanden gegründet 9
Captain Botts zum Marinekommandanten ernannt 10
Schaffung einer neuen österreichischen Flagge, der jetzigen k. und k. Kriegsflagge . . 10
1788 Türkenkrieg, Armierung von drei Handelsschiffen, Kiellegung von zehn Kanonenschaluppen 10
1790 Reduktion der Flotte auf drei Kanonenschaluppen 11
Major Simpson Marinekommandant 11
1792 Krieg mit Frankreich, Vermehrung der Flotte 12
1794 Flottenvermehrungsprojekt des Hofkriegsrates 12
Neuerliche Reduktion der Flotte 12
1797 Seegefecht beim Hafen Quieto 13
Okkupation von Istrien und Dalmatien; Oberstleutnant Freiherr von Williams Marinekommandant 14
1798 Besetzung von Venedig, Übernahme der Reste der venezianischen Flotte 15
Der frühere Provveditore von Dalmatien, Andrea Querini, zum Arsenalspräsidenten (Marinekommandanten) ernannt 15
1799 Kämpfe einer k. k. Flottille an der Küste der Romagna 16
Aufstellung der „Scuadriglia Dalmata in Corso“ gegen französische Korsaren 16
Kapitulation von Ancona, Übernahme von drei französischen Linienschiffen durch die k. k. Flotte 16
Schaffung einer k. k. Flottille an der genuesischen Riviera 17
1800 Aufstellung einer österreichischen Korsarenflottille an der Riviera 17
Tartane „Chasteler“ von algierischen Korsaren genommen 17
Einschiffung des Papstes Pius VII. auf Fregatte „Bellona“ 17
Die Linienschiffe „Laharpe“, „Stengel“ und „Beyrand“ segeln von Ancona nach Venedig 17
Erzherzog Karl Kriegs- und Marineminister, Oberstleutnant de l'Espine zum Marinekommandanten ernannt 17
1804 Erscheinen des ersten Reglements für den Schiffsdienst 18
Der rot-weiß-rote Wimpel wird Abzeichen des Kriegsschiffes, seine Führung den Handelsschiffen untersagt 10
1805 Krieg mit Frankreich, Mobilmachung der Flotte 19
1806 Übergabe Venedigs und des größten Teiles der Flotte an Frankreich 19
1808 Einsetzung einer Reorganisierungskommission für die Marine 21
1809 Fregattenkapitän Coninck zum Marinekommandanten ernannt 21
Krieg mit Frankreich, Mobilmachung der Triester Marine 21

Seite

1809 S. M. Brigg „Delphino“ nimmt eine feindliche Batterie und eine Kanonenschaluppe bei Rovigno, Seegefecht bei Zara 22
Auflösung der österreichischen Flotte, Abtretung der Küste an Frankreich 22
1813 und 1814 Wiederbesetzung von Istrien, Dalmatien und Venedig, Übernahme der Flotte des Königreiches Italien 23
1814 Generalmajor Coninck zum Marinekommandanten ernannt, Organisierung der Marine 24
1815 Rückkehr Napoleons von Elba, Mobilisierung der kaiserlichen Flotte 24
1816 und 1817 Verringerung der Marineausgaben 25
1817 Reise der Fregatten „Austria“ und „Augusta“ nach Brasilien 25
1818 Reise des Kaisers und der Kaiserin in Dalmatien 25
1819 Kartographische Aufnahme der Adria durch die Kriegsmarine 26
1820 Aufnahme des Postdienstes durch Kriegsschiffe, Brigg „Dalmato“ kentert 26
Fregatte „Carolina“ als Fluttschiff nach China 26
1821 Entsendung einer Eskadre nach Neapel, Aufstellung einer Schiffsdivision in Dalmatien 26
Aufstellung einer Eskadre in der Levante für den Schutz der Schiffahrt 27
1822 Verstärkung der Levantedivision; Fregatte „Lipsia“ ergreift Repressalien 27
1824 Das Marinekommando zum selbständigen Marineoberkommando erhoben, Generalmajor Marquis Paulucci zum Marineoberkommandanten ernannt 27
Repressalien gegen griechische Seeräuber 27
1826 Die Eskadre in der Levante erreicht den Stand von 22 Schiffen 28
Landung in Mykoni 28
Sequestration griechischer Kriegsschiffe, Abweisung der Eskadre Sachthuris 28
Landung und Gefecht auf Naxos 28
Korvette „Carolina“ zerstört ein Piratenschiff 28
1827 Konflikt S. M. Schiffe „Enrichetta“ und „Ussaro“ mit Kanaris in Naussa 28
Goelette „Elisabetta“ vernichtet zwei Seeräuberschiffe 29
Kampf der Goelette „Sofia“ mit zwei Seeräuberschiffen 29
1829 Reduktion der Levante-Eskadre 29
Repressalien gegen Marokko durch eine k. k. Schiffsdivision, Landung und Kampf bei el Araisch, Blockade der marokkanischen Küste, Beschießung von Arzilla und Tetuan 30
Einführung der Kontreadmiralscharge (1830 der Vizeadmiralscharge) 31
1831 Unruhen in Mittelitalien, Ausrüstung einer Schiffsdivision zur Unterstützung der Armee 31
1832 Kampf S. M. Schiffes „Bravo“ mit Seeräubern 31
1833 Neuerliche Verstärkung der Levante-Eskadre; Strandung der Korvette „Abbondanza“ 32
1834 Stapellegung des ersten Raddampfers der k. k. Flotte 33
1837 Eintritt des Erzherzogs Friedrich in die Kriegsmarine 33
1840 Österreich und England führen Gewaltmaßregeln gegen Mehemed Ali von Ägypten aus, Einnahme von Saida und St. Jean d'Acre 33
1844 Einführung der Granatkanonen auf S. M. Schiffen 34
Erzherzog Friedrich Marineoberkommandant 35
1847 Tod des Erzherzogs Friedrich; Vizeadmiral Graf Dandolo und nach dessen Tod FML. von Martini Marineoberkommandant 35
1848 Abfall Venedigs, Martini Gefangener, Verlust der in Venedig befindlichen Schiffe . . 36
Sicherung der außerhalb Venedigs befindlichen Schiffe für Österreich 37
FML. Gyulai Marineoberkommandant 38
Ausrüstung einer k. k. Ruderflottille 39
Blockade Venedigs durch die k. k. Eskadre 39

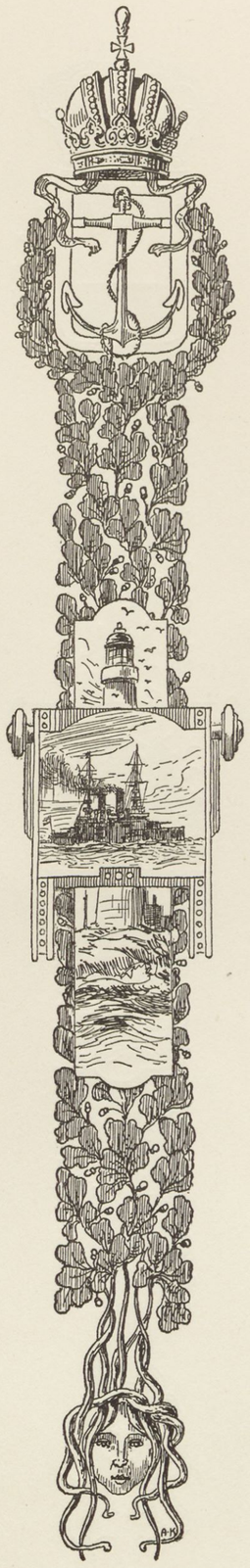


Seite

1848 Eintreffen der italienischen Geschwader, Rückzug der k. k. Eskadre nach Triest . . . 39
Blockade von Triest durch die italienischen Geschwader . . . 39
Gefecht bei Caorle . . . 39
Martini nach Auswechslung der Gefangenen wieder Marineoberkommandant . . . 39
Vorübergehende Wiederaufnahme der Blockade Venedigs . . . 40
1849 Rücktritt Martinis, Gyulai wieder Marinechef . . . 41
Vizeadmiral Birch von Dahlerup Marineoberkommandant . . . 41
Energische Blockade Venedigs . . . 41
Expedition gegen Ancona . . . 42
Dampfer „Vulcano“ setzt die venezianische Batterie Manfrin außer Gefecht . . . 42
Branderangriff auf S. M. Fregatte „Venere“ . . . 42
Kapitulation Venedigs, Rückübernahme der Schiffe durch die k. k. Flotte . . . 43
Ankauf des ersten Schraubendampfers der k. k. Flotte („Seemöve“) . . . 43
Beginn organischer Reformen . . . 43
1850 Kommissionelle Beratungen über die Entwickelung der Flotte . . . 43
Erzherzog Ferdinand Max tritt in die Kriegsmarine ein . . . 46
Baubeginn des Seearsenals in Pola . . . 46
1851 FML. Wimpffen provisorisch Marineoberkommandant . . . 45
1852 Kiellegung der ersten k. k. Schraubenfregatte („Radetzky“) . . . 45
Verlust des Raddampfers „Marianna“ . . . 45
1853 Konflikt S. M. Schiffe „Hussar“ und „Artemisia“ mit der amerikanischen Korvette „St. Louis“ . . . 45
1854 Erzherzog Ferdinand Max Marineoberkommandant, Beginn der lebhafteren Entwickelung der Marine . . . 46
1855 Definitive Aufstellung von Stationsschiffen für Klek und die Sutorina . . . 47
1856 Grundsteinlegung des Seearsenals in Pola . . . 47
Das Marineoberkommando zur selbständigen Zentralbehörde erhoben . . . 47
Erzherzog Ferdinand Max gleichzeitig Marineoberkommandant und Generalgouverneur des lombardo-venezianischen Königreiches . . . 47
1857 bis 1859 Weltumsegelung durch die Fregatte „Novara“ als wissenschaftliche Expedition 47
1859 Drohender Konflikt mit Frankreich, Rüstungen der k. k. Kriegsmarine . . . 48
Brigg „Triton“ in die Luft geflogen . . . 48
S. M. Dampfer „Lucia“ von einer französischen Fregatte gejagt . . . 48
Das Linienschiff „Napoléon“ von der Batterie Traste beschossen . . . 48
S. M. Dampfer „Prinz Eugen“ kapert ein französisches Barkschiff, Angriff der Fregatte „Impétueuse“ auf Zara abgewiesen . . . 48
1860 Übernahme des Flottillenkorps durch die Kriegsmarine; Beginn einer ansehnlichen Verstärkung der k. k. Flotte . . . 49
1861 Stapellauf der ersten österreichischen Panzerfregatten . . . 50
1862 Indienststellung einer Flottille von Kanonenbooten für die Ausarbeitung einer Dampfertaktik . . . 50
Aufstellung eines k. k. Marineministeriums, Umwandlung des Marineoberkommandos in ein Marinekommando . . . 50
1864 Erzherzog Ferdinand Max legt das Marinekommando zurück . . . 50
Krieg mit Dänemark, Entsendung einer k. k. Eskadre in die Nordsee . . . 50
Seegefecht bei Helgoland . . . 51
1865 Kontreadmiral von Wüllerstorf Handelsminister . . . 52
Auflassung des Marineministeriums, Zuteilung der Kriegsmarinesektion zum Kriegsministerium, Vizeadmiral von Fautz Sektionschef . . . 52
Erzherzog Leopold Marine-Truppen- und Flotten-Inspektor . . . 52
1866 Krieg mit Italien, Mobilisierung der Flotte . . . 53
Tegetthoff unternimmt mit dem Gros der k. k. Eskadre eine Rekognoszierung gegen Ancona . . . 53
Angriff der italienischen Flotte auf Lissa . . . 53

Seite

1866 Seeschlacht von Lissa . . . 54
Kämpfe der k. k. Flottille auf dem Garda-See . . . 55
Wiedererrichtung der Marineakademie in Fiume . . . 56
1867 Baubeginn des ersten hölzernen Kasemattschiffes („Lissa“) . . . 57
1868 Vizeadmiral Tegetthoff Marinekommandant . . . 57
1869 Verlust der Fregatte „Radetzky“ . . . 57
Reise Seiner Majestät des Kaisers Franz Joseph I. zur Eröffnung des Suez-Kanals . . . 57
Die „Schiffsabteilung in Cattaro“ während des Aufstandes in Süddalmatien . . . 58
1869 bis 1871 Die handelspolitische Expedition nach Ostasien und Südamerika (Fregatte „Donau“ und Korvette „Erzherzog Friedrich“) . . . 58
1871 Tod Tegetthoffs, Vizeadmiral Freiherr von Pöck Marinekommandant . . . 59
Stapellauf der ersten k. und k. Donaumonitore („Maros“ und „Leitha“) . . . 59
1872 Stapellauf der ersten eisernen k. und k. Kasemattschiffe „Custoza“ und „Erzherzog Albrecht“ . . . 57
1872 bis 1874 Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition unter Führung des Linienschiffsleutnants Weyprecht . . . 59
1874 Strandung S. M. Brigg „Saida“ . . . 60
1875 Erste Verleihung des Admiralsgrades an einen k. und k. Seeoffizier (Freiherrn von Bourguignon) . . . 60
Überfall von Piraten auf ein Arbeitskorvee der Korvette „Erzherzog Friedrich“ (Borneo) 60
1876 Einführung des Whitehead-Torpedos . . . 61
1878 Stapellauf der ersten k. und k. Torpedoboote (bei Thornycroft) . . . 61
Übernahme der Hafen- und Gesundheitspolizei an der montenegrinischen Küste durch die k. und k. Kriegsmarine . . . 62
1879 Stapellauf der ersten k. und k. Torpedokreuzer („Zara“ und „Spalato“) . . . 61
Erzherzog Karl Stefan tritt in die Kriegsmarine ein . . . 62
1880 Flottendemonstration in Süddalmatien wegen Übergabe Dulcignos an Montenegro . . . 62
1882 Beteiligung der k. und k. Eskadre an der Eröffnung der Operationen gegen die Insurgenten in der Krivošije . . . 63
1882 bis 1883 Die österreichisch-ungarische arktische Beobachtungsstation auf Jan Mayen 63
1883 Admiral Freiherr von Pöck tritt in den Ruhestand, Vizeadmiral Freiherr von Sterneck zum Marinekommandanten ernannt . . . 64
1884 Die ersten großen Sommermanöver (Kaisermanöver) der Flotte; vermehrte Aussendung von Schiffen zu transatlantischen Reisen . . . 64
1886 Die Flottendemonstration in der Suda-Bai . . . 64
Die k. und k. Eskadre blockiert den Golf von Volo . . . 65
Stapellauf der ersten k. und k. Torpedoboote 1. Klasse . . . 66
1887 Stapellauf des ersten k. und k. Torpedofahrzeuges („Meteor“) . . . 65
Stapellauf der ersten k. und k. Turmpanzerschiffe („Kronprinz Erzherzog Rudolf“ und „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“) . . . 66
1888 Die österreichisch-ungarische Eskadre (acht Schiffe) bei der Weltausstellung in Barcelona . . . 67
1889 Stapellauf des ersten k. und k. Rammkreuzers („Kaiser Franz Joseph I.“) . . . 67
1890 Besuch der k. und k. Eskadre in der Ostsee . . . 67
1890 bis 1894 Tiefseeforschungen mit S. M. Schiff „Pola“ im östlichen Mittelmeere . . . 67
1891 Kaisermanöver der Sommereskadre . . . 68
1892 Vierte Zentenarfeier der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus, Entsendung S. M. Schiffes „Aurora“ nach Huelva und der k. und k. Eskadre nach Genua . . . 68
Vermehrung der Donau-Flottille . . . 68
Erzherzog Franz Ferdinand tritt auf S. M. Schiff „Kaiserin Elisabeth“ eine Weltreise an 69
1893 Stapellauf des ersten k. und k. Panzerkreuzers („Kaiserin und Königin Maria Theresia“) 69
1894 Aufstand in Brasilien, S. M. Schiff „Zrinyi“ schützt die Interessen der österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen . . . 70
1895 bis 1896 Stapellauf der Turmschiffe „Monarch“, „Wien“ und „Budapest“ . . . 70



Seite

1895 Die österreichisch-ungarische Eskadre (vier Schiffe) bei der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals in Kiel 70
1895/1896 und 1897/1898 Forschungsfahrten mit S. M. Schiff „Pola“ im Roten Meere . . . 70
1896 Einführung der Wasserrohrkessel in der k. und k. Flotte 70
Stapellauf der ersten k. und k. Hochseetorpedoboote („Viper“ und „Natter“) 71
Überfall auf ein Detachement S. M. Schiffes „Albatros“ während der Durchführung einer wissenschaftlichen Expedition auf der Insel Guadalcanar 71
1897 Teilnahme der k. und k. Eskadre an der Blockade von Kreta, Gefechte mit den Insurgenten 72
Ableben des Admirals Freiherrn von Sterneck, Vizeadmiral Freiherr von Spaun zum Marinekommandanten ernannt 75
1898 Spanisch-amerikanischer Krieg, S. M. Schiff „Maria Theresia“ schützt die Interessen der österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen in Westindien 75
S. M. Schiff „Kaiser Franz Joseph I.“ bei der Vasco da Gama-Feier in Lissabon . . 75
1898/1899 Ausschiffung eines Detachements S. M. Schiffes „Frundsberg“ zum Schutze der k. und k. Gesandtschaft in Peking 75
1900 bis 1902 Stapellauf der Schlachtschiffe „Habsburg“, Árpád“ und „Babenberg“. . . . 75
1900 Ausschiffung eines Detachements S. M. Schiffes „Zenta“ zum Schutze der k. und k. Gesandtschaft in Peking; Entsendung einer Eskadre (vier Schiffe) nach China; Teilnahme von k. und k. Matrosendetachements an den Kämpfen in China 76
1901 Auflösung der Eskadre in Ostasien 78
1902 Kaisermanöver der Sommereskadre 78

Seite

1902 Erzherzog Franz Ferdinand zum Admiral ernannt 78
1903 bis 1905 Stapellauf der Schlachtschiffe „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“ und „Erzherzog Ferdinand Max“ 78
1904 bis 1908 Vermehrung der Donau-Flottille um zwei Monitore und fünf Patrouillenboote 79
Admiral Freiherr von Spaun tritt in den Ruhestand, Vizeadmiral Graf Montecuccoli Marinekommandant 79
1905 Missionsreise S. M. Schiffes „Panther“, Anbahnung von Handelsbeziehungen mit Abessinien 80
Stapellauf der Typschiffe (Torpedofahrzeug „Huszár“ und Hochseetorpedoboot „Kaiman“) für die Regenerierung der Torpedoflottille 80
Aufstellung der Reserveeskadre 80
Teilnahme einer k. und k. Schiffsdivision an der Flottendemonstration und Besetzung ottomanischer Zollämter behufs Akzeptierung der mazedonischen Finanzreform durch die Pforte 80
1906 Große See- und Landungsmanöver in Süddalmatien 81
1907 Baubeginn dreier 14.500 Tonnen-Schlachtschiffe, des ersten Turbinenschiffes und der ersten Unterseeboote der k. und k. Flotte 81
Besuch der heiligen Stätten durch eine Abordnung der k. und k. Eskadre 82
Entsendung einer Kreuzerdivision zur dritten Zentenarfeier der ersten bleibenden britischen Besiedelung Nordamerikas 82
Exkursion der Mitglieder beider Delegationen an die Küste zum Besuche der Eskadre und der Marine-Etablissements 82

DIE K. UND K. FLOTTE, IHR BESTAND AM 1. MAI 1908.

Bemerkungen.

Die Plattenstärke des „Panzers“ ist bei Compound- oder Stahlpanzerung mit Elzevirziffern, bei Krupp-, Harvey- oder Nickelstahlpanzerung mit fetten Ziffern angegeben.

Die „Pferdekraft“ ist bei Schiffen mit Compound- oder Mehrfach-Expansionsmaschinen und Feuerrohrkesseln mit Elzevirziffern, bei Schiffen mit Wasserrohrkesseln mit fetten Ziffern angegeben.

Bei „Geschütze“ bezeichnen Elzevirziffern die Geschützzahl, die gewöhnlichen Ziffern das Geschützkaliber (in Zentimetern).

Bei „Fahrgeschwindigkeit“ bedeuten fette Ziffern, daß das Schiff mindestens eine halbe Seemeile mehr läuft, als die Zahl angibt, seine Geschwindigkeit aber nicht die nächsthöhere ganze Meilenzahl erreicht.

Bei „Stapellauf“ geben die in Klammern beigesetzten Jahreszahlen den voraussichtlichen Zeitpunkt des Ablaufes im Baue befindlicher Schiffe an.

Abkürzungen.

m = Meter
mm = Millimeter
Sf = Schnellfeuerkanone
Haub. = Haubitze
M = Mitrailleuse
St = Stahl
E = Eisen
K = Kompositsystem
H = Holz
I. B. = im Baue befindlich
. = nicht (oder noch nicht) festgesetzt
– = nicht vorhanden

I. Schiffe der Flotte.

Schlachtschiffe.

Typ	Name	Länge (m)	Breite (m)	Mittlerer Tiefgang (m)	Deplacement in Tonnen	Indizierte Pferdekräfte	Gürtel-Panzer in mm	Turm-(Kasematt-)Panzer in mm	Querwand-Panzer in mm	Deck-Panzer in mm	Geschütze	Fahrgeschw. in Seemeilen	Bemannungsstand	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Turmschiffe	Zrinyi	131	25	8	14500	**20000**	**230**	**250**	**150**	**48**	4 30·5, 8 24, 20 10, 8 7, 2 4·7 Sf; 2 M	**20**	.	St.	I. B. (1910)	Yarrow-Kessel
	Radetzky	131	25	8	14500	**20000**	**230**	**250**	**150**	**48**	4 30·5, 8 24, 20 10, 8 7, 2 4·7 Sf; 2 M	**20**	.	„	I. B. (1909)	„
	Erzherzog Franz Ferdinand	131	25	8	14500	**20000**	**230**	**250**	**150**	**48**	4 30·5, 8 24, 20 10, 8 7, 2 4·7 Sf; 2 M	**20**	.	„	I. B. (1908)	„
	Erzherzog Ferdinand Max	119	22	7·5	10600	**18000**	**210**	**240**	**200**	**80**	. . 4 24, 12 19, 14 7, 6 4·7 Sf; 8 M . .	20	748	„	1905	„
	Erzherzog Friedrich	119	22	7·5	10600	**18000**	**210**	**240**	**200**	**80**	. . 4 24, 12 19, 14 7, 6 4·7 Sf; 8 M . .	20	748	„	1904	„
	Erzherzog Karl	119	22	7·5	10600	**18000**	**210**	**240**	**200**	**80**	. . 4 24, 12 19, 14 7, 6 4·7 Sf; 8 M . .	20	748	„	1903	„
	Babenberg	108	20	7·1	8340	**15000**	**220**	**210**	**200**	**66**	. . 3 24, 12 15, 12 7, 8 4·7 Sf; 8 M . .	**19**	653	„	1902	Belleville-Kessel
	Árpád	108	20	7·1	8340	**15000**	**220**	**210**	**200**	**66**	. . 3 24, 12 15, 12 7, 8 4·7 Sf; 8 M . .	**19**	653	„	1901	„
	Habsburg	108	20	7·1	8340	**15000**	**220**	**210**	**200**	**66**	. . 3 24, 12 15, 11 7, 8 4·7 Sf; 8 M . .	**19**	653	„	1900	„
	Budapest	93	17	6·4	5600	**8000**	**270**	**270**	**200**	**60**	. . 4 24, 6 15, 2 7, 12 4·7 Sf; 6 M . .	**17**	441	„	1896	„
	Monarch	93	17	6·4	5600	8000	**270**	**270**	**200**	**60**	. . 4 24, 6 15, 2 7, 12 4·7 Sf; 6 M . .	**17**	441	„	1895	
	Wien	93	17	6·4	5600	8000	**270**	**270**	**200**	**60**	. . 4 24, 6 15, 2 7, 12 4·7 Sf; 6 M . .	**17**	441	„	1895	

Kreuzer.

Typ	Name	Länge (m)	Breite (m)	Mittlerer Tiefgang (m)	Deplacement in Tonnen	Indizierte Pferdekräfte	Panzer in mm: Gürtel-	Turm- (Kasematt-)	Quer-wand-	Deck-	Geschütze	Fahrgeschw. in Seemeilen	Bemannungs-stand	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Kreuzer 1. Klasse (Panzerkreuzer)	Sankt Georg	117	18·8	6·5	7300	**15000**	**210**	**210**	**190**	**36**	2 24, 5 19, 4 15, 11 7, 8 4·7 Sf; 6 M	21	628	St	1903	Yarrow-Kessel
	Kaiser Karl VI.	112	17·2	6·2	6300	**12300**	**220**	**200**	**200**	**60**	. . 2 24, 8 15, 2 7, 16 4·7 Sf; 4 M . .	**20**	546	„	1898	Belleville-Kessel
	Kaiserin und Königin Maria Theresia	107	16	6·5	5200	9000	100	100	100	57	. . 2 24; 8 15, 14 4·7 Sf; 2 7; 6 M . .	19	524	„	1893	
Kreuzer 2. Klasse	Kaiserin Elisabeth	98	15	5·7	4000	8000	–	90	–	57	. . . . 8 15, 16 4·7 Sf; 2 7; 4 M	19	424	„	1890	
	Kaiser Franz Joseph I.	98	15	5·6	4000	8000	–	90	–	57	. . . . 8 15, 16 4·7 Sf; 2 7; 4 M	19	441	„	1889	
Kreuzer 3. Klasse	Admiral Spaun	125	13	4·5	3500	**20000***	**60**	–	–	**20**	. . . . . 7 10 Sf; 2 M	26	.	„	I. B. (1909)	Yarrow-Kessel Turbinen
	Szigetvár	92	12	4·3	2300	**7200**	–	–	–	50	. . . . . 8 12, 8 4·7 Sf; 4 M	**20**	305	„	1900	Yarrow-Kessel
	Aspern	92	12	4·3	2400	**7200**	–	–	–	50	. . . . . 8 12, 8 4·7 Sf; 4 M	20	305	„	1899	„
	Zenta	92	12	4·3	2300	**7200**	–	–	–	50	. . . . . 8 12, 8 4·7 Sf; 4 M	20	305	„	1897	„
	Panther	69	10	4·3	1530	6000	–	–	–	–	. . . . . 2 12, 10 4·7 Sf	18	187	„	1885	
	Leopard	69	10	4·3	1530	6000	–	–	–	–	. . . . . 2 12, 10 4·7 Sf	18	183	„	1885	

* Wellenpferdekräfte.

Torpedofahrzeuge.

Name	Länge (m)	Breite (m)	Mittlerer Tiefgang (m)	Deplacement in Tonnen	Indizierte Pferdekräfte	Geschütze	Fahrgeschw. in Seemeilen	Bemannungs-stand	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Csikós	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	St	I. B. (1909)	Yarrow-Kessel
Rěka	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	I. B. (1909)	„
Velebit	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	I. B. (1909)	„
Dinara	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	I. B. (1909)	„
Turul	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	I. B. (1908)	„
Pandúr	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	I. B. (1908)	„
Uskoke	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	1907	„
Scharfschütze	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	1906	„
Wildfang	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	1906	„
Streiter	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	1906	„
Ulan	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	1906	„
Huszár	67	6·2	1·8	390	**6000**	. . . . . 1 7, 7 4·7 Sf	28	65	„	1905	„
Magnet	67	8·2	3·3	510	**5000**	. . . . . 6 4·7	26	80	„	1896	Thornycroft-Kessel
Satellit	67	8·1	2·8	540	4000	. . . . . 1 7, 8 4·7 Sf	23	86	„	1892	
Trabant	67	8·0	2·4	540	3500	. . . . . 2 7, 8 4·7 Sf	20	84	„	1890	
Planet	64	7·0	2·5	480	3500	. . . . . 2 7, 8 4·7 Sf	20	84	„	1889	
Blitz	59	6·8	2·1	360	2600	. . . . . 8 4·7 Sf	21	61	„	1888	
Komet	59	6·8	2·1	360	2600	. . . . . 8 4·7 Sf	21	61	„	1888	
Meteor	57	6·8	2·5	350	2600	. . . . . 8 4·7 Sf	21	61	„	1887	

Torpedoboote.

Typ	Name	Länge m	Breite m	Tiefgang achter m	Deplacement in Tonnen	Indizierte Pferdekräfte	Geschütze	Fahrgeschw. in Seemeilen	Bemannungsstand	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Hochseetorpedoboote	Phönix	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	St	I. B. (1909)	Yarrow-Kessel
	Krake	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1909)	„
	Polyp	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1909)	„
	Echse	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1909)	„
	Molch	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1909)	„
	Kormoran	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1909)	„
	Alk	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1909)	„
	Triton	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1908)	„
	Hydra	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1908)	„
	Skorpion	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	I. B. (1908)	„
	Greif	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1907	„
	Drache	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1907	„
	Pinguin	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1907	„
	Schwalbe	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1907	„
	Möve	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1907	„
	Hai	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1907	„
	Narwal	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1906	„
	Delphin	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1906	„
	Seehund	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1906	„
	Wal	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1906	„
	Krokodil	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1906	„
	Alligator	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1906	„
	Anaconda	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1906	„
	Kaiman	54·8	5·5	1·3	200	**3000**	4 4·7 Sf	**25**	29	„	1905	„
	Kígyó	45·9	4·6	2·3	115	**1800**	2 4·7 Sf	**26**	21	„	1899	„
	Python	45·9	4·6	2·3	115	**1800**	2 4·7 Sf	**26**	21	„	1899	„
	Boa	45·9	4·6	2·3	115	**1800**	2 4·7 Sf	**26**	21	„	1898	„
	Cobra	45·9	4·6	2·3	115	**1800**	2 4·7 Sf	**26**	21	„	1898	„
	Viper	44·8	4·5	2·4	107	**1800**	2 4·7 Sf	**26**	21	„	1896	„
	Natter	45·9	5·3	2·7	134	**1800**	2 4·7 Sf	26	21	„	1896	Thornycroft-Kessel
Torpedoboote 1. Klasse	Adler	39·6	4·0	1·3	95	1200	2 3·7 Sf	19	16	St	1886	
	Falke	39·6	4·0	1·3	95	1200	2 3·7 Sf	19	16	„	1886	
	Kibitz	39·0	4·5	1·0	78	**1000**	2 3·7 Sf	**19**	16	„	1892	Yarrow-Kessel
	Flamingo	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1890	„
	Gaukler	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1890	„
	Harpie	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1890	„
	Sekretär	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1890	„
	Kukuk	39·0	4·5	1·0	78	1000	2 3·7 Sf	**19**	16	„	1889	
	Star	39·0	4·5	1·0	78	1000	2 3·7 Sf	**19**	16	„	1889	
	Krähe	39·0	4·5	1·0	78	**1000**	2 3·7 Sf	**19**	16	„	1889	„
	Weihe	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1889	„
	Marabu	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1889	„
	Rabe	39·0	4·5	1·0	78	**1000**	2 3·7 Sf	**19**	16	„	1888	„
	Elster	39·0	4·5	1·0	78	1000	2 3·7 Sf	**19**	16	„	1888	
	Würger	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1887	„
	Ibis	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1887	„
	Kranich	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1887	„
	Reiher	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1887	„
	Geier	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1886	„
	Uhu	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1886	„
	Kondor	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1886	„
	Bussard	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1886	„
	Sperber	39·0	4·5	1·0	78	**900**	2 3·7 Sf	19	16	„	1886	„
	Habicht	39·0	4·5	1·0	78	900	2 3·7 Sf	19	16	„	1886	
Torpedoboote 2. Klasse	XXXIII-XXXIX	36·0	4·4	1·0	64	700	2 3·7 Sf	18	16	„	1887–1891	
	XXXII, XXVII, XXVI, XX-XXIV, XVI, XV	32·6	3·5	0·93	47	600	1 3·7 Sf	17	12	„	1883–1887	
12 Torpedoboote 1. Klasse 6 Unterseeboote												im Baue.

Flußschiffe.

Typ	Name	Länge m	Breite m	Mittlerer Tiefgang m	Deplacement in Tonnen	Indizierte Pferdekräfte	Panzer in mm: Gürtel-	Kasematt-, Turm-	Quer-wand-	Deck-	Geschütze	Fahrgeschw. in Seemeilen	Bemannungsstand	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Monitore	Bodrog	56	9·5	1·2	440	1400	**40**	**75**	**40**	**25**	2 12, 1 12 Haub. Sf; 3 M	**13**	77	St	1904	
	Temes	56	9·5	1·2	440	1400	**40**	**40**	**40**	**25**	2 12, 1 12 Haub. Sf; 3 M	**13**	77	„	1904	
	Körös	54	9·0	1·2	480	1200	50	75	—	19	2 12; 2 7 Sf; 2 M	10	78	„	1892	bekommen 1908 Yarrow-Kessel
	Szamos	54	9·0	1·2	480	1200	50	50	—	19	2 12; 2 7 Sf; 2 M	10	76	„	1892	
	Leitha	50	8·0	1·1	310	700	44	50	—	25	1 12; 3 M	8	57	ESt	1871	1894 umgebaut
	Maros	50	8·0	1·1	310	700	44	50	—	25	1 12; 3 M	8	57	„	1871	
Patrouillenboote	d	30	4·3	0·7	39	600	—	—	—	—	1 M	15	.	St	I. B. (1908)	2 Benzinmotoren
	c	30	4·3	0·7	39	600	—	—	—	—	1 M	15	.	„	I. B. (1908)	2 „
	f	18	2·7	0·8	12	300	—	—	—	—	1 M	**22**	.	„	1908	3 „
	e	18	2·7	0·8	12	300	—	—	—	—	1 M	**22**	.	„	1908	3 „
	b	28	4·4	0·7	36·5	400	—	—	—	—	2 M	14	13	„	1906	2 „
	a	22	3·5	0·8	30	200	—	—	—	—	1 M	9	11	„	1894	

II. Schiffe für spezielle Zwecke.

Kategorie	Typ	Name	Länge (m)	Breite (m)	Mittlerer Tiefgang (m)	Deplacement in Tonnen	Indizierte Pferdekräfte	Gürtel-Panzer in mm	Turm-(Kasematt-)Panzer in mm	Querwand-Panzer in mm	Deck-Panzer in mm	Geschütze	Fahrgeschw. in Seemeilen	Bemannungsstand	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Schiffe für lokale Verteidigung	Turmschiffe	Kronprinz Erzherzog Rudolf	90	19	7·4	6900	6500	305	279	254	69	3 30·5; 6 12; 5 4·7, 2 3·7 Sf; 2 7; 8 M	16	454	St	1887	
		Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie	85	17	6·6	5100	8000	230	203	–	24	2 30·5; 6 15; 9 4·7, 2 3·7 Sf; 2 7; 4 M	17	430	„	1887	
	Kasemattschiffe	Tegetthoff	87	19	7·6	7500	8000	369	369	304	39	. . 6 24; 5 15; 17 4·7 Sf; 2 7; 6 M . .	16	574	ESt	1878	Hafenwachschiff in Pola
		Custoza	92	18	7·5	7100	4400	229	177	152	–	. . . 8 26; 9 4·7, 2 3·7 Sf; 6 9; 2 7 . . .	11	.	E	1872	Bequartierungsschiff des Seekadettenkurses
		Erzherzog Albrecht	88	17	6·7	5900	3600	203	177	152	–	. . . 8 24; 9 4·7, 2 3·7 Sf; 6 9; 2 7 . . .	13	.	„	1872	Wachschiff im Golfe von Cattaro
Stationsschiffe	Torpedoschiff	Lussin	71	8	3·7	1000	900	–	–	–	38	. . . . . 2 15; 1 7; 7 M	14	154	St	1883	Station in Teodo
Jachten	Raddampfer	Taurus	52	8	2·0	550	550	–	–	–	–	. . . . . 4 9; 1 7	11	75	E	1877	Station in Konstantinopel
		Miramar	82	10	4·3	1830	2000	–	–	–	–	. . . . . 2 9	17	159	„	1872	Kaiserliche Jacht
		Fantasie	54	5	1·9	330	400	–	–	–	–	. . . . . –	13	46	„	1858	Admiralsjacht
	Schraubendampfer	Lacroma	71	10	4·7	1680	6000	–	–	–	–	. . . . . 6 4·7 Sf	18	177	St	1887	„
		Dalmat	41	6·1	2·1	268	325	–	–	–	–	. . . . . –	12	22	„	1895	Stationsdienst in Zara
Trainschiffe und Tender	Werkstättenschiff	Cyclop	70	9	5·0	2150	850	–	–	–	–	. . . . . 2 9	11	93	E	1871	
	Torpedodepotschiff	Pelikan	85	12·6	4·7	2430	4000	–	–	–	–	. . . . . 2 7, 8 4·7 Sf	18	196	St	1891	
	Minendepotschiffe	Aurora	59	10	4·4	1340	800	–	–	–	–	. . . . . 2 M	11	.	K	1873	
		Delta	59	10	4·4	1340	800	–	–	–	–	. . . . . 2 M	11	.	„	1871	
	Minentender	Basilisk	46	7·9	1·5	314	550	–	–	–	–	. . . . . 4 M	11	40	St	1902	
		Salamander	39	8·1	1·5	268	300	–	–	–	–	. . . . . 2 4·7 Sf	10	28	„	1891	
		Dromedar	32	5·4	1·9	175	350	–	–	–	–	. . . . . 3 4·7 Sf	10	28	„	1891	
	Wassertender	Nixe	27	6·7	2·2	250	153	–	–	–	–	. . . . . –	8	11	„	1904	
		Nymphe	27	6·7	1·9	230	95	–	–	–	–	. . . . . –	9	11	„	1894	
		Najade	48	7·8	2·7	554	500	–	–	–	–	. . . . . –	9	29	„	1891	
	Pumpentender	Pluto	25	5·3	2·3	99	200	–	–	–	–	. . . . . –	11	18	„	1897	
		Gigant	33	6·4	2·8	260	400	–	–	–	–	. . . . . –	11	25	„	1889	Bergungsschiff in Pola
	Schlepptender	Büffel	30	4·7	2·0	97	250	–	–	–	–	. . . . . 3 3·7 Sf	12	19	„	1888	
		Hippos	30	4·7	2·0	97	250	–	–	–	–	. . . . . 3 3·7 Sf	12	19	„	1888	

III. Schulschiffe, Beischiffe und Hulks.

Verwendung	Typ	Name	Deplacement in Tonnen	Indizierte Pferdekräfte	Geschütze	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Artillerieschule: Hauptschiff	Hulks	Adria	3430	–	5 15, 4 12, 3 7, 18 4·7, 5 3·7 Sf; 2 9; 9 7; 17 M	K	1872	ehemals Fregatte „Radetzky“
Artillerieschule: Bequartierungsschiff	Hulks	Ferdinand Max	5140	–		H	1865	ehemals Panzerfregatte
Artillerieschule: seegehende Beischiffe	Torpedoschiffe	Spalato	840	800		St	1879	
		Sebenico	890	800		„	1882	
Torpedoschule: Hauptschiff	Hulk	Alpha	1350	–	. . . . . –	H	1883	ehemals Jacht „Greif“
Torpedoschule: seegehendes Beischiff	Torpedoschiff	Zara	840	800	. . . . . 2 9; 1 7; 4 4·7 Sf; 3 M	St	1879	
Seeminenschule	Hulk	Gamma	2430	–	. . . . . –	K	1870	ehemals Korvette „Fasana“
Schiffsjungenschule*: Hauptschiff	Hulk	Schwarzenberg	3430	–	. . . . 4 15, 3 4·7, 1 3·7 Sf; 5 7; 2 M	„	1873	ehemals Fregatte „Laudon“
Schiffsjungenschule*: seegehende Beischiffe	Kanonenboote	Nautilus	570	400	. . . . . 1 7, 2 4·7 Sf; 1 M	„	1873	
		Albatros	570	400	. . . . . 1 7, 2 4·7 Sf; 1 M	„	1873	
Schiffsjungenschule*: Beischiff	Hulk	Donau	2440	1800	. . . . . 10 12; 1 7; 4 M	„	1893	ehemals Korvette
Schwimmende Werkstätte	Hulk	Vulkan	3600	–	. . . . . –	E	1877	ehemals Kasemattschiff „Prinz Eugen“
Bequartierung	Hulks	Don Juan d'Austria	3600	–	. . . . . –	„	1875	ehemals Kasemattschiffe
		Kaiser Max	3600	–	. . . . . –	„	1875	
		Bellona	5800	–	. . . . . –	H	1871	ehemals Kasemattschiff „Kaiser“
		Saida	2440	–	. . . . . –	K	1878	ehemals Korvette
		Sansego	350	–	. . . . . –	H	1861	ehemals Kanonenboot

* In Sebenico stationiert.