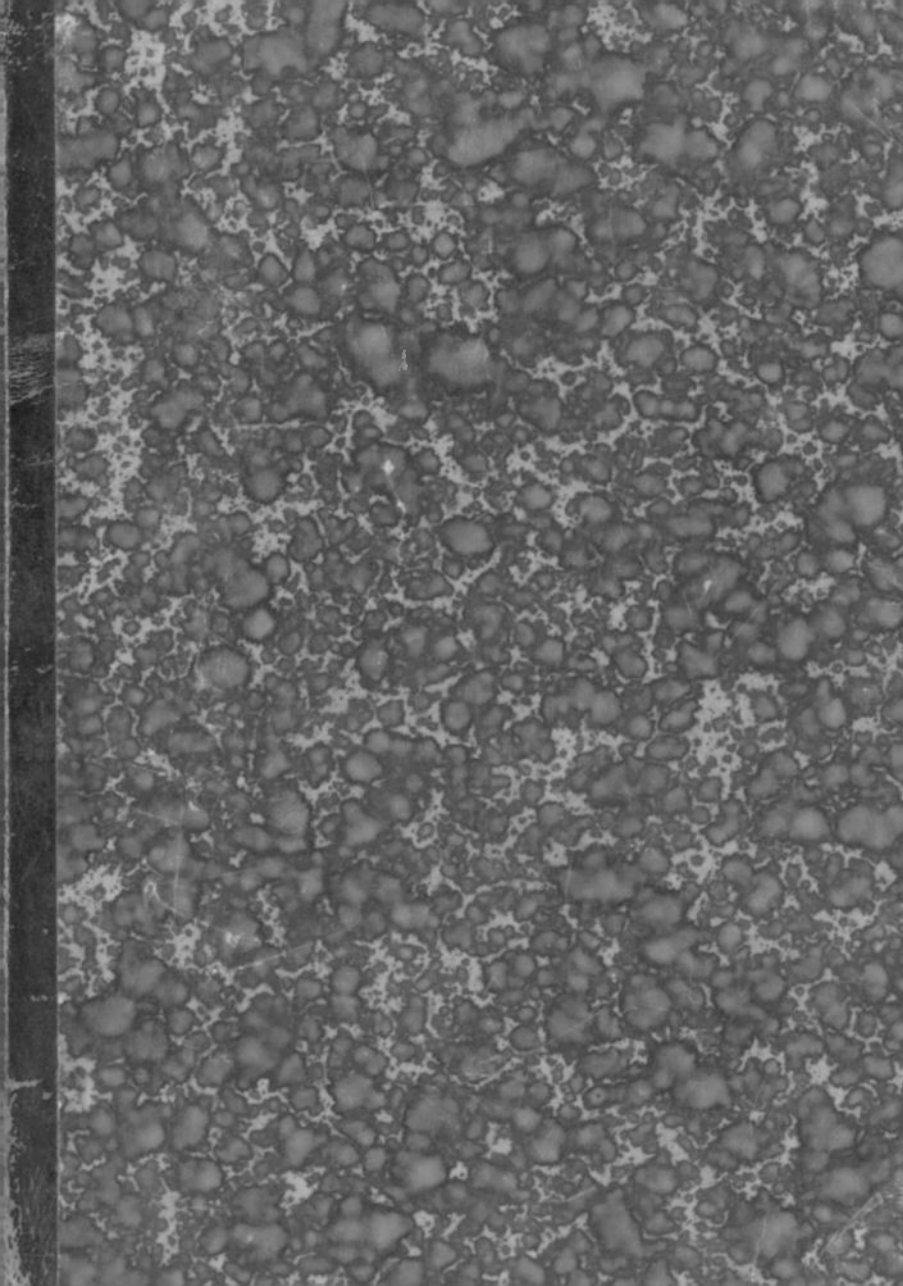




12164.

SVEUČILIŠTE U PULI  
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310113384

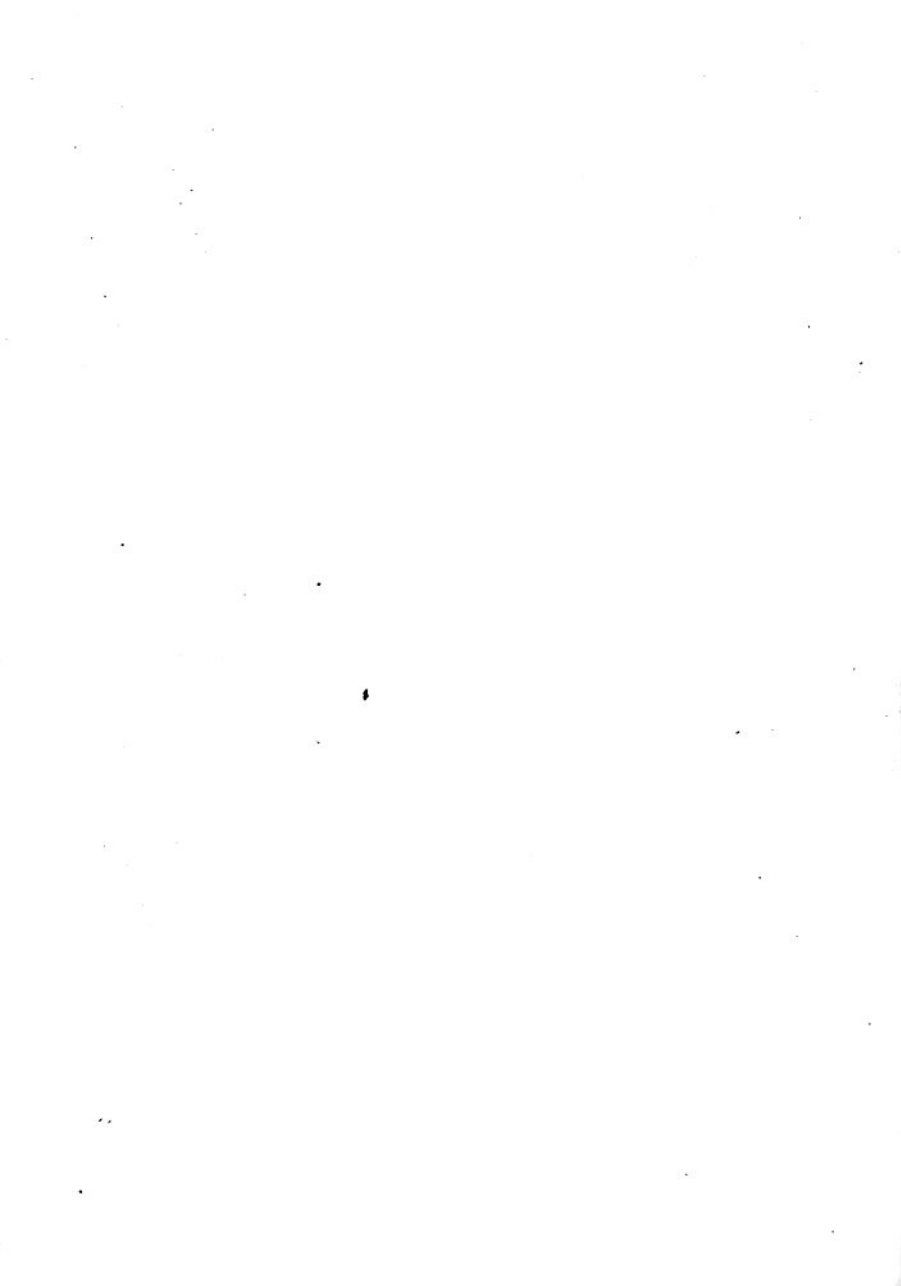


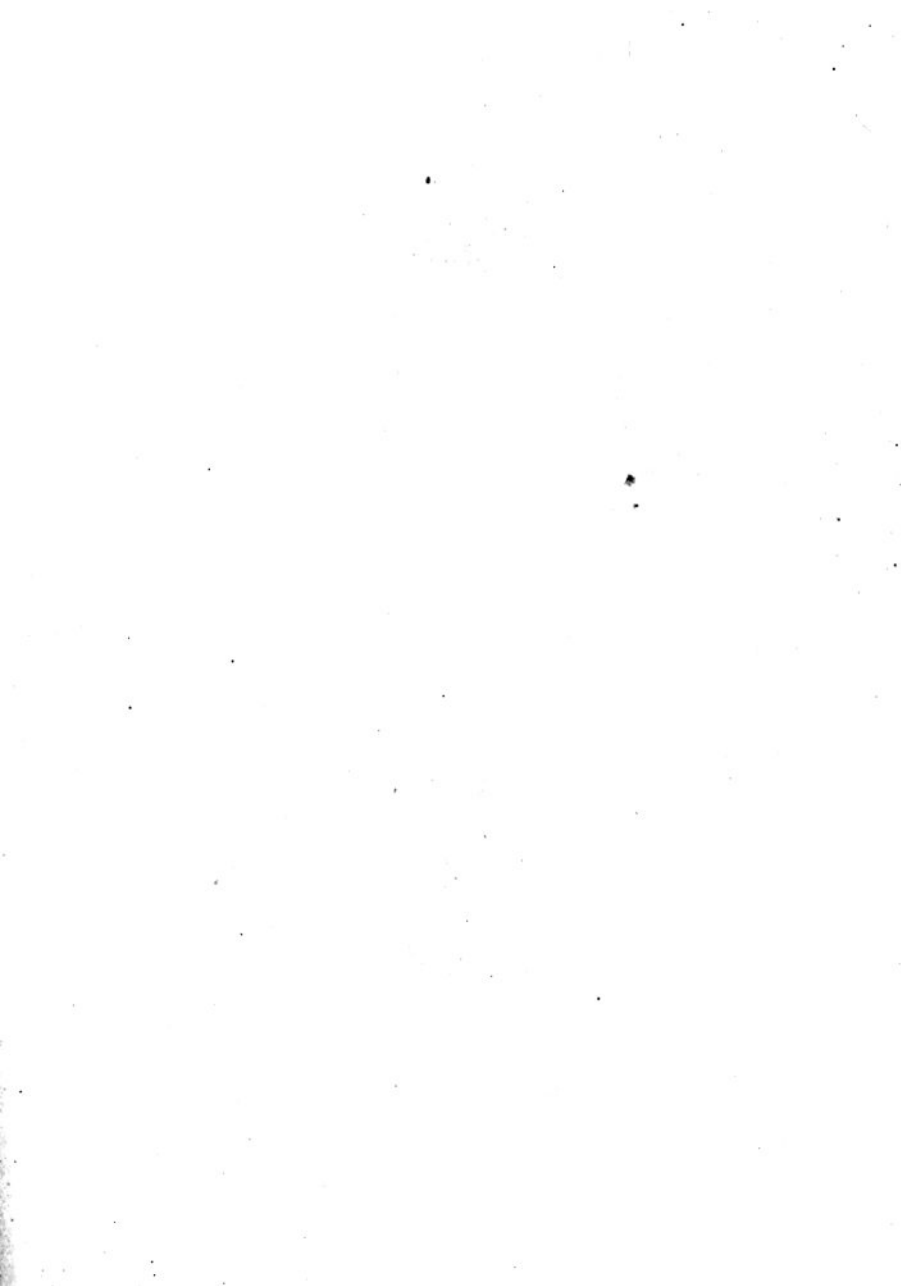






Wilhelm von Tegetthoff.







12164

# Gedenkblätter

der

## k. und k. Kriegs - Marine.

Herausgegeben von der

Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.



III. Band.

Pola.

Commissions-Verlag und Druck von Carl Gerold's Sohn in Wien.

1900.

110813064

31 111108085

2.

# INHALT.

|                                                                                                                                                                                                | Seite |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <b>Wilhelm von Tegetthoff.</b> Lebens-Skizze, verfasst<br>im Jahre 1868 vom k. u. k. Linienschiffs-<br>Capitän Max Freiherrn von Sterneck . . . . .                                            | 1     |
| <b>1820. 21. Mai. Der Untergang S. M. Brigg<br/>DALMATO.</b> Von Corvetten-Capitän Dušan<br>von Preradović . . . . .                                                                           | 15    |
| <b>1820—1822. Die Reise S. M. Fregatte CAROLINA<br/>nach China.</b> Von Corvetten-Capitän Leo-<br>nides Pichl . . . . .                                                                        | 20    |
| <b>1822. 12. November. Blitzschlag auf S. M.<br/>Fregatte LIPSIA.</b> Von Linienschiffs-Lieute-<br>nant a. D. Eduard von Normann-Frie-<br>denfels . . . . .                                    | 46    |
| <b>1821-1830. Thätigkeit der österreichischen<br/>Kriegs-Marine während des griechischen<br/>Freiheitskampfes — Der MEROPE-Fall.</b><br>Von Linienschiffs-Capitän d. R. Julius Heinz . . . . . | 52    |
| <b>1824—1826 Kämpfe gegen Seeräuber und<br/>griechische Fahrzeuge.</b> Von Linienschiffs-<br>Capitän d. R. Julius Heinz . . . . .                                                              | 67    |

## IV

1840. 2. December. S. M. Fregatten **MEDEA**,  
**GUERRIERA** und Corvette **LIPSIA** in Stran-  
 dungsgefahr auf der Rhede von Beirut.  
 Von Corvetten-Capitän Leonides Pichl . . . . . 81
1841. 28. Juli. Heldenthat des Matrosen Mene-  
 ghetti beim grossen Brande zu Smyrna.  
 Von Linienschiffs-Lieutenant Arthur Leng-  
 nick . . . . . 89
1849. 11. August. Branderangriff gegen S. M.  
 Fregatte **VENERE** vor Chioggia. Von  
 Linienschiffs-Capitän d. R. Jerolim Freiherrn  
 Benko v. Boinik . . . . . 98
1853. 2. Juli. S. M. Brigg **HUSSAR** und Goëlette  
**ARTEMISIA** bereiten sich zum Gefechte  
 gegen die amerikanische Corvette **St**  
**LOUIS**. Von Linienschiffs-Lieutenant a. D.  
 Eduard von Normann-Friedenfels. . . . . 100
1864. 9. Mai. Der Brand des Fockmastes S. M.  
 Fregatte **SCHWARZENBERG** im Seege-  
 fechte bei Helgoland. Von Regierungsrath  
 Ferdinand Ritter von Attlmayr . . . . . 122
1866. 20. Juli. Sturz des Fockmastes S. M.  
 Linienschiffes **KAISER** in der Schlacht  
 bei Lissa. Von Regierungsrath Ferdinand  
 Ritter von Attlmayr . . . . . 128

## Verzeichnis der Illustrationen.

---

|                                                                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Porträt des k. u. k. Contre-Admirals Wilhelm<br>von Tegetthoff . . . . .                                                                | Titelbild |
|                                                                                                                                         | Seite     |
| Branderangriff gegen S. M. Fregatte <i>VENERE</i> vor<br>Chioggia . . . . .                                                             | 100       |
| S. M. Linienschiff <i>KAISER</i> und die italienische<br>Panzerfregatte <i>RE DI PORTOGALLO</i> bei Lissa<br>am 20. Juli 1866 . . . . . | 120       |





# Wilhelm von Tegetthoff.

Lebensskizze,

verfasst im Jahre 1868\*) vom k. u. k. Linienschiffs-  
Capitän Max Freiherrn v. Sterneck.

Wilhelm von Tegetthoff erblickte am 23. December 1827 zu Marburg das Licht der Welt. Sein Vater war Oberstlieutenant in der österreichischen Armee.

Tegetthoff erhielt seine erste Erziehung im Gymnasium seiner Vaterstadt und bildete sich

---

\*) Als Vice-Admiral von Tegetthoff an die Spitze der Kriegsmarine gestellt worden war, berief er seinen ehemaligen Flaggen-Capitän, L.-S.-C. von Sterneck, als Marine-Commando-Adjutanten an seine Seite. Bald darauf brachte er aber den Dienstesinteressen das Opfer, sich von seinem Freunde und Waffengefährten zu trennen, um ihn mit der Ausgestaltung und unmittelbaren Leitung des wichtigsten Elementes der neuen Marine-Organisation zu betrauen, nämlich des vielgegliederten Schulwesens, welches durch Einführung der allgemeinen Wehrpflicht bei kurzer Präsenzzeit eine ganz bedeutend gesteigerte Wichtigkeit erhalten hatte. Während der Versetzung des Dienstes als »Inspector sämtlicher Schulschiffe« hat Commodor von Sterneck nachstehende, kurz und einfach gehaltene biographische Skizze Tegetthoffs, für den Gebrauch in den Mannschafts-Schulen, verfasst.

für den Seedienst im Marine-Collegium zu Venedig aus, welches er am 23. Juli 1845 als effectiver Marine-Cadet verließ.

Nach mehrfachen Reisen auf k. k. Kriegsschiffen im Adriatischen und Mittelländischen Meere und im griechischen Archipelagus wurde er am 27. Jänner 1848 zum Fregatten-Fähnrich und am 13. April des nämlichen Jahres zum Linienschiffs - Fähnrich befördert. Damals befand er sich auf S. M. Brigg MONTECUCOLI im Adriatischen Meere, doch wurde er bald zum Adjutanten des Ober-Commandanten der Marine, Feldmarschall-Lieutenants Ritter von Martini, ernannt, und begleitete diesen, als derselbe zum Gesandten in Neapel designiert war, nach dieser Stadt.

Von dort zurückgekehrt, schiffte er sich im Sommer 1849 als zweiter Officier an Bord S. M. Corvette ADRIA ein, welche mit den übrigen Schiffen des österreichischen Geschwaders Venedig blockierte. Nach der Übergabe Venedigs gieng er, zum ersten Lieutenant des Raddampfers MARIA-ANNA ernannt, mit diesem Kriegsschiffe nach der Levante und dem Mittelmeer. Als die österreichische Regierung



im Jahre 1856, in richtiger Würdigung der Wichtigkeit des großen Canalbaues auf der Landenge von Suez, ihre Aufmerksamkeit auf die Küsten des Rothen Meeres lenkte, betraute Erzherzog Ferdinand Max, welcher damals Ober-Commandant der Marine war, Tegetthoff mit der Aufgabe, die Küsten Arabiens und Ägyptens zu bereisen, was dieser auch im Jahre 1857–1858 ausführte.

Bei dieser Gelegenheit wurde er von räuberischen Küstenbewohnern gefangen genommen, doch nach kurzer Zeit wieder ausgeliefert. Mittlerweile zum Corvetten-Capitän ernannt, bekleidete er nach seiner Rückkehr einen wichtigen Posten im Marine-Ober-Commando zu Triest, übernahm darauf im October 1858 das Commando der Corvette ERZHERZOG FRIEDRICH auf einer Expedition nach der Küste Maroccos, und kehrte von dort im Jahre 1859 zurück.

Als bald darauf der Krieg gegen Frankreich und Italien ausbrach, befand sich Tegetthoff als Commandant der Corvette ERZHERZOG FRIEDRICH zu Spignon vor Venedig bei der k. k. Escadre zur Vertheidigung der Lagunen. Während dieser

Episode war er einer der eifrigsten Dränger zu energischem Handeln. Doch unterblieb der Angriff aus Rücksicht auf die geringe Anzahl der österreichischen Schiffe. Nach Beendigung des Krieges übernahm Tegetthoff wieder seinen früheren Posten beim Marine-Ober-Commando, begleitete jedoch bald darauf den Erzherzog Ferdinand Max auf dessen Reise nach Brasilien an Bord des Kriegsdampfers KAISERIN ELISABETH und übernahm, nachdem er von dort zurückgekehrt und am 24. April 1860 zum Fregatten-Capitän befördert war, das Commando der Fregatte RADEZKY, bekleidete nach Abrüstung dieses Schiffes durch sechs Monate die Stelle als Adjutant des Ober-Commandanten der Marine in Triest und wurde darauf, nachdem er am 3. November 1861 zum Linienschiffs-Capitän ernannt worden war, mit dem Commando der Flotten-Abtheilung in der Levante betraut.

Von hier an beginnt Tegetthoffs historische Bedeutung.

Nach Ausbruch des dänisch-deutschen Krieges mit seiner Flotten-Abtheilung, bestehend aus den Fregatten SCHWARZENBERG und RADEZKY,

dem Geschwader des Contre-Admirals von Wüllerstorff zugetheilt, welches bestimmt war, die Nordseeküste und namentlich die Hansastädte gegen die Übergriffe der Dänen zu schützen, eilte er nach den nördlichen Gewässern und legte sich vor die Elbe. Mittlerweile hatten sich noch drei kleine preußische Kanonenboote den beiden österreichischen Schiffen zugesellt.

Am 9. Mai 1864 kamen um Mittag die dänischen Fregatten JYLLAND, NIELS JUEL und die Corvette HEIMDAL in Sicht. Tegetthoff gieng denselben entgegen, gab von Bord seiner Fregatte SCHWARZENBERG den ersten Schuss ab. und ungefähr um 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr Nachmittags war das Gefecht, an welchem die preußischen Kanonenboote vermöge ihrer Kleinheit und der Langsamkeit ihrer Bewegungen sich nicht recht wirksam betheiligen konnten, allgemein. Gegen Schluss des Gefechtes, um 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr, gerieth das Vormarssegel der SCHWARZENBERG in Brand, auf dänischer Seite dagegen war die Fregatte JYLLAND arg beschädigt. Während daher die SCHWARZENBERG, von der Fregatte RADEZKY geschützt, sich in die neutralen Gewässer Helgolands begab, um den gefährlichen Brand am

Vorschiffe zu löschen, nahmen die dänischen Kriegsschiffe Cours gegen Norden, um nach Christiansand einzulaufen.

Dieses für die österreichische Marine so ehrenvolle Gefecht, durch welches der Zweck, die deutsche Nordseeküste vom Feinde frei zu erhalten, auf das vollständigste erreicht war, machte den Namen Tegetthoffs weltbekannt. Er erntete den Dank seines Souveräns, der ihn zum Contre-Admiral ernannte und ihn mit dem Orden der eisernen Krone zweiter Classe auszeichnete. Die Verehrung, die man in Österreich diesem tapferen Seeofficier zollte, und die Dankbarkeit des Volkes in Norddeutschland waren allgemein; namentlich waren es die Hansastädte, welche durch das energische Handeln Tegetthoffs vom Druck der dänischen Blockade befreit, ihre Erkenntlichkeit vor allem durch hingebende Pflege der bei diesem Gefechte Verwundeten bezeugten. Die Monarchen von Preußen und Hannover verehrten Tegetthoff hohe Orden.

Nach beendigtem Kriege und der Übergabe des Commandos der Flotten-Abtheilung wurde Tegetthoff in besonderer Mission nach

Wien berufen, übernahm jedoch am 15. Jänner 1865 abermals das Escadre-Commando an Bord der Fregatte SCHWARZENBERG und blieb mit seinem Geschwader lange Zeit in den levantinischen Gewässern, bis die Verhältnisse in Deutschland drohten, Österreich von neuem mit Krieg zu überziehen.

Dem österreichischen Volke, welches bisher dem vaterländischen Marinewesen nur äußerst geringe Theilnahme gewidmet hatte, waren zwar seit dem Gefechte bei Helgoland über den Nutzen der Marine die Augen geöffnet worden, und man begann allmählich einzusehen, dass zur Vertheidigung der österreichischen Küsten, Italien gegenüber, die Flotte den einzig wirksamen Factor abgeben würde, doch war der Bruchtheil, den man von den Einnahmen des Staates auf die Entwicklung der Marine verwendete, ein so kleiner, dass selbst bei äußerst ökonomischer Eintheilung des Marine-Budgets die Flotte wenig vergrößert und nur nothdürftig erhalten werden konnte. Von einem Rencontre mit der Flotte des Königreiches Italien, welches seit sechs Jahren durchschnittlich 37 Millionen Gulden jährlich für die Entwicklung seiner

Kriegsflotte ausgegeben hatte, ließ sich in der That das Schlimmste befürchten. Doch die österreichische Marine verlor den Muth nicht. Unter dem Oberbefehl Tegetthoffs wurde die kleine Anzahl kriegstüchtiger Schiffe mit allen erdenklichen Mitteln, welche das Arsenal in Pola und die Werften in Triest zu bieten vermochten, ausgerüstet, und als die Zeit gekommen war, wo es hieß, dem Feinde die Spitze zu bieten, lag das Geschwader kampfbereit in der Bucht von Fasana, welche Tegetthoff zur Operationsbasis gewählt hatte. Der Geist todesmuthiger Entschlossenheit, der dem Oberbefehlshaber innewohnte, beseelte die Flotte. Doch wurde Vorsicht nicht außeracht gelassen; die Wachsamkeit dem mächtigen Feinde gegenüber wurde verdoppelt.

Ende Juni unternahm Tegetthoff eine Reconoscierungsfahrt nach Ancona, der Operationsbasis der italienischen Flotte, doch da die feindlichen Schiffe aus dem Hafen nicht hervorkamen, kehrte das österreichische Geschwader nach Fasana zurück. Da traf am 18. Juli die Nachricht aus Lissa ein, dass die Italiener im Begriffe ständen, sich dieser in strategischer und

politischer Hinsicht äußerst wichtigen Insel zu bemächtigen und bereits den Angriff begonnen hätten. Tegetthoff war bald mit sich einig, dass der gefährdete Punkt entsetzt werden müsse, und um 11 Uhr vormittags, am 19. Juli, setzte das Geschwader sich gegen Lissa in Bewegung. Um 10 Uhr am Morgen des 20. Juli sah er die feindliche Flotte in einem gedehnten Halbkreise vor sich liegen, richtete ohneweiters den Steven gegen ihren stärksten Punkt und durchbrach sie mit der keilförmigen Schlachtordnung seines Geschwaders. Es entspann sich ein enragierter Kampf, während dessen Tegetthoff mit seinem Flaggenschiffe die italienische Panzerfregatte *RÉ D'ITALIA* in den Grund rannte. Ein anderes feindliches Panzerschiff, der *PALESTRO*, durch österreichische Hohlgeschosse in Brand gesetzt, flog am Ende der Schlacht in die Luft. Gegen 2 Uhr war der Sieg entschieden. Die italienische Flotte zog sich mit Verlust zweier Schiffe nach Ancona zurück, und die Absicht Tegetthoffs, Lissa zu entsetzen, war erreicht.

Der Allerhöchste Kriegsherr ernannte ihn am selbigen Tage zum Vice-Admiral, auch

erhielt Tegetthoff das Commandeurkreuz des Maria Theresien-Ordens, der höchsten Auszeichnung, die in Österreich für selbständige Tapferkeit verliehen wird. Tegetthoffs Namen wurde nun auf der ganzen Erde berühmt und selbst seine Feinde versagten ihm nicht ihre Bewunderung.

Ende November 1866 begann Tegetthoff zu wissenschaftlichem Zwecke eine längere Reise in Frankreich, England und Nordamerika und kehrte im Juli 1867 zurück. Mittlerweile war er vom Kaiser zum lebenslänglichen Mitgliede des österreichischen Herrenhauses ernannt worden. Doch kaum hatte er begonnen, diese hohe Würde zu üben, als er nach Mexico beordert wurde, um den Leichnam des Kaisers Maximilian ausgeliefert zu erhalten und nach Europa zu überführen. Diese schwierige Aufgabe erfüllte er mit großem Geschick und langte am 20. Jänner 1868 mit der Leiche des Kaisers Maximilian, des ehemaligen Ober-Commandanten der österreichischen Marine, in Wien an. Für diese vorzügliche Dienstleistung wurde Tegetthoff mit dem Großkreuze des österreichischen Leopolds-Ordens ausgezeichnet.



Anfangs März 1868 ernannte der Kaiser ihn zum Chef der Marine-Section des Reichs-Kriegs-Ministeriums und zum Commandanten der Kriegs-Marine. Viele fremde Fürsten haben ihn mit ihren vornehmsten Orden bedacht und viele Städte ihn zu ihrem Ehrenbürger erwählt.

Als Commodor v. Sterneck in obigen kräftigen Zügen das Leben seines Freundes und idealen Vorbildes schilderte, ahnte weder er noch irgend jemand, wie nahe das Ende dieses ruhmreichen Lebens, der Tod des kräftigen, blühenden, noch nicht vierzigjährigen Helden bevorstand!

An die Spitze der Marine gestellt, wollte Tegetthoff dieselbe befähigen, den erworbenen Ruhm auch für die Zukunft zu behaupten. Dazu vollzog er umfassende Reformen in ihrem Innern und nahm den schwierigen Kampf mit den Vertretungskörpern der Monarchie auf, welcher die Feststellung der materiellen Kraft der österreichischen Kriegs-Marine zum Ziele

hatte. Aber nur drei Jahre gönnte ihm das unerbittliche Geschick zu solcher Titanen-Arbeit. Am 7. April 1871 raffte der Tod den Unermüdlichen nach einer Krankheit von wenigen Tagen dahin. Jene Reformen, die das Erstarken der inneren Kraft der Kriegs-Marine bezweckten, hatte Tegetthoffs unglaubliche Arbeitskraft und Thätigkeit, getragen von dem unbegrenzten Vertrauen des Kaisers, und unterstützt vom hingebungsvollen Eifer der ganzen Marine, nahezu abzuschließen vermocht; sie wirken bis auf den heutigen Tag in wohlthätiger Weise fort — als Tegetthoffs Vermächtnis. Die äußeren Ziele Tegetthoffs aber, die für den Großstaat nöthige Vergrößerung der Kriegs-Marine, die Verallgemeinerung der Erkenntnis, unsere Flotte müsse mit jenen der Nachbarstaaten gleichen Schritt halten in materieller Macht — dies konnte Tegetthoff in der kurzen Spanne Zeit nicht erreichen, die ihm vom Geschick gesteckt war.

Ein herrliches Denkmal aus Erz hat Se. Majestät unser Allergnädigster Kaiser dem frühverstorbenen Helden zu Pola errichtet; und auch in Wien hat sich ein solches am Prater-

stern erhoben. Das schönste Ruhmesblatt im Lorbeerkranz des kaiserlichen Admirals ist jedoch das im k. u. k. Marine-Museum zu Pola aufbewahrte, von den Commandanten sämtlicher Schiffe, welche Tegetthoff am 20. Juli 1866 zum Siege geführt hatte, unterfertigte Tapferkeits-Zeugnis, dessen Wortlaut am Schlusse dieser Skizze wiedergegeben werden möge.

## Tapferkeits-Zeugnis.

Die k. k. Linienschiffs-, Fregatten- und Corvetten-Capitäne, die Linienschiffs-Lieutenante, Commandanten der Schiffe der kaiserlich-königlichen österreichischen Flotte, bezeugen hiemit bei Ehre und Gewissen aus freiem Antrieb, wie uns der commandierende k. k. Contre-Admiral

### WILHELM VON TEGETTHOFF

am 20. Juli 1866 bei der Insel Lissa gegen die übermächtige italienische Flotte geführt hat, dass wir in Ausführung und Befolg hochdessen Befehle und Signale den Feind angegriffen und beschossen haben, wodurch, zu Ruhm und Ehr der k. k. österreichischen Flagge und Waffen, sowohl die Niederlage der italienischen Flotte mit namhaften Verlusten für dieselbe erfochten, als der Entsatz der hartbedrängten k. k. österr. Festung und Insel Lissa errungen wurde.

Dass dieser doppelte Sieg einzig und allein dem kühnen Muth, der tapferen und weisen Führung unseres commandierenden Admirals beizumessen ist, bestätigen und bekräftigen wir mit unseren Unterschriften und unseren Siegeln.

Wir erachten diesernach, dass der k. k. Contre-Admiral Wilhelm von Tegetthoff sich den Anspruch auf die Bewerbung der den commandierenden Admiralen zukommenden Classe des kaiserlichen militärischen Maria Theresien-Ordens erworben habe, und bitten hochdenselben auf Grund dieses Zeugnisses jene Schritte einzuleiten, damit das hohe Ordens-Capitel diese Thaten preise und von Seiner k. k. Apostolischen Majestät unserem Allergnädigsten Kaiser die uns Alle höchst ehrende Allergnädigste Verleihung baldigst erfolgen möge.

Bei der k. k. österreichischen Flotte im Canal von Fasana am 24. Juli 1866.



1820.

21. Mai.

## Der Untergang S. M. Brigg Dalmato.

---

Vor Erzählung dieses Ereignisses, das die k. k. Kriegs-Marine wenige Jahre nach der Wiedererlangung von Venedig betroffen hat, erscheint es angezeigt, dem Postwesen im österreichischen Theile der Adria, insoferne es durch unsere Kriegsschiffe gefördert wurde, einen Rückblick zu widmen, der um so flüchtiger sein wird, als die Angaben, die über diesen Gegenstand zu Gebote stehen, nicht zu reichlich fließen.

Den Marine-Archiv-Acten ist zu entnehmen, dass um das Jahr 1805 eine Art Postdienst, durch kleinere Kriegsfahrzeuge zwischen Fiume, Zengg und Zara unterhalten, bestand, wodurch eine frühere, wahrscheinlich venetianische Einrichtung erweitert wurde.

Nach der definitiven Besitznahme von Venedig im Jahre 1815 durch Österreich tritt auch in diesem wichtigen Communicationszweige zur See ein Wandel zum Besseren ein. So wurde unter anderem im Jahre 1820 der Paketbootdienst zwischen Triest und Corfu eingerichtet, hiefür wurden Briggs oder auch Goëletten bestimmt. Diese Paketboote, auch Fluttschiffe (*bastimenti armate in corso e mercanzia*) genannt, hatten nicht nur Briefe und Reisende zu befördern, sondern sie konnten auch Kaufmannsgüter transportieren. Die Einhaltung der postalischen Vorschriften seitens dieser Fahrzeuge hatte in Triest das Marine-Divisions-Commando, in Corfu das dortige k. k. General-Consulat zu überwachen.

Im Jahre 1821 wurde der Postdienst auf der Linie Venedig—Corfu geschaffen. Auch hiefür dienten nur Segelschiffe mittlerer Gattung.

Seit Anfang 1824 vermittelten Kriegsschiffe, natürlich Segler, jeden zweiten Monat den Paketdienst zwischen Triest und Patras.

Zehn Jahre später wird die Frage ins Auge gefasst, die Postfahrt zwischen Triest—Corfu, Griechenland und Alexandrien Kriegs-

dampfern zu übertragen. Auch die im Jahre 1824 ins Leben gerufene, oben erwähnte Linie sollte durch Dampfer der Kriegs-Marine befahren werden. Es scheint jedoch beim Projecte geblieben zu sein, da über eine Realisierung dieses Planes nichts weiter verlautet.

Im selben Jahre erhielt die Levantiner Linie durch die Zutheilung weiterer drei Briggs oder Goëletten, um den Postanschluss an die Triest—Alexandriner Linie herzustellen, eine namhafte Verstärkung. Fürs erste waren hiezu, und zwar von Patras ab, die Goëlette ELISABETH, die Brigg ORESTE und die Transportbrigg FIDO ausersehen.

In den Dreißigerjahren vermittelten der Kriegs-Marine angehörige Segelschiffe verschiedener Größe, von der Brigg bis zum Trabakel, die Verbindung zwischen der in der Levante weilenden k. k. Schiffsdivision und Venedig.

Trotzdem die heimische Dampfergesellschaft der »Österreichische Lloyd« schon im Jahre 1837 ihre Thätigkeit zu entfalten begonnen hatte, die sich von Jahr zu Jahr erheblich steigerte, indem ihre Dampfer von Triest aus Istrien, Dalmatien, Ancona, Alexandrien und

die ganze Levante anliefen, musste nichtsdestoweniger die k. k. Kriegs-Marine zeitweise dem Postdienst mit ihren Schiffen helfend beispringen, wenn zwar auch nicht mehr mit Segelschiffen, deren postalische Thätigkeit wohl nach dem Auftreten des Lloyd, etwa um 1838, abgeschlossen worden sein dürfte. So verzeichnen uns die Acten, dass im Jahre 1846, um die Probefahrten der ostindischen Post über Triest möglich zu machen, für die Strecke Syra—Alexandrien dem Lloyd der Kriegs-Dampfer MARIA-ANNA, der späterhin durch seinen Untergang zu tragischer Berühmtheit gelangte, zugewiesen wurde.

Für die erste Fahrt der wie erwähnt im Jahre 1820 activierten Postlinie Triest—Corfu wurde die Brigg DALMATO, statt der ursprünglich hiefür bestimmten Brigg USSARO, ausersehen, und erhielt zu diesem Zwecke eine neue, bedeutend höhere Takelage.

S. M. Brigg DALMATO von 12 Kanonen, hievon zehn 6 Pfünder-Kanonen und zwei 12 Pfünder-Carronaden, war ausländischer Construction und gieng 1808 vom Stapel.

Der vorgeschriebene Bemannungsstand zählte 58 Köpfe. Aus einer Aussage des Com-



mandanten des DALMATO nach dem Unfalle geht jedoch hervor, dass das Schiff während jener Ausrüstung sammt Stab einen Bemannungsstand von 42 Personen hatte, worunter 3 See-Officiere, 2 See-Cadetten, 1 Rechnungsführer und 2 Chirurgen.

Commandant des Schiffes anlässlich dessen Ausrüstung als Paketboot war Linienschiffs-Lieutenant 1. Cl. Christoph Conte Viscovich, der bekannten Perastiner-Familie entstammend.

Von den Namen der übrigen Stabsangehörigen dieses Schiffes sind nur die des Linienschiffs-Fähnrichs Anton Pugliesi, aus Malfi bei Ragusa gebürtig, des See-Cadetten Nicolaus Pizzamano aus Venedig und des Schiffes-Rechnungsführers-Adjuncten 2. Cl. Jakob Ghera erhalten geblieben.

Die Abfahrt des Paketbootes, das jeweilig der in der Adria kreuzenden Schiffsd-ivision anzugehören hatte, von Triest ab nach Corfu war einmal monatlich und zwar für den Dienstag der dritten Woche festgesetzt.

Demgemäß verließ die Brigg in der Nacht vom 16. auf den 17. Mai 1820, nachdem sich noch der k. k. Major und neuernannte österr.

Consul für Zante Angelo Maria Berkich sammt seinem Diener eingeschifft hatte, um nach Corfu zu fahren, den Hafen von Triest.

Um in Zara den Kanzler des genannten Functionärs, sowie rückgelassene Effecten einzuschiffen, ferner um bei dieser Gelegenheit eine größere Geldsendung dahin zu bringen, war eine Abweichung von der Route und ein Aufenthalt von 24 Stunden in dieser Stadt höherenorts zugestanden worden.

Bei südöstlichen leichten Brisen erreichte das Schiff am 20. gegen Abend den Canal von Zara. Nachtsüber frischte der Wind, der böigen Charakter angenommen hatte, aus der gleichen Richtung auf und zwang das Schiff, im Canale aufzukreuzen.

So gelangte die Brigg in der zweiten Nachtwache vom 20. auf den 21. Mai in die Mitte des Canals auf die Höhe der Inseln Melada und Puntadura. Der Commandant, dem daran gelegen war, baldmöglichst in Zara einzutreffen, beließ die nicht gereefften Mars- und Untersegel, während die Bramsegel geschlossen blieben.

Linienfahrts-Lieutenant Viscovich verblieb bis nach 2 $\frac{1}{2}$  Uhr nachts des 21. auf Deck,

worauf er, die Wache an den Detailofficier Linienschiffs-Fähnrich Pugliesi übergebend, sich zur Ruhe in die Cajüte zurückzog.

Um 3 Uhr hörte er noch, wie der Befehl zum Reffen der Marssegel ergieng.

Gegen 4 Uhr Früh vernahm Viscovich den mehr einem Schrei als einem Commando gleichenden Ruf »*Marsfallen los!*«, der entweder vom Wachofficier Pugliesi oder vom See-Cadetten Pizzamano gegeben wurde. Das Schiff, das eine sturmartige Böe aus SSW bekommen hatte, legte sich plötzlich völlig nach Backbord über. Linienschiffs-Lieutenant Viscovich, der sich infolge der starken Krängung des Schiffes nicht mehr durch die Schiebethüre seiner Wohnung retten konnte, gelang es durch das Scheilicht der Cajüte das Deck und von dort aus die Großmars zu erreichen, wo sich ihm der erschütternde Anblick des gekenterten Schiffes, dessen Bemastung, Raaen und Segel auf dem Wasser lagen, darbot, während von der Mannschaft, wem es gelungen war, in der Takelage eine Zuflucht fand. Doch nicht lange sollte es so bleiben; das Schiff, das sich mittlerweile vollkommen mit Wasser gefüllt hatte, richtete

sich allmählich auf und sank. Viscovich, der die Gefahr noch rechtzeitig erkannt hatte, welcher alle ausgesetzt waren, die sich im Augenblicke des Schiffsunterganges im Bereiche des sich dadurch bildenden Wasserwirbels befanden, rief seinen Leuten zu, sich vom Schiffe schleunigst zu entfernen und gab ihnen selbst ein Beispiel, indem er sich vom Schiffe abstieß und rasch wegschwamm.

Nach dem Verschwinden der Brigg in den Fluten suchte alles, was von der Bemannung noch nicht den Tod gefunden, sich mit Hilfe herumtreibender Holztrümmer schwimmend das Leben zu erhalten.

Unter den ihm zunächst Befindlichen erinnerte sich Viscovich später, die beiden See-Cadetten, den Lotsen und den Rechnungsführer gesehen zu haben.

Consul Major Berkich, sowie mancher von Stab und Mannschaft dürfte im Schläfe der Katastrophe zum Opfer gefallen sein.

Als glänzendes Beispiel wahrhaft seltener Selbstaufopferung erfreut uns bei diesem verhängnisvollen Ereignisse, das den Untergang so vieler Menschenleben in Ausübung des

Dienstes herbeiführte, die hingebungsvolle That eines wackeren Mannes, des Matrosen 2. Cl. Anton Gregori aus Chioggia. Lassen wir Linien-schiffs-Lieutenant Viscovich selbst sprechen, welcher, da er diesem Wackeren sein Leben verdankte, wohl am besten über dieses Geschehnis Auskunft geben kann.

Viscovich berichtet in seiner Meldung über diesen Vorfall wie folgt: »Matrose Gregori bediente sich schwimmend eines Flurholzes. Als er jedoch seinen Commandanten, bar eines ähnlichen Hilfsmittels, nur auf die Schwimmkraft angewiesen sah, trat er ihm sein Flurholz ab, wodurch Gregori selbst stundenlang jeglicher Unterstützung beraubt blieb, bis es ihm wieder gelang, eines anderen Holzes habhaft zu werden.

Aber nicht zufrieden damit, hielt er sich bis zur gemeinsamen Rettung stets in der Nähe seines Commandanten auf, immer bereit, ihm jegliche Hilfe, die diese schweren Stunden bieten konnten, angedeihen zu lassen.«

Der fast aussichtslose Kampf ums Leben dauerte gegen 4 $\frac{1}{2}$  Stunden, eine Ewigkeit für die armen Schiffbrüchigen; gar mancher wurde

inzwischen, da ihn die Kräfte verließen, ein Raub des Todes.

Erst gegen 9 Uhr a. m. des so verhängnisvollen Tages, sahen die Schiffbrüchigen einen Segler aus SO sich annähern. Sie vereinten nun ihre schon ersterbenden Kräfte, um durch Zurufe die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken.

Das von der Vorsehung zur Rettung gesandte Fahrzeug war der mit getrockneten Trauben, Seife und Essig befrachtete jonische *Pielego* (kleines Trabakel) SAN DIONISIO, Schiffsführer Dionisio Margari aus Zante. Dieser vernahm, als er sich etwa in der Mitte des Canales befand, verworrene Rufe, doch weder er, noch ein in die Takelage gesandter Matrose konnten entdecken, von wo aus und von wem das mittlerweile wieder verstummte Rufen ausgegangen sein konnte. Für alle Fälle ließ Margari, wie er später aussagte, gegen die Insel Punta-dura abfallen.

Nach etwa einer Viertelstunde vernahm er abermals Rufe und sah jetzt vor sich auf Holzstücken schwimmende Menschen — die Schiffbrüchigen des DALMATO. Es wurden ihnen nun Taue zugeworfen, doch da man leider

gesehen, dass einige Leute, sobald sie die Holzstücke verlassen hatten, sofort entkräftet unter-sanken, ließ der Schiffsführer das Boot streichen, um die Hilflosen zu bergen.

Im ganzen waren es nur 6 Personen der eigentlichen Bemannung des DALMATO, die dessen Untergang überlebt hatten, und zwar: Der Com-mandant, der Schiffsrechnungsführer, die Matrosen 1. Cl. Stefan Varagnuolo, Nicolaus Voccativo und Marcus Sussi, sowie der Matrose 2. Cl. Anton Gregori; außerdem noch Anton Salvagna, der Diener des verunglückten Consuls.

Der wackere Schiffsführer ließ es sich an-gelegen sein, den Geretteten alle erdenkliche Pflege und Sorgfalt zuzuwenden.

Erst nach 6 Stunden gelang es, die zu Tode Erschöpften wieder vollends dem Leben zurück-zugewinnen. Mittlerweile verfolgte der *Pielego* seine Reise und langte am 25. Mai nach Be-rührung von S. Pietro dei Nembi, wo die k. k. Peniche ASPIDE, dort in Station befindlich, angetroffen wurde, in Triest an, woselbst die Hafen-Behörde über das Schiff, da Levantiner Provenienz, sammt der Bemannung und den

Schiffbrüchigen die Quarantaine verhängte. Über Verwendung des Marine-Commandos wurde selbe wegen des erbärmlichen Zustandes der Geretteten, sowie um die Untersuchung gegen sie ohneweiters und ungehindert einleiten lassen zu können, bald wieder aufgehoben.

Die Katastrophe war, wie die Untersuchung ergeben hat, grundursächlich auf die zu hohe Takelage und die dadurch bedingten ungünstigen Stabilitäts-Verhältnisse S. M. Brigg DALMATO zurückzuführen.

Obwohl diese Brigg in bedeutender Tiefe (60 — 70 *m*) gesunken war, gelang es der Marine-Verwaltung, sie wieder und zwar mit eigenen Mitteln zu heben. Das Wrack wurde vorläufig im Hafen Jazi (Porto Manso) auf der Insel Melada geborgen.

Dem Matrosen Gregori wurde in Anerkennung der bewiesenen Todesverachtung und Bravour, wodurch es ihm gelang, seinem Commandanten das Leben zu erhalten, mit kaiserlicher Entschließung vom 15. September 1820 »zum Merkmal des Allerhöchsten Wohlgefallens über seine edle Handlung die kleine goldene Civil-Ehren-Medaille mit Ohr und Band verliehen.



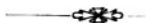
Ferners geruhte Seine Majestät, vom obigen Tage an demselben die Gebühr, als ob Gregori die goldene Tapferkeits-Medaille erhalten hätte, äquivalent seiner ganzen, damals in monatlichen 8 Gulden bestehenden Löhnung in der Art Allergnädigst zu bewilligen, dass diese Zulage genau nach jenen Vorschriften, welche hinsichtlich der Zulage für die Tapferkeits-Medaille bestehen, zu erfolgen sei.«

Die Verleihung der Medaille an Gregori geschah mit besonderer Feierlichkeit, die um so erhebender war, als in Venedig eine solche aus ähnlicher Veranlassung noch nicht gesehen worden war.

Aus Maßnahmen, die vom Gubernium in Dalmatien. in der Folge über Anregung des Marine-Commandos anlässlich des Unterganges der Brigg »DALMATO« wegen des Verhaltens der Küstenbevölkerung bei Rettung von Ertrinkenden getroffen wurden, sowie speciell aus der gerichtlichen Bestrafung von zwei Bewohnern der Insel Melada wegen bewiesener Theilnahmslosigkeit gegen vor ihren Augen mit dem Tode ringende Schiffbrüchige des »DALMATO« ließe sich der Schluss ziehen, dass ein Theil der

Mannschaft in der Richtung gegen die Insel Melada sein Heil gesucht habe, während der Rest der Schiffsbemannung, u. zw. um seinen Commandanten gesammelt, gegen die Insel Puntadura geschwommen sei, da Viscovich, falls er Augenzeuge eines solchen Verhaltens der beiden Meladaner gewesen wäre, diese Thatsache in einem seiner Berichte über den Untergang des »DALMATO« gewiss berührt haben müsste, was jedoch nicht der Fall ist.

Linienschiffs-Lieutenant Viscovich widmete in Erfüllung eines frommen Gelübdes dem Kloster *Madonna del Scalpello* auf dem gleichnamigen Eilande gegenüber von Perasto ein den Untergang des »DALMATO« vorstellendes Gemälde, welches noch heute mit zahlreichen anderen ähnlichen Bildern daselbst gezeigt wird.



1820—1822.

## Die Reise S. M. Fregatte „Carolina“ nach China.

Ende Mai des Jahres 1820 war an das k. k. See-Arsenal zu Venedig der Befehl zur schleunigsten Herstellung und Ausrüstung der Fregatte CAROLINA ergangen, welche fürgewählt wurde, um den für Ostindien und China designierten k. k. General-Consul de Watts nebst einer Ladung von 4000 Centnern Quecksilber nach Canton zu überführen. Auf der Ausreise hatte überdies das Schiff in Gibraltar den für den kaiserlich brasilianischen Hof bestimmten Gesandten Freiherrn von Stürmer nebst Frau und Dienerschaft an Bord zu nehmen und in Rio de Janeiro auszuschießen.

Zum Commandanten der CAROLINA wurde der Oberst-Lieutenant (Schiffs-Capitän der 2. Cl.) Seraphin von Pörtl, zum Gesamtdetail-Officier Fregatten-Lieutenant (Schiffs-Lieutenant der 2. Cl.) Ghega bestimmt.

Der Schiffsstab bestand aus weiteren 2 See-officieren, dem Rechnungsführer, dem Kaplan, 2 Chirurgen und 4 Seecadetten, unter den letzteren der *ex propriis* Matrose Mayerhofer, welcher vorzügliche Kenntnisse im Situationszeichnen besaß und in der Handhabung von Instrumenten für Landaufnahmen eine specielle Ausbildung erhalten hatte.

Das Marine-Ober-Commando zu Venedig erhielt vom Hofkriegsrathe die Weisung, für die Bemannung des Schiffes erfahrene und entschlossene Leute fürzuwählen, womöglich auch solche, welche an früheren Expeditionen theilgenommen hatten und der portugiesischen Sprache halbwegs mächtig waren.

Die Bemannung setzte sich aus 77 Köpfen zusammen, und zwar: 1 Bootsmann, 1 Unterbootsmann, 1 Maat, 3 Quartiermeister, 4 Steuerleute, 5 Gasten, 36 Matrosen 1. u. 2. Cl., 6 Schiffsjungen, 9 Marine-Infanteristen, weiters dem Segelmacher, Böttcher, Calfaterer, Tischler, Privatkoch und Dienern, dem Geschützmeister, Profoßen und einem Waffen-Unterofficier.

Für die Beaufsichtigung der einen Wert von 440.000 Gulden C. M. repräsentierenden

Ladung und zum Verkaufe derselben in Canton wurden überdies der k. k. küstenländische Gubernial-Concipient Freiherr von Schimelpfening sowie der beeidete k. k. Handlungs-Commissär Ignatz Wickerhauser an Bord der CAROLINA eingeschifft, welche kraft besonderer Instructionen den Absatz des Quecksilbers in barem Gelde, guten Wechseln oder Waren zu besorgen hatten.

Da die CAROLINA als Kriegsschiff Transportzwecken diente, erhielt selbe — wie zu jener Zeit Gepflogenheit — die Bezeichnung »*Flutte*«, was über hohen Befehl im Commando-Briefe besonders anzuführen war.

Die seitens des Hofkriegsrathes und des Marine-Ober-Commandos dem Schiffs-Commandanten v. Pörtl ertheilten, selbst die kleinsten Details der Reise umfassenden Instructionen, entbehren nicht an interessanten, den Zeitgeist charakterisierenden Momenten; ihr Umfang gibt wohl Zeugnis davon, dass man in maßgebenden Kreisen — getragen von dem Bewusstsein, die CAROLINA als erstes österreichisches Kriegsschiff nach China zu entsenden — alles aufbot, um das Gelingen der Mission zu sichern. Die auf Grund von Erfahrungen, welche fremde Ma-

ringen auf langen Seereisen und unter wechselnden Climates gesammelt hatten, herausgegebene, nicht allein die Navigation, sondern namentlich die Hygiene umfassende Instruction sollte die Gewähr bieten, Schiff und Mannschaft nach Möglichkeit gegen jede Gefährdung zu schützen.

Im Sinne dieser Instruction hatte CAROLINA nach beendeter Instandsetzung und nach Einschiffung der Ladung von Triest aus nach Gibraltar zu segeln, dort angelangt den Gesandten, ferner zwei Lotsen und den Vice-Consul Godard an Bord zu nehmen und sich sodann nach Rio de Janeiro zu begeben.

Weiters war v. Pörtl befohlen worden, nach Einschiffung von Lebensmitteln und Wasser zunächst nach dem Cap der guten Hoffnung, dann durch die Sunda-Straße nach Canton zu segeln, den Aufenthalt dortselbst nicht länger als drei Monate auszudehnen und die Rückreise bei Benützung der gleichen Route anzutreten. Hiebei war es dem Schiffs-Commandanten freigestellt — nach glücklicher Umsegelung des Caps — an Stelle von Rio de Janeiro die Insel Ascension *»so zwischen dem 6. und 7. Grad der mittäglichen*

*Breite gelegen* anzulaufen, zu dem Zwecke, um sich mit Seeschildkröten zu versehen, »*deren Fleisch und Brühe ausserordentlich heilsam für die mit Scorbut Behafteten sein soll.*«

In hygienischer Richtung ergingen an den Schiffs-Commandanten die bestimmtesten Weisungen; so wurde unter anderem anbefohlen, dass jedem Manne mit Rücksicht auf die lange Dauer der Reise und den Aufenthalt in Tropengegenden, wo strenge darauf zu achten war, dass sich die Leute nicht mit nassen Kleidern niederlegen, doppelte Montur und dreifache Wäsche verabfolgt werde; in Gibraltar hatte jeder Matrose überdies zwei Wollhemden und einen Strohhut zu erhalten. Das Anstreichen der unteren Schiffsräume mit Kalk war untersagt, öftere Reinigung des Sodraumes, die wiederholte Vornahme von Räucherungen des ganzen Schiffes vorgeschrieben, um — wie es wörtlich heißt — »*die Bildung schädlicher Miasma in der Luft*« — hintanzuhalten; empfohlen wurde, hiez zu Essig zu verwenden und selben auf glühende Ziegel oder Steine zu schütten. Rücksichtlich der Mannschaftskost wurde bestimmt, dass an 3 Tagen der Woche

gesalzenes Rind-, an weiteren 3 Tagen gesalzenes Schweinefleisch verabfolgt werde; an einem Tage der Woche war strenges Fasten anbefohlen. Im Hafen hatte die Kost grundsätzlich nur aus frischen Lebensmitteln zu bestehen; der Fischfang war gestattet, doch sollte dort, wo sich Corallenbänke befinden, Vorsicht im Genusse angewendet werden, da »*die Fische oft giftig sind, wegen der verschluckten Substanzen*«. Die Vornahme der Probe mit Silbermünzen war in zweifelhaften Fällen nicht zu unterlassen.

Cdrolind verließ unter Ballast am 15. Juli 1820 Venedig, gerieth kurz nach dem Auslaufen im Canal della Rochetta auf eine Sandbank und musste die Hochflut abwarten, um freizukommen und sich nach Triest zu begeben. Die umfassenden Vorbereitungen für die auf 18 Monate festgesetzte Reise, sowie die zur sicheren Verpackung und Stauung der Quecksilberladung zu treffenden Maßnahmen, nöthigten den Schiffs-Commandanten, im Hafen von Triest längeren Aufenthalt zu nehmen, als erwünscht gewesen wäre. Der k. k. General-Consul de Watts drängte zur Abreise, während v. Pörtl gegen die zu tiefe Lagerung des Queck-



silbers an Bord Bedenken trug und energisch Einsprache erhob. Doch ehe noch Abhilfe geschaffen werden konnte, langte der Befehl zur sofortigen Abreise des Schiffes an, und so benützte v. Pörtl den eben herrschenden leichten NO-Wind, um am 11. September unter Segel zu setzen und die Mission anzutreten.

Im Süden der Adria hatte CAROLINA zunächst steife Nordwinde angetroffen, bei welchen das Schiff dermaßen heftig rollte, dass die Großmarsraa über Bord gieng. Auf der Höhe von Tunis angelangt, ließ v. Pörtl die Marswanten straff holen, welche Vorsicht sich begründet erwies, da die Corvette kurz darauf in einen Orkan aus NW gerieth und bei den ungewöhnlich starken Schlingerbewegungen Gefahr lief, die Stengen zu verlieren. Die vielen Seen, welche das Schiff übernahm, havarierten theilweise auch die Ladung, trotzdem die Lucken — wie v. Pörtl berichtet — *»anlässlich dieser meteorologischen Explosion mit Pechdecken ver-ragelt waren«*.

Nach 19 tägiger Überfahrt ankerte CAROLINA in Gibraltar. Der kurze Aufenthalt auf der Rhede wurde dazu benützt, die in der Instruction

angeführten Personen, sowie Lebensmittel und sonstiges Material an Bord zu nehmen.

Auch die Quecksilberladung, deren zu tiefer, nicht fachgemäßer Lagerung der Schiffscommandant die abnorm schlechten See-Eigenschaften der Fregatte mit Recht zuschreiben musste, wurde nach mühevoller Arbeit höher gestaut, und erst nach Beendigung dieser die Weiterfahrt nach Rio de Janeiro angetreten. Die Fahrt dahin, sowie die weitere Reise nach Capstadt, welcher Hafen am 15. Februar 1821 erreicht wurde, verlief nicht ohne einen Unglücksfall. Baron Schimelpfening erlag nach zweitägigem Krankenlager einer der Cholera ähnlichen Krankheit, wahrscheinlich dem gelben Fieber; dessen Leiche wurde in  $30^{\circ} 2' S$  Breite und  $40^{\circ} 38' W$  Länge von Wien in See beigesetzt.

Die Abreise von Capstadt erfolgte am 23. Februar; nach 68-tägiger Fahrt gelangte CAROLINA in Sicht von Christmas Isld., passierte am 1. Juni die Sunda-Straße und lief am 11. zu viertägigem Aufenthalte in Batavia ein. Kurz nach Verlassen der Rhede trat die Cholera an Bord auf, welche nach und nach 42 Mann, die beiden Ärzte, den Schiffs-Com-

mandanten selbst befiel und 20 Mann dahinflachte.

Über den Ausbruch der Epidemie berichtet Oberstlieutenant v. Pörtl aus Singapur am 2. Juli, dass er bei Ankunft der Fregatte in Batavia Erkundigungen über die sanitären Verhältnisse der Insel einholen ließ, welche dahin lauteten, dass die Cholera seit etwa drei Wochen aufgehört habe, unter den Bewohnern zu wüthen. Trotz dieser beruhigenden Zusicherung hielt es v. Pörtl für geboten, den Verkehr mit dem Lande auf das unbedingt Nothwendige einzuschränken, sowie sonstige Vorsichtsmaßregeln anzuordnen.

Am 17. Juni — CAROLINA durchsegelte eben die Banka-Straße — erkrankten mehrere Leute unter verdächtigen Erscheinungen und bald war es dem Schiffs-Commandanten klar, dass dies Cholerafälle seien. Trotz der sofort ergriffenen Maßnahmen zur möglichsten Verhütung der Ausbreitung, raffte die tückische Krankheit als erste Opfer nach kaum 5stündiger Erkrankung den Hofgärtner Seiner Majestät, Herrn Bums, sowie den Privatkoch des Schiffs - Commandanten Mr. Munié, welche

beiden mit Rücksicht auf ihre speciellen Aufgaben mit dem Lande in regerem Verkehre gestanden hatten, hinweg und forderte in der Zeit vom 18. bis 26. Juni weitere 18 Opfer, u. zw.: die Matrosen 1. Cl. Giuseppe Scorza, Domenico Scudelaro, Giuseppe Stirbock, Tommaso Grubisich, Antonio Galvani und Andrea Miani, die Matrosen 2. Cl. Luigi Mestre, Domenico Susich, Giovanni Schiavon und Pietro Venier, die Steuermänner Antonio Zonchi und Domenico Monaco, den Marine-Infanteristen Pietro Guisson, den Marsgasten Matteo Marisich, den Tischler Giuseppe Ponti, den Büchsenmacher Giovanni Perosa, den Böttcher Giovanni Lanfritti und den Schiffsjungen Antonio Gerbis. Am 20. und 21. Juni erkrankten Oberstlieutenant v. Pölzl und die beiden Chirurgen Heen und Rossi an der Cholera — doch berichtet der Schiffs-Commandant, dass sich anfangs Juli nur mehr drei Kranke in Reconvalescenz an Bord befanden.

Am 27. Juni glückte es der Fregatte, Singapore zu erreichen, woselbst Schiff und Mannschaft die freundlichste Aufnahme, letztere überdies auch Beistand und Pflege seitens

eines erfahrenen Arztes der ostindischen Compagnie fand.

Pörtl ist des Lobes voll über die Zuverlässigkeit und Aufmerksamkeit, mit welcher der Commandant der englischen Garnison, Oberst Farquahr, dem österreichischen Kriegsschiffe begegnete, und fand sich veranlasst, insbesondere die Dienste des englischen Arztes, Montgomery, rühmend zu erwähnen, der an Stelle der beiden erkrankten Schiffsärzte in aufopferndster Weise nicht nur deren Dienst versah, sondern auch die Schiffsapothek mit für die Behandlung der Cholera-Kranken geeigneten Medicamenten — wie Ricinusöl, Opium und Kampher — versah.

Auch gedenkt der Schiffs-Commandant in seinem an den Hofkriegsrath gerichteten Berichte in sehr anerkennenden Worten des herzhaften Verhaltens der eigenen, von der Cholera verschont gebliebenen Mannschaft, welche unter den schwierigsten navigatorischen Verhältnissen in der Banka-Straße den beschwerlichen Schiffsdienst, nebenbei aber auch den Pflegedienst bei den Kranken und Sterbenden zu bewältigen hatte. Pörtl meldet diesbezüglich:

„Niemand schlief, niemand konnte essen. Ohne Unterlass wurde geräuchert, bald mit Wachholderbeer, bald mit Essig, bald mit nassem Schiesspulver, dann mit Thar. Alle bestrichen sich vom Kopf bis zu den Füßen mit Thar, sowie ihre Hemden. Die Todten wurden sammt Handmatten und was in selben war, mit einigem Gewichte auf Anordnung des Doctors über Bord geworfen. Ihnen folgten die Enten, die wir in Batavia gekauft hatten und alle ausländischen schönen Vögel, die wir in Menge an Bord hatten, um kein Rettungsmittel unversucht zu lassen. Die Officiers opferten ihren Vorrath von einigen Eimern Cyperwein, ich meinen Bordeaux und was immer erforderlich war für die Lebenden und so hoffen wir, die jetzt noch kränkelnden und Convalescenten 22 Mann, denen die erschöpften, verschont gebliebenen ganz ähnlich sehen, zu retten und gerettet zu haben.“

In Würdigung der besonderen Verdienste, welche sich einzelne Individuen der CAROLINA gelegentlich der Cholera-Epidemie erwarben, geruhten Seine Majestät zu verleihen:

Dem Marine-Caplan Ramijak, dem nach übereinstimmender Aussage der Officiere und

Mannschaft das grösste Verdienst gebürt und der nebst seinem Dienste als Seelsorger und Tröster auch jenen des Arztes und Krankenwärters versah, ferner dem Oberarzt Rossi die große, dem Unterarzt Heen die kleine goldene Civil-Ehren-Medaille mit Ohr und Band. Ferner wurde verliehen: dem Corporal Piolante ein Geschenk von 100 fl., dann den Gemeinen Moretto, Russi, Zamboni und den Matrosen Belarin, Valtalina und Vechiardo je ein Geschenk von 50 fl. Überdies ordnete Seine Apostolische Majestät an, dass der gesammten Mannschaft Allerhöchstdessen Zufriedenheit bekannt gegeben werde.

Am 10. Juli 1821 segelte v. Pörtl von Singapore ab und verankerte die CAROLINA nach günstiger Monsunfahrt am 21. bei Macao. Hier bereiteten ihm die chinesischen Behörden wider Erwarten Schwierigkeiten wegen Anerkennung der Nationalität und wollten die Weiterfahrt der Fregatte durch die Bocca Tigris nach Whampoa, bezw. Canton nicht gestatten. Den äußeren Grund hiez u bot den chinesischen Mandarinen die Verschiedenheit der von der CAROLINA geführten roth-weiß-rothen Kriegsflagge

gegenüber der von den Handelsfahrzeugen in früheren Zeiten geführten gelben Flagge mit dem kaiserlichen Doppeladler. Angesichts der Sachlage und der ausgesprochenen Unnachgiebigkeit der chinesischen Behörden sah sich v. Pörtl genöthigt, nach der Insel Lin-tin zu segeln und dort die Intervention des königl. portugiesischen Gesandten zu erbitten. Doch selbst dieser vermochte nicht die peinlich conservativen Mandarine zu bewegen, die Fregatte als österreichisches Fahrzeug anzuerkennen und äußerte sich dem Schiffs-Commandanten gegenüber, dass jeder weitere Versuch, die Chinesen von der einmal vorgefassten Meinung abzubringen, erfolglos wäre, wenn CAROLINA nicht die Flagge mit dem kaiserlichen Adler — und dieser selbst von gleicher Form, wie jener am Staatssiegel — führen würde; die Flagge selbst könnte hiebei weiß-roth, wie gegenwärtig, oder gelb, wie vor dem Jahre 1786 sein.

CAROLINA verblieb bis zum 25. August vor Lin-tin, ohne mit dem Lande in Verkehr zu treten.

Da Oberstlieutenant v. Pörtl zur sicheren Überzeugung gelangte, dass ein weiteres Zögern



und Verhandeln in dieser peinlichen Angelegenheit zu einem positiven Resultate nicht führen würde, entschloss er sich zu einem Mittel zu greifen, welches — ohne der legitimen Flagge Seiner Majestät Kriegsfahrzeuge Einbuße zu thun — die chinesischen Behörden vollauf befriedigen sollte. Er ließ in eine roth-weiß-rothe Signalflagge einen Doppeladler einnähen und führte dieses, für die Chinesen bestimmte Abzeichen — gleichzeitig mit der k. k. Flagge an den Flaggenstöcken achter.

Nach vorhergegangener strenger Prüfung des nun geführten Nationalabzeichens und Constatierung der Gleichheit des Doppeladlers mit jenem der auf den k. k. Staatssiegeln befindlichen, nahmen die Mandarine nunmehr keinen Anstand, dem Schiffs-Commandanten die Weiterfahrt zu gestatten. CAROLINA setzte unter Segel und ankerte — nach nahezu Jahresfrist seit der Ausreise — am 28. August 1821 bei Whampoa nächst Canton.

Über das Vorgehen des Oberstlieutenants v. Pörtl in der Flaggen-Angelegenheit spricht sich das Marine-Obercommando in einem an den Hofkriegsrath gerichteten Berichte wie folgt aus:

„Das Benehmen dieses Schiffs-Commandanten ist in jeder Beziehung lobenswert; seine zweckmässigen Verfügungen bei dem vielfältigen Unglück und Elend, welches sein Schiff heimsuchte, in dem Verfolg seines Zieles nicht gehemmt zu werden, bewiesen den erfahrenen, unerschrockenen Soldaten und Seemann.

Sein Verfahren mit den chinesischen Mandarins zeigt auch, dass er mit ebenso grosser Fassung als Vorsicht das grösste Hindernis zu beheben wusste, welches ihm durch die bei jenem Volke unverletzbare Heiligkeit und fest eingewurzelte Verehrung der Sitten und Gebräuche ihrer Voreltern in den Weg gelegt wurde und ihn der Gefahr aussetzte, den Zweck des für den Staat so kostspieligen Unternehmens und aller überstandenen Leiden und Mühseligkeiten durch eine scheinbare Kleinigkeit vereitelt zu sehen.

Die unerlässliche Nothwendigkeit, in welcher sich dieser Schiffs-Capitän befand, durch eine für den Aufenthalt in China zum Schein angenommene Veränderung seiner Flagge, die Legitimität seiner Mission zu bewähren, ist ein Beweis der Achtung jener Nation für den kaiserlichen Adler.“

Nach glücklich beendeter Mission trat Oberstlieutenant v. Pörtl die Heimreise an, doch war es ihm nicht gegönnt, sein Vaterland wieder zu sehen. Er starb, wahrscheinlich an den Folgen der tückischen Krankheit, welche ihn kurz nach dem Verlassen von Batavia befiel. In einem Berichte meldet v. Pörtl: *„Ich selbst wurde ungeachtet der angewendeten Präservativen von dem ungebetenen Gaste gestreift und Fregatten-Lieutenant Ghega vertrat herzhafte meine Stelle.“*

Ghega, welcher die CAROLINA heimbrachte, wurde in Würdigung seiner Verdienste außer der Rangstour zum Schiffs-Lieutenant 1. Cl befördert.



1822.

12. November.

## Blitzschlag auf S. M. Fregatte „Lipsia“.

---

Blitzschläge auf Schiffen gehören zu jenen Elementar-Ereignissen, welche glücklicherweise nur selten sich ereignen, da das Seewasser als relativ guter Leiter eine kaum geringere Anziehungskraft auf den Blitzstrahl ausübt, als ein Schiff. Auch wenn ein Blitzschlag den Mast eines Schiffes trifft, hat dies heutzutage zumeist weder Verluste an Menschenleben, noch größere Schäden zur Folge, da die Masten mit Blitzableitern versehen sind, welche den elektrischen Strahl auffangen und in die See ableiten, umsomehr da seit Einführung der Eisenschiffe, auf welchen sich keine hohen elektrischen

.

Partialspannungen erhalten können, die Gefahr eines Blitzschlages wesentlich abgenommen hat.

Anders war dies in früheren Jahren der Fall, ehe Franklins segenbringende Erfindung auf den Schiffen zur Einführung gelangte. Ein solcher Unfall, welcher schwere Folgen nach sich zog und beinahe den Untergang eines stattlichen Schiffes zur Folge gehabt hätte, ereignete sich im Jahre 1822 auf S. M. Fregatte LIPSIA.

Am 12. November dieses Jahres befand sich die genannte Fregatte auf der Reise von Missolunghi nach Triest. Das Schiff machte unter Segel bei frischem ONO-Winde mit westlichem Course gute Fahrt. Um  $1\frac{1}{2}$  Uhr nachmittags brach ein schweres Unwetter, begleitet von heftigem Regen und dichtem Nebel. los, so dass der Ausblick völlig benommen und das nahe Land nicht gesehen werden konnte. Alle Aufmerksamkeit musste aufgeboten werden, um das Schiff von den gefährlichen blinden Klippen von Chiarenza, sowie von der flachen Südspitze der Insel Cephalonia freizuhalten. Plötzlich schlug ein heftiger Blitzstrahl in den Hauptmast der Fregatte, zerschmetterte die Bramstenge und schlug dem Maste entlang nieder.

sprang sodann außenbords, schlug jedoch entlang der Püttingseisen plötzlich durch eine Stückpforte in die Batterie und drang bis in das Banjerdeck ein, woselbst er sich in einer mit Kartätschenkugeln gefüllten, zwischen den Pumpen stehenden Kiste verlor. Mehrere Holzsplinter, einige von 4 bis 5 Fuß Länge, stürzten vom Großmaste auf Deck herab.

Der auf der Achterhütte befindliche Schiffs-Commandant, Linienschiffs-Capitän Accurti, entsandte sogleich einen Officier in die unteren Räume des Schiffes, welche sich mit dichtem, schwefeligem Qualm gefüllt hatten, sowie einige Leute auf den Großmast, woselbst Hilferufe erschollen. Kurz vorher waren 8 Mann aufgetert, um das Großbramsegel zu schließen. Von denselben blieb Matrosen-Kanonier 1. Cl. Giovanni Stochich, vom Blitze getroffen, sogleich todt, die Matrosen 1. Cl. Giovanni Lombardo und Gio. Maria Vatta waren vom Blitzstrahl schwer getroffen worden, gaben jedoch noch Lebenszeichen, die Marsgasten Cesare Capelli und Antonio Olivieri, die Matrosen 1. Cl. Antonio Radan, Martino Rusich und Vincenzo Capanna waren schwer verletzt. Mit großer

Sorgfalt wurden die Schwerverletzten mit Jolltauen auf Deck herabgelassen und in das Schiffsspital gebracht, woselbst die Matrosen Giovanni Lombardo und Gio. Maria Vatta alsbald ihren Verletzungen erlagen; die anderen konnten am Leben erhalten werden.

Angesichts dieses schweren Unfalles entschloss sich der Commandant, mit dem Schiffe die Rhede von Zante aufzusuchen, um daselbst die erlittenen Schäden genau untersuchen und beheben zu können, sowie um die Todten zu beerdigen.

Die nach dem Eintreffen auf der genannten Rhede vorgenommene, genaue Untersuchung des Schiffes ergab, dass der Großmast leicht beschädigt war. Die Marsstenge war unverletzt, hingegen war die Bramstenge derart beschädigt, dass sie gewechselt werden musste. Die Untersuchung ließ darauf schließen, dass der Blitz vom Toppknopfe bis zum Eselshoft entlang der Bramstenge sich gehalten hatte: daselbst verließ er die Stenge, traf dieselbe jedoch, angezogen durch den Kupferbeschlag des Scheibengattes des Bramfalles, zum zweitemale und zersplitterte sie daselbst. Die Groß-

marsstenge blieb unversehrt, die Metalltheile des Untermastes zogen den Blitz wieder an, welcher jedoch daselbst keine erneute Beschädigung verursachte.

In den unteren Schiffsräumen hatte der Blitz keinerlei Schaden verursacht, sondern nur die Scheide und die Klinge eines Entersäbels auf höchst merkwürdige Weise durchbohrt und eigenthümliche Spuren auf einigen Kartätschenkugeln zurückgelassen. Ein außerordentlich glücklicher Zufall hatte es gefügt, dass der Blitzstrahl, nur wenige Schritte von den vorderen und achteren Munitionsräumen entfernt, plötzlich erloschen war.

Zum Schlusse seines Berichtes hebt Linienschiffs-Capitän Accurti hervor, dass sowohl der Schiffsstab als die gesammte Bemannung bei diesem schweren Unfall, welcher die Fregatte mit einer Katastrophe bedrohte, ausgezeichnete Disciplin und vollste Kaltblütigkeit an den Tag gelegt hatten.

Ein merkwürdiger Zufall fügte es, dass kurze Zeit hierauf ein Blitzstrahl am Abende des 23. September 1823 in den Fockmast S. M. Goëlette AURORA, welche als Paketboot



eine Fahrt zwischen Triest und Corfu machte, schlug. Bei diesem Unfall wurden 4 Mann betäubt und der Fockmast leicht beschädigt; die Vorbramstenge musste gewechselt werden, sonst hatte derselbe glücklicherweise keine weiteren Folgen.



1821—1830.

Thätigkeit der österreichischen Kriegs-Marine  
während des griechischen Freiheitskampfes.

---

Durch Ausbruch des griechischen Freiheitskampfes im Jahre 1821 wurden die Interessen der österreichischen Handelsleute und Rheder in höherem Grade berührt, als dies bei irgend einem anderen Staate der Fall war. Nicht nur, dass damals ein grosser Theil des commerziellen Verkehres zwischen der Levante und Europa in unseren Händen lag, und dieser Verkehr, insoweit dabei Mitteleuropa in Betracht kam, über Triest und die sogenannte Wienerstraße führte, sondern auch der Seetransport der betreffenden Waren wurde zumeist von österreichischen Schiffen besorgt. Der Grund, dass letzteren oft auch in der

Fremde vor anderen Mitbewerbern der Vorzug gegeben wurde, war, abgesehen von der damaligen Handelsconstellation, in der guten Qualität unserer Schiffe, in der Zuverlässigkeit und Anspruchslosigkeit unserer Capitäne und in der Tüchtigkeit der dalmatinischen Matrosen zu suchen.

Eine Parteinahme der österreichischen Monarchie in diesem Streite wäre nicht nur mit dem Aufgeben dieser Vortheile gleichbedeutend gewesen, sondern hätte auch eine europäische Conflagration hervorrufen können, die von den Völkern umso schwerer empfunden worden wäre, als damals die ihnen durch die napoleonischen Kriege geschlagenen Wunden noch lange nicht vernarbt waren.

Unter solchen Umständen blieb dem österreichischen Staatskanzler, Fürsten Metternich, wengleich er den Freiheitsbestrebungen der Griechen persönlich nicht abhold war, nichts anderes übrig, als stricte Neutralität einzuhalten und seinen vollen diplomatischen Einfluss in die Wagschale zu werfen, damit das auf der Balkanhalbinsel ausgebrochene Feuer nicht in das Herz von Europa übertragen werde.

Die Verhältnisse, welche im jetzigen Griechenland vor Ausbruch der Revolution herrschten, waren nicht derartig, wie manche vom Philhellenismus angekränkelte Historiker sie schildern. Die ottomanische Regierung pendelte mit ihren Maßnahmen zwischen Barbarei und ganz unglaublicher Toleranz, und einige Theile von Griechenland hatten es nur der letzteren zu verdanken, dass dort der Handel aufblühte und die Bewohner zu unverkennbarem Wohlstande gelangten.

So standen auch die Verhältnisse auf den Inseln Hydra, Spétsai und Psará, wo ein derartiger Reichthum herrschte, dass sich die Bewohner den Luxus einer ziemlich starken Kriegsflotte zum Schutze ihres Handels gönnen konnten. Diese Flotte begnügte sich aber während des Aufstandes nicht mit dem Kampfe gegen die Türken, sondern sie unterstützte die griechischen Seeräuber in ihren Unternehmungen gegen fremde Kauffahrer und betheiligte sich manchmal auch selbst an solchen verbrecherischen Actionen. Zwar wäre es dem österreichischen Kaiserstaate, ebenso wie den anderen europäischen Mächten nicht schwer gefallen,

für solche Gewaltthaten dem gesammten im Aufstande befindlichen Griechenland eine Züchtigung zu ertheilen, wenn dies nicht der Parteinahme in einem Streite gleichgekommen wäre, welchen man um jeden Preis in enge Grenzen gebannt sehen wollte.

Man musste daher in manchen Fällen die allgemeinen Maßnahmen zum Schutze des Handels auf diplomatische Actionen beschränken, wo die Anwendung von Zwang den persönlichen Anschauungen der österreichischen Vertreter besser entsprochen hätte. Dies hinderte jedoch nicht, dass die in der Levante stationierte österreichische Flottenabtheilung, wo es möglich war, für Vergewaltigungen der nationalen Handelsschiffe an den betreffenden Übelthätern Revanche nahm und die griechischen Seeräuber auf Schritt und Tritt verfolgte.

Die bezüglichliche Campagne, welche, ebenso wie die griechischen Freiheitskämpfe, neun Jahre dauerte, hat viele für unsere Marine rühmliche Episoden aufzuweisen; wir lassen in diesem und im folgenden Abschnitte die Beschreibung einiger derselben folgen, um sie der Nachwelt zu erhalten.

## Der MEROPE-Fall.

Am 12. October 1822 lag der vom Capitän Hieronymus Ivanovič befehligte österreichische Schooner MEROPE, ebenso wie ein anderer österreichischer Kauffahrer unter Capitän Marcus Lucovič im Canale zwischen Ithaka und der Küste von Akarnanien vor Anker. Die Ladung der MEROPE bestand in getrockneten Südfrüchten, welche nach Triest überführt werden sollten. Da aber Capitän Ivanovič noch weiter in der Levante verbleiben wollte, verkaufte er diese Ladung an seinen Collegen Lucovič und übernahm von ihm eine Partie Mehl und Zwieback, um sie in Griechenland zu verwerten. Gegen Abend war die Warenüberschiffung beendet, worauf Lucovič den Ankerplatz verließ, um nach Triest zu segeln. Auch Ivanovič dachte an die Abreise und sendete am folgenden Morgen ein großes Boot ans Land, um von dort Ballast in Form von Steinblöcken abzuholen. Hierauf kamen zwei Griechen aus Kephalonia und ein Individuum, das sich als Österreicher ausgab, an Bord, angeblich um den Capitän zu begrüßen.

Sie frühstückten mit ihm, begaben sich sodann ans Land, kehrten aber bewaffnet und durch andere Leute verstärkt, auf die *MEROPE* zurück, woselbst sie den Capitän, den Bootsmann und einen Matrosen ermordeten und sich in den Besitz des Schiffes setzten.

Als die mit der Einschiffung des Ballastes beschäftigten Leute die an Bord gefallenen Schüsse vernahmen, wollten sie ihrem Capitän zu Hilfe eilen, wurden aber an diesem Vorhaben durch ein vom griechischen Popen Papapoulo geführtes Seeräuberboot daran gehindert, das auf die Unbewaffneten ein heftiges Gewehrfeuer eröffnete. Nachdem der Schiffschreiber, ein Bruder des Capitäns, getödtet und ein Matrose, namens Vincenz Matcovič, schwer verwundet worden war, flohen die drei übrigen Matrosen in Begleitung des Matcovič in die Berge und kamen am folgenden Tage nach Missolunghi, wo sie sich dem angeblichen österreichischen Consularagenten Marizza vorstellten. Dieser Marizza führte früher nur die Geschäfte des französischen Consulates; als aber, nach Ausbruch der Revolution, die anderen Vertreter der europäischen Staaten

Missolunghi verließen, riss er die Agenden derselben an sich, gerierte sich als Consul sämtlicher Nationen und nahm die Gelegenheit wahr, unter diesem Deckmantel sich auf verbrecherische Weise zu bereichern. Er empfing daher die Flüchtlinge schlecht und ließ sie sogar in Haft nehmen.

Unterdessen bemächtigte sich ein unter griechischer Flagge segelnder Seeräuber, Nicolaus Sciuto, Genuese von Nation, des Schooners, den er, nachdem er ihn abermals ausgeplündert, nach Missolunghi brachte und dem Marizza übergab. Sämtliche übriggebliebenen Matrosen der MEROPE wurden auf Zuthun Marizzas in die Kerker von Missolunghi geworfen und ihnen, als sie verlangten, nach Zante überführt zu werden, Halseisen angelegt.

Der erste österreichische Functionär, welcher von diesen Schandthaten erfuhr, war der damals auf Zante residierende Generalconsul für Morea, Herr Zen. Er schickte den ebendort befindlichen k. k. Viceconsul von Missolunghi nach diesem Orte ab, um die Rückstellung des Schooners und der geraubten Gegenstände sowie die Freilassung der Gefangenen zu verlangen.



Marizza wusste nicht nur die Bemühungen des k. k. Functionärs zu vereiteln, sondern auch zu erwirken, dass diesem von Seite der sogenannten Regierung in Missolunghi intimiert wurde, er möge, als Feind der griechischen Sache, die Stadt sogleich verlassen. Die österreichischen Matrosen wurden auf den Schooner gebracht, und Marizza ließ auf demselben mit möglichst viel Ostentation und Pomp die französische Flagge hissen.

Als hierauf einer der österreichischen Matrosen letztere durch die nationale Flagge ersetzen wollte, gab der Nefle des Marizza, von seinem Onkel angeeifert, einen Schuss auf den Matrosen ab, der zum Glücke fehlgieng. Überhaupt befanden sich die Österreicher an Bord in steter Lebensgefahr, weil sie unaufhörlich von den Griechen bedroht waren.

Am 28. October schiffte sich Marizza sammt Familie und gesammter Verwandtschaft auf die *MEROPE* ein, woselbst er sich häuslich einrichtete und das Schiff, das die französische Flagge führte, ganz als sein Eigenthum behandelte. Eine scharf gehaltene Note, welche der

französische Consul von Zante diesbezüglich an ihn richtete, blieb ohne Erfolg.

Das Sprichwort von den Verbrechern, die blindlings ihrem Verderben entgegenlaufen, sollte sich auch an Marizza bewähren. Die Kunde von seinen Schandthaten war an die k. k. Regierung gelangt und die Züchtigung des Frevlers ließ nicht mehr lange auf sich warten.

Am 7. November langte der Escadre-Commandant Contre-Admiral Marquis Paulucci mit der Fregatte LIPSIA auf der Rhede von Zante an, nahm dort den Generalconsul Zen, sowie dessen Kanzler und einen Lotsen für den Golf von Patras an Bord und segelte am 10. morgens nach Missolunghi ab. Dieser Hafen wurde abends, bei Anbruch der Dunkelheit gesichtet, doch musste die Fregatte, da es ihr die geringe Wassertiefe unmöglich machte, sich der Stadt mehr zu nähern, auf beiläufig vier Seemeilen von letzterer vor Anker gehen. Die MEROPE konnte zwar von der LIPSIA nicht ausgenommen werden, doch war man über die Position, welche sie im Hafen einnahm, vollkommen informiert, und wusste auch, dass

sie sich unter dem Schutze von Befestigungen befand. Es wurde nun eine Expedition von drei kriegsmäßig armierten Booten zusammengestellt, um sich der MEROPE zu bemächtigen. Das Commando der Expedition führte Linienschiffs-Lieutenant Corner; der für das Commando der MEROPE ausersehene Schiffsfähnrich Soardo war demselben zugetheilt.

Die Boote verließen die Fregatte um 5 Uhr abends und waren um 6 Uhr schon so nahe der MEROPE angelangt, dass man dieselbe erkennen konnte. Es galt nun das Schiff, dessen Insassen vom Herannahen der Boote keine Ahnung zu haben schienen, unvorbereitet zu überfallen und die Action so einzuleiten, dass den Griechen am Lande keine Gelegenheit gegeben werde, zu Gunsten Marizzas und seiner Sippe einzutreten. Um jedes Geräusch beim Rojen zu vermeiden, waren die Riemen am Schafte auf der Höhe der Rojdullen mit Schlettleinwand bekleidet worden, und die Boote schlossen sich im letzten Augenblicke eng aneinander, so dass sich deren Führer mit gedämpfter Stimme verständigen konnten. Sie näherten sich der MEROPE von achter,

zwei derselben, vom Schiffslieutenant Corner geführt, enterten dieselbe an der Steuerbordseite, während Schiffsfähnrich Soardo mit der Bemannung des dritten Bootes die Backbordseite auf sich nahm. Man fand die Insassen der *MEROPE* völlig unvorbereitet; einige derselben, die sich auf Deck befanden, wollten sich zur Wehre setzen, sie wurden aber augenblicklich niedergeschlagen und durch die Ladelucken in den Raum geworfen, wo sie unter ihre dort befindlichen Genossen fielen. Gleichzeitig wurde auch Sorge getragen, dass keiner von ihnen Gelegenheit finde, über Bord zu springen, um die Flucht zu ergreifen. Die Lucken wurden von Bewaffneten besetzt, welche den Befehl hatten, jeden niederzustoßen, welcher Miene machen sollte, sich aus den unteren Räumen zu entfernen.

Die von der alten Bemannung übrig gebliebenen Matrosen schlossen sich unseren Leuten sofort an, und mit ihrer Hilfe gelang es, die drei Verbrecher, deren man habhaft werden wollte, und zwar Marizza, seinen Neffen und einen gewissen Zamboli, der sich als Capitän des Fahrzeuges gerierte, sofort

festzunehmen. Hierauf ließ man die Ankerkette schlüpfen und schleppte den Schooner in die Nähe der Fregatte, wo man um 9 Uhr abends anlangte. Da der beim Einschiffen des Ballastes durch die Rotte des Popen Papapoulo schwer verwundete und von Marizzas Bande so schlecht behandelte Matrose der ärztlichen Pflege dringend bedurfte, wurde der Wundarzt der LIPSIA auf die MEROPE entsendet.

Am folgenden Morgen versuchte Contre-Admiral Paulucci mit der LIPSIA und der MEROPE nach Zante zu segeln, wurde aber durch ein schweres SW-Wetter gezwungen, den früher innegehabten Ankerplatz wieder einzunehmen. Dort langte alsbald ein Officier des Commandanten der Festung Patras und der dort geankerten ottomanischen Flottenabtheilung an Bord ein, um dem Escadre-Commandanten den Gruß dieses Würdenträgers zu überbringen.

Im Laufe des Vormittags wurde ein Namensverzeichnis der Gefangenen auf der MEROPE angelegt; es waren derselben nicht weniger als dreißig. Unter ihnen befanden sich

der vorerwähnte Nicolaus Sciuto und einige Leute desselben, welche den Schooner nach Missolunghi gebracht hatten. Dieselben wurden constituirt, um sich ihrer Aussagen gelegentlich der Stellung von Ersatzansprüchen bei der griechischen, in Nauplia tagenden Centralregierung bedienen zu können. Hierauf folgte die Aufnahme eines Inventars der an Bord vorgefundenen Gegenstände, welche nicht Eigenthum der Passagiere waren. Bei Marizza wurden, als man ihn gleich nach seiner Festnahme einer Leibesuntersuchung unterzog, 34 Thaler vorgefunden, die man zu Gunsten der Erben des Ivanovič in Verwahrung nahm.

Am 12. morgens wurde bei frischem ONO-Winde, mit dem Schooner im Schlepp, nach Zante gesegelt, wo die Schiffe um 9 Uhr abends anlangten.

Über dringende Vorstellungen des Escadre-Commandanten gestattete der englische Resident von Zante, Sir Frederic Stowin, die Ausschiffung der Gefangenen in das dortige Lazareth und erlaubte ihnen auch später auf den jonischen Inseln zu verbleiben, wenngleich sie sämmtlich zu einer Anzahl von Individuen gehörten, die

man von dort ihrer schlechten Aufführung wegen verbannt hatte. Diese Milde hatten sie nur dem Umstande zu verdanken, dass man sie nicht in die Hände der Türken fallen lassen wollte, welche sie zweifellos niedergemacht haben würden.

Marizza, sein Neffe und Zemboli waren von dieser Amnestie selbstverständlich ausgenommen; sie wurden in Ketten auf die Fregatte LIPSIA gebracht, um sodann von diesem nach Triest bestimmten Schiffe in die Kerker des dortigen Appellationsgerichtes zu wandern.

Eine Partie von Mehl und Zwieback, die sich auf der MEROPE vorfand, wurde in Zante verkauft. Der früher erwähnte verwundete Matrose wurde in das Lazareth in Zante gebracht und mit seiner Behandlung der Wundarzt der LIPSIA betraut, der hiefür eigens in Zante zurückblieb. Der Bemannungsstand der MEROPE wurde aus jenem der LIPSIA ergänzt.

Am 17. segelten beide Schiffe nach Triest ab, wo sie nach einer vom Wetter begünstigten Fahrt anlangten. Marizza und seine zwei Ge-

nossen wurden vom dortigen Appellationsgerichte zu langjährigen Zuchthausstrafen verurtheilt, während für die Schadloshaltung der Erben des Ivanovič, insoweit hiezu ihre Mittel nicht ausreichten, die griechische Regierung aufkommen musste.





1824—1826.

Kämpfe gegen Seeräuber und griechische  
Fahrzeuge.

---

Im Laufe des Jahres 1824 mehrten sich die Übergriffe, welche griechische Kriegs- und Kaperschiffe sich gegen österreichische Kauffahrer erlaubten. Die Regierung des insurgierten Griechenland zeigte wenig guten Willen, wenn es sich darum handelte, für Gewaltacte Genugthuung zu leisten, welche von ihren Organen begangen worden waren.

Die Griechen, durch die Erfolge, welche Kanaris bei Chios gegen die Türken erzielt hatte, sowie durch andere gelungene Handstreichs zur See, kühn gemacht, begannen das Durchsuchungsrecht von Kauffahrern in einem Maße für sich in Anspruch zu nehmen, das die Neutralen nicht willig hinnehmen konnten, auch

ließen sie sich öfters Missachtungen des internationalen Grundsatzes »die Flagge deckt die Ladung« zu Schulden kommen, indem sie Schiffsladungen, nach welchen es ihnen gelüstete, in ungerechtfertigter Weise als Kriegscontrebande erklärten und wegnahmen. Es kamen sogar Fälle vor, wo ihre Schiffe gegenüber Ausländern ein Verhalten zeigten, welches aufs Haar demjenigen der seit Ausbruch des Freiheitskampfes sich stetig mehrenden und immer frecher auftretenden Seeräuber glich.

Immerhin zeigte sich gegenüber den Österreichern die provisorische Regierung der Aufständischen, welche sich von der Mitschuld am *MEROPE*-Fall reingewaschen und für denselben die sogenannte Localbehörde von Missolunghi verantwortlich gemacht hatte, befließen, für Ausschreitungen ihrer Unterthanen Schadenersatz und Genugthuung zu geben.

Dieser gute Wille gieng aber verloren, als in der zweiten Hälfte des Jahres 1824 die k. k. Escadre in der Levante auf S. M. Fregatte *BELLONA* und die Schooner *VIGILANTE* und *ARETUSA* reduciert wurde, so dass die bishin aufrecht erhaltene Convoyierung der vielen

österreichischen Kauffahrer durch Kriegsschiffe aufhörte.

Den ersten Anlass zum Einschreiten gaben die Bewohner von Hydra, indem sie sich mehrfache Gewaltthaten gegen unsere Kauffahrer zu Schulden kommen ließen. Um dies zu rächen, begab sich der damalige Commandant der österreichischen Escadre, Linienschiffs-Capitän Accurti mit der Fregatte *BELLONA* und dem Schooner *VIGILANTE* nach Hydra, in der Absicht, eine im dortigen Hafen beim Sanitätsgebäude vertäute, als Kaper ausgerüstete Brigantine wegzunehmen. Bei Einbruch der Dunkelheit wurden zwei kriegsmäßig ausgerüstete Boote unter Commando des Linienschiffs-Fähnrichs Bujacovich gegen den Kaper entsendet, doch mussten diese auf halbem Wege umkehren, da plötzlich ein heftiger NO-Wind aufsprang, der die Fregatte und den Schooner bald darauf auch zwang, den Ankerplatz zu verlassen. Es wurde nun nach Nauplia gesteuert, wo man am 5. ankam.

Am folgenden Tage begab sich Linienschiffs-Capitän Accurti zur provisorischen Regierung, als deren Chef damals vorübergehend Kolettis fungierte, in der Absicht, folgende,

noch in Schwebе befindliche Angelegenheit auszutragen:

Im Monate October 1824 hatten griechische Kaper die österreichische Brigantine MINCIO aufgebracht, weil ihre Ladung türkisches Eigenthum war. Zwar wurde das Schiff nach Confiscation der Ladung wieder freigelassen, der Capitän erhielt den Frachtlohn ausbezahlt und wurde auch für die sonstigen ihm zugefügten Nachtheile in Geld entschädigt. Dies genügte jedoch dem österreichischen Functionär nicht, vielmehr fühlte sich derselbe verpflichtet, eine Genugthuung für die der nationalen Flagge widerfahrene Missachtung zu erlangen.

Kolettis suchte allerlei Ausflüchte, so dass Accurti, nachdem die von ihm gestellte acht- undvierzigstündige Frist erfolglos verstrichen war, Gewaltmaßnahmen platzgreifen lassen musste.

Unter den Mauern von Nauplia lag ein für die Kaperei ausgerüsteter, mit vier Geschützen armerter griechischer »*Mistico*« vertäut; dieses Fahrzeug sollte nun, um sich eines Faustpfandes zu versichern, weggenommen werden. Zu diesem Zwecke wurden von der BELLONA

am 8. nach 6 Uhr abends zwei Boote kriegsmäßig armiert, unter Commando des Linienschiffs-Fähnrichs Bujacovich, welchem auch der Marine-Cadet Salvini zugetheilt war, ausgesendet. Die Expedition langte um 7 $\frac{1}{4}$  Uhr beim *Mistico* an. Die Besatzung des Fahrzeuges wurde überwältigt, einige Individuen derselben sprangen über Bord, die anderen wurden gefangen genommen und im Raume interniert. Bei dem herrschenden Mondschein war dieser Vorgang jedoch von der Besatzung von Nauplia wahrgenommen worden, welche einige Kanonenschüsse gegen die Angreifer abfeuerte und gegen dieselben ein lebhaftes Gewehrfeuer eröffnete, wodurch ein Matrose und ein Marine-Infanterist getödtet wurden.

Um möglichst bald aus dem Bereiche des feindlichen Feuers zu kommen, wurden die Vertäuerungen gekappt und der *Mistico* von den zwei Booten zu der unter den Windmühlen von Nauplia liegenden Fregatte geschleppt.

Am folgenden Morgen wurden die Gefangenen nebst ihren Effecten mit der kriegsmäßig armierten Barkasse, unter Commando

des Pionnier-Cadetten Kudriaffsky, ans Land gesetzt. Eine griechische Bande, welche Gewehrschüsse auf die Barkasse abgab, musste hiebei durch einen Kanonenschuss verjagt werden.

Der gekaperte *Mistico*, unter Commando des Marine-Cadetten Salvini, verließ nun in Begleitung S. M. Fregatte BELLONA, des Schooners VIGILANTE und des eben aus Smyrna angekommenen Schooners ARETUSA den Hafen, um im Archipel zu kreuzen.

Am 12. wurde zwischen Syra und Paros die mit 10 Kanonen armierte Kaper-Brigantine KYMON begegnet, in Besitz genommen und mit österreichischen Matrosen bemannt, nachdem ihre Bemannung auf ein russisches Fahrzeug überschifft worden war. Der KYMON folgte nun unter Commando des Schiffsfährichs Brunetti ebenfalls der Escadrille.

Am 13., als sich die Schiffe im Canal von Kios befanden, wurden zwei verdächtige *Misticos* gesichtet, gegen welche der Commandierende sofort die beiden Schooner entsendete. Die Fahrzeuge, welche man inzwischen als Piraten erkannt hatte, zogen sich in den Hafen der Spalmadori zurück; sie wurden von der

VIGILANTE verfolgt, doch gelang es ihnen, durch eine schmale und seichte Ausfahrt zu entkommen. Unterdessen hatte aber die *ARETUSA* die Spalmadori-Inseln doubliert und konnte noch einen der beiden *Misticos* erreichen. Das Piratenfahrzeug wurde von der *ARETUSA* zum Stranden gebracht und durch Artillerief Feuer zerstört. Ein Theil der Bemannung, welcher sich auf das Land flüchtete, wurde, zur Revanche für die unter den Mauern von Nauplia getödteten österreichischen Seeleute, durch Kartätschenfeuer niedergestreckt.

Die zwei erbeuteten Fahrzeuge wurden nach Smyrna überführt und dort verkauft. Der Erlös wurde im Wege der competenten Behörden an die von den Griechen geschädigten österreichischen Staatsbürger übermittelt.

Als man im Jahre 1826 darangieng, die österreichischen Seestreitkräfte in der Levante wieder zu vermehren, ermangelte dies nicht, bei der provisorischen Regierung einen nachhaltigen Eindruck hervorzurufen. Sie erließ strenge Verordnungen gegen den Seeraub und verbot sogar den Bau von kleinen Fahrzeugen,

die sich allenfalls für die Piraterie eignen könnten, sie setzte aber auch alle Mittel in Bewegung, damit ihr das Recht, die neutralen Kauffahrer zu visitieren, officiell zugestanden werde. Eine solche Concession wurde ihr aber von dem k. k. Vertreter aus dem Grunde rundweg abgeschlagen, weil die Griechen sie missbraucht hätten, und es erfolgten auch Maßnahmen von Seite des damaligen Commandierenden, Contre-Admirals Marquis Paulucci, um diesem Verbote den gehörigen Nachdruck zu geben.

Kurz vorher waren mehrere österreichische Kauffahrer von Piraten beraubt worden. Unter anderem hatten Griechen dem österreichischen Capitän Scagliarin in Nauplia unter dem Vorwande einer Gegenrepressalie für die schon lange früher erfolgte Wegnahme ihres Schooners *ASPASIA* durch die österreichische Corvette *CAROLINA*, 800 Gulden geraubt.

Als die österreichischen Forderungen wirkungslos blieben, verbrannte Paulucci einen unter Mikoni gekaperten, mit 10 Kanonen ausgerüsteten griechischen Piraten-*Mistico* und nahm bei Tinos die griechische Kriegscorvette



MILTIADES und die Brigg LEONIDAS weg. Ebenso wurde ein Schiff der von Admiral Sachthuris geführten Escadre, welches zwischen dem vor Anker liegenden Admiralschiffe BELLONA und dem Lande passieren wollte, mit scharfen Kanonenschüssen verjagt, und Sachthuris gezwungen, Entschuldigungen vorzubringen und die österreichische Flagge zu salutieren.

Die griechische Regierung war nun genöthigt, sich den österreichischen Forderungen zu fügen und die verlangten Entschädigungen zu leisten.

Unterdessen gaben sich auch die detachierten Schiffe der k. k. Escadre alle Mühe, um zur Ausrottung der Seeräuber beizutragen.

Die im Golfe von Koron unter Commando des Corvetten - Capitäns Bandiera kreuzende k. k. Corvette CAROLINA traf am Morgen des 28. September 1826 bei Skadamura zwei Schooner, welche eben im Begriffe waren, diesen Ankerplatz zu verlassen. Da die Corvette vom Winde begünstigt war, hatte sie die Fahrzeuge bald erreicht. Eines derselben kennzeichnete sich bei der vorgenommenen Visitierung als ein jonischer Kauffahrer und wurde daher

freigelassen, das andere Fahrzeug suchte sich der Verfolgung durch die Flucht zu entziehen, und wurde bald als Pirat erkannt. Da es sich vom Lande nicht freisegeln konnte, versteckte es sich in einer naheliegenden Bucht, welche der Corvette unzugänglich war, und woselbst es sich für geborgen hielt.

Corvetten-Capitän Bandiera sandte jedoch unverzüglich ein Landungs-Detachement unter Commando des Linienschiffs-Fähnrichs Fecondo ab, um sich des Fahrzeuges zu versichern. Die Infanterie besetzte einen Hügel, von welchem aus das Terrain bestrichen und ein bewaffneter Zuzug vom Lande abgeschnitten werden konnte, während der Rest des Detachements auf den Schooner losgieng.

Als die Piraten dies sahen, setzten sie ihr Fahrzeug auf den Strand und entflohen, indem sie soviel als möglich von dem an Bord befindlichen Material mitnahmen. Das Detachement musste sich damit begnügen, den Schooner zu zerstören.

Kurze Zeit später, am 12. October, stieß die CAROLINA im gleichen Kreuzungsrevier außerhalb Venetico auf eine österreichische

»*Martingana*« (eine Art Kuffe), deren Capitän meldete, dass er in der vergangenen Nacht bei Cap Matapan von einem griechischen Schooner ausgeraubt worden sei. Bald darauf kam ein solcher Schooner in Sicht und die CAROLINA machte sogleich Jagd auf das Fahrzeug, um sich zu überzeugen, ob dies der fragliche Seeräuber sei.

Das gejagte Fahrzeug entkam jedoch, indem es mit Anwendung der Riemen sich in den Hafen von Vitollo flüchtete, wohin ihm die Corvette wegen inzwischen eingetretener Windstille nicht folgen konnte. Zu bemerken ist, dass die Einfahrt von Vitollo durch zwei Batterien vertheidigt war, sowie dass die Bewohner der den gleichen Namen führenden Ortschaft, dem kriegerischen Stamme der Mainotten angehörend, in der Lage gewesen wären, der Corvette mindestens 1000 Gewehre gegenüberzustellen. Nichtsdestoweniger lief Bandiera am folgenden Morgen, vom Winde begünstigt, in den Hafen ein, wo der griechische Schooner, die österreichische Handelsbrigg CLOMINANTE und der sardinische Polacker COSTANZA vor Anker lagen. Die Corvette war in Gefechtsbereitschaft. Ein Schiffs-

officier wurde zum Ortsältesten entsendet, um ihm mitzutheilen, dass man den Schooner visitieren, und, falls auch nur ein einziger Gewehrschuss gegen die CAROLINA fallen sollte, die ganze Ortschaft unfehlbar durch Geschützfeuer in Trümmer legen werde.

Bei der Visitierung stellte es sich heraus, dass der Schooner mit dem fraglichen Piraten nicht identisch, sondern ein harmloser Kauffahrer war, hingegen brachte man in Erfahrung, der sardinische Polacker sei ein gekapertes Schiff und der Capitän desselben werde gefangen gehalten. Bandiera bewirkte die sofortige Freilassung von Capitän und Schiff.

In der ersten Woche des Monates August 1827 befand sich S. M. Schooner ELISABETH, unter Commando des Fregatten-Lieutenants Bua, auf der Reise von Constantinopel nach Saloniki, um den zum Generalconsul für letzteren Ort ernannten Grafen Ciccopieri dorthin zu überführen.

Im Golfe von Saloniki angelangt, wurden zwei große Prahmen gesichtet, in welchen man alsbald griechische Seeräuber erkannte. Man jagte dieselben und es gelang der Geschick-

lichkeit des Commandanten Bua, eines der Fahrzeuge in den Grund zu schießen, das andere an das Land zu drücken. Von der Bemannung des letzteren rettete sich ein Theil durch die Flucht, achtzehn Individuen jedoch nahmen die Türken gefangen. Dieselben wurden, mit Ausnahme zweier Knaben, der eine österreichischer Unterthan, welcher von einem gekaperten Kauffahrer stammte und nur gezwungen mitthat, der andere Sohn des Lootsen der ELISABETH, für welchen man sich verwendete, in Saloniki enthauptet. Der Pascha von Saloniki wusste den Dienst, den der Commandant Bua durch Vernichtung der beiden Räuberschiffe, die den Handel des Vilajets durch geraume Zeit empfindlich geschädigt hatten, gebührend zu würdigen; er empfing ihn und den Schiffsstab in feierlicher Audienz und überreichte ihm einen prachtvollen Ehrensäbel.

Im Vorstehenden wurden nur einzelne der zahlreichen denkwürdigen Thaten von Stäben und Mannschaften S. M. Kriegs-Marine während des griechischen Freiheitskampfes berührt, doch wird das bisher Erwähnte ge-

nügen, um zu zeigen, wie dieselben, als in den griechischen Gewässern ein fanatischer Rassenkampf geführt wurde, wobei das Piratenthum üppig gedieh, die Ehre der k. k. Flagge stets hochhielten und in aufopferndster Weise für Recht und Schutz nicht nur der österreichischen, sondern auch fremder Handelsfahrzeuge und Kaufleute eintraten.



1840.

2. December.

S. M. Fregatten „Medea“, „Guerriera“ und  
Corvette „Lipsia“ in Strandungsgefahr auf  
der Rhede von Beirut.

---

Gegen Ende des Monates November 1840 befand sich die alliierte österreichisch-englische Escadre — erstere unter Commando des Contre-Admirals Bandiera, letztere von Admiral Stopford befehligt — auf der Rhede von Beirut vor Anker.

Den getroffenen Vereinbarungen gemäß, wurden am 1. December alle Schiffe seeklar gemacht, um eine gemeinschaftliche Segelkreuzung nach Marmarizza zu unternehmen, als in der Nacht vom 1. auf den 2. Westwind einsetzte, welcher unerwartet plötzlich derart auffrischte, dass es nicht mehr möglich war,

die Vertäuungen zu lösen und die Rhede zu verlassen. Am Morgen des 2. December wehte der Wind sturmartig, und da alle Anzeichen dafür sprachen, dass ein weiteres Zunehmen zu gewärtigen sei. ordnete Contre-Admiral Bandiera an, in Hohl zu streichen und alle Vorsorgen zu treffen, um das Unwetter vor Anker abreiten zu können. Obwohl die österreichischen Schiffe vor zwei verkatteten Ankern lagen, geriethen dieselben infolge der orkanartigen Stärke des Windes, der schweren See und des ungünstigen Ankergrundes in langsames Treiben, so dass die Gefahr, auf Legerwall zu gerathen, eine eminente war. Selbst die englischen Linienschiffe PRINCESS CHARLOTTE und BENBOW, mit vier Ankern im Grunde und 150 Fuß Ketten-Ausstich, ferner 2 französische Kriegsschiffe, vor drei Ankern liegend, trieben gegen die Küste zu — letztere in der kürzesten Zeit sogar etwas über zwei Kabel.

Gegen 10 Uhr vormittags des 2. December erreichte der Orkan seine größte Stärke; im gewaltigen Seegange arbeiteten die Schiffe sehr schwer. Mehrere Handelsschiffe, welche leewärts der Escadreschiffe näher der Küste zu ver-



ankert waren, wurden von den rasch aufeinanderfolgenden Seen auf den Strand geworfen. Durch die Gewalt des Windes und der See wurde eine griechische Brigg in dem Augenblicke zum Kentern gebracht, als der Capitän sich anschickte, dieselbe auf den Strand zu setzen; nur drei Mann der Bemannung konnten sich retten.

Angesichts der ernsten Lage, in welcher sich die drei österreichischen Kriegsschiffe befanden, ordnete der Escadre-Commandant an, die dritten Anker fallen zu lassen. Doch auch diese Maßnahme hatte nicht den gewünschten Erfolg; MEDEA, GUERRIERA und LIPSIA trieben zwar langsam, doch stetig gegen seichten Grund.

Um 2 Uhr nachmittags gerieth LIPSIA in Gefahr, auf einige in der Treibrichtung gelegene Riffe geworfen und zerschellt zu werden; gelegentlich einer heftigen Rollbewegung nahm die Corvette zwei rasch aufeinanderfolgende, schwere Sturzseen über, welche das Deck überfluteten, den Fockmast brachen und diesen, sowie drei Seitenboote über Bord schwemmten. Gleichzeitig gaben alle drei Anker nach und das Schiff verlor damit jeden Halt.

Der erfahrene und im Seedienste ergraute Contre-Admiral Bandiera schildert die kritische Lage der LIPSIA mit folgenden Worten: „*Wir alle zitterten beim Anblicke der von den gewaltigen Seen förmlich eingeschlossenen Corvette, welche direct auf die Felsen zu trieb und jeden Augenblick zu zerschellen drohte; am meisten gieng uns zu Herzen die absolute Unmöglichkeit, dem Schiffe und dessen Bemannung irgendwie hilfreich sein zu können. Da alle Mittel der Seemannskunst angewendet wurden, um die Schiffe vor dem Untergange zu bewahren, blieb nur noch die göttliche Vorsehung übrig, von der wir ein hilfreiches Eingreifen erwarten konnten — und in der That, wir haben dieser nicht nur die Rettung der LIPSIA, sondern auch die eigene zu verdanken.*“

Auf nur kurze Entfernung von den Brechern fassten die Anker der LIPSIA wieder Grund und damit war jede weitere Gefahr geschwunden. Gegen 5 Uhr p. m. ließ der Sturm an Gewalt nach, und schon in den ersten Morgenstunden des 3. war Contre-Admiral Bandiera in der Lage, dem gefährdeten Schiffe Hilfe senden zu können. Die Corvette hatte viel Wasser geschöpft

und es mussten die Lenzpumpen während der ganzen Nacht in Thätigkeit gehalten werden, um die unteren Räume von den eingedrungenen Wassermassen zu befreien.

Nun galt es, die schwer havarierte Corvette ehestens nach einem sicheren Hafen zu bringen. Der an den englischen Escadre-Commandanten gerichteten Bitte um Überlassung einer Linienschiffs-Marsstenge, als Ersatz für den über Bord geschwemmten Fockmast, vermochte dieser nicht zu willfahren. Contre-Admiral Bandiera entschloss sich nun, aus einer Reserve-Mars- und -Bramstenge einen Nothmast herstellen zu lassen und LIPSIA in Schlepp zu nehmen, doch auch diese Idee wurde fallen gelassen, da die Auftakelung angesichts der noch heftigen Rollbewegungen sich schwierig gestaltet und viel Zeit beansprucht hätte, andererseits die Gefahr nicht ausgeschlossen war, auf der Fahrt stürmisches Wetter anzutreffen, welches die LIPSIA abzureiten nicht in der Verfassung gewesen wäre. Schließlich erbat sich Bandiera vom englischen Admiral die Beistellung eines zur Escadre gehörigen Dampfers, um die Corvette nach Marmarizza zu schleppen, was

Stopford bereitwilligst zusagte. Der Dampfer GORGOGNE, Commandant Henderson, wurde bereitgestellt und um 2 Uhr nachmittags des 3. December verließ dieser mit LIPSIA im Schlepp die Rhede.

Am gleichen Tage lichteten sämtliche englischen Schiffe die Anker und segelten nach Marmarizza ab, während Contre-Admiral Bandiera mit MEDEA und GUERRIERA weiter vor Anker blieb, um das der havarierten Corvette gehörige, während des Orkanes in Verlust gerathene Material nach Thunlichkeit zu bergen. Zu diesem Zwecke wurde am 4. Früh ein Corvee von 100 Mann ans Land gesetzt und sofort an die Arbeit geschritten; etwa 100 Schritte vom Strande entfernt und von hohen Sandwällen umgeben, wurden zunächst die drei Seitenboote der LIPSIA gefunden und nach mühevoller Arbeit flott gemacht. Der Fockmast an drei Stellen, die Vormarsstenge in der Mitte gebrochen, lagen unweit des Ufers tief im Sande vergraben; das laufende und stehende Gut des Fockmastes war vielfach beschädigt und konnte nur stückweise geborgen werden. Raaen, Segel und das sonstige Material wurden

in noch brauchbarem Zustande vorgefunden und in Sicherheit gebracht.

Die Bergungs-Arbeiten währten volle acht Stunden; Contre-Admiral Bandiera war des Lobes voll über den Eifer und die Unermüdlichkeit, welche die am Lande ausgeschifften Stabs- und Mannschaftspersonen unter sehr schwierigen Verhältnissen bekundeten. In einem diesbezüglich erstatteten Berichte hebt der Escadre-Commandant speciell die Leistungen des Fregatten-Lieutenants und Escadre-Adjutanten Baron Bourguignon, des Schiffsfähnrichs Baldisserotto und der See-Cadetten Agostino, Marchesi, Bane und Rocco hervor.

Auf Grund der vom Escadre-Commando eingesendeten Relation fand sich das Marine-Ober-Commando bestimmt, in einem Admiralsbefehle nicht nur die Leistungen der vorangeführten Stabspersonen zu würdigen, sondern auch den Commandanten der LIPSIA, Corvetten-Capitän Madelena, den Gesamtdetailofficier Higgia, den Schiffsfähnrich Paita und den See-Cadetten Moro in schmeichelhaften Worten zu beloben, ferner der gesamten Bemannung des Schiffes für das während der Gefahr be-

kundete wackere Verhalten den Dank im Namen des Allerhöchsten Dienstes auszusprechen.

Erwähnt sei zum Schlusse, dass die englische Kriegsbrigg ZEBRA, von einem Sohne des Admirals Stopford befehligt, während des Orkanes bei Kaïfa zugrunde gieng, ferner dass die gleichfalls in dem angeführten Hafen verankert gewesene englische Fregatte PIQUE nur dem Umstande ihre Rettung verdankte, dass der Schiffs-Commandant sich rechtzeitig entschloss, alle Masten kappen zu lassen.

In Beirut selbst zerstörte der Orkan den großen Hafendamm und beschädigte die nächst des Ufers befindlichen Gebäude nicht unerheblich.



1841.

28. Juli.

## Heldenthat des Matrosen Meneghetti beim grossen Brande zu Smyrna.

Als die unter Commando des Contre-Admirals Freiherr von Bandiera stehende, aus S. M. Fregatte *VENERE*, Corvette *LIPSIA* und Goëlette *AURORA* gebildete k. k. Escadre im Sommer des Jahres 1841 auf der Rhede von Smyrna vor Anker lag, brach in der Nacht vom 28. auf den 29. Juli ein verheerender Brand in der Stadt aus. Das Feuer war im Bazar der Goldarbeiter entstanden und wurde durch den herrschenden heftigen Westwind derart angefacht und ausgebreitet, dass es, rapid um sich greifend, binnen wenigen Stunden die Hälfte der Stadt einäscherte; durch dieses Elementar-Ereignis wurden über 10.000 Häuser,

viele Moscheen und Synagogen, der größere Theil des Bazars, sowie das ganze Ghetto- und Türken-Viertel zerstört, wobei etwa 20.000 Einwohner ihr Obdach verloren.

Sobald der Brand an Bord des österreichischen Flaggenschiffes bemerkt worden war, entsendete Admiral Bandiera von jedem der k. k. Schiffe unverzüglich die halbe Schiffsbemannung mit den erforderlichen Lösch-Requisiten ans Land, damit sich dieses etwa 400 Mann starke Detachement an den Rettungs- und Löscharbeiten betheilige.

Einmüthig wurde nach erfolgter Bewältigung des Brandes von den gesammten Stadtbewohnern anerkannt, dass es wohl nur dem umsichtigen Eingreifen dieser wackeren Mannschaften zu verdanken war, dass nicht sämtliche Objecte der Vernichtung durch das verheerende Element anheimfielen; auch enthielten die öffentlichen Kundgebungen der Tagesblätter und Corporationen an den der Katastrophe folgenden Tagen wiederholt die rühmlichsten Berichte über die hilfsbereite, todesverachtende Thätigkeit der österreichischen Seeleute, womit denselben öffentlich der tiefgefühlteste Dank



aller Einwohner Smyrnas zur Abstattung gelangen sollte.

Nach Entgegennahme der vielfach einlangenden Danksagungen, unter welchen jene der vereinigten Consular-Functionäre aller zu Smyrna vertretenen Staaten, dann jene der Gemeinde und des Bischofs angeführt zu werden verdienen, erstattete Contre-Admiral Bandiera dem Marine-Ober-Commando zu Venedig einen eingehenden Bericht, auf Grund dessen sich der k. k. Hofkriegsrath in Wien später veranlasst sah, diesen Vorfall auch zur Allerhöchsten Kenntniss zu bringen.

Seine Majestät Kaiser Ferdinand geruhte hierauf mittelst Allerhöchster Entschließung vom 4. October 1841 Allergnädigst anzubefehlen,

»dass den Bemannungen der k. k. Escadre«  
 »in der Levante, für deren auch bei dieser«  
 »Gelegenheit neuerlich bewiesenen rühm-«  
 »lichen Eifer, der Ausdruck der Aller-«  
 »höchsten Zufriedenheit bekannt gegeben«  
 »werde.«

Überaus zahlreich waren auch die heldenmüthigen Beispiele von opferfreudigem Muthe und hingebendster Pflichttreue, welche in

jener Schreckensnacht seitens der k. k. Schiffsbemannungen während der Rettungsaction vollbracht wurden; ganz besonders soll aber hier des selbstlosen Verhaltens gedacht werden, welches der Matrose Meneghetti, vom Bemannungs-Stande S. M. Fregatte *VENERE*, betätigt hat, und durch welches die schlichte, bescheidene Denkungsweise dieses heldenmüthigen Retters den rühmlichsten Ausdruck fand.

Nach erfolgter Absendung des vorerwähnten Rapportes seitens des k. k. Escadre-Commandos schien diese Episode vorläufig ihren Abschluss gefunden zu haben, als das zu Smyrna erscheinende Tagesjournal »*L' Echo de l' Orient*« in seiner Nummer vom 7. August j. J. folgenden Nachtragsbericht über die Brandkatastrophe brachte, der nicht verfehlte, allgemeines Aufsehen zu erregen. Diese Notiz lautete im wesentlichen:

*„Auf Grund der in der Stadt circulierenden mündlichen Aussagen von Augenzeugen sehen wir uns freudig veranlasst, auch über eine bisher noch unbekannt gebliebene Heldenthat eines österreichischen Matrosen zu berichten,*

wobei wir es nur bedauern, nicht gleichzeitig den Namen dieses edelmüthigen Mannes zur allgemeinen Kenntniss bringen zu können, da es uns trotz aller Bemühungen bisher nicht gelang, diesen Edlen ausfindig zu machen.

Bei dem vehementen Umsichgreifen des Feuers wurde unter anderen auch ein vollbewohntes türkisches Wohnhaus plötzlich derart von den Flammen ergriffen, dass dessen aus tiefstem Schlafe emporschreckende Bewohner sich nur durch die unverzügliche, schleunigste Flucht, bei Zurücklassung all ihrer Habseligkeiten, zu retten vermochten. Unter den flüchtenden Personen befand sich auch eine Türkin, welche bei dem Aufbruche, infolge der ungeheueren Aufregung kaum der Sinne mächtig, ihr kleines Kind unglücklicherweise in seiner Wiege zurückgelassen hatte. Dieses entsetzlichen Versehens ward sich die bedauernswerte Mutter erst in dem Momente bewusst, als sie sich selbst in Sicherheit befand. In wahnsinnigem Schmerze eilte die Unglückliche in athemlosem Laufe zu ihrem Wohnhause zurück, um wenigstens den Versuch zu machen, ihr Kind noch zu retten. Allein die Flammen hatten das Gebäude bereits

*in all seinen Theilen ergriffen, und schien es ganz unmöglich, in dessen Innenräume einzudringen.*

*Ihr Kind als verloren ansehend, brach die arme Frau in schmerzlichster Klage zusammen, als eben ein österreichischer Matrose vorbeieilte und sich veranlasst fand, die Weinende über die Ursache ihrer Schmerzensausbrüche zu befragen. Die in Thränen aufgelöste Mutter vermochte sich jedoch mit dem Manne nicht zu verständigen, da er des türkischen Idioms unkundig war, und nur mit Zeichen gelang es ihr schliesslich, ihm ihr Unglück verständlich zu machen.*

*Als der wackere Matrose die Zeichensprache der Türkin verstanden hatte, liess er sich weder durch die hochaufschlagenden Flammen, noch durch den erstickenden Qualm, der die Wohnräume erfüllte, länger zurückhalten, sondern stürzte sich ohne weiteres Besinnen mit Todesverachtung in das Flammenmeer, aus welchem er nach einiger Zeit bange Harrens der Umstehenden, mit dem unversehrten Kinde im Arm wohlbehalten zurückkehrte.*

*Unbeschreiblich waren die Versicherungen der Freude und Dankbarkeit der glücklichen Mutter, und von dem innigsten Wunsche beseelt, den tapferen Retter ihres Kindes irgendwie zu belohnen, hielt die Türkin dem Matrosen ihre wohlgefüllte Geldbörse entgegen, deren sie sich vor der Flucht aus dem Hause gerade noch bemächtigt hatte.*

*Doch der wackere Matrose wies dieses ansehnliche Geschenk bescheiden mit den Worten zurück: »Ich habe ja doch nur meine Pflicht gethan und nehme hiefür keine Bezahlung« — worauf er ungeachtet der erlittenen Verletzungen und Brandwunden weg-  
eilte, um seine segensreichen Dienste anderen Hilfsbedürftigen zuzuwenden.“*

Die auf Grund dieser Zeitungsnachricht an Bord der k. k. Escadre eingeleiteten Nachforschungen ergaben nach vieler Mühe, dass es der an Bord der Fregatte *VENERE* eingeschifft Matrose 1. Cl. Francesco Meneghetti der 6. Compagnie gewesen sei, der diese edle Heldenthat vollbracht, und im Kreise seiner Kameraden infolge seines schlichten und biedereren Sinnes hievon nicht einmal Erwähnung gethan hatte.

Meneghetti war aus Venedig gebürtig, Seemann von Beruf, zu jener Epoche 22 Jahre alt, ledig und stand bereits vier Jahre im Seekriegsdienste.

Von seinem Admiral befragt, weshalb er seine schöne That verheimlicht habe, gab Meneghetti verlegen zur Antwort, »dass er in seiner Handlungsweise nichts Besonderes gesehen habe, da in diesem Falle doch jeder seiner Kameraden ebenso vorgegangen sein würde«.

Das k. k. Escadre-Commando ermangelte nicht, diese schöne That an das Marine-Ober-Commando zu berichten, worauf im Wege des k. k. Hofkriegsrathes in Wien im November 1841 eine weitere kaiserliche Entschließung zur Publication gelangte, mittelst welcher

»Seine Majestät der Kaiser und König infolge eingelangten Antrages dem Matrosen 1. Cl. Franz Meneghetti, welcher bei dem Brande zu Smyrna am 29. Juli 1841 mit der augenscheinlichsten Lebensgefahr ein Kind dem sicheren Flammentode entriss, in Anerkennung dieser edlen Handlung die kleine goldene Civil-Ehren-Medaille Allergrnädigst zu verleihen geruhte.«

Dieses Ehrenzeichen wurde dem Betheilten unter Beobachtung einer angemessenen Feierlichkeit, vor den versammelten Schiffsbemannungen von Contre-Admiral Bandiera eigenhändig an die Brust geheftet und diesem Acte verdienter Auszeichnung über Befehl des Marine-Ober-Commandos, durch die Verständigung der in Smyrna erscheinenden Tagesblätter die größtmöglichste Publicität verliehen.

Einhellig wurde die von allen Betheiligten mit besonderer Freude und Genugthuung begrüßte Ordensverleihung von den aufrichtigsten Glückwünschen und dem Hinweise begleitet, dass die wohlverdiente Allerhöchste Auszeichnung wohl nie die Brust eines Würdigeren geziert habe.



1849.

11. August.

## Branderangriff gegen S. M. Fregatte „Venere“ vor Chioggia.

Während der Sommermonate des Jahres 1849 war die ganze zur Verfügung stehende k. k. Flotte mit der schwierigen Aufgabe beschäftigt, das langgestreckte venetianische Küstengebiet in strenger Blockade zu erhalten, hauptsächlich zum Zwecke, die Zufuhren an Mannschaften, Kriegsmaterial und vornehmlich an Lebensmitteln der vom Lande aus hart bedrängten Stadt Venedig vollends abzuschneiden.

Die k. k. Flotte war zur Durchführung dieser Aufgabe in mehrere kleinere Abtheilungen aufgelöst, deren jede den Rayon einer der Hauptzufahrten zu den Binnengewässern Venedigs unter ihre Obhut zu nehmen berufen war.

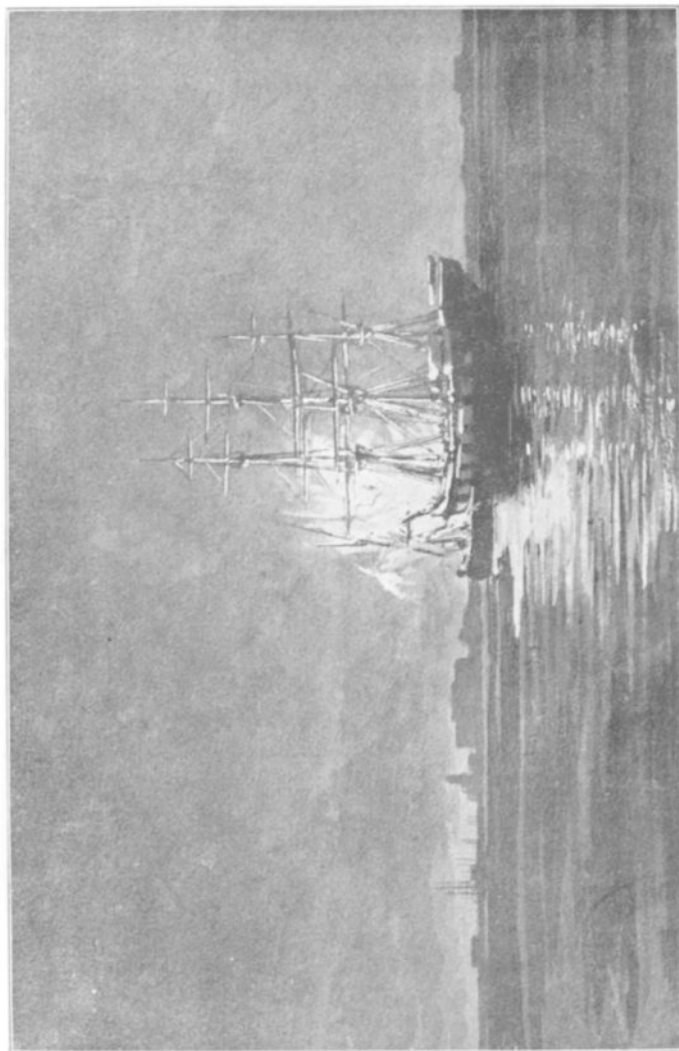


Die Schiffsabtheilung vor Chioggia, unter den Befehlen des k. k. Fregatten - Capitäns Bendaj stehend, war anfangs August aus der Fregatte *VENERE*, Corvette *ADRIA* und den Kanonieren *DIDONE*, *CALLIOPE* und *CONCORDIA* zusammengesetzt. Im Laufe des Nachmittags des 9. August bemerkte man von dem drei Seemeilen südöstlich von Chioggia liegenden Ankerplatze dieser Schiffsabtheilung aus, dass einer der kleinen venetianischen Dampfer fünf bewaffnete Trabakel durch den inneren Canal nach Chioggia schleppte, wo diese Fahrzeuge in der Nähe der dort stationierten Corvette vor Anker giengen. Fregatten-Capitän Bendaj zog daraus den Schluss, dass ein Ausfall gegen seine Schiffsabtheilung auf feindlicher Seite geplant werde, und trug den ihm unterstehenden Fahrzeugen mittelst Signal fortwährende Gefechts-Bereitschaft auf.

Der ganze Tag des 11. August vergieng aber, ohne dass irgend eine feindliche Bewegung wahrgenommen worden wäre. Dem Tage folgte eine dunkle und mistige Nacht, mit frischem, aus NW wehendem Winde.

Diese günstigen Umstände benützte der Feind zu einem, von langer Hand vorbereiteten Unternehmen.

Um 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr nachts bemerkte die Schildwache am Vorkastell der *VENERE* das Segel eines sich schnell nähernden Fahrzeuges. Sie rief das Fahrzeug an, und da weder Antwort noch Courswechsel erfolgte, ließ der Wachofficier, Schiffsfähnrich Ghersaglia, einen scharfen Kanonenschuss aus dem Jagdgeschütze abgeben und die Mannschaft der Fregatte zu den Waffen rufen. Im Augenblicke war die *VENERE*, deren Mannschaften sich auf ihren Gefechtsposten befanden, kampfbereit. Zugleich hatte das feindliche Fahrzeug, sehr geschickt manövrierend, sich dwars vor den Bug der *VENERE* gelegt, deren Bugsprietstakelage sich zwischen den beiden Masten derselben verfieng. Im Momente, in welchem das Fahrzeug festlag, erfolgte an Bord desselben eine starke Explosion, und Flammen schlugen aus seinem Körper bis zur Höhe der Fockraa der *VENERE* empor. Die Fregatte war durch diesen tückischen Branderangriff in eine höchst gefährvolle Situation gerathen.



Branderangriff gegen S. M. Fregatte VENERE vor Chioggia.



Man ergriff sogleich alle zweckdienlichen Gegenmaßregeln, um die Fregatte von dem verderbenbringenden Brander zu klaren.

Die Stopper der Ankerkette wurden losgeworfen, und als die Fregatte hiedurch nur in geringem Maße zu deinsen begann, wurde das Kreuzmarssegel gesetzt; doch trieb der Brander, immer dwars vor dem Buge liegend, in gleichem Maße wie die Fregatte vor dem Winde. Während nun alle Anstrengungen fortwährend darauf gerichtet waren, den am Vordertheile der Fregatte um sich greifenden Brand zu bekämpfen, und auch die Vorbereitungen schon getroffen wurden, um erforderlichen Falles die Pulverkammern unter Wasser zu setzen, entschloss sich Fregatten-Capitän Bendaj, die Ankerkette ausscheckeln und schlüpfen zu lassen. Dieses Mittel wirkte; die Fregatte fiel nach steuerbord ab, wodurch sich der Brander vom Vorschiffe loslöste, und in die Backbordseite der Fregatte langschiffs zu liegen kam, aus dieser Lage aber leicht entfernt werden konnte. Der Brander glitt längs der Fregatte nach achter, und auf der Höhe der letzten Stückpforte angekommen,

sank er, indem sich infolge von Explosionen in seinem Innern der Schiffskörper mit Wasser gefüllt hatte.

Der Brand an Bord der *VENERE* wurde nun bald gelöscht.

Man gieng sofort daran, die erlittenen Beschädigungen thunlichst auszubessern; den Rest der Nacht brachte *VENERE* mit der ganzen Schiffsabtheilung unter Segel zu, ohne den ihr angewiesenen Blockade-Rayon zu verlassen. Man beabsichtigte, mit den in Bewegung bleibenden Schiffen einer etwaigen Wiederholung von Branderangriffen wirksamer begegnen zu können.

Fregatten - Capitän Bendaj sprach sich über die Haltung und Thätigkeit seiner Besatzung sehr lobend aus, und erwähnte die von Geistesgegenwart zeugende Handlungsweise des Cadetten Baron Hohenbruck, welcher gefährdete, auf Deck befindliche Munition ins Wasser werfen ließ, ohne hiezu erst einen Befehl abzuwarten. Bendaj unterließ nicht zu erwähnen, dass die Mannschaft am Morgen des 12. beim Hissen der Flagge in spontaner Weise dem Kaiser und der Flagge stürmische Hurrahrufe ausbrachte.

Unter dem Schiffsstabe der *VENERE* befand sich auch als Officiersdienstthuender Marine-Cadet Max Baron Sterneck. In den noch erhaltenen Briefen, welche Sterneck zu jener Zeit seiner Mutter schrieb, ist der glücklich überstandene Branderangriff zwar erwähnt, aber leider nicht im Detail geschildert worden.



1853.

2. Juli.

S. M. Brigg „Hussar“ und Goëlette „Artemisia“  
bereiten sich zum Gefechte gegen die ameri-  
kanische Corvette „St. Louis“.

---

Zu Anfang der Fünfzigerjahre bildeten die größeren levantinischen Hafenstädte den Zufluchtsort zahlreicher aus Europa entkommener politischer Flüchtlinge und Verbrecher, welche daselbst dank der Indolenz der osmanischen Ortsbehörden, sozusagen unter den Augen derselben, ungestört ihr Unwesen trieben und ungeahndet schwere Verbrechen begehen konnten.

Derart waren auch die Verhältnisse in Smyrna, als S. M. Brigg HUSSAR unter Commando des k. k. Linienschiffs-Lieutenants August Schwarz im Sommer des Jahres 1853 durch



längere Zeit daselbst Aufenthalt nahm. In Anbetracht der unsicheren Zustände in der Stadt hatte der Commandant den Besuch des Landes möglichst eingeschränkt. Der Mannschaft war der Landgang ganz untersagt worden, während es dem Schiffsstabe gestattet wurde, bis Sonnenuntergang zur Erholung in dem europäischen Viertel von Smyrna, dem sogenannten Frankenquartier, sich zu ergehen. Doch empfahl der Commandant hiebei die größte Vorsicht und verbot auch dem Stabe, das Innere der Stadt zu betreten.

Am 23. Juni, um 5 Uhr nachmittags, begaben sich Fregatten-Lieutenant von Auernhammer, Marine-Cadet Otto Freiherr von Hackelberg und der Schiffs-Arzt Dr. Hubna von S. M. Brigg HUSSAR ans Land; die ersteren beiden Herren trugen die Uniform, Dr. Hubna Civilkleidung. Die Genannten begaben sich in das am Quai des Anglais gelegene Kaffeehaus des Paul Bonifacio, welches zu dieser Stunde von der besseren europäischen Gesellschaft Smyrnas besucht wurde.

Kurz vor Sonnenuntergang drangen ungefähr 30 mit Pistolen, Dolchen, Messern und

Knütteln bewaffnete Individuen, zumeist politische Flüchtlinge, in das Kaffeehaus und überfielen plötzlich die durch ihre Uniform kenntlichen k. k. Officiere. Zwei gegen den Fregatten-Lieutenant von Auernhammer abgefeuerte Pistolenschüsse verfehlten glücklicherweise ihr Ziel, doch sank der Überfallene, durch einen Knüttelhieb am Kopfe getroffen, ohnmächtig zu Boden. Marine-Cadet Baron Hackelberg wurde gleichzeitig durch einen Dolchstich im Unterleibe schwer verwundet und von der Rotte aus dem Kaffeehause gezerrt. Dr. Hubna blieb infolge seiner Civilkleidung unerkant und wurde von den Angreifern verschont.

Zwei Engländer, die Herren Oswald Werry und Friedrich Turrel, letzterer Director des englischen Collegiums zu Smyrna, welche am Tische der österreichischen Officiere saßen, versuchten mit Stühlen die Rotte abzuwehren und vertheidigten mit Einsetzung des eigenen Lebens den am Boden liegenden, ohnmächtigen Fregatten-Lieutenant von Auernhammer. Herr Werry erhielt hierbei eine Verletzung am Kopfe. Dem energischen Eingreifen dieser beiden wackeren Männer verdankte Fregatten-Lieute-

nant von Auernhammer thatsächlich sein Leben, indem es denselben, unterstützt vom Personale des Kaffeehauses, gelang, die Attentäter in die Flucht zu jagen.

Die genannten Herren brachten hierauf den verwundeten Officier an Bord S. M. Brigg HUSSAR und begaben sich sogleich wieder ans Land, um Erkundigungen nach dem Verbleiben des Marine-Cadetten Baron Hackelberg einzuziehen.

Der Commandant des HUSSAR, welcher sich zur Zeit des Überfalles an Bord seines Schiffes befand, ließ sofort Gefechtsalarm schlagen, die Boote kriegsmäßig armieren und entsandte ein Detachement unter Commando eines Marine-Cadetten zur Benachrichtigung des k. k. General-Consuls von dem Vorfalle, sowie zum Schutze des Consulats-Gebäudes. Ferners wurde ein armiertes Boot an den Ort des Überfalles gesendet, um den See-Cadetten Baron Hackelberg aufzusuchen.

Das Boot kehrte um 11 Uhr nachts an Bord zurück, brachte jedoch nur die vom Kaffeehausbesitzer, Herrn Bonifacio, erhaltene Kappe, sowie den Waffenrock des Vermissten,

welche am Meeresstrande aufgefunden worden waren. Der Waffenrock war vollkommen durchnässt und wies am linken Unterleibsschoße ein breites, von einem Dolchstiche herrührendes Loch auf. Linienschiffs-Lieutenant Schwarz vermuthete sogleich, dass Cadet Baron Hackelberg von den Verbrechern nach erhaltener schwerer Stichwunde in das Meer geworfen worden sei. Diese Vermuthung wurde leider zur Gewissheit, indem bei Tagesanbruch die Leiche des Marine-Cadetten Baron Hackelberg nicht weit vom genannten Kaffeehause aus dem Meere gezogen und an Bord des HUSSAR gebracht wurde.

Im Einvernehmen mit dem Commandanten S. M. Brigg HUSSAR richtete der k. k. General-Consul von Weckbecker unverweilt an den kaiserl. osmanischen General-Gouverneur zu Smyrna, Aali Pascha, die energische Aufforderung, die ruchlosen Urheber dieser Mordthat eruieren und verhaften zu lassen, und sie der verdienten Strafe zuzuführen. Doch dieser pflichtvergessene Würdenträger machte keinerlei Anstalten hiezu, und am Tage nach dem Attentate erregte es das allgemeine Ärgernis,

dass die Mörder sich in den Gassen Smyrnas offen ihrer That brüsteten und Drohungen gegen den k. k. General-Consul ausstießen. Infolgedessen musste das österreichische Consulatsgebäude von Mannschaften des HUSSAR un- ausgesetzt bewacht werden.

General-Consul von Weckbecker entsandte nun den Consulats-Kanzler Dr. Walcher nach Constantinopel, um dem k. k. Internuntius Freiherrn von Bruck das Geschehene mitzutheilen. Dieser forderte von der türkischen Regierung volle Genugthuung, welchem Verlangen unverzüglich entsprochen wurde. Die seitens der türkischen Regierung getroffenen Maßnahmen bestanden in der Absetzung des Gouverneurs von Smyrna, Aali Pascha, sowie in der Entsendung des Secretärs des kais. türkischen Ministeriums des Äußeren, Kabouli Effendi nach Smyrna, um daselbst die Verhaftung und Bestrafung der Schuldigen vorzunehmen.

Außerdem erhielt der Internuntius die Zusicherung, dass gegen alle in türkischen Häfen befindlichen politischen Flüchtlinge strenge Maßregeln ergriffen und dass die österreichischen Staatsangehörigen, welche an dem

Attentate betheiligt waren, an die k. k. Regierung ausgeliefert würden.

Unter den als Urheber der Mordthat verhafteten Individuen befand sich auch ein österreichischer Staatsangehöriger, namens Martin Kószta, welcher an das k. k. General-Consulat ausgeliefert und von diesem, in Anbetracht der unsicheren Zustände am Lande, bis zur Abtransportierung in einen Heimatshafen auf S. M. Brigg HUSSAR in strengen Gewahrsam übergeben wurde. Dieses Individuum hatte sich im letzten Jahre in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika aufgehalten und war erst kürzlich an Bord des amerikanischen Barkschiffes MIMOSA von Boston in Smyrna eingetroffen.

Am Tage vor dem Attentate hatte die Segelcorvette ST. LOUIS der Vereinigten Staaten-Kriegsmarine unter Commando des *Commanders* Ingraham auf der Rhede von Smyrna geankert.

Die Genossen des verhafteten Verbrechers verfehlten nicht, diesen Umstand zu dessen Gunsten auszubeden und wendeten sich an das amerikanische Consulat. Über Veranlassung des letzteren sandte *Commander* Ingraham am Abende des 28. Juni ein Schreiben an Linien-

schiffs-Lieutenant Schwarz, in welchem er gegen die Gefangenhaltung des Martin Kószta, welcher die amerikanische Staatsbürgerschaft erlangt habe, Protest einlegte und dessen Auslieferung begehrte.

Der Commandant des HUSSAR gestattete dem amerikanischen Consul, sowie *Commander* Ingraham in seiner Gegenwart eine Unterredung mit dem Verhafteten, verweigerte jedoch im Einvernehmen mit dem k. k. General-Consul von Weckbecker dessen Auslieferung, da Kószta kein amerikanischer Staatsbürger und auch nicht im Besitze eines Passes noch anderer Papiere sei, durch welche er sich als Bürger der Vereinigten Staaten legitimieren könnte.

Die amerikanischen Würdenträger gaben sich mit dieser Auskunft nicht zufrieden. Am Morgen des folgenden Tages verließ die Corvette ST. LOUIS ihren Ankerplatz, setzte unter Segel und ankerte kurz hierauf beiläufig auf eine Kabellänge Entfernung in der Backbordflanke S. M. Brigg HUSSAR, worauf *Commander* Ingraham die Batterien scharf laden ließ. Dieser herausfordernde Act, vollbracht im Angesichte

der Stadt Smyrna, bedeutete eine schwere Demonstration gegen die k. k. Flagge, und der Commandant des HUSSAR verabsäumte es nicht, unverzüglich die erforderlichen Gegenmaßnahmen zu treffen, da er fest entschlossen war, keinen Übergriff zu dulden und seine Pflicht als k. k. Officier bis zum Äußersten zu erfüllen.

Das k. k. Marine-Ober-Commando in Triest hatte nach Erhalt der Nachricht von dem Mordattentate die k. k. Escadre, bestehend aus S. M. Segel-Fregatten NOVARA, BELLONA und der Segel-Corvette MINERVA, schleunigst nach Smyrna beordert. Doch bis zum Eintreffen dieser Schiffe vergingen noch mehrere Wochen, und Linien-schiffs-Lieutenant Schwarz sah sich während dieser Zeit in eine höchst schwierige Lage versetzt.

Da die Genossen des Verhafteten ihre Absicht öffentlich verkündet hatten, zur Nachtzeit S. M. Brigg HUSSAR zu überfallen, um den gefangenen Verbrecher zu befreien, sowie auch ihre Absicht, den General-Consul von Weckbecker zu ermorden und das k. k. Consulats-Gebäude in Brand zu setzen, verkündeten, mussten die schärfsten Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden, sowohl zum Schutze des k. k.



Consulats-Gebäudes, als auch um S. M. Brigg HUSSAR gegen Handstreiche zu schützen.

Doch diese Umstände wurden noch durch das rücksichtslose Vorgehen des Commandanten der dem HUSSAR an Größe und Armierung bedeutend überlegenen amerikanischen Corvette überboten, derart, dass der Ausbruch eines schweren Conflictes drohend hereinbrach und kaum mehr vermeidlich schien.

Am 2. Juli, zu früher Morgenstunde, kam *Commander* Ingraham an Bord S. M. Brigg HUSSAR und erklärte dessen Commandanten, dass er vom amerikanischen Gesandten in Constantinopel, Mr. Brown, den Befehl erhalten habe, Martin Kószta mit Gewalt wegzunehmen, falls derselbe nicht gutwillig ausgeliefert werde. Infolgedessen werde er, falls der Genannte bis 4 Uhr nachmittags ihm nicht übergeben worden sei, zu dieser Stunde die Feindseligkeiten eröffnen. Linienschiffs-Lieutenant Schwarz verwies *Commander* Ingraham an den k. k. General-Consul Herrn Weckbecker, nach dessen Dispositionen er sein Verhalten einzurichten habe, und lehnte jede weitere diesbezügliche Verhandlung mit dem Bemerken ab, dass

der Gewalt ebenfalls Gewalt entgegengesetzt würde.

Auf dies hin traf die amerikanische Corvette alle Vorbereitungen zum Gefechte. ST. LOUIS war eine Corvette von 700 *t* Displacement, armiert mit zwanzig 30-Pfünder-Geschützen, während S. M. Brigg HUSSAR nur 462 *t* displacierte und als Bestückung sechzehn 14-Pfünder führte. Trotz dieses beträchtlichen Stärke-Missverhältnisses herrschte keine Spur von Verzagttheit an Bord der kleinen Brigg, und jedermann, vom Commandanten angefangen bis zum letzten Matrosen, war entschlossen, die Ehre der k. k. Flagge bis zum letzten Blutstropfen zu vertheidigen.

Linienschiffs-Lieutenant Schwarz hätte wohl den Ausweg gehabt, sich unter den Schutz der türkischen Batterien und der Kriegsschiffe zurückzuziehen, welche vor der Türkenstadt verankert lagen und deren Commandanten ebenso wie der türkische Pascha dem völkerrechtswidrigen Beginnen der amerikanischen Corvette vollkommen gleichgiltig zusahen. Doch dieser tapfere Officier wies jeden Gedanken an ein Zurückweichen gegen Recht und Pflicht zurück

und bereitete sein Schiff zum Gefechte. Ferners traf Linienschiffs-Lieutenant Schwarz die Anordnung, dass, im Falle eines ungünstigen Ausganges des Kampfes, Martin Kósza erschossen werde.

In diesem kritischen Zeitpunkte kam dem HUSSAR eine unerwartete Hilfe durch S. M. Goëlette ARTEMISIA. Dieses Schiff von 1821 Deplacement, armiert mit zehn 6-Pfünder-Geschützen und mit 80 Mann Bemannung, lag unter Commando des Linienschiffs-Lieutenants Richard von Barry in Syra vor Anker, als der k. k. Consul am 27. Juni die neueste Nummer der in Smyrna erscheinenden Zeitung „*Impartial*“ an Bord brachte, in welcher ein Bericht über die Ermordung des Marine-Cadetten Baron Hackelberg und über Differenzen, welche aus Anlass der Verhaftung eines der Mörder zwischen S. M. Brigg HUSSAR und der amerikanischen Corvette sich ergaben, enthalten war. Unverzüglich beschloss Linienschiffs-Lieutenant R. v. Barry, ohne höhere Ermächtigung seinen Kreuzungsrayon zu verlassen, nach Smyrna abzusegeln und sich mit seinem Schiffe dem Commandanten S. M. Brigg HUSSAR zur Verfügung zu stellen.

Die ARTEMISIA langte eben zu rechter Zeit an, um dem HUSSAR die so nöthige Unterstützung zu bringen; dennoch blieben beide Schiffe an Gefechtswert hinter ihrem Gegner weit zurück.

Linienschiffs-Lieutenant Schwarz berief sogleich den Commandanten der ARTEMISIA an Bord des HUSSAR, um die nöthigen Gefechts-Dispositionen mit demselben zu vereinbaren.

Um die schwache Goëlette dem verheerenden Feuer der feindlichen 30-Pfünder nicht allzusehr auszusetzen, und um anderseits die Aufmerksamkeit des Feindes dennoch stets auf beide Schiffe zu theilen, erhielt Schiffslieutenant von Barry den Befehl, sich mit der Goëlette unter Segel zu halten, auf Pistolenschussweite vor dem Buge der amerikanischen Corvette auf und ab zu kreuzen, bei Beginn des Gefechtes den Feind zuerst mit beiden Breitseitlagen und einigen Gewehr-Dechargen zu enfilieren und ihn hierauf je nach den Umständen entweder am Bug oder am Heck zu entern. Dieses Unternehmen bot bei der relativ starken Bemannung der Goëlette die meiste Aussicht auf Erfolg, während hiedurch gleichzeitig der Angriff des

Gegners gegen die Brigg abgeschwächt werden musste.

Um 8 Uhr morgens wurde auf beiden k. k. Schiffen der Gefechtsalarm geschlagen, die ARTEMISIA setzte unter Segel und bereitete sich, in kurzen Borden vor dem Buge des Gegners auf- und absegelnd, zum Entern. Da die amerikanische Corvette sich über dem Anker auf und nieder holte, um den HUSSAR besser enflieren zu können, ließ Linienschiffs-Lieutenant Schwarz das Gleiche thun. Ebenso bereitete sich S. M. Brigg HUSSAR, um eventuell unter Segel zu setzen. So hielten sich die drei Schiffe mehrere Stunden, sich gegenseitig scharf beobachtend, die k. k. Schiffe bereit, auf die erste drohende Bewegung des Gegners den Angriff mit vollstem Ungestüm zu erwidern.

Die für den Beginn der Feindseligkeiten anberaumte Stunde rückte näher; Linienschiffs-Lieutenant Schwarz hielt noch eine kurze Ansprache an seine Officiere und Mannschaften, und alles erwartete in zuversichtlicher Stimmung den Beginn des unvermeidlich scheinenden Kampfes.

In der letzten Viertelstunde war es jedoch zwischen den beiderseitigen Consuln zu einer

Verständigung gekommen, um den Kampf zwischen den Schiffen zu verhindern.

Kurz vor 4 Uhr nachmittags begab sich der amerikanische Consul M. Ofeley an Bord der Corvette ST. LOUIS. Gleichzeitig kam der k. k. General-Consul von Weckbecker auf S. M. Brigg HUSSAR und überreichte dessen Commandanten eine von den beiden diplomatischen Vertretern unterfertigte Note, der zufolge man übereingekommen war, den Verhafteten an das französische General-Consulat in Gewahrsam zu übergeben, bis die diplomatischen Verhandlungen über dessen Heimatzuständigkeit ausgetragen wären.

Gegen Sonnenuntergang setzte die Corvette ST. LOUIS unter Segel und begab sich auf ihren früheren Ankerplatz, 600—700 m von S. M. Brigg HUSSAR entfernt, zurück, worauf auch die k. k. Schiffe den Gefechtsalarm abstellten. S. M. Goëlette ARTEMISIA ankerte in der Nähe des HUSSAR.

Martin Kószta wurde noch an demselben Abende an das französische General-Consulat übergeben. Hiemit war dieser Zwischenfall, soweit er die Betheiligung S. M. Kriegs-Marine erforderte, abgeschlossen. General-Consul von

Weckbecker überreichte dem Commandanten des HUSSAR ein Schreiben, laut dessen er von jeder auf Martin Kósza bezüglichen weiteren Maßnahme entbunden wurde.

Am 13. Juli, um Mitternacht, ankerten S. M. Fregatten BELLONA und NOVARA unter Commando des Linienschiffs-Capitäns Anton Freiherr von Bourguignon auf der Rhede von Smyrna. Der Commandant der amerikanischen Corvette ST. LOUIS entsandte am folgenden Morgen seinen Gesamtdetail-Officier zur Begrüßung auf S. M. Fregatte BELLONA mit der Mittheilung, dass er infolge Unwohlseins verhindert sei, persönlich an Bord zu erscheinen. Linienschiffs-Capitän Frh. von Bourguignon erwiederte dem amerikanischen Officier, er bedauere, *Commander* Ingraham nicht sprechen zu können. Gegen Mittag desselben Tages verließ die Corvette ST. LOUIS unter Segel die Rhede von Smyrna.

Am 21. Juli fand an Bord S. M. Fregatte NOVARA ein feierliches Seelenamt für den ermordeten Cadetten Freiherrn von Hackelberg statt, an welchem das k. k. und der größte Theil des ausländischen Consulats-Personales,

sowie die in Smyrna residierenden österreichischen Unterthanen theilnahmen. Während dieser Feier hielten die beteiligten fremden Consulate die Flaggen auf Halbtopp. Die Leiche wurde nach Österreich gebracht und in der Familiengruft zu Bisamberg beigesetzt.

In seinen Berichten über diesen Vorfall hebt Linienschiffs-Lieutenant Schwarz die echt militärische Haltung, sowie den vorzüglichen Geist hervor, welcher die Officiere und Bemannungen beider k. k. Schiffe beseelte, und welcher im kritischen Momente zu der freudigen Hoffnung berechtigte, dass in dem bevorstehenden Kampfe gegen den bedeutend überlegenen Gegner, den glorreichen Traditionen S. M. Kriegs-Marine gemäß, die kaiserliche Flagge zu erneutem Glanze entfaltet worden wäre.

Seine k. k. Apostolische Majestät geruhen anzuordnen, dass dem mittlerweile zum Corvetten-Capitän vorgerückten Commandanten S. M. Brigg HUSSAR, sowie auch dem Commandanten S. M. Goëlette ARTEMISIA, für ihr standhaftes Verhalten zur Wahrung der Ehre der k. k. Flagge der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit bekanntgegeben werde.



In dem diese Allerhöchste Auszeichnung begleitenden Erlasse des Marine-Ober-Commandos ist die energische Haltung des Linienschiffs-Lieutenants August Schwarz besonders anerkennend hervorgehoben, welche derselbe gegenüber den schwierigsten Verhältnissen, in welche ein See-Officier gerathen kann, an den Tag gelegt hatte. Ferners wurde der selbständige Entschluss des Linienschiffs-Lieutenants v. Barry belobt, womit derselbe unaufgefordert nach Smyrna eilte, um dem Commandanten S. M. Brigg HUSSAR unterstützend zur Seite zu stehen.

Ebenso ehrenvoll waren die anerkennenden Worte, welche Feld-Marschall Graf Radetzky an das k. k. Marine-Ober-Commando richtete, »er habe mit wahrem Vergnügen die bezüglichen Berichte gelesen, und erkenne in dem ritterlichen, ehrenhaften Verhalten eines so schwachen Theiles der k. k. Marine im fernen Lande eine schöne Frucht jenes echt militärischen Geistes, welcher die Land- und Seemacht Österreichs stets vereinen möge!«



1864.

9. Mai.

Der Brand des Fockmastes S. M. Fregatte  
„Schwarzenberg“ im Seegefechte bei  
Helgoland.

---

In den ersten Nachmittagsstunden des 9. Mai hatte die k. k. Schiffsdivision, bestehend aus S. M. Fregatten SCHWARZENBERG und RADETZKY unter Oberbefehl des Linienschiffs-Capitäns von Tegetthoff, die aus den Fregatten NIELS JUEL, JYLLAND und der Corvette HEIMDALL bestehende dänische Blockade-Escadre angegriffen. Das Gefecht hatte in voller Heftigkeit bereits fast zwei Stunden gedauert und zahlreiche Opfer gefordert. Wiederholt war die Fregatte SCHWARZENBERG durch Brände bedroht worden. Ein Brand nächst der vorderen Pulverkammer konnte ihr verhängnisvoll werden. Dem raschen heroischen Eingreifen des Seecadetten Peichl

und dreier Unterofficiere gelang es jedoch, die schwere Gefahr abzuwenden.

Ungebrochen war der Muth des Commandanten und der Bemannung der SCHWARZENBERG. Da sollte derselbe auf eine neue — härteste Probe gestellt werden.

Es war gegen 4 Uhr p. m., als eine feindliche Granate im Bauche des Vormarssegels einschlug, welchem alsbald Rauchwolken entströmten.

Der in der Vormars zur Messung der Distanzen commandierte Linienschiffs-Fähnrich Alexander Kalmar enterte zur Vormarsraa auf und bemerkte, dass aus dem gelockerten Bauche des Segels Flammen hervorzüngelten. Die trockene Leinwand hatte Feuer gefangen. Kalmar rief um Wasser, doch da in der Vormars kein solches bereitet war, musste es von Deck verlangt werden. Im Lärmen der Geschütze wurden die Rufe nicht gleich vernommen, und als man denselben folgen wollte, zeigte es sich, dass die am Fuße des Mastes befindlichen Wasserbaljen durchschossen waren und das Wasser ausgelaufen war.

Indessen verbreitete sich das Feuer, infolge der Fahrt und vom Winde angefacht, mit großer

Schnelligkeit. Gierig leckten die Flammen entlang dem leicht entzündlichen Tauwerk und Rundholz empor. Bald war die Mars in Flammen eingehüllt. Auf Deck waren schleunigst die Feuerspritzen in Thätigkeit gesetzt worden. Nur mittelst des Schlauchs der Maschinenpumpe konnte ein wirksamer Wasserstrahl bis zur Vormarsraa gebracht werden, doch nun versagte auch diese, da ihr Schlauch durch eine Kugel durchlöchert worden war. Unter solchen Umständen war man dem verheerenden Elemente gegenüber machtlos, und die in der Mars postierten Mannschaften waren durch den Rauch und die Hitze bald gezwungen, sich auf Deck zu flüchten. Als letzter zog sich Linienschiffs-Fähnrich Kalmar auf Deck zurück. Kaum war dies geschehen, so stürzten die am oberen Ende durchgebrannten Fockwanten auf Deck herab. Nun blieb nichts mehr übrig, als die Löscharbeiten auf die erreichbaren Theile des Mastes und auf die vom Brande zumeist gefährdeten Theile des Schiffes zu beschränken.

Gleich einer Riesenfackel loderte der mächtige Brand über den Häuptern der Kämpfenden,

welche ungeachtet des drohenden Verderbens mit äußerster Anstrengung das Gefecht fortsetzten.

Das Geschützfeuer der dänischen Fregatten, welches geraume Zeit hindurch auf die SCHWARZENBERG allein concentrirt blieb, hatte in der Batterie derselben eine verheerende Wirkung ausgeübt. Die Geschützbemannungen waren decimirt; die gefallenen und verwundeten Bedienungsmannschaften konnten nicht mehr ersetzt werden. Stets mehrte sich die Zahl der Geschütze, welche infolge Mangels an Mannschaften und durch Havarien undienstbar geworden. Manches Geschütz, das noch in Action war, wurde nur durch wenige Mann bedient.

Unterdessen wuchs auch die Gefahr, welche der Brand des Fockmastes für das Schiff mit sich brachte, zusehends, da der aus Südost wehende Wind der Fahrtrichtung annähernd entgegengesetzt war, infolgedessen die Verbreitung des Brandes auf Groß- und Kreuzmast, sowie auf das Achterschiff zu befürchten stand. Da entschloss sich Linienschiffs-Capitän Tegetthoff — so schwer dies ihm auch fallen mochte — so weit abzufallen, um den Wind

von achter zu nehmen, und derart die Fortpflanzung des Feuers nach dem Mittel- und Achterschiffe zu verhindern.

S. M. Fregatte SCHWARZENBERG setzte im Vereine mit der Fregatte RADETZKY das Feuer aus den Heckgeschützen fort, bis der Feind nordostwärts aus dem Feuerbereiche gekommen war.

Nahe unter der Ostküste Helgolands hielt Tegetthoff die SCHWARZENBERG vor dem Winde in Bewegung, um die Flammen in der Richtung nach vorne zu erhalten. Jetzt erst konnte man energisch an die Löschung des Brandes schreiten. Die verbrannte Vormarsraa, die Fockraa, die Vormarsstenge waren im Verlaufe des Gefechtes auf Deck gefallen; der Klüverbaum war über Bord gegangen.

Glühende Mastenringe, brennende Holzstücke der Mars, der Sahlingen, des Eselshofes u. s. w. stürzten fast ununterbrochen auf Deck herab. Aus Backtischen wurde ein Schutzdach hergestellt, um eine Annäherung an den Mast zu ermöglichen, doch wiederholt wurde dieses von herabfallenden Eisentheilen durchgeschlagen.

Die herabstürzende Vormarsstenge war im Deck stecken geblieben und ragte gegen den Fockmast geneigt in die Höhe. Ein Marsgast, die niederfallenden, glühenden und brennenden Trümmer nicht achtend, kletterte mit einem Pumpenschlauch an der Stenge hinan, um auf diese Weise dem Feuer besser Einhalt thun zu können. Erst nach 10 Uhr nachts gelang es den Fockmast zu kappen. Die Vormarsstenge, welche am oberen Ende noch brannte, wurde um Mitternacht durchsägt und gelöscht.

So endete der 9. Mai 1864 vor Helgoland — ein Tag heißen Kampfes gegen überlegene Waffengewalt und gegen die verheerende Macht des Elementes — aber zugleich ein ewig leuchtender Ehrentag für Tegetthoff und die Besatzung seines Flaggschiffes, S. M. Fregatte SCHWARZENBERG.



1866.

20. Juli.

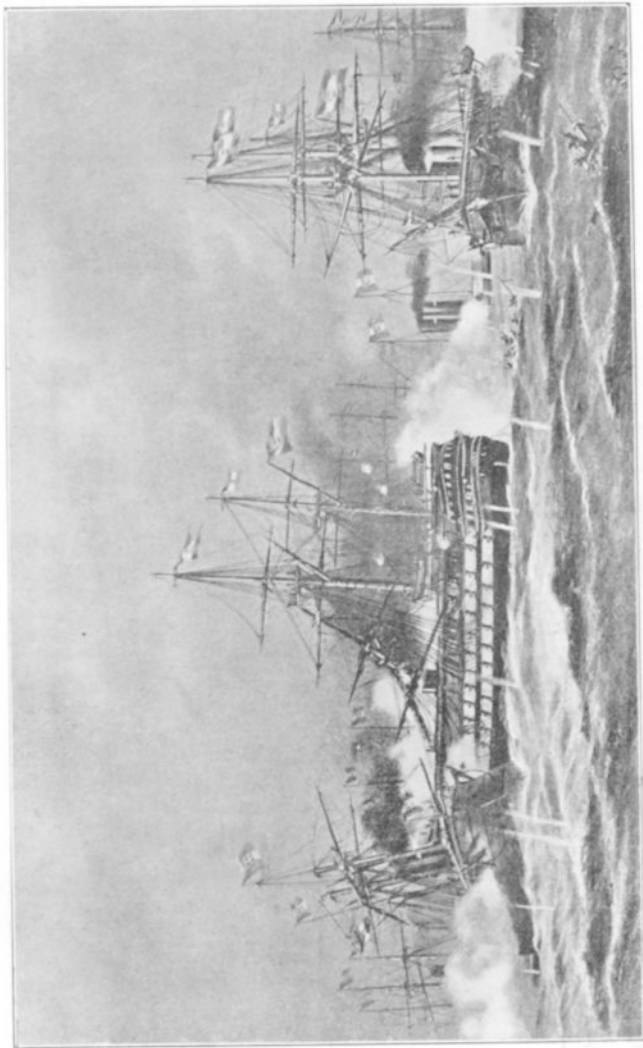
## Sturz des Fockmastes S. M. Linienschiffes „Kaiser“ in der Schlacht bei Lissa.

---

Während zu Beginn der Schlacht bei Lissa die kaiserliche Panzerdivision, geführt vom Contre-Admiral v. Tegetthoff, nahezu in senkrechtem Course die Linie der italienischen Panzerschiffe anlief, hielten die beiden Divisionen der Holzschiffe etwas gegen steuerbord ab, in der Absicht, die gegnerischen Holzschiffe zu engagieren. Doch diese Absicht wurde durch den Umstand vereitelt, dass die Queuegruppe der italienischen Panzerschiffe gegen Norden abfiel, und plötzlich standen die kaiserlichen Holzschiffe im Nahkampfe gegen ihre gepanzerten Gegner.

Das Linienschiff KAISER, Flaggenschiff der zweiten Division der österreichischen Flotte, hatte kaum den Angriff des italienischen Widder-





S. M. Linienschiff KAISER und die italienische Panzerfregatte RE DI PORTOGALLO  
bei Lissa am 20. Juli 1866.



schiffes AFFONDATORE abgewehrt, als aus einer Rauchwolke ein neuer Gegner hervortrat, das Panzerschiff RE DI PORTOGALLO, wie es schien, mit der Absicht, das Linienschiff zu rammen.

Ohne Zögern entschloss sich Commodor Petz, Commandant des KAISER, diesem Versuche zuvorzukommen und wendete gegen das feindliche Schiff. Mit gewaltigem Stoße trifft der KAISER vorne an Backbord den RE DI PORTOGALLO.

Das Bugspriet des KAISER bricht, Gallion und Schegg werden zertrümmert, die Vorstage brechen, der Fockmast schwankt, bricht und stürzt schräg nach Backbord achter. Er trifft im Falle den Schlot und drückt ihn an Backbord ein; die Fockraa überquert in schiefer Lage dessen Mündung. Der Rauch findet keinen freien Ausweg mehr und senkt sich über das Mittel- und Achterschiff des KAISER. Der Bauch des Focksegels fängt Feuer und bildet eine glimmende Masse, welche bald zum gefährlichen Brandherd wird.

Die Gefahr, welche dem Linienschiffe drohte, war eine vielseitige. Der Brand konnte sich nach achter und seitlich fortpflanzen;

andererseits war die Bewegungsfähigkeit des Schiffes in Frage gestellt. Den Kesselfeuern fehlte infolge der Lage des Mastes und der Fockraa mit dem mannigfachen Tauwerk über dem Schlote der nöthige Zug, ja es konnte der Fall eintreten, dass behufs Löschung des Brandes die Heizung der Kessel eingestellt werden musste! Dann musste der KAISER als lahmer Riese, den eigenen Schiffen ein Hindernis, den feindlichen Angriffen bald zum Opfer fallen.

Abgerissenes Tauwerk konnte in die Schraube gelangen und diese unklar machen.

Die vordere Deckbatterie war außer Gefecht gesetzt; das Feuer der anderen Batterien musste infolge des undurchsichtigen Rauches, welcher das Schiff einhüllte, und durch den Qualm, der sich im Inneren desselben verbreitete, an Wirksamkeit einbüßen.

Da galt es, ohne Verzug Hand anzulegen. Und in der That, kaum war der Fockmast gefallen, als sich mitten im Kugelregen schon Hunderte von Händen rührten, um die schwere Gefahr abzuwenden und zunächst des Brandes Herr zu werden.

Das Deck ward thunlichst geklärt, das dem Brandherde nächstbefindliche Tauwerk gekappt, um dem Feuer die Nahrung möglichst zu entziehen; das glimmende Focksegel wurde genässt, um den stets sich erneuernden Brand zu erstickten; ihn völlig zu löschen, war nicht möglich, insolange die Kesselfeuer unterhalten werden mussten. Diese Anstrengungen wurden auch dann nicht unterbrochen, als der AFFONDATORE neuerdings den KAISER angriff. Doch das italienische Rammschiff, welches einen entmuthigten, bereits entwaffneten Gegner vor sich zu haben glauben mochte, sah sich einem gefechtstüchtigen Feinde gegenüber, dem es abermals weichen musste.

Commodor Petz, von der richtigen Überzeugung geleitet, dass der Brand nicht ganz gelöscht, die volle Wirksamkeit der Maschinen nicht wiederhergestellt werden könne, bevor nicht der Schlot frei gemacht war, dass es aber auf dem Schlachtfelde unmöglich ist, eine solche Arbeit durchzuführen, nahm Cours gegen den Hafen von Lissa.

Dort angelangt, ankerte der KAISER an der Einfahrt des Hafens und bereitete ein Spring, um

nöthigenfalls herankommende feindliche Schiffe mit dem vollen Batteriefeuer zu empfangen.

Die oben beschriebene Waffenthat des KASIER bildet eine der hervorragendsten, denkwürdigsten Episoden aus dem Verlaufe der Seeschlacht bei Lissa.

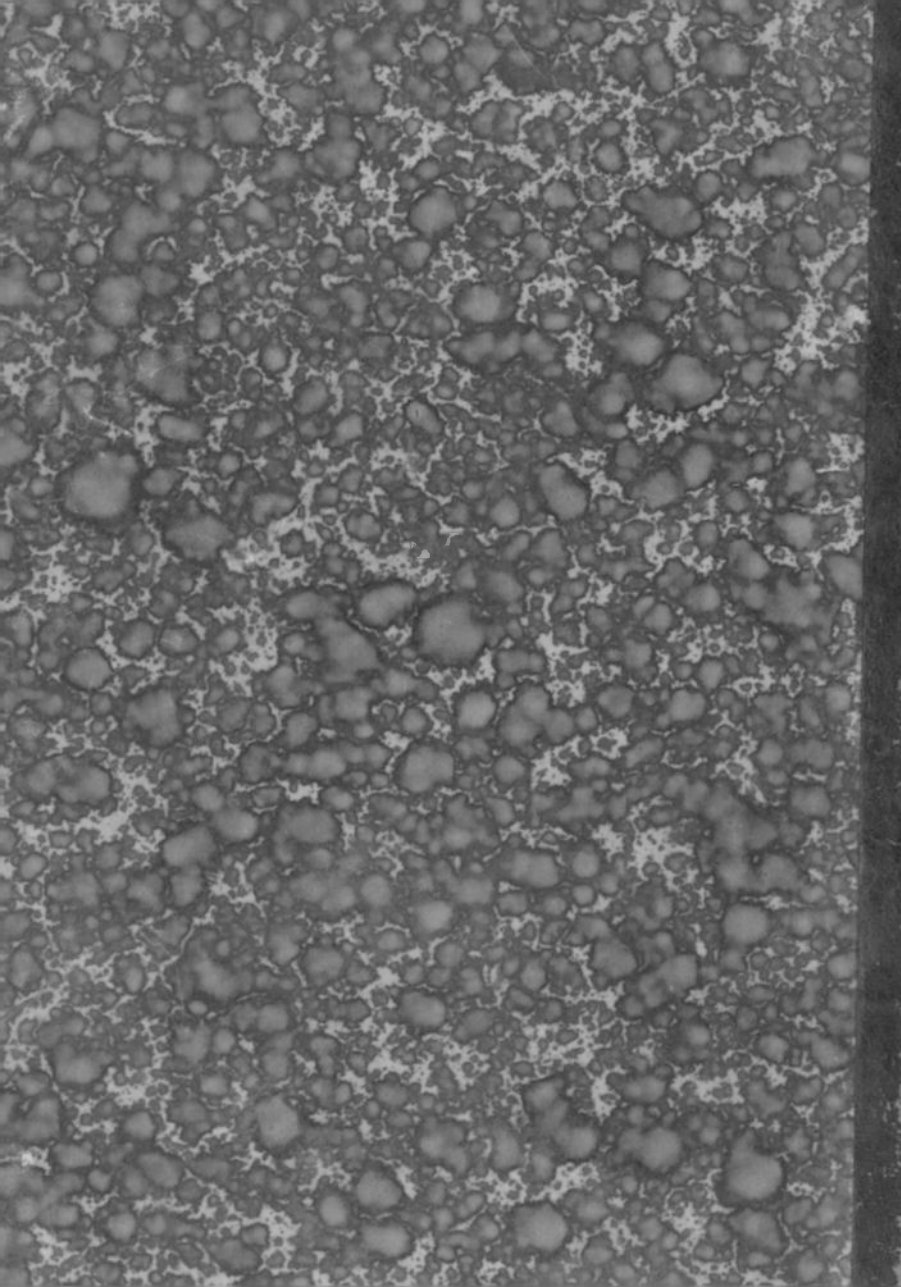












GEDENK  
BLÄTTER  
DER  
K. U. K.  
KRIEGS-  
MARINE

III

215