

~~27563~~
36690

16
1869

Aeolus.

Episode aus dem Kriegsjahre 1859.

Von

Heinrich Pittrow.



Separatdruck aus der „Laibacher Zeitung.“

Laibach, 1869.

Druck von Ign. v. Kleinmayr & Fed. Bamberg.
Im Selbstverlage des Verfassers.



Am 1. April 1859 verließ die österreichische Kauf-
fahrtei-Brigg „A. olus“ den Hafen von Cardiff. Der
Capitän Anton Ivancich, auf der dalmatinischen Insel
Puffin geboren, ein im Seedienst ergrauter Mann, rüstig,
muthig und erfahren, ging nachdenkend auf dem Hinter-
decke seines schmucken Schiffes auf und ab, blickte bald
nach dem Compasse, wo ein sonnengebräunter Altmatrose
das Steuer führte, bald erhob er seinen Blick nach dem
theilweise bewölkten Himmel, dessen buntgefärbte Wolken
eine frische Nordwestbrise vom Ocean nach der irischen
Küste trieb.

Schon vor seiner Abreise hatte der Capitän von
der Kriegsdrohung gehört, die mit jedem Tage deutlicher
wurde, und die, wie es schien, Oesterreich nicht nur
Italien gegenüberstellen sollte, sondern allem Anscheine
nach auch Frankreich als Italiens Alliirten auf den
Kampfsplatz rufen würde. Die Jahreszeit war noch eine
unbeständige, wie es der April in der Breite Englands
zu sein pflegt; auf eine schnelle, von günstigen Winden
begleitete Fahrt, war somit nicht zu rechnen, da aber bis
zum Tage seiner Abfahrt noch keine Kriegserklärung er-
folgt war, die Brigg überdies auch während der Fahrt
je nach Zulaß des Wetters neutrale Häfen anlaufen
konnte, um dort Nachrichten einzuziehen und im Noth-
falle vor Anker liegen zu bleiben, so war es vollkommen

gerechtfertigt und kaufmännisch klug, so bald als möglich in See zu stechen und vielleicht den Hafen seiner Bestimmung, Fiume, zu erreichen, bevor das politische Gewitter, das sich in schweren Wolken am Horizonte dreier Staaten drohend aufgethürmt, losbrechen würde. Die Ladung des Schiffes bestand in Steinkohlen. In unserer Zeit, wo der Dampf die Welt regiert, gilt dieser Artikel freilich als Kriegscontrebande, weil er die Nahrung, das Futter der Feuerrosse bildet, die dampfsschnaubend in der Seeschlacht die Phalanx bilden, die oft so fürchterlich zerstörend, wie es 1866 bei Vissa der Fall war, in die feindliche Flotte eindringt. Der Capitän tröstete sich aber, wie gesagt, theils mit der Hoffnung, Fiume vor Ausbruch der Feindseligkeiten zu erreichen, theils mit der Sicherheit, daß man nach all den Verhandlungen der Jurisprudenten über See- und Handelsrecht endlich zu dem humanen und logischen Beschlusse kommen würde, während eines Seekrieges Privateigenthum zu verschonen und nicht, wie es leider bis zum Jahre 1859 geschah, die Geißel des Krieges noch durch gesetzliche Seeräuberei zu vermehren. Denn Seeräuberei bleibt dieser Barbarismus, arme, unbewaffnete Rauffahrteischiffe durch Kriegsfahrzeuge kapern und als gute Prise erklären zu lassen. Leider gelang es aber damals noch nicht, dem Menschenrechte diese Anerkennung zu verschaffen, und erst während des Krieges gegen Preußen (1866) erlebte die Welt den Triumph der Humanität, daß während eines Krieges das Seegut der Mercantilschiffe respectirt wurde. Dem damaligen Handelsminister, dem Weltumsegler Wüllersdorf, gebührt das Verdienst, diesen Act der Humanität seit Menschengedenken zum ersten male zur Geltung gebracht zu haben, und wenn jener Mann, während er dem Ministerium vorstand, nichts anderes geleistet, wenn er träumend und schlafend als Müßiggänger die Zeit seines Kalifates zugebracht hätte: ihm gebührt doch ein Monument für diese einzige wichtige Leistung und der Dank seiner Zeitgenossen und der Nachwelt.

Unbeständiges, mitunter stürmisches Wetter hatte die Fahrt des „*Neolus*“ verzögert; Capitän Ivancich wollte somit durch Anlaufen eines Hafens nicht noch mehr Zeit verlieren, hielt tüchtig See und erreichte am 14. Mai des Morgens den Canal von Vissa — durchsegelte diesen mit günstiger Brise und lag am Morgen des 15. Mai außerhalb der Isole grosse im adriatischen Meere, beiläufig zwischen Zara und Ancona, wenige Seemeilen von der dalmatinischen Küste entfernt. Da meldeten die Ausluger 3 Kriegsschiffe, deren obere Segel sich am Horizonte zeigten und durch die Rauchwolke, die sie umhüllte, als Dampfer erkannt wurden. Da die Schiffe, die allmählig immer deutlicher in Sicht kamen, keine Flagge führten, hielt man sie anfangs für österreichische Dampffregatten, kurz darauf aber wehte die französische Flagge auf allen dreien — ein blinder Kanonenschuß rief den Rauffahrer zum Weidrehen (stille stehen) und die beiden Linienfahrer „*Napoleon*“ und „*Eylau*“, gefolgt von der Fregatte „*Impetueuse*“, umstellten in wenigen Minuten den armen österreichischen Rauffahrer.

„Kinder, das sind Franzosen,“ sagte der Capitän zu seiner Mannschaft, die, 12 Köpfe stark, vollzählig auf Deck geeilt war und nach den 3 Schiffen auslugte, bevor man ihre Flagge noch ausgenommen hatte. „Das sind Franzosen, und die nähern sich uns keineswegs in friedlicher Absicht,“ meinte der Capitän, „ich habe ein böses Vorgefühl, daß wir da mitten in den bereits begonnenen Krieg gelangt sind. Seit unserer Abfahrt von Cardiff kann sich vielerlei zugetragen haben. — Nun heißt es, sich in unser Schicksal fügen!“

Drei stark bemannte Boote stießen jetzt von den französischen Schiffen ab und näherten sich von zwei Seiten mit frischem Ruderschlage dem „*Neolus*“, der bei völliger Windstille bewegungslos dalag und sein unvermeidliches Schicksal geduldig und ergeben abwartete.

Nachdem einer der französischen Officiere, der die große Schaluppe commandirte, an Bord gestiegen war,

vom Capitän Ivancich die Schiffspapiere abverlangt und diese genau geprüft hatte, erklärte er in einem anmaßenden Tone das Schiff als „gute Prise,“ befahl die Flagge zu streichen, ließ einen Theil seiner Bootsbemannung an Bord steigen, befahl alle Segel aufzugeien und fest zu beschlagen, hißte die französische Flagge an die Stelle der gestrichenen österreichischen und beorderte den Capitän, alle Vorbereitungen zu treffen, um gleich von einem der Kriegsschiffe in Schlepp genommen zu werden. Alles Protestiren des Capitäns und die Versicherung, daß er England noch vor Ausbruch des Krieges verlassen und während der Reise nirgends die Mittheilung von der Kriegserklärung erhalten habe, — blieben fruchtlos. — Die Fregatte „Impetueuse“ hatte binnen wenigen Minuten die Brigg am Schlepptau und steuerte den Kurs in der Richtung gegen Venedig, wo der Rest der französischen Flotte theils vor Anker lag, theils vor der Hafeneinfahrt kreuzte. Die Kohlenladung des „Neolus“ wurde gleich an die französischen Schiffe vertheilt, und nachdem er beinahe gänzlich geleert war, übergab man ihm als Ballast 50 Tonnen Salz, das von einem anderen gekaperten österreichischen Kauffahrer genommen wurde, der ebenfalls als „gute Prise“ bei der französischen Flotte lag, aber seine ganze Ladung an Bord behalten hatte, da die witzigen Franzosen keinen Mangel an Salz hatten.

Capitän Ivancich, in Mitte der französischen Flotte geankert, hatte es wiederholt versucht, beim Commandanten der Escadre gegen diese Kaperei zu protestiren — aber vergebens; angesichts der österreichischen Flotte, die damals unter den Befehlen des Erzherzogs Ferdinand Max innerhalb der Befestigungen Venedigs vor Anker lag und zu schwach für einen Angriff erachtet wurde, angesichts dieser Flotte mußte der arme österreichische Kauffahrer vor Anker liegen und geduldig sein Schicksal abwarten. Am 7. Juni endlich hatte man an Bord des französischen Admiralschiffes den Beschluß gefaßt, den

„*Neolus*“ nach Toulon zu senden. Der Capitän erhielt den Befehl, die Anker zu lichten — eine Bemannung von 6 Matrosen und 1 Unterofficier der französischen Flotte wurde an Bord gesendet und an ihrer Statt ebenso viele Matrosen von der Bemannung des „*Neolus*“ ausgeschifft und an Bord einer französischen Fregatte als Kriegsgefangene untergebracht. Nachdem man die nothwendigsten Lebensmittel an Bord des „*Neolus*“ gebracht hatte, nahm die Fregatte „*Impetueuse*“ den „*Neolus*“ wieder ins Schlepptau und brachte ihn gegen die italienische Küste, wo er endlich bei leichter, günstiger Brise frei vom Schlepper seinem Schicksale überlassen wurde.

Die ganze Bemannung des Schiffes, dessen Führung doch eigentlich dem Capitän Ivancich überlassen und nur von dem französischen Unterofficiere überwacht wurde, bestand aus 12 Personen, wovon 6 Oesterreicher und 6 Franzosen waren, letztere auf das beste bewaffnet, während man dem Capitän und der österreichischen Bemannung alle Gattungen von Waffen, sogar große Küchenmesser abgenommen hatte. Der Gedanke, sich bei der ersten Gelegenheit der Franzosen zu bemächtigen und das Schiff statt nach Toulon in einen besetzten österreichischen Hafen zu bringen, hatte gleich nachdem das Schleppschiff sie verlassen, jeden der Oesterreicher beschäftigt — die 6 Gefangenen wurden aber immer getrennt von einander gehalten, eine Mittheilung dieses Befreiungsgedankens, eine Besprechung der Ausführung desselben war also nicht möglich und nur in Momenten, wo Evolutionen alle Mann auf dem Deck erforderten, konnten die Oesterreicher schnell einige Worte illyrisch mit einander sprechen und sich so den Plan mittheilen. Am 10. Juni des Morgens steuerte die Fregatte, nachdem der französische Commandant der Brise vom Commandanten der Fregatte seine Instructionen erhalten hatte, wieder zur Escadre zurück und der „*Neolus*“ befand sich beiläufig 20 Seemeilen in Südost von Ancona

und entfernte sich schon während der nächsten Nacht von jener unwirthlichen Küste, ohne daß die Franzosen es bemerkten. Der darauf folgende Tag brachte frische Brise aus Süd, man mußte wieder ein wenig abhalten von der italienischen Küste und gewann während der Nacht das Weite. Der Wind nahm zu und mit ihm der Muth und die Hoffnung auf Befreiung unter den Gefaperten. Dem französischen Unterofficiere erzählte der Capitän von den gefährlichen Küstenpunkten, denen man nahe lag und von der Möglichkeit eines Umspringens des Windes nach Nordost, das ein ferneres Abhalten von der italienischen Küste gebieterisch wegen der Sicherheit der Navigation verlange. Der französische Unterofficier, der sich zum ersten male in dem so respectirten, wegen seiner schwierigen Navigation gefürchteten adriatischen Meere befand und die Verantwortung der Schiffsführung nicht auf sich nehmen wollte, willigte in den östlichen Kurs, und schon am 13. Juni befand sich der „*Aeolus*“ in Sicht der Inseln Lagosta und Meleda, beinahe auf der Höhe Ragusas. Der entscheidende Moment schien gekommen. Drei Mann der französischen Besatzung waren unter Deck gegangen, um dort auszu-
ruhen, und versielen bald in einen gesunden, sorgenlosen Schlaf.

Einer der drei Wachenden war am Steuerrade und einer hoch auf dem Großmaste am Bramsegel beschäftigt. Der Bootsmann Anton Fallesich, ein unternehmender, seelenruhiger Mann, begab sich unter Deck, wo die drei Franzosen schliefen, und bemächtigte sich dort ihrer Waffen, der geladenen Pistolen, die sie neben sich in der Roje* liegen hatten, und der Säbel, die sie um den Leib trugen, die er aber vorsichtig aus der Scheide zog und die leeren Scheiden am Leibe ließ. Nachdem diese Entwaffnung dem Bootsmann gelungen war, schlich er eiligst auf Deck, meldete dem Capitän das Geschehene,

* Roje, Lagerstätte an Bord.

verrammelte hierauf mit beschwerten Ruckendeckeln den Ausgang der Treppe, die auf Deck führte — raffte schnell die Waffen des einen Franzosen zusammen, der auf dem Mast beschäftigt war und sie, um dort leichter zu arbeiten, abgelegt hatte; 2 Matrosen packten hierauf den Mann am Ruder von rückwärts und zwangen ihn trotz wüthender Gegenwehr, seine Waffen abzuliefern, und nahmen ihm das Versprechen ab, sich ruhig zu verhalten, indem sie ihm das Schicksal seiner gefangenen Cameraden bekannt gaben und zu überzeugen suchten, daß jeder Widerstand fruchtlos sein würde. Der Capitän rief nun den französischen Unterofficier in seine Kajüte und erzählte ihm in Gegenwart des Bootsmannes und zweier Matrosen, was vorgefallen war, daß auch er an keine Renitenz denken möge, da alle Waffen in den Händen der Oesterreicher seien und man bei dem geringsten Versuche, sich zu widersetzen, das Schiff in Grund bohren würde, wozu bereits alle Vorkehrungen getroffen seien. Der Unterofficier erblaßte und verlangte, sich von der traurigen Mittheilung überzeugen zu dürfen, und übergab endlich seine Waffen.

Gegen Mittag erwachten die 3 Gefangenen aus ihrem verhängnißvollen Schlafe. Als sie auf Deck zu kommen versuchten, fanden sie die Ruckendeckel vorgeschoben und belastet. „Wir sind verrathen,“ rief einer von ihnen aus, indem er nach seiner Pistole greifen wollte, die er aber ebensowenig finden konnte, als den Säbel in der leeren Scheide.

„Deffnet augenblicklich,“ schrien nun alle drei durch das kleine Loch, das für den Durchzug der Ankerkette im Ruckendeckel angebracht ist, und versuchten mit aller Kraftanstrengung den Deckel zu heben, was ihnen aber in Folge der Gewichte, die man darauf gelegt hatte, nicht gelang. „Wir haben nur die Rolle gewechselt,“ rief ihnen der Bootsmann durch die kleine Deffnung im Ruckendeckel zu, „bis heute waren wir Euere Gefangene, „jetzt seid Ihr die unserigen. Geduldet Euch, vor Nacht

„werden wir im Hafen sein — durch dieses kleine Loch
„werdet Ihr zu essen und zu trinken bekommen, wenn
„Ihr Euch anständig und ruhig benehmt.“

Der nächste Hafen war Gravosa, das herrliche
malerische Becken, das den Kriegshafen von Ragusa bil-
det. Schon unterschied man deutlich die Pette, zwei mit
Pinien bedeckte Hügel, die knapp vor der Einfahrt wie
ein von der Natur absichtlich hingestelltes Signal lie-
gen. Die Brise frischte auf und noch vor Sonnenunter-
gang war der Hafen erreicht. Die österreichische Kriegs-
corvette „Diana,“ die dort vor Anker lag, übernahm
die gefangenen Franzosen des gefaperten Oesterreichers.

Nach beendetem Feldzuge erhielt der Capitän Ivancich die rothe Ehrenflagge, die größte Auszeichnung, die
einem Kauffahrteischiffe zu Theil werden kann, wurde
mit einem Orden decorirt und die brave Mannschaft
des „Neolus“ erhielt nebst einer Geldbelohnung auch
Ordenszeichen. Am 14. August 1859 fand durch wei-
land Erzherzog Ferdinand Max, damals der glückliche
und beneidete Marine-Obercommandant, später der un-
glückliche und beweinte Kaiser von Mexico, an Bord der
Fregatte „Radezky“ auf der Rhede von Triest die Feierlich-
keit der Uebergabe all’ der Auszeichnungen und Belohnun-
gen an die Wackeren des „Neolus“ statt, der auf geringe
Entfernung von der „Radezky“ vor Anker lag. Wenige
aber begeisterte, schwungvolle Worte, wie sie jener be-
gabte Prinz im rechten Momente und am rechten Orte
zu sprechen verstand, rührten die Menge, die lautlos auf
dem Verdecke der „Radezky“ versammelt war — und
kurz darauf wehte die „rothe Ehrenflagge“ vom Haupt-
maste des „Neolus“ und erglänzte der Franz-Josephs-
Orden auf der Brust des Capitän’s Ivancich während
Kanonendonner auf der Rhede den feierlichen Moment
weithin verkündete. Seit jenem Freudentage sind 9 Jahre
vergangen. Unglückliche Fahrten, schlechte Handelsge-
schäfte, brachten trotz der Ehrenflagge den „Neolus“
endlich unter den Hammer. Sein decorirter Capitän

hatte die Mittel nicht, das Schiff einer größeren Reparatur zu unterziehen, und mußte es verkaufen, nachdem es (1864) bei Almeria an der spanischen Küste gestrandet und wieder flott geworden war. — Alle Versuche dem unglücklichen Ehrenmanne wieder aufzuhelfen, blieben ohne Resultat, nicht einmal einen Consulats-Posten konnte man für einen erfahrenen Seemann erringen, der diesem Amte so vollkommen entsprochen hätte. Schuld an diesem traurigen Ende trägt das falsche Princip: Geldbelohnungen unwürdig zu finden, das Princip, daß ein Orden allen Bedürfnissen genügen soll. Der Bootsmann des „*Aeolus*“ der nebst seinem Verdienstkreuze auch 1000 fl. als Geschenk erhielt, hat sich mit dieser Ehrensumme ein Stück Land gekauft, und seine Kindesfinder werden diesen Lohn der Verdienste des Vaters noch lange mit Freuden genießen. Der Besitzer der Ehrenflagge aber darbt. — Wir haben in dieser Beziehung noch manches von England zu lernen, das seine Helden immer gleichzeitig mit Ehren und Geld bedenkt, praktisch ein sorgenfreies Leben auch für eine Belohnung, für ein Ehrengeschenk hält, an das sich eine dankbare Erinnerung so gut knüpfen läßt, wie an ein Ordensband. Wellington, Nelson, Napier, Codrington und wie sie alle heißen, die sich um England verdient gemacht haben, würden als arme Ritter und Barone vielleicht weniger Anhänglichkeit an das Herrscherhaus fühlen, als ihnen der Grundbesitz inspirirt, den sie der Regierung verdanken.
