



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

D.: Die gegenwärtigen Zustände der österreichischen Marine.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Die gegenwärtigen Zustände der österreichischen Marine.

Die österreichische Marine ist nicht gleich der Armee und den meisten Zweigen der Staatsverwaltung durch die gegenwärtige Regierung nur vergrößert oder umgestaltet worden, sondern eine ganz neue Schöpfung, in welcher kaum noch einige Atome der ehemaligen österreichischen Seemacht zu entdecken sind. Außerordentlich groß waren die Lasten, welche den Finanzen durch die Gründung und Erhaltung derselben aufgebürdet wurden, und die Anstrengungen einsichtsvoller Männer, eine an Begeisterung grenzende geneigte Stimmung der Bevölkerung, wenigstens einiger Städte und Gebiete des Reiches, und die stete Mitwirkung der Armee, welcher bis auf die neueste Zeit die Marine als ein integrierender Theil angehörte, vereinigten sich mit andern günstigen Factoren, sie zu fördern, und gleichwohl gewähren die Zustände dieses Institutes in keiner Beziehung einen besonders erfreulichen Anblick. Große Ideen und geniale Entwürfe einzelner befähigter Männer von Ignoranten nach einem kleinlichen Maßstabe und in absurder Weise ausgeführt, anderseits wieder die Ausführung der geringfügigsten Dinge mit dem höchsten materiellen und intellectuellen Aufwande, eine bis zum Komischen getriebene Controle und daneben doch eine heillose Versplitterung der Staatsgelder, Betrügereien und Unterschleife, Knickerei an dem Unentbehrlichen und Verschwendung ungeheurer Summen für Ueberflüssigkeiten, Haschen nach äußerem Glanz und Streben nach der Zufriedenheit hochgestellter, aber auf diesem Gebiete unwissender und darum durch Blendwerke leicht zu täuschender Persönlichkeiten, dabei Vernachlässigung des wahrhaft Guten und Vortheilhaften — mit diesen keineswegs übertriebenen Worten würde ein unparteiischer Geschichtschreiber die Zustände der österreichischen Marine ungefähr zu skizziren haben.

Wenn bei einem Heere das lebende Material der wichtigste Factor ist und das todte mehr in den Hintergrund tritt, indem letzteres, trotz seiner unläugbaren Wichtigkeit, doch nur eine Frage der Zeit ist, sind bei einer Marine beide Factoren mindestens von gleicher Bedeutung, wenn auch zugegeben werden muß, daß undisciplinirte oder zaghafte und ungeschickte Matrosen auf den vortrefflichsten Schiffen eine üble Rolle spielen würden. Während die Anschaffung und Er-

haltung der Waffen und Munitions- und Kriegsvorräthe wenigstens unter gewöhnlichen Umständen nur einen geringen Theil des Armeebudgets in Anspruch nimmt, tritt der Aufwand für das Personal einer Flotte gegen die ungeheuren Summen für Erbauung, Instandhaltung und Ausrüstung der Schiffe, für Arsenalen, Schiffswerften und Hafengebauten sehr zurück, und so möge schon aus diesem Grunde hier zuerst die Betrachtung des Materials der österreichischen Marine ihren Platz finden.

Der Umstand, daß die Flotte Oestreichs erst wieder neu geschaffen werden mußte, hätte für dieselbe in mancher Beziehung von großem Vortheil sein können. Denn während man in anderen Staaten aus Rücksicht auf das bereits vorhandene und meist sehr werthvolle Material den Fortschritten, welche die Schiffsbaukunst in den letzten anderthalb Decennien machte, nur zögernd folgen konnte, hätte die österreichische Marine den in der nautischen Technik sich vorbereitenden Umschwung mit Freude begrüßen können, da es ihr, die ja erst im Entstehen war, frei stand, nach irgendwelchem Systeme zu bauen und immer auf der Höhe der Wissenschaft zu bleiben. Außer einigen Segelschiffen, die entweder schon zur Raffirung reif oder für eine zweckmäßige Umgestaltung geeignet waren, einigen unbedeutenden Raddampfern und einer Menge sogenannter Penichen existirten keine österreichischen Kriegsschiffe, wohl aber fand sich in den verschiedenen Arsenalen ein nicht unbeträchtlicher Vorrath von Schiffsbaumaterialien und Ausrüstungsgegenständen.

Gleichwohl baute man, obgleich Schraubendampfer und gemischte Schiffe zu dieser Zeit in der englischen, französischen und nordamerikanischen Marine bereits zahlreich vertreten waren, noch mehre Raddampfer und gewöhnliche Segelschiffe und verwendete viel Zeit und Geld auf die Herstellung einer unverhältnißmäßig großen Anzahl kleiner Schiffe, wie wenn man eine Art Scheerenflotte hätte errichten wollen. Bis zum Jahr 1854 existirte nur ein einziges österreichisches Schraubendampfschiff, das Dampfavis „Seemöve“ von zwei Kanonen. Dagegen hatte man nahe an siebzig winzige Segelschiffe und Raddampfer auf dem Meere und einige Duzend auf der Donau, dem Po, den lombardischen Seen und in den Lagunen. Man wollte vielleicht durch die Zahl der Schiffe imponiren. Die Schiffe „Schwarzenberg“ und „Novara“ wurden als Segelschiffe zu eben dieser Zeit gebaut.

In diesem Stil fuhr man fort zu wirthschaften, bis das Seewesen unter die Leitung des Erzherzogs Maximilian, des nunmehrigen Kaisers von Mexiko, kam. Hiermit schien der maritimen Entwicklung Oestreichs eine schöne Zukunft gewiß zu sein. Denn der Prinz hatte ebensoviel Neigung als Talent für dieses Fach der Verwaltung, und man überbot anfangs noch die ersten ziemlich überschwenglichen Projecte desselben, so daß die österreichische Flotte bald mehre Divisionen und jede Division wieder mehre Linienchiffe, große Fregatten, Segel-

und Schraubenkorvetten zählte — freilich nur auf dem Papier. Aber nicht der zehnte Theil des Versprochenen wurde erfüllt, ja man setzte selbst den dringendsten Anforderungen des Prinzen Lauigkeit oder gar directe Weigerung entgegen, wahrscheinlich weil man durch allzueifrige Förderung der Absichten des Erzherzogs sich die Unzufriedenheit anderer hochstehender Personen zuzuziehen fürchtete. Dennoch wurde in dieser Zeit der Bau des „Kaiser“, des „Erzherzog Friedrich“ und mehrerer andern guten Schiffe begonnen. Die Marine galt als ein Theil des Heeres, indem sie Befehle von dem Armeecorpscommando in Wien erhielt, die Admirale und Capitäne unter den Generalen und Stabsoffizieren der Armee rangirten und Offiziere der letzteren sehr häufig zur Marine und umgekehrt versetzt wurden; dagegen war das Flottillencorps ein von der Marine ganz getrennter Körper, daher auch die Flotillen auf den verschiedenen Binnengewässern unter einer besonderen Verwaltung standen.

Die traurigen Erfahrungen des Jahres 1859 übten auch auf die Entwicklung der Marine einen nachtheiligen Einfluß. Das Sparsystem mußte, wie in allen andern Zweigen der Verwaltung, zur Anwendung kommen; nur geschah es leider gewöhnlich am unrechten Orte und in übertriebener Weise. Um den Anforderungen des Erzherzogs, welche man überhaupt nicht zu erfüllen geneigt war, nicht directen Widerstand entgegenzusetzen zu müssen, entfernte man den Prinzen von der Administration fast ganz und setzte über dieselbe unter dem Titel eines Marineministers in der Person des Grafen Wickenburg einen Mann, der hierzu ohne alle Befähigung, und dessen Nachgiebigkeit und Willkürigkeit gegen die Anforderungen des Parlaments überdies fast unbeschränkt war. Die Herren Redner im Reichstage, welchen von ihren Wählern die Herbeiführung möglichst großer Ersparungen aufgetragen worden war, entledigten sich dieses Auftrags mit mehr Eifer als Sachkenntniß, der Minister war leicht eingeschüchtert, und es kam schließlich so weit, daß geraume Zeit hindurch sogar die Existenz der österreichischen Flotte in Frage stand.

Indessen überstand die Marine die Gefahr, freilich auf Kosten ihrer Entwicklung zu wirklicher Seetüchtigkeit. Die Panzerschiffe, deren Erbauung man 1861 beschlossen und mit Eifer in die Hand genommen hatte, lagen unvollendet auf den Werften, und mit Noth und Mühe brachte man endlich in anderthalb Jahren ein Fahrzeug dieser Art zu Stande, während man anfänglich in der gleichen Zeit drei derselben vom Stapel gelassen hatte. Der Bau anderer Schiffe unterblieb gänzlich.

Dennoch hätte die österreichische Marine auf einen achtunggebietenderen Stand gebracht werden können, wenn die wirklich bewilligten Gelder nicht zum größten Theile von den Arsenal- und Hafengebäuden in Anspruch genommen worden wären. Daß solche Bauten nicht zu vermeiden waren, wenn man sich nicht ganz auf die Leistungsfähigkeit einiger Privatwerften verlassen und alle

Ausrüstungsgegenstände erst im Augenblicke des Bedarfes auf dem Wege der Privatlieferung herbeischaffen wollte, hat seine Nichtigkeit; aber ebenso unzweifelhaft ist auch, daß viele dieser Bauten theils zwecklos, theils überflüssig, theils nach einem der voraussetzlichen Entfaltung der österreichischen Marine nicht entsprechenden riesigen Maßstabe angelegt sind. Begann dann die Geldquelle zu versiegen, so geschah es nicht selten, daß man das angefangene Werk aufgab, wo dann alle bisher verwendeten Summen so gut wie weggeworfen waren. In entgegengesetzter Weise beachtete man bei Bauten, welche für längere Zeit genügen sollten, nur das Bedürfniß des Augenblickes, so daß wiederholt ein Dock, ein Magazin oder ein Damm schon wenige Monate nach der Vollendung durch einen neuen und größeren Bau dieser Art ersetzt werden mußte. Auch entschloß man sich, da man die Unbeständigkeit der obersten Leitung erkannte und keine Verantwortung auf sich laden wollte, auch wohl zu gar keinem Baue und begnügte sich mit einem Provisorium, das alljährlich durch ein anderes Provisorium und schließlich doch durch einen permanenten Bau ersetzt wurde. An der Ausführung mancher besonders kostspieliger Entwürfe hatte auch die Eitelkeit ihren Antheil, da man sich an dem Gedanken erfreute, „etwas zu besitzen, was bei den Franzosen und Engländern nicht größer anzutreffen ist.“

Dennoch sind die Schiffswerften und Werkstätten in Pola nicht nur großartig, sondern im Allgemeinen auch zweckmäßig eingerichtet; auch das dortige Arsenal dürfte mit der Zeit eine größere Bedeutung erlangen. Dagegen genügt das Arsenal in Venedig kaum für die Binnengewässer- und Lagunenflotillen, (für welche es auch fast ausschließlich benutzt wird) und entspricht in keiner Beziehung dem Rufe, welchen es in Europa genießt. Auch in Fiume, auf den istrischen und dalmatinischen Inseln, in der Bucht von Muggia und namentlich in Triest hat man viele mehr oder minder bedeutende Marine-etablissemens angelegt, und diese können wir fast ohne Ausnahme theils als gänzlich überflüssig, theils als zu weitläufig und kostspielig eingerichtet bezeichnen.

In die Details eingehend, findet man bei den einzelnen Theilen der Schiffs- und Artillerieausrüstung nur selten die wünschenswerthe Vollkommenheit der Anfertigung und Verwendung, wenn auch das Material im Allgemeinen von den Marineoffizieren anderer Staaten als ganz vorzüglich anerkannt wird. So ist das österreichische Schiffsbauholz von besonderer Brauchbarkeit, wenn es auch mit dem Teakholz, welches in der englischen Marine jetzt vielfach verwendet wird, keinen Vergleich aushält. Nicht minder vorzüglich ist der kroatische Hansf. Die Kohlen, welche die österreichische Marine aus dem Inlande bezieht, sind zwar im Preise etwas theuer, aber von ziemlich guter Qualität und werden von den Engländern sehr gern benutzt. Das aus den krainen und ungarischen Bergwerken bezogene Kupfer ist gut und wohlfeil, und das steirische Eisen hat auch bei der Verwendung zu Panzerplatten den alten Ruf wohl bewährt, wobei

indefß bemerkt werden muß, daß die mit diesen Panzerplatten angestellten Versuche nicht gründlich genug vorgenommen wurden, um völlig zu beruhigen.

Die Bauart der Schiffe, die Construction ihrer Maschinen und die Brauchbarkeit der verschiedenen Ausrüstungsgegenstände lassen, wie schon angedeutet wurde, mancherlei zu wünschen übrig. Im Allgemeinen gilt der Grundsatz, daß mit der höheren Charge auch größeres Wissen und höhere Intelligenz verbunden sein müssen. Die Ansicht, daß die englische Marine allein musterhaft und nachahmenswürdig sei, verhindert, daß die guten Ideen und Vorschläge inländischer Techniker zur Anwendung kommen, während anderseits bisweilen der Nationaldünkel das in der Fremde eingeführte wirklich Gute nur zögernd und unvollständig nachahmt.

Am auffälligsten machen sich diese Erscheinungen bei dem Material der Marineartillerie bemerkbar. Wie auf den meisten andern Flotten hatte man auch auf der österreichischen früher fast alle möglichen Geschützkaliber und Gattungen im Gebrauche, bis man endlich für sämtliche Hochbordschiffe das dreißigpfündige in fünf verschiedenen Geschützgattungen vertretene Kaliber*) einführte, neben welchem nur ausnahmsweise einige Spingarden und Drehbassen, leichte Vier- und Achtpfünder, sowie Achtundvierzigpfünder und Sechzigpfünder (die kleinen Geschütze als Mast- und Bootgeschütze, die großen als Pivotgeschütze und für große Kanonenboote) geduldet wurden. Eine Neuerung, die in Frankreich schon zwanzig Jahre früher eingeführt worden war.

Als später die gezogenen Geschütze aufkamen, sprach zwar der Erzherzog für dieselben mit eben dem Eifer, mit welchem er die Einführung der Schießwolle beantragt, und es gelang ihm wirklich, denselben bei der Marine Eingang zu verschaffen und zwar noch früher, als sie bei der österreichischen Landartillerie zur Geltung gelangten. Aber die allgemeine Einführung dieser Geschütze ließ dafür desto länger auf sich warten, weil man entweder über das zu wählende Geschützsystem nicht einig werden konnte, oder weil man die auch bei den Offizieren anderer Marinen noch festwurzelnde Ansicht hegte, daß die glatten Geschütze auf den Schiffen nicht ganz entbehrt werden könnten und daß die gezogenen sich zur Armirung der unteren Verdecke nicht eigneten. Auch hat sich die österreichische Marineartillerie noch weniger als die Landartillerie von dem alten Junstwesen und Konstablerthum freigemacht, ja es scheint, daß man sich mit Absicht erst recht hineinarbeitete, wie schon die Wiedereinführung verschiedener altmodischer Benennungen beweist. Daher kam es, daß die nach der Nordsee abgesendeten österreichischen Schiffe mit einer auffallend geringen Anzahl von gezogenen Kanonen armirt waren, und daß die glatten Geschütze von ihren

*) Nämlich die Kanonen Nr. 1, 2, 3 und 4 sind dreißigpfündige Katonaden.

Hohlkugeln fast gar keinen Gebrauch machten, sondern durchweg mit Vollkugeln feuerten.

Die Ruhe kann in gleichem Grade stärkend und belebend als schwächend und zerstörend wirken. Letzteres ist bei dem größten Theile der österreichischen Kriegsschiffe der Fall, da dieselben Jahr aus, Jahr ein abgetakelt oder höchstens in halber Seebereitschaft unthätig liegen und in den stagnirenden Gewässern der Lagunen und der Häfen von Pola, Lissa und Triest vermodern, während die wenigen guten Schiffe beständig auf hoher See sind und dadurch vorzeitig zu Grunde gehen. So besteht denn die österreichische Flotte größtentheils aus vor Alter fast secuntüchtigen, aus neuen, aber altmodisch oder sonst unpraktisch gebauten, und aus solchen Fahrzeugen, die wegen ihrer Kleinheit zu weiten Seefahrten untauglich sind. Die durchweg guten und für einen ernstern Seekampf geeigneten Schiffe bilden die Minderzahl, wie solches sich bei einer — wenn auch kurzen Betrachtung der einzelnen Fahrzeuge auf augenfällige Weise herausstellt.

Das größte Fahrzeug der österreichischen Marine ist der „Kaiser“, seit der Zerlegung der von den Franzosen übernommenen alten oder noch unvollendeten Drlogschiffe das erste und noch gegenwärtig auch einzige österreichische Linienschiff. Dasselbe wurde 1859 vollendet, mit 91 Geschützen armirt, unter denen sich gegenwärtig 11 gezogene befinden, und hat eine Maschine von 500 Pferdekraft. Im Ganzen ist der „Kaiser“ ein so gut gebautes und so wohl ausgerüstetes Schiff, wie es ein Linienschiff aus jener Uebergangsperiode sein kann. Gegenwärtig befindet sich derselbe, mit etwa 950 Mann bemannt, bei der unter Wüllerstorfs Befehl stehenden Nordseesquadre, hat aber auf der Fahrt nicht unbeträchtlich gelitten.

Das zweitgrößte Schiff ist der oder „die Schwarzenberg“, wie die österreichischen Rapporte, weil es eine Fregatte ist, zu schreiben pflegen. Es wurde in diesen Blättern schon bei einem früheren Anlasse über das Mißgeschick berichtet, welches vom Beginne an über diesem durch das Gefecht bei Helgoland bekannt genug gewordenen Schiffe waltete. Der „Schwarzenberg“ wurde 1852 als ein reines Segelschiff vollendet und zählte 60 Kanonen, gehörte also zu jenen Schiffen, wie man sie früher in England unter dem Namen von Blockschiffen kannte und in Nordamerika durch die Rasirung des obern Decks alter Linienschiffe herstellte. Ein englischer Marineoffizier äußerte sich über den „Schwarzenberg“, derselbe sei ein ganz gutes Fahrzeug von derselben Art, wie man vor zwanzig Jahren in England gebaut habe. Oestreichische Federn schrieben diese Worte mit nicht geringer Freude nach, nicht ahnend, welcher bittere Tadel für die österreichischen Schiffsbaumeister in diesem ganz treffenden Urtheile lag. Durch Einsetzung einer Maschine wurde der Schwarzenberg später in einen Propeller umgewandelt, wodurch das Schiff etwas an Schnelligkeit gewann,

und wobei die Zahl der Geschütze auf 50 verringert wurde, welche Zahl übrigens noch immer zu groß erscheint. Denn der „Schwarzenberg“, welcher hinsichtlich seiner Bauart eher einem Linienschiffe als einer Fregatte ähnelt und eine verhältnismäßig geringe Länge besitzt, zählt in einer Batterie und auf seinem Oberdeck mindestens zwei bis drei Geschütze mehr als eine normal gebaute Fregatte von gleicher Länge. Dadurch ist die Aufstellung der Geschütze und ihrer Bedienungsmannschaft weit gedrängter als auf andern Schiffen, und dieser Umstand hat jedenfalls zu dem unverhältnismäßig großen Verluste des „Schwarzenberg“ in dem Gefecht bei Helgoland bedeutend beigetragen. Die österreichischen Seeoffiziere kannten die Mängel dieses Schiffes recht gut, was nicht nur aus dem auf das Schlimmste sich gefaßt machenden Inhalte einiger von den Offizieren dieses Schiffes vor dem erwähnten Gefechte geschriebenen Briefe, sondern auch daraus hervorgeht, daß man den „Schwarzenberg“ früher so selten als möglich benutzte. Nur der Umstand, daß die Ausrüstung des „Kaiser“ voraussichtlich eine zu lange Zeit in Anspruch nahm, die „Novara“ sich zur Fahrt nach Mexiko bereit halten mußte, die „Bellona“ sowie die „Venus“ nur Segelschiffe waren, und man doch einige größere Schiffe absenden wollte, war auch jetzt Ursache, daß man den gerade in halber Seebereitschaft befindlichen „Schwarzenberg“ (derselbe sollte eine Übungsfahrt mit den Zöglingen der Marineschule oder eine ähnliche kurze Expedition unternehmen) der nach der Nordsee abgehenden Escadre beigefellte. Auch die übrige Ausrüstung dieses Schiffes leidet an manchen Gebrechen und entspricht bei Weitem nicht den darauf verwendeten Kosten.

Dagegen ist die „Novara“, ein Vierundfünfzigkanonenschiff, ein ebenso tüchtiges als schmuckes Fahrzeug. Auch diese Fregatte wurde als ein Segelschiff im Jahre 1851 vollendet und gleich im Anfange zu mehren weiten Fahrten benutzt. Die Befürchtung, daß die Einsetzung einer Maschine der Schnelligkeit und Lenksamkeit dieses Schiffes Eintrag thun würde, rechtfertigte sich nicht, und die „Novara“ ist auch nach dieser Umwandlung ein so flinkes Fahrzeug, als sich nur immer ein Capitän eines wünschen könnte. Keines der neueren Schiffe der österreichischen Marine war so unausgesetzt in Thätigkeit als die „Novara“, welche außer ihrer bekannten Fahrt um die Erde auch viele andere weite Fahrten machte, das Lieblings- und gewöhnlich auch das Admiralschiff des Erzherzogs war und denselben auch schließlich in sein neues Reich überführte.

Auch die „Bellona“, um zwei Jahre älter als die „Novara“ und mit 48 Kanonen armirt, ist noch immer ein recht gutes Schiff, und es wäre sehr zweckmäßig gewesen, wenn man auch diese Fregatte zu derselben Zeit wie den „Schwarzenberg“ und die „Novara“ mit einer Maschine versehen hätte, was gegenwärtig freilich kaum mehr die Kosten lohnen würde. Auch die „Bellona“ befindet sich bei Wüllerstorfs Geschwader.

Ferner die „Venus“ oder „Venere“, wie sie mit ihrem italienischen Namen genannt wird, eine Segelfregatte, die zu 42 Kanonen eingerichtet ist, gegenwärtig deren jedoch nur 38 trägt. Sie ist nach altem System gebaut und galt früher als ein vortrefflicher Segler, jetzt aber wird sie wegen ihres bedeutenden Alters (sie wurde lange vor 1848 gebaut) nur selten und zu minder weiten Fahrten verwendet. Die in einigen Ausweisen noch aufgeführte Fregatte „Juno“ ist schon seit 1850 ein entmastetes Wrak, welches als Kaserne und zur Uebung für die Rekruten der Marineartillerie benutzt wird und auch schon aus der officiellen Liste der seetauglichen Schiffe gestrichen wurde.

Die durch das Gefecht bei Helgoland bekannt gewordene Propellerfregatte „Radetzky“ ist dagegen eines der besten Kriegsfahrzeuge Oesterreichs. Man begann 1851 für die Vergrößerung der österreichischen Marine und für eine zu diesem Behufe von der Bevölkerung freiwillig zu entrichtende Beisteuer zu agitiren. Doch war es wohl weniger die Sehnsucht nach einer österreichischen Flotte, als vielmehr die Anerkennung der Verdienste Radetzky's und der Wunsch, dem alten Feldherrn durch die Erbauung eines seinen Namen führenden schönen Schiffes einen Beweis dieser Anerkennung zu geben, was die verhältnißmäßig reichlichen Spenden der Bevölkerung veranlaßte. Indessen genügte die durch Sammlung zusammengebrachte Summe nicht vollständig, und es mußte schließlich noch ein namhafter Betrag aus der Staatskasse bewilligt werden, da die englischen Schiffsbaumeister (bekanntlich wurde dieses Schiff in England gebaut) der ihnen gegebenen Weisung gemäß das Schiff auf das Zweckmäßigste, ja mit dem größten Luxus ausstatteten, dafür aber auch einen ganz artigen Gewinn zogen. Indessen wäre der „Radetzky“, wenn man ihn in Oesterreich gebaut hätte, nach dem aufrichtigen Geständnisse österreichischer Marineoffiziere nicht nur minder solid und zierlich, sondern auch um die Hälfte theurer hergestellt worden. Die Geschützzahl des „Radetzky“, welcher auf 31 Kanonen gebohrt ist, wurde in letzterer Zeit wiederholt etwas höher angegeben, da man vermuthlich auch die vorhandenen Drehbassen und Bootsgeschütze mitgerechnet hatte. Unter allen diesen Geschützen befinden sich indessen nur drei gezogene, ein Beweis der schon erwähnten ungenügenden Ausrüstung der österreichischen Marineartillerie.

Von gleicher Kanonenzahl, jedoch neueren Ursprunges als der „Radetzky“ und auch minder elegant und solid gebaut sind die beiden Fregatten „Adria“ und „Donau“, von welchen die erstere noch keine größere Fahrt gemacht hat, letztere aber noch nicht vollständig ausgerüstet worden ist. Die Urtheile über diese beiden Schiffe sind sehr verschieden.

Außer den genannten zählen zu den größeren Propellerschiffen der österreichischen Marine nur noch die beiden gedeckten Korvetten „Erzherzog Friedrich“ und „Graf Dandolo“, zwei starkgebaute Schiffe von 16 und 20 Kanonen. Das letztgenannte ist noch wenig auf der hohen See gewesen, während sich der

„Erzherzog Friedrich“ schon bei verschiedenen Gelegenheiten als ein guter Segler bewährt hat.

Die drei Segelkorvetten „Karolina“, „Diana“ und „Minerva“ (von 18 bis 24 Kanonen) stammen aus den ersten vierziger Jahren, und nur die „Karolina“ dürfte sich noch für längere Fahrten eignen. Die „Minerva“ wird seit etwa zehn Jahren als Unterrichtschiff benützt. Die Korvette „Titania“, welche in manchen Verzeichnissen der österreichischen Kriegsschiffe noch erscheint, ist bereits vor mehren Jahren als gänzlich seeuntüchtig ausgemustert worden.

Auch die Briggs „Huſar“ und „Pola“, obwohl starkgebaute und dem Ansehen nach gut erhaltene Schiffe, werden nur noch kurze Zeit diensttauglich bleiben, was in noch höherem Grade von der Brigg „Pylades“ gilt. Der zu diesem „Pylades“ gehörende „Drestes“ hat schon seit Jahren zu existiren aufgehört; seine letzte That war 1849 die Zersprengung der aus etwa zwanzig Fischerbarcken bestehenden sogenannten Flotille des von Rom nach Unteritalien sich flüchtenden Garibaldi, eine That, von welcher seiner Zeit in Wien ebenso viel Aufhebens gemacht wurde, als jetzt von der Wegnahme der Kanonensollen des Kapitän Hammer. In etwas besserem Zustande ist die etwa zwölf Jahre alte Brigg „Montecuccoli“.

Unter den Raddampfern nimmt die Fregatte „Kaiserin Elisabeth“ den ersten Rang ein; dieselbe hat 22 Kanonen und 350 (?) Pferdekraft. — Wie vortrefflich dieses Schiff an sich auch immer sein mag, so bleibt es eben — ein Raddampfer, und sein Bau muß wirklich ein Anachronismus genannt werden, da zu derselben Zeit in keiner andern Marine ein größeres Schiff noch als Raddampfer gebaut wurde und man um denselben Kostenbetrag eine Propellerfregatte von nahezu der anderthalbfachen Kanonenzahl hätte herstellen können.

Eine ähnliche Bewandniß hat es mit den etwas kleineren, auch aus der neuesten Zeit stammenden Dampfern „Greif“ und „Andreas Hofer“, welche übrigens noch nicht weit über das Arsenal von Pola hinausgekommen sind.

Die „Lucca“, bei deren im Jahre 1851 beendeten Baue ganz fabelhafte Betrügereien vorkamen, passirte früher für eine Fregatte, ist aber nun unter die Korvetten rangirt worden, was auch in Anbetracht der Kanonenzahl (zehn Stück) das Richtige ist. Sie ist zwar geräumig und besitzt auch eine ziemliche Schnelligkeit, ist aber äußerst schwach und aus schlechtem Material gebaut, und es läßt sich keine besonders lange Dauer dieses schon sehr abgenutzten Dampfers erwarten.

Von gleichem Alter ist der mit sechs schweren Geschützen armirte Dampfer „Curtatone“, welcher zu den renommirteren Schiffen zählt.

Der älteste, jedoch noch durchaus seetüchtige und dem vorigen an Größe gleichkommende Dampfer ist der „Vulcan“, ein Schiff von ungemein solider Bauart.

Aehnlich verhält es sich mit dem „Taurus“, welcher in früherer Zeit gewöhnlich in der Levante stationirt war und auch außerdem mehre lange Fahrten gemacht hat.

Die Dampfer „Fiume“, „Trief“ und „Achilles“ sind eigentlich nur bewaffnete Packetboote und können bloß zum Sicherheits- und Postdienste verwendet werden. Ebenso der Dampfer „Genzi“, welcher früher in den Lagunen stationirt war, nun aber aus unbekanntem Gründen der eigentlichen Kriegesflotte zugetheilt wurde.

Die Dampfjacht „Fantasie“ endlich ist gleich den winzigen Schraubendampfern „Narenta“, „Kerka“ und „Möve“ (Seemöve) als Kriegsschiff gänzlich ohne Bedeutung, und es dienen diese Fahrzeuge eben nur zum Courierdienste oder zum persönlichen Gebrauche der Mitglieder des Hofes und der höheren Seeoffiziere.

Dagegen können die gegenwärtig vorhandenen zwölf Schraubenkanonenboote, unter welchen die „Grille“, die „Gemse“ und der „Seehund“ die bedeutendsten sind, immerhin für Etwas gerechnet werden. Der Versuch, diese früher ausschließlich zur Vertheidigung der eigenen Küste für tauglich gehaltenen Fahrzeuge auch nach entlegenen Meeren zu senden und durch sie die feindlichen Küsten und die Kleinschiffahrt des Gegners beunruhigen zu lassen, ist auch dieses Mal vollkommen geglückt, wenn auch der „Seehund“ in dem Gefechte bei Helgoland nicht mitwirken konnte.

Von den einst so zahlreich vertretenen Segelschiffen kleinster Gattung sind gegenwärtig nur noch die Goeletten „Arthusa“, „Saida“ und „Artemisia“, drei sehr schmucke und schnellsegelnde, aber schon ziemlich gebrechliche Schiffe vorhanden, welche selbstverständlich nur zum Zoll-, Wach- und Postdienste benutzt werden können.

Außerdem gehören noch die mit je zwei bis drei Kanonen, auch wohl gar nicht armirten und als Transportschiffe benutzten Schooner „Dromedar“, „Chamäleon“, „Fido“ und „Bravo“ zu den dienstfähigen Schiffen.

Die Panzerschiffe, deren Bau schon 1860 beschlossen und auch sofort in Angriff genommen wurde, haben, wie schon erwähnt, in der letzten Zeit sich nur langsam vermehrt. Denn noch immer existiren nur fünf österreichische Panzerfregatten, und es scheint auch an der Ausrüstung dieser fünf Schiffe noch vieles zu fehlen. Doch sind drei derartige Fahrzeuge im Baue begriffen und dürfte die Vollendung derselben in längstens anderthalb Jahren zu erwarten sein. Die zuerst vom Stapel gelassenen Fregatten „Drache“ und „Salamander“ scheinen indessen trotz ihrer furchtbaren Namen sehr sanfter und friedliebender Gesinnung zu sein, da sie seit ihrer Vollendung bis jetzt in der vollkommenen Ruhe verblieben sind und auch jetzt, wo man die maritime Macht Oesterreichs entfalten wollte, keine Anstalt zu ihrer Ausrüstung bemerkt wurde.

Machte man es vielleicht mit diesen Schiffen, wie mit den Gardetruppen mancher Armeen, welche man, um sie nur ja recht zu schonen oder sie für die Entscheidung aufzusparen, gar nicht oder nur als letzte unantastbare Reserve hinter der kämpfenden Armee in den Krieg sendete, oder schickte man dieselben vielmehr darum nicht fort, weil man von ihrer geringen Leistungsfähigkeit überzeugt war? Und in der That sind auch diese beiden Schiffe in mehrfacher Beziehung höchst mangelhaft und können eben nur als ein erster schülerhafter Versuch betrachtet werden. Die beiden Fregatten „Kaiser Max“ und „Prinz Eugen“ dürften dagegen zu den besseren Schiffen zählen, doch scheint, wiewohl sie als vollendet angesehen werden, doch noch manches zu fehlen und wenigstens wäre ihre Ausrüstung zu jener Zeit, in welcher die ersten nach der Nordsee abzusendenden Schiffe in Bereitschaft gesetzt wurden, auf zu viele Schwierigkeiten gestoßen. So konnte also nur die Panzerfregatte „Juan de Austria“ mit dem Wüllerstorfschen Geschwader auslaufen. Die Erfahrungen, welche auf dieser Fahrt gemacht wurden, sprechen durchaus nicht zu Gunsten dieses Fahrzeugs. Obgleich das österreichische Geschwader sich stets an der Küste hielt und, sobald ein Ungewitter nabete, schnell in Sicherheit zu kommen suchte, war doch der „Don Juan“ zweimal dem Untergange sehr nahe und konnte nur durch die verzweifeltsten Anstrengungen seiner Besatzung, sowie die Beihilfe der übrigen Schiffe gerettet werden, wobei er jedoch einige tüchtige Schäden davontrug.

Außer diesen und den drei noch im Bau befindlichen Panzerfregatten befindet sich in Venedig noch eine gepanzerte schwimmende Batterie „Feuerspeer“, für zehn Kanonen, jedoch ohne Maschine. Dieselbe muß also durch einen Dampfer nach dem Orte, wo man sie braucht, bugsiert werden. Uebrigens sind zur Vertheidigung des Hafens von Venedig noch viele andere Schiffe bestimmt. So z. B. die Prahmen „Besuv“, „Mongibello“ und „Galatea“, zwei Pontons, ein Mörserschiff, eine Kanonierbarke, über zwanzig Kanonensollen und Kanonierschaluppen, eine gleich große Anzahl von Piroguen und drei Penichen, welche letzteren übrigens bald verschwinden dürften, da deren Zahl in den letzten zwei Jahren von zwölf auf drei herabgekommen ist.

Da die österreichischen Schiffsregister alle diese unbedeutenden Fahrzeuge mit anführen, so scheint der Kaiserstaat in der That eine höchst respectable Zahl von Schiffen zu besitzen. Der Werth und die Leistungsfähigkeit dieser „österreichischen Flotte“ schwindet jedoch auch abgesehen von den Resultaten der vorhergegangenen Betrachtung bedeutend zusammen, wenn man sich daran erinnert, daß es der größten Anstrengungen bedurfte, um nur acht Fahrzeuge — und unter diesen waren zwei Kanonenboote — unter Wüllerstorfs Befehl abzusenden.

Nach officiellen Angaben beträgt die Zahl der Geschütze auf der österreichischen Marine 996 und nach Vollendung der im Bau befindlichen Schiffe über

1000 Stück. Man weiß aber, wie schwankend und unzuverlässig derartige Angaben sind. Zählt man das Linienschiff, die Propeller-, Panzer- und Segel-Fregatten und die gedeckten Korvetten sowie die größeren Dampfer zusammen, so erhält man nur eine Zahl von dreißig Schiffen, unter denen überdies mehre kaum als seetüchtig betrachtet werden können, mit höchstens sechshundert Kanonen. Aber auch dann, wenn man die kleinsten Fahrzeuge und alle sogenannten Positionsschiffe mitrechnet, stimmt die officiell angegebene Kanonenzahl nicht mit der Wirklichkeit überein, und es scheint daher, daß man, um nur ja recht große Ziffern herauszubringen, auch alle Fahrzeuge der Binnengewässerflotille mitgerechnet habe.

Letztere bildete, wie schon bemerkt, einen selbständigen, für sich abgesonderten Körper, nunmehr aber ist sie zu einem integrierenden Bestandtheile der Marine gemacht worden. Es ist nur gut, daß sich die Schiffe nicht gleich den Menschen auf der See wie auf der Donau verwenden lassen, die Wiener hätten im entgegengesetzten Falle schon gewiß einige manövrirende Fregatten und Korvetten auf der Donau gesehen. Es ist Thatsache, daß man sich in maßgebenden Kreisen einige Zeit mit der Idee beschäftigte, Schiffe mit halbflachen Kielen zu erbauen, die man dann überall benutzen zu können meinte.

Diese Flotille, die allerdings ziemlich zahlreich ist, und von welcher der in den Lagunen stationirte Theil im Nothfalle mit gewisser Beschränkung zum Seedienste, d. h. zur Bewachung der Küste verwendet werden kann, besteht zunächst aus den Schraubenkanonenbooten „Pelikan“, „Deutschmeister“ und „Auslugger“, den größeren Raddampfern „Thurn-Taxis“, „Messagerie“, „Gorzowski“ und „Allnoch“ nebst sechs Radkanonenbooten, welche dreizehn Fahrzeuge zusammen die Lagunenflotille bilden.

Die Gardaseeflotille ist aus den sechs Schraubenkanonenbooten „Raufbold“, „Aäskofe“, „Speiteufel“, „Wespe“, „Wildfang“ und „Scharfschütze“ und den zwei größeren Raddampfern „Franz Josef“ und „Heß“, die Donauflotille aus zwei Kanonenbooten und drei größeren, zum Theil schon sehr schadhafte Raddampfern zusammengesetzt.

Fehlt also zu der Zahl von sechs Linienschiffen und zwanzig Fregatten nebst der entsprechenden Anzahl von Korvetten und großen Dampfern, auf welche Höhe nach einem vor etwa zehn Jahren erlassenen kaiserlichen Decrete der Stand der österreichischen Marine gebracht werden sollte, noch mindestens ebensoviel, als bis jetzt vorhanden ist, so mögen sich die sanguinischen Gemüther der Schöpfer der österreichischen Marine doch an dem Gedanken erfreuen, daß gegenwärtig schon 120 Fahrzeuge mit etwa 12,000 Pferdekraft auf dem Wasser schwimmen und daß diese Flotte auch bereits einen Sieg über einige versprengte dänische Kanonenschaluppen erfochten hat. Was hat es beim Hinblick hierauf zu bedeuten, daß diese Marine, deren bewegliches und

unbewegliches Material nach der günstigsten Schätzung gegenwärtig nur einen Werth von etwa sechsundzwanzig Millionen Gulden besitzt, und die jährlich nur dreizehn Millionen in Anspruch nimmt, bei allen andern Gelegenheiten, z. B. 1854 bei der Costa-Affaire in Smyrna, 1859 im adriatischen Meere und auf dem Lagomaggiore, nur Fiasco gemacht oder sich bei Zeiten aus dem Spiele gezogen hat!

Sehr zweifelhaft ist, ob, selbst wenn sich die Mittel dazu vorfinden sollten, das bereits erwähnte Programm der Vergrößerung der österreichischen Marine auch nur annähernd eingehalten werden wird, da man jetzt nur nach einer Vermehrung der Panzerschiffe strebt und alle Anstrengungen und alle verfügbaren Mittel lediglich diesem einen Ziele zuwendet. Es ist dieser Wechsel in der leitenden Ansicht überhaupt die Ursache der verkümmerten Entwicklung und des stets unbefriedigenden Zustandes der österreichischen Flotte. Zuerst wollte man eine starke Segelflotte, hierauf recht viele schnellfahrende Dampfer, dann lauter Propeller und jetzt wieder nur Panzerschiffe, dabei aber ging man immer zu dem Andern über, bevor man noch das Erste gut ausgebildet und von den dafür mit großen Kosten ins Leben gerufenen und nun dem Verfall gewidmeten Einrichtungen auch nur den mindesten Nutzen gezogen hatte. Man wollte alles und erreichte darum fast nichts.

Das Personal der österreichischen Marine ist, obgleich der Kopffzahl nach sehr ansehnlich, eben nur für die Bemannung der Hälfte der seetüchtigen Schiffe ausreichend, und es nehmen auch hier, sowie bei der Landarmee die Ausgaben für die Nichtstreitenden einen unverhältnißmäßig großen Theil des Gesamtbudgets in Anspruch.

Die eigentlichen Marinetruppen und Marineoffiziere, welche aus dem Marinestab oder den Schiffsoffizieren, dem Matrosencorps, dem Marine-Infanterieregiment, dem Marine-Regiment oder der Schiffsartillerie und den Maschinisten besteht, zählen hochgerechnet kaum 5000 Mann, während der gesamte Personalstand der Marine mindestens aus 8000 Individuen besteht. Dabei ist jedoch noch zu bemerken, daß von dem angeführten Truppenstande gewöhnlich mindestens der vierte Theil beurlaubt ist und nur im Falle eines Krieges oder größerer Seeexpeditionen einberufen wird, während das Administrationspersonal zu jeder Zeit vollzählig erhalten wird. Da nun aber auch unter den zum eigentlichen Schiffsdienste Bestimmten viele nicht Streitbare oder aus verschiedenen Gründen selten zur Verwendung Kommende sich befinden, so erscheint die Behauptung, daß in der österreichischen Marine unter gewöhnlichen Umständen auf jeden wirklichen Seemann ein Beamter oder ein Undienstbarer komme, nicht übertrieben.

Und die Dienste, welche dieses unerhört starke und selbstverständlich höchst kostspielige Personal leistet, sind zweifelhafter Natur. Die Rechnungs- und

Controlebehörden sind noch zahlreicher vertreten, als bei der Landarmee, dafür aber blüht die Vielschreiberei und der langsame Geschäftsgang so wie dort, und Unterschleife wurden wiederholt mit derselben Unverschämtheit und in ähnlicher Ausdehnung verübt, wie nur unter Gynattens Verwaltung in der Armee. Die Schiffsgeistlichkeit würde für eine dreimal größere Marine genügen, wogegen das ärztliche Personal nicht überzählich ist. Das Bauwesen steht unter der Leitung von etwa vierzig Ingenieuren und höheren Beamten, für deren Talente und Erfahrung mehre von ihnen gebaute Schiffe, sowie einige Arsenal- und Hafenbauten nicht das günstigste Zeugniß abgeben. Jedenfalls sind die besten Schiffe und die zweckmäßigsten Land- und Wasserbauten von ausländischen oder Civilingenieuren gebaut oder wenigstens entworfen worden. Die Verpflegung der Schiffsquipagen ist sehr mangelhaft, und auch die meisten andern Bedürfnisse werden trotz des an zweihundert Köpfe zählenden Personals der Magazin- und Arsenalverwaltung durchschnittlich so schlecht und theuer als möglich geliefert.

Der Haushalt der österreichischen Marine ist also mangelhaft, und es kann schon darum nicht befremden, daß selbst bei dem besten Willen des Chefs und der höheren Offiziere das Ganze noch weit von jenem Standpunkte entfernt ist, welchen es unter andern Umständen schon erreicht haben könnte.

Indessen sind auch die Marinetruppen nicht recht zweckmäßig organisiert, und es könnten theils zahlreiche Ersparungen gemacht, theils viele Aenderungen in dem Wirkungskreise mancher Stellen getroffen werden.

Der Marinestab, aus der Admiralität und den Schiffsoffizieren bestehend, würde für eine dreimal größere Marine vollständig genügen. Es giebt Vice- und Contreadmirale. Lächerlich genug existirt auch eine eigene Adjustirungsvorschrift für Admirale, welchen Grad bis jetzt noch Niemand erreicht hat und auch nicht sobald erreichen dürfte, — ja diese Vorschrift wurde sogar schon wiederholt abgeändert.

Die nicht eingeschiffte Marineinfanterie und Artillerie steht unter der speciellen Inspection eines Generals, dessen Stelle mit vollem Rechte eine *Sinecure* genannt werden kann. Ebenso giebt es außer den im Oberstenrange stehenden Linien Schiffscapitänen noch mehre Obersten, welche dem Namen nach als Commandanten des Matrosencorps, der Infanterie und Artillerie fungiren und nicht in der Rangliste der zur Armee gehörenden Obersten, sondern in jener der Schiffscapitäne stehen. Gegenwärtig zählt die österreichische Flotte nicht weniger als 7 angestellte und 9 unangestellte Vice- und Contreadmirale und Generale, 20 angestellte und unangestellte Linien Schiffscapitäne und Obersten und 26 angestellte Fregattencapitäne und Oberstlieutenants. Gewiß nur zu deutlich sprechende Zahlen! Nach unten herab vermindert sich jedoch die Menge der denselben Rang Bekleidenden, und so ist die Zahl der Subalternoffiziere ver-

hältnißmäßig gering. Sowohl dieses Mißverhältniß der Zahl der Befehlshaber zu der Zahl der Untergebenen als auch die äußerst einfache Gliederung der Rangleiter, und vorzüglich die bei den geringsten Anlässen eintretenden Vermehrungen des Offiziersstatus verursachen ein außerordentlich rasches Avancement. Der in die Marine mit Aussicht auf Beförderung Eintretende beginnt, nachdem er auf einem sogenannten Glebensschiffe den ersten Unterricht erhalten, seine Laufbahn als Seeelève oder auch sogleich als Seecadet, rückt von diesem zum Schiffsfähnrich (im Range eines Oberlieutenants) und dann zum Schiffslieutenant (Hauptmann) auf. Es fallen also die in der Armee bestehenden Zwischengrade des ersten und zweiten Lieutenants und des zweiten Hauptmanns gänzlich hinweg. Der Schiffslieutenant (Hauptmann) rückt unmittelbar zum Fregattencapitän (Oberstlieutenant) auf. Das schnelle Emporkommen mancher österreichischen Marineoffiziere, z. B. Tegetthofs, welcher erst im Jahre 1848 Offizier wurde, kann also nicht überraschen und noch weniger als ein Beweis der von den Betreffenden erworbenen außerordentlichen Verdienste angeführt werden. Alle diese Männer wurden eben nur auf besondere Weise vom Glücke begünstigt und gelangten, indem sie nur jeder auffallenden Nachlässigkeit vorbeugten, ohne weiteres Zuthun einfach durch die Anciennetät zu ihrer Stellung. Auch trugen die häufigen und frühzeitigen Pensionirungen zu den günstigen Avancementsverhältnissen bei. Es wäre unrichtig, wenn man glauben wollte, daß sich die Menschen im Dienste der kaiserlichen Marine so früh abnutzen. Im Gegentheil sind zwei Dritttheile der Pensionirten körperlich und geistig ebenso diensttauglich, als sie es nur je zuvor gewesen sein mögen. Aber eine Kleinigkeit genügt, um die Versetzung irgendeines rüstigen und vielleicht auch verdienten Offiziers in den Ruhestand zu bewirken. Nicht etwa ein wirkliches Vergehen; denn gegen solche ist man wieder sowohl in der Marine als in der Landarmee oft auffallend nachsichtig; wohl aber soll ein kleiner Verstoß gegen die Etikette, irgend eine im Mißmuthe ausgestoßene und „hohen Ohren“ hinterbrachte Aeußerung, ja bisweilen schon eine mißliebige Gesichtsbildung unter vier Fällen dreimal die Ursache vorzeitiger von Amtswegen erfolgender Pensionirungen gewesen sein. Andererseits aber wird es auch dem Offizier leicht gemacht, sich trotz aller Rüstigkeit in den Ruhestand zu begeben. Irgend einem Capitän, welcher Gourmand ist, behagt die ihm angewiesene Küstenstation wegen der dort üblichen Kost oder des dort herrschenden Mangels an Vergnügungen nicht mehr, oder ein junger hochadeliger Lieutenant gewinnt auf eine Art seines schnelleren Vorwärtskommens wegen seinen Vordermann, um seinen Abschied zu bitten, und siehe da, es bedarf nur einer vorgeschützten achttägigen Krankheit und einer auf dem geeigneten Wege an den rechten Mann gelangenden Bitte, um die Pensionirung zu veranlassen. Daher ist die Zahl der pensionirten Marineoffiziere ungeachtet des kurzen Bestandes der österreichischen

Seemacht größer als jene der activen Offiziere, während bei der Landarmee die Zahl der Pensionäre, unter denn sich noch viele Veteranen aus den napoleonischen Kriegen, dann die in den letzten Feldzügen dienstunfähig gewordenen Offiziere befinden, doch nur etwa zwei Drittel der activen Offiziere beträgt.

Ueber die theoretische und praktische Ausbildung und Verwendbarkeit der österreichischen Marineoffiziere sind die Ansichten getheilt. Die ehemalige Marineakademie bildete Theoretiker aus, welche, sobald sie als Cadetten auf ein Schiff kamen, so gut wie gar nicht zu brauchen waren und oft zum Gespött der Matrosen wurden. Indessen gab es auch viele Zöglinge, welche ganz gut die Course der Akademie durchliefen, ohne sich den Kopf sonderlich anzustrengen, indem die Flotte längere Zeit als das dem Emporkommen hochadeliger, aber unbemittelter Bürschchen günstigste Gebiet galt.

Seit den letzten Jahren wird allerdings bei dem Unterrichte mit der Theorie auch etwas Praxis verbunden, so daß die Cadetten oder Eleven nicht als ganz ungeschickte Landratten an Bord kommen. Aber die für den höheren Befehlshaber erforderliche seemännische Erfahrung ist nur bei einzelnen Offizieren zu finden. Und wie könnte es viel anders sein, wo die österreichischen Seeoffiziere nur selten und dann meist nur auf kurze Zeit eingeschifft werden. Mancher Lieutenant ist noch nicht über das adriatische, mancher Capitän nicht über das mittelländische Meer hinausgekommen, und es giebt Seeoffiziere, welche während einer zehnjährigen Dienstzeit nur zweimal — und zwar nur auf einem Wachtschiffe eingeschifft waren und die übrige Zeit entweder ganz unthätig oder in irgend einer Kanzlei zugebracht haben. Die Fahrt nach der Nordsee und das Gefecht bei Helgoland haben hinreichend bewiesen, daß es den österreichischen Marineoffizieren zwar nicht an dem gewöhnlichen Soldatenmuth, wohl aber an Gewandtheit und Umsicht mangelt. Namentlich manoeuvrirte Tegetthof so, wie etwa ein englischer Schiffscapitän aus der Zeit Nelsons.

Indessen ist auch die theoretische Ausbildung oft keine gründliche, und wenn sich einzelne Offiziere in einem oder dem andern Fache besonders ausbildeten, so war es eben nur ihr Privatfleiß. Dieser Fall kommt übrigens selten genug vor, was am besten daraus erhellt, daß auf dem Gebiete der Wissenschaften von dem österreichischen Seeoffiziercorps außer der Erdumseglung der Novara und der Beschreibung dieser Expedition (und auch da waren es zumeist nicht der Marine angehörende Männer, welche das Verdienstlichste leisteten) fast nichts gethan worden ist, und daß trotz der seit mehren Jahren gegründeten hydrographischen Anstalt, der höheren Offizierbildungsanstalt, die neueste Karte des adriatischen Meeres vom Jahre 1821 datirt. —

Die Besoldung der Marineoffiziere ist nominell jener der gleichgestellten Grade der Landarmee gleich, doch gilt diese Gleichheit nur in dem Falle, wo der Offizier weder eingeschifft, noch in einem Arsenal oder in einem anderen

besonderen Dienste verwendet wird, also wo er gar nichts zu verrichten hat. Ist dagegen der Offizier, wenn auch nur dem Namen nach eingeschifft, so erhält er, so lange das Schiff den Hafen nicht verläßt, das halbe Schiffskostgeld oder Panatica, sobald er aber in die See sticht, diese Gebühr vollständig. Wird die Fahrt über die Meerenge von Gibraltar hinaus fortgesetzt, so bewilligt man gewöhnlich die doppelte Panatica. Dieselbe ist ziemlich beträchtlich und kommt im Durchschnitte der Kriegsgage der Landoffiziere gleich. Die bei den Arsenalen, Schiffswerften oder in den Magazinen verwendeten Offiziere erhalten dagegen unter verschiedenen Titeln mehr oder minder bedeutende Zulagen, abgesehen von den mit fast allen diesen Bedienstungen verbundenen Nebeneinkünften.

Auch in anderer Beziehung werden die Marineoffiziere gegenüber den Offizieren der Landarmee auffallend begünstigt. So z. B. rückt der Offizier, welcher drei Jahre lang eingeschifft war, sofort in die nächsthöhere Stufe auf. Doch hat sich dieser Fall, so viel uns bekannt, nur ein Mal, d. h. nur bei dem Personal der „Novara“ ereignet, da längere Expeditionen überhaupt zu den bei der österreichischen Flotte selten vorkommenden Dingen gehören.

Die Adjustirung, welche früher ziemlich militärisch und recht nett war, ist nun ganz nach englischem Muster gemodelt worden, und ebenso trachtet jeder Einzelne, in allen Aeußerlichkeiten einer echten englischen Theerjacke zu gleichen. Schon früher wurde das Tragen der Schnurrbärte verboten, „da sich solche für tüchtige Seeleute nicht schicken“, wie sich ein der Adjustirungscommission beigegebener Schiffscapitän, welcher zufällig die Schnurrbärte nicht leiden konnte, zu äußern beliebte. Nunmehr aber wird die Sache bis auf die Spitze des Komischen getrieben. Die wiener Bartscheerer und Haarkünstler kennen bereits Marinebackenbärte und Matrosenfrisuren. Je nachlässiger und arroganter der Gang und das Benehmen, je geckenhafter die Frisur, je unförmlicher und ungewöhnlicher der Anzug, desto mehr nähert sich der österreichische Marineoffizier seinem Ideale, und desto günstiger soll die Meinung sein, welche man in höheren Kreisen von seiner Verwendbarkeit erlangt. Es ist interessant, wenn man dieselben Leute, welche noch vor wenigen Jahren, als die Mode sich noch in der Vorschrift „Nettigkeit“ und „stramme militärische Haltung“ zusammenfaßte, geschnürt und steif wie Gardelieutenants einhergingen und in ihrer ganzen Erscheinung eher etwas Husarenartiges als Seemännisches hatten, nun mit breit gespreizten Füßen, als wären sie von Kindesbeinen an nicht vom Bord gekommen, mit hin und her baumelnden Armen, mit schlotternden aufgekнопften Kleidern, einem dicken, lose geknüpften Halstuche statt der steifen Cravatte, die früher unternehmend tief auf das rechte Auge gedrückte Kappe in das Genick hinabgeschoben durch die Straßen mehr stolpern als gehen sieht.

Dagegen haben die Offiziere der Marineinfanterie es nach und nach so weit gebracht, daß man sie recht wohl für Gensdarmen halten könnte.

Das Marineinfanterieregiment, welches auf vollem Kriegsfuße kaum zweitausend Mann stark ist, aber fünf Stabsoffiziere zählt und, wie bemerkt, unter der speciellen Oberleitung eines Generals steht, soll das militärische Element in der Marine vertreten. Man hat einige Zeit lang versucht, dieser Truppe eine besondere und genau für ihren Dienst berechnete Ausbildung zu ertheilen, ist jedoch davon abgekommen, und jetzt exercirt sie wie jede andere Infanterie. Doch scheinen sich die Offiziere noch immer für etwas Besonderes zu halten.

Das Matrosencorps, früher fast nur aus Venetianern, Kroaten und Dalmatinern, jetzt auch aus Deutschen zusammengesetzt, besteht aus den zur Bemannung der Schiffe bestimmten Seeleuten und eigenen Offizieren (worunter sogar ein Oberst und mehre Majore), welche letzteren jedoch nicht zu den Seeoffizieren gehören, sondern nur zur Ueberwachung der Disciplin bei den nicht an Bord befindlichen Matrosen berufen sind, also nur dann in Thätigkeit treten, wenn Schiffe desarmirt werden, in welchem Falle die Herren sich ungestörtem Müßiggange hingeben können. Werden die Schiffe wieder bemannt, so tritt für die Matrosenoffiziere die Zeit der Ruhe und Erholung von den Anstrengungen eines ein- oder zweimaligen flüchtigen täglichen Besuches der Kaserne ein. Werden aber, wie dies gewöhnlich geschieht, die Seeleute in den Arsenalen oder auf den Werften beschäftigt, so hört die Thätigkeit der Matrosenoffiziere ebenfalls auf und die Matrosen stehen unter dem Befehl der Arsenal- oder Hafensoffiziere. Letztere sind in der Regel ältere oder zum Seedienste nicht ganz geeignete Marineoffiziere. Es giebt bereits eine Menge solcher Friedensposten, deren Obliegenheiten sich mitunter auf ein kaum nennenswerthes Minimum reduciren. Oft kommt es noch vor, daß in Orten, wo bereits ein Offizier der Landarmee als Platzcommandant sich befindet, auch noch ein Seeoffizier als Marineplatzcommandant aufgestellt wird.

Die Marineartillerie oder, wie sie gegenwärtig genannt wird, das Marinezeugcorps, ist mehr eine Duvriertruppe, als zum activen Dienste bestimmt. Insbesondere gilt dies von den Offizieren derselben. Ehedem befand sich auf jeder Fregatte oder auf einem größeren Dampfer ein Artillerieoffizier und ein Munitionär, während jetzt die Geschütze von den Schiffsoffizieren befehligt werden und der allensfalls auf dem Schiffe befindliche Munitionär nur den Dienst in der Pulverkammer zu besorgen hat.

Das Gefecht bei Helgoland hat gezeigt, daß die österreichische Schiffsartillerie, sowohl was ihre Taktik als was ihre technische Ausbildung betrifft, keineswegs den Anforderungen der Gegenwart gewachsen ist. Von den ohnehin nur spärlich vorhandenen gezogenen Kanonen wurde kein entsprechender Gebrauch gemacht, sondern man fuhr rasch auf die Tragweite der gewöhnlichen glatten Kanonen heran und begab sich damit freiwillig des Vortheils weiter und doch sichertreffender Schüsse. Auch feuerte man mit Vollkugeln und Traubenkartätschen (ein

fast antediluvianisches Geschloß) und schien den Gebrauch der sehr wirksamen und gerade von der österreichischen Artillerie mit besonderer Vorliebe ausgebildeten Granaten und Schrapnels völlig vergessen zu haben. Unter solchen Verhältnissen konnte das Resultat des Seetreffens nicht wohl anders ausfallen.

So ist denn die österreichische Marine, weit entfernt von einer wirklich hoffnungsvollen Entwicklung und achtungsgebietenden Beschaffenheit, nur ein getreues und darum trauriges Abbild der in den meisten andern Zweigen der Staatsverwaltung herrschenden, vorzüglich durch das Streben nach äußerem Glanz und Befriedigung verschiedener Standes- und Privatinteressen hervorgegangenen mißlichen Zustände, und die österreichischen Schiffe werden, wenn sie mit einem nur einigermaßen tüchtigen Gegner zu thun bekommen, sich in der Regel auf ihre Niederlage gefaßt machen müssen. D.

Die Südtaliener.

Sicilien und Neapel von Franz Löhner. München, 1864. C. A. Fleischmanns Buchhandlung. Zwei Theile.

Daß man über Italien immer noch Neues und Interessantes schreiben kann, hat uns in den letzten zehn Jahren Gregorovius durch mehr als ein anziehendes Buch bewiesen. Daß auch das letzte derselben noch Stoff für einen offenen Blick und die Hand eines geschickten Zeichners übrig gelassen, zeigt die neue Schrift Löhners. Städte und Landschaften zu schildern ist freilich ziemlich überflüssig, wenn der Reisende nicht weit von der großen Heerstraße ablenkt. Dagegen bieten Geschichte und sociales Leben noch mancherlei Darstellenswerthes, und auf diesen Gebieten bewegt sich unser Buch mit Vorliebe. Wir erhalten ansprechende Bilder aus den Zeiten der griechischen, arabischen und normannischen Zeit Siciliens, unter denen wir namentlich das Capitel über die Culturblüthe der Araber hervorheben, von welcher der Verfasser nachweist, daß sie die Bedeutung, die man ihr gewöhnlich zuschreibt, nicht gehabt hat. Wir begegnen ferner auf guten Studien ruhenden Darstellungen aus der Geschichte Neapels unter den Anjou, unter König Alfons und Vicekönig Toledo. Wir bekommen endlich in drei Capiteln des zweiten Theiles eine vortreffliche Charakteristik der Südtaliener in der Gegenwart, welche über Volksnatur, bürgerliche Thätigkeit, Sitte und Bildung dieses noch immer nicht genügend bekannten, bisweilen zu hoch, häufiger zu tief gestellten Theiles des neuen Italien so viel Verständiges und Wohlbegründetes enthält, daß wir uns nicht versagen können, das hauptsächlichste im Folgenden mitzutheilen, zumal hier nächst Rom der Kern- und Knotenpunkt der italienischen Frage liegt, die so lange eine Frage bleiben wird, bis es gelingt, dieses von den Norditalianern fast wie eine fremde Nation ver-