

Fregatte SCHWARZENBERG

Österr.-ungar. Fregatte. Ende 1851 in Venedig auf Kiel gelegt und schon 23.4.1853 als Segelfregatte (Holzschiff) fertiggestellt, was einen neuen Rekord bedeutete. Sie hatte eine Länge von 64 und eine Breite von 14,5 Metern, drei Masten, etwa 6 Meter Tiefgang. Als Bewaffnung verfügte sie über vier 60-Pfünder, 42x 30-Pfünder sowie 2x 15-Pfünder als sogenannte „Prisenkanone“, damals wusste man noch nicht, dass sie einmal trefflich Dienst leisten würde. Die Bewaffnung erforderte eine zusätzliche Besatzung, also betrug sie etwa 470 Mann. Die Kanonen verstanden sich damals als Glattrohr-Vorderlader, die die Panzerung von Schiffen der nächsten Generation nicht durchschlagen konnten. Wie damals üblich, erhielt das Schiff einen schwarzbraunen Anstrich, lediglich die Linie mit den Stückpforten wurde weiß gestaltet. Außerdem erhielt das Schiff einen Hängemattenhalter rund um das Schiff, sozusagen als zusätzlicher Schutz der Besatzung gegen Gewehrkugeln und kleinere Schrapnells. Das Einsatzgewicht betrug etwa 2.200 Tonnen. Als damals besonders modernes Schiff in den Flottendienst übernommen. In den Maßen ähnlich dem „Bruderschiff“ Radetzky. Dieses Schiff wurde mit etwas veränderter Bewaffnung, die eine um 50 Mann verminderte Besatzung erforderte, etwa ein Jahr später in Dienst gestellt.

Auf Grund der rasanten Änderungen im Schiffsbau wurde die Segelfregatte Schwarzenberg 1861 zur Schraubenfregatte umgebaut.

Obwohl die Lobbyisten, die für das Konzept eines Raddampfers sehr stark in der Marineplanung vertreten war, wurde doch auf eine Ressel-Schraube zurückgegriffen. Die ursprünglich konzipierte Maschine konnte in Österreich so kurzfristig nicht geliefert werden, daher entschloss man sich, voreilig in England eine zu kaufen. Das Problem war, dass dieser Motor für einen um 500 Tonnen leichteren Typ konzipiert wurde, ein Grund dafür, dass die Schiffe beispielsweise von England, aber auch Dänemark zumindest um 1-2 Knoten schneller waren. Allerdings diente damals der Schraubenantrieb in allen Marinen der Welt mehr als „Flautenschieber“, als ein gleichwertiger Ersatz für die Segel. In der offiziellen Lesart sprach man korrekterweise auch von einer „Hilfs-Dampfmaschine“. Die Lobby der Segelanhänger hatte noch immer das Sagen. Durch den Einbau der Maschine sowie des Kohlenvorrates stieg das Einsatzgewicht auf 2.700 Tonnen an. Die Maschine leistete 400 PS und verlieh dem Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 10,5 bis 11 Knoten. Die ursprüngliche Segel-Höchstgeschwindigkeit, sank dafür um mindestens einen Knoten, damals „eine Welt“ weniger. Dafür stieg die Besatzung um etwa 30 Mann zur Betreuung der Maschine auf etwa 500. Zusätzlich musste noch mit 15-20 Mann kalkuliert werden, sofern dieses Schiff nach dem Umbau noch als Flaggschiff in Frage kommen sollte. Standard waren damals auch an Deck Gewehrstände und Ständer für Entersäbel. An beiden Waffentypen konnten sich damals alle jene bedienen, der gerade für eventuellen Einsatz in Frage kamen.

1864 wurde die Maschine überholt, außerdem wurden kleine Verbesserungen in der Takelage vorgenommen und ein Teil der Kanonen ausgetauscht. Vereinzelt hätten schon Kanonen vom Typ „Wahrendorf“ zum Einbau kommen können. Die Geschütze wären fix auf verstärkten Deckbohlen gelagert. Sie waren Hinterlader, die eine schnellere Schussgeschwindigkeit zuließen. Der Vorteil der fixen Bettung bedeutete, dass die Korrekturen nach einem Schuss geringfügig waren, wesentlich einfacher als bei einem Schuss mit einer rollenden Lafette, die mühsam wieder in die ursprüngliche Position gebracht werden musste. Die von Tegetthoff schon früh angeforderten Kanonen wurden von kurzsichtigen Schreibtischstrategen lange nicht genehmigt, obwohl sie bereits verfügbar gewesen wären! Welchen Ausgang die Schlachten von Helgoland und Lissa genommen hätten, kann nur erahnt werden.

Man denke nur an das preußische Zündnadelgewehr in Königgrätz, mit dem dreimal so schnell geschossen werden konnte!

Die Schwarzenberg hielt sich gerade in der Nähe von Rhodos auf, als Tegetthoff den Befehl erhielt, mit diesem Schiff und dem Schrauben-Kanonenboot „Seehund“ Kurs auf Spanien zu nehmen. Da sich Österreich mit Dänemark im Kriegszustand befand, wurde mit „Hilfe“ der kleinen „Prisenkanonen“ ein dänisches Handelsschiff aufgebracht. Trotz diplomatischer Verwicklungen wurde das Schiff mit österreichischer Besatzung nach Pula zurückgeschickt. Der Schwarzenberg fehlten deswegen Matrosen, was allerdings für den Ausgang der Schlacht keine Rolle spielte. Mit an Bord war der spätere deutsche Admiral Paschen, der an Bord der Schwarzenberg über Tegetthoff schrieb: „Ihm konnte die gesamte portugiesische Flotte nicht widerstehen.“ Dann segelte die Schwarzenberg nach London, wo man allerdings den Österreichern fast feindselig gesinnt war, weil man zwar offiziell neutral, aber insgeheim auf der dänischen Seite war. Offensichtlich wurde die dänische Spionage geduldet. Am 23.4. kam der Befehl, an die deutsche Küste zu segeln, um sich mit der deutschen Mini-Flotte zu vereinigen. Verfügte alleine die Schwarzenberg über 50 Kanonen, die deutsche Flotte steuerte insgesamt 6 Kanonen zu diesem Unternehmen bei. Fast hätte die Schwarzenberg die englische Fregatte Aurora angegriffen, weil diese ohne Flagge provokativ vor der vereinigten Flotte segelte.



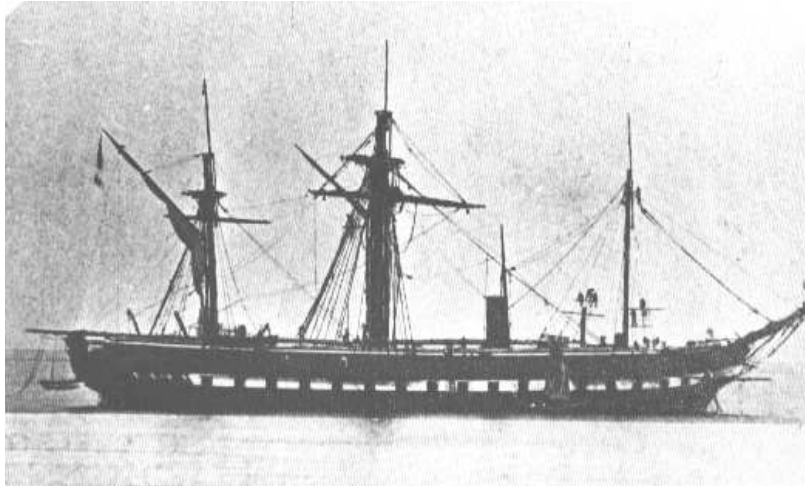
Admiral Tegetthoff auf der Fregatte Schwarzenberg
Das Bild stammt aus dem Buch „k.u.k Familienalbum“ von Franz Hubmann

Am 9.5.1864 war die SCHWARZENBERG das Flaggschiff von Tegetthoff. Um 14 Uhr eröffnete die Schwarzenberg das Feuer. Der Verlauf des Gefechtes darf als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Wie auch bekannt, wurde während der Schlacht der Fockmast in Brand geschossen. Obwohl das Segel zusammengerollt war, entstand ein Brand, der vorerst nicht und erst während der Nachtstunden zu löschen war. Da durch Schrapnells die Feuerwehrschräume und die leinernen Löschkübel größtenteils durchlöchert waren, wurden die als Schutz in der speziellen Halterung zusammengerollt fixierten Hängematten zum Erstickten des Feuers mit Erfolg verwendet. Nachdem die Schwarzenberg das Gefecht abgebrochen hatte zog sich Tegetthoff mit seinen zwei Schiffen ins damals neutrale (englische) Helgoland zurück. Blitzartig wurde „Klarschiff“ gemacht, bereits nach einigen Stunden wurde Gefechtsbereitschaft gemeldet. Zum Erstaunen der Österreicher war jedoch weit und breit kein dänisches Schiff zu sehen.

Tegetthoff wurde zum Contre-Admiral befördert. Es kam für die österreichische Marine zu einer ungewöhnlichen und vor allem spontanen Aktion. Sofort nach Bekanntwerden der Beförderung von Tegetthoff, stürmte eine Horde Matrosen, vom einfachen Seemann bis zum

Seekadetten auf den Admiral zu, hob ihn auf die Schultern und trug ihn mehrmals auf der SCHWARZENBERG hin und her.

Der Begeisterung schlossen sich spontan auch die Offiziere an. Am 10.5. wurden die 37 Toten und die 62 schwerer Verwundeten ausgeschifft.



31 leichter Verwundete konnten an Bord weiter versorgt werden.

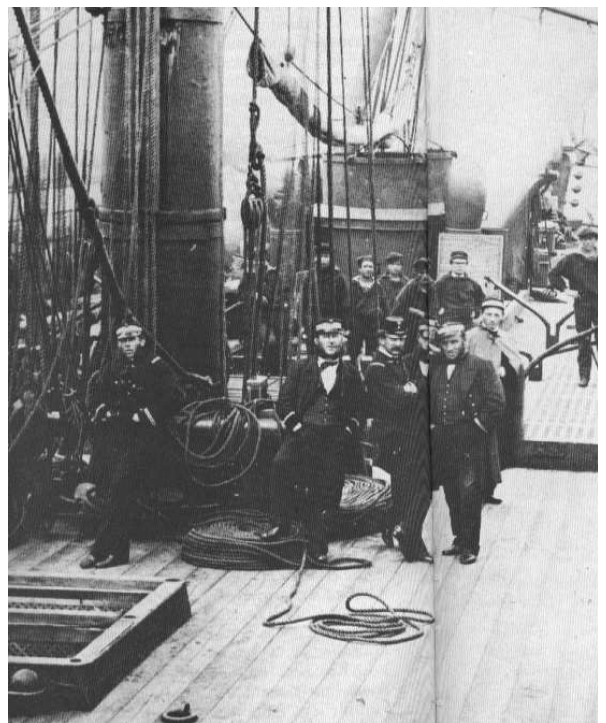
Bereits einen Tag nach der Seeschlacht kam Oberst Graf Bellegarde in Bremerhaven an Bord. Der Oberst wollte sich für die Entlastung der österreichischen Landtruppen bedanken. Er wunderte sich übrigens, dass bis auf den fehlenden Fockmast und einigen

Löchern in Rumpf und Aufbau keinerlei Unordnung zu entdecken war. Dieses, obwohl die Schwarzenberg exakt 93 Treffer erhalten hatte, Beschädigungen durch Schrapnellteile nicht mitgerechnet.

Während des Essens mit den Offizieren der Landtruppen stürzte ein Linienschiffsfähnrich durch eine gläserne Luke auf den Tisch. Wie durch ein Wunder wurde dieser nicht ernstlich verletzt. Tegetthoff, der diesem Vorgang als Einziger regungslos gefolgt war, ließ den Tisch säubern und das Essen konnte fortgesetzt werden. Am Tag darauf wurde mit der Reparatur begonnen, bereits Mitte Mai war der fehlende Fockmast bereits eingesetzt.

1866 wurde das Schiff erneut umgebaut. Über diese Umbauten konnte in der kurzen Zeit nichts Genaueres ermittelt werden. Contre-Admiral Tegetthoff stieg schon vorher auf sein neues Flaggschiff, die Panzerfregatte „Erzherzog Ferdinand Max“ um.

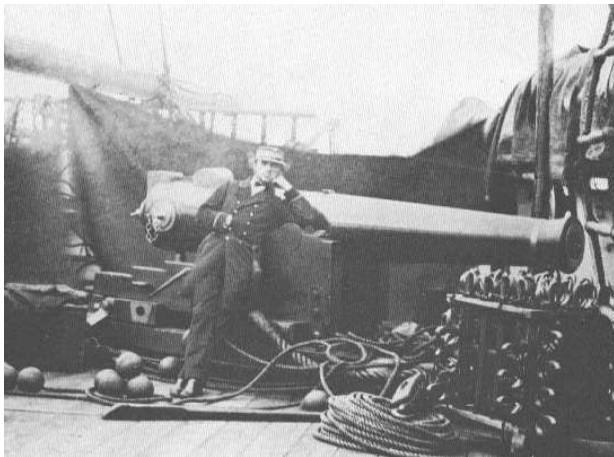
Am 20.7.1866 nahm die SCHWARZENBERG an der Seeschlacht von Lissa teil, auch wenn sie die Rolle des Flaggschiffes ausgespielt hatte, wie allgemein erkannt werden musste, dass die Zeit der Holzschiffe endgültig vorbei war. Schon bei der Schlacht von Lissa setzte Admiral Tegetthoff die SCHWARZENBERG nur mehr in der II. Division ein, wie alle Holzschiffe, die er allerdings im Eiltempo mit allen im Seearsenal Pula umherliegenden Ankerketten notdürftig „panzern“ ließ. Als der Kettenvorrat aufgebraucht war, wurden sogar Eisenbahnschienen als Notpanzerung verwendet, da der Zweck bekanntlich die Mittel heilt. Als kampferprobtes Schiff fuhr sie im zweiten Keil ganz an der äußeren Backbordseite, an ihrer Steuerbordseite fuhren die Schiffe Adria und Erzherzog Friedrich, die Spitzenposition



der II. Division hatte die „Kaiser“, während an derer Steuerbordseite Radetzky und Donau fuhren, während die Novara den rechten Flügel zu decken hatte. Folglich dessen wurde der Backbordseite der Schwarzenberg verstärktes Augenmaß geschenkt. Tegetthoff gab unter anderem folgende Losung aus: „So nah wie möglich ran - rammt alles, was grau ist“ (die italienischen Schiffe waren grau gestrichen).

Tegetthoff sagte auch noch etwas Anderes: Wie bekannt ist, sind Seeleute abergläubisch, ausgerechnet an einem Freitag sollte die Schlacht geschlagen werden. Da sagte er, dass der Freitag auch für die Italiener gelte. Da diese noch viel abergläubischer seien, hätten sie die Hosen schon gestrichen voll oder so ähnlich. Alle lachten, unmilitärische Flaggensignale folgten, angeblich wurde auf allen österreichischen Schiffen darüber gelacht, was die Kampfmoral sicherlich gehoben hat.

Die relativ vielen österreichischen Holzschiffe unter Kommodore Petz (auf dem Schiff „Kaiser“) sollten sich hauptsächlich um die relativ wenigen italienischen Holzschiffe kümmern. Dass sie es hauptsächlich mit italienischen Panzerschiffen zu tun haben würden, war nicht geplant.



Die SCHWARZENBERG trug erneut einige Beschädigungen davon, blieb jedoch unbeschränkt einsatzbereit.

Der mit dem Schicksal des Schiffes so eng verbundene Contre-Admiral Tegetthoff wurde übrigens nach der gewonnenen Schlacht im Alter von 39 Jahren (!) zum Vizeadmiral befördert und mit Ehren überhäuft.

Bereits im Jahre 1867 wurde eine Stilllegung erwägt, 1868 wurde diese mit Dekret beschlossen und 1869 begann die Ära als Schulhulk, die bis 1890 dauern sollte.

Ursprünglich war der Hulk am Kai zwischen Hafen-Admiralat und etwa in Höhe der Oliven-Insel vertäut, später fand er seinen vorläufigen Platz am Molo Fisella.

Im Jahre 1890 wurde trotz Protesten das Schiff endgültig stillgelegt. 1891 wurde der Hulk abgebrochen. Anfang 1892 war von der SCHWARZENBERG nur mehr der Kiel vorhanden. Wesentlich schlechter erging es dem „Bruderschiff“ Radetzky.

Dieses Schiff sank bereits am 20.2.1869 im Kanal von Fazana nach einer Munitionsexplosion.

Zusammengestellt von Dr. Wolfgang Hartinger, MK Salzburg, Jänner 2005