



vor 122 Jahren brachte eine österreichische Fregatte den Erzherzog Ferdinand Max in sein neues Kaiserreich Mexiko. Der Kapitän dieses Schiffes hieß Richard Barry, und seiner Familie entstammen noch viele weitere kaiserlich-königliche Seeoffiziere. Darunter sogar ein Admiral, der sich in Velden ansiedelte. Hier lebt österreichische Marinegeschichte.

Triest, seit 1382 im Besitz Österreichs und bis 1918 Haupthafen der Monarchie, hat seine damalige Bedeutung nie mehr wieder erlangt. Verständlich, daß viele Triestiner heute im Stillen den großen Zeiten nachtrauern und in Reminiszenzen an eben jene Habsburger schwelgen, deren Herrschaft sie einst partout abschütteln wollten.

Dies dokumentiert sich auch in zwei Ausstellungen, die heuer in Triest gezeigt wurden. Eine zum Anlaß der Gründung des „Österreichischen Lloyd“ vor genau 150 Jahren. Die andere hieß „Massimiliano“, erlebte einen ungeheuren Zustrom und ist am 18. November zu Ende gegangen. Sie war Erzherzog Ferdinand Max gewidmet, dem Bruder Franz Josephs I., 1854 bis 1862 Oberkommandant der österreichischen Kriegsmarine und später Kaiser von Mexiko. Soeben ist die deutsche Ausgabe des Buches zu dieser Ausstellung erschienen. Auch darin finden sich Hinweise auf die Familie Barry.

Die Barrys stammen aus Irland, das zu Beginn des 19. Jahrhunderts von schweren Krisen und blutigen Auseinandersetzungen mit den Engländern heimgesucht wurde. Millionen von Iren wanderten damals aus, darunter ein Mr. Charles Barry, der sich zuerst in Genua und später in Triest ansiedelte, aber



Kapitän Richard Barry brachte Kaiser Maximilian auf der „Novara“ 1864 nach Mexiko.

k.u.k. Marineoffiziere



Admiral Richard Barry segelt mit seiner Yacht „Maiko“ zu dem eigenartigen Bootshaus ganz links. Dazwischen die Villa am Stein

schon mit 41 Jahren starb. Zwei seiner Söhne, Alfred und Richard, traten in die österreichische Kriegsmarine ein, die damals gerade in einer Phase energischen Um- und Ausbaues steckte, und wurden sehr erfolgreiche Offiziere auf des Kaisers Schiffen.

Heute mag der Gedanke an eine „Seemacht Österreich“ befremdlich klingen; doch entwickelte sich diese bis zum ersten Weltkrieg zu beachtlicher Stärke. Die Österreicher haben in der Seefahrt etliche Pioniertaten gesetzt, im Krieg wie im Frieden: 1826 erfand Josef Ressel die Schiffsschraube. 1834 kreuzte die österreichische „Marie Dorothee“ als erstes Dampfschiff im Mittelmeer, zwei Jahre später gründete man den Österreichischen Lloyd, das er-

ste der großen internationalen Dampfschiffsunternehmen – es besteht heute noch. Johann Lupis erfand den Torpedo, Ludwig Obry das Gyroskop dazu...

Seeschlacht bei Lissa

Der ältere der beiden Barry-Brüder, Alfred, kämpfte 1866 in der Seeschlacht bei Lissa. Hier standen einander zum ersten Mal Flotten von Panzerschiffen gegenüber, und die Österreicher unter Admiral Tegetthoff bereiteten den doppelt so starken Italienern eine vernichtende Niederlage. Vor allem an modernen Schiffsgeschützen mangelte es den Österreichern – sie waren bei Krupp in Deutschland bestellt, doch fatalerweise stand man mit Preußen ebenfalls im Krieg. Also griff Tegetthoff zu einer Tak-



Admiral Richard v. Barry, der in Velden die Villa am Stein kaufte



Die Segelfregatte „Novara“ bei ihrer Weltumsegelung 1857–1859

aus Velden

tik, die man seit der Antike nicht mehr benützt hatte: das Rammen. Auf dem Höhepunkt der Schlacht bohrte seine Panzerfregatte das feindliche Flaggschiff „Re d'Italia“ in Grund und Boden. Dieses Verfahren machte bei den Marinetaktikern so starken Eindruck, daß man noch bis zum ersten Weltkrieg die Kriegsschiffe aller Nationen

mit einem Ramm-Bug ausrüstete. Benützt hat man ihn allerdings nicht mehr.

Eine kleine Episode spiegelt den ritterlichen Geist wider, den man damals noch im Kampf treffen konnte: Kapitän Barry stand auf der Kommandobrücke und setzte zum Angriff auf ein italienisches Panzerschiff an. Auf Sichtweite herangekom-

men, erkannte Barry den Kommandanten auf der Brücke des gegnerischen Schiffes als einen alten Bekannten aus friedlichen Vorkriegszeiten. Aus allen Rohren feuernd fuhren die zwei Schiffe aneinander vorbei; auf den Kommandobrücken aber standen die beiden Kapitäne und zogen ihre Kappen zu einem persönlichen Gruß!

Den Österreichern hat allerdings ihr Sieg wenig genützt: Wie so oft, gewannen sie zwar die Schlacht, verloren aber den Krieg. Den Italienern, die sie zu Land und zur See besiegt hatten, mußten sie dennoch Venedig abtreten. Schuld war die Niederlage gegen Preußen bei Königgrätz.

(Bitte blättern Sie um)



Die Dampfyacht „Fleur de Lys II“: Linienschiffsleutnant Richard von Barry führte sie 1892 zur Polarexpedition bis nach Spitzbergen.



K. u. k. Unterseeboot (im Vordergrund ein deutsches), Nov. 1915

Kaiser Maximilian

Zweifellos das berühmteste Schiff der österreichischen Marine war die Segelfregatte „Novara“: Stapellauf 1850, Länge 65 Meter, 53 Kanonen, 558 Mann Besatzung. Von 1857 bis 1859 unternahm das Kriegsschiff, auf Anregung Alexander von Humboldts eine Weltumsegelung zum Zweck wissenschaftlicher Forschungen. Wie sehr diese Reise im In- und Ausland gewürdigt wurde, beweist folgende Episode:

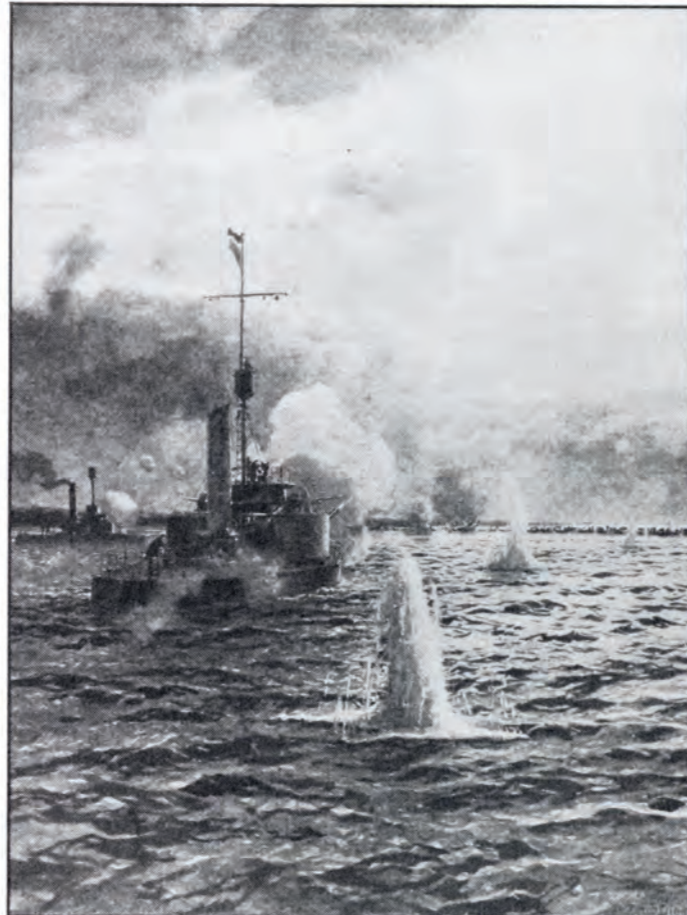
Die „Novara“ segelte schon durch den Atlantik zurück nach Triest, als wieder ein Krieg mit Frankreich ausbrach. Auf ihrer einsamen Fahrt hatte die Fregatte keine Feindberührung. Erst daheim erfuhr der Kommandore, daß Kaiser Napoleon III. die „Novara“ für neutral erklärt hatte, denn „sie trägt wissenschaftliche Schätze, und die Wissenschaft ist Gemeingut aller Völker der Erde“ – eine schöne und in ihrer Art wohl einzigartige Geste.

Ein seltsames Geschick verband die „Novara“ mit dem Erzherzog Ferdinand Max: Auf ihr fuhr der junge Prinz 1851 zum ersten Mal zur See. Auf

ihr schiffte er sich 1864 nach seiner Wahl zum Kaiser (Maximilian) von Mexiko in den fernen Kontinent ein, und sie war es, die nach der Erschießung Maximilians dessen sterbliche Hülle aus Mexiko heimholte.

1864 hatte Richard Barry, der jüngere Sohn des Auswanderers Charles, das Kommando über die „Novara“ übernommen – noch keine 40 Jahre alt. Nach ihrer Ankunft in Mexiko stellten sich für den jungen Kaiser Maximilian zahlreiche Schwierigkeiten ein: Statt jubelnden Empfangs verhielten sich die Mexikaner eher feindselig und begannen schließlich einen Untergrundkampf gegen den importierten Kaiser. Kapitän Barry erkannte sogleich die Situation und riet Maximilian, nach Österreich zurückzukehren – dieser wies das Ansinnen jedoch zurück, weil er sich dem mexikanischen Volk verpflichtet fühlte...

Napoleon III., der eigentlich Maximilian zum Kaiser gemacht hatte, zog 1867 unter dem Druck der USA die französischen Truppen aus Mexiko zurück, und es kam, wie Barry es befürchtet hatte: Maximilian geriet in die Gefangenschaft des



Donaumonitore im Gefecht bei Rahovo (Rumänien), Oktober '16

Revolutions-Präsidenten Benito Juarez. Er wurde am 19. Juni in Queretaro erschossen. Es kam wieder die „Novara“ um die Leiche des Habsburgers heimzuholen; diesmal aber unter dem Kommando von Admiral Tegetthoff. Ein toter Kaiser rangiert eben höher als ein lebender Erzherzog... Richard von Barry (Franz Joseph hatte ihn mittlerweile geadelt) war inzwischen an Typhus eines frühen Todes gestorben.

Der Veldner Admiral

Von den sechs Kindern Richard v. Barrys wendete sich ein Sohn, wieder namens Richard, ebenfalls der Marinelaufbahn zu. Der muß als junger Seefähnrich ein aufgeweckter Bursche gewesen sein, denn folgende Story ist überliefert:

Friedlich lag die Flotte in der Morgendämmerung vor Anker, da schreckte Barry die gesamte k. u. k. Seestreitmacht mit einem Kanonenschuß auf – das war das Zeichen zum täglichen Flaggenhissen und nur dem Flaggschiff vorbehalten. Dort hatte man aber den Zeitpunkt verschlafen oder falsch berechnet. Dem kleinen Fähn-

rich stand es freilich keineswegs zu, diese Unterlassung zu korrigieren, und so hatte er seine Strafe weg.

Den Vorfall beobachtete ein Mitglied der kaiserlichen Familie: Prinz Heinrich von Bourbon und Parma. Der war zwar Zivilist, aber leidenschaftlicher Yachtsegler und obendrein schwerreich. Die Kühnheit und die astronomischen Rechenkünste des Fähnrichs Barry imponierten dem Prinzen, und so engagierte er ihn als Kapitän seiner neuen Segelyacht „Fleur de Lys“ für eine Polarexpedition nach Spitzbergen. Diese startete 1891 (Barry war inzwischen Linienschiffsleutnant), und die insgesamt 19 Männer segelten über den 80. Breitengrad hinaus, mitten ins Treibeis. Es wurde für alle ein Abenteuer mit unvergeßlichen Eindrücken. Im folgenden Jahr wiederholte der Prinz die Fahrt mit einer stählernen Dampfyacht, der „Fleur de Lys II“. Kapitän war wieder Richard v. Barry.

Barry war auch in seiner militärischen Karriere erfolgreich, wurde Admiral und zuletzt Kommandant der Marineakademie in Fiume (Rijeka), wo die

jungen Seeoffiziere ausgebildet wurden.

Als Alterssitz wählte er – Velden. Hier kaufte er die Villa am Stein am Nordufer samt 24.000 Quadratmetern Grund, der damals noch um billiges Geld zu haben war. Natürlich blieb er der Schifffahrt treu: Mit seiner Yacht „Maiko“ segelte er oft und gern über den See. Am Ufer baute er für sie ein ganz außergewöhnliches Bootshaus: Man konnte mit gesetzten Segeln hineinfahren! Der Admiral starb hochbetagt 1937.

Auf U-Booten

In der nächsten Generation finden wir wieder vier Barry-Nachkommen als Marineoffiziere: Einer davon, Richards Sohn Harry, fuhr im ersten Weltkrieg gefährliche Einsätze auf den legendären Monitoren der Donauflotte. Ein anderer, Fritz Sterz, wurde U-Boot-Offizier und -Kommandant sowohl im ersten als auch im zweiten Welt-

krieg und überlebte, obwohl die Alliierten die deutsche U-Boot-Waffe in den Jahren 1943 bis 1945 fast vollständig vernichteten.

Die Liebe zur See bleibt

Den großen Besitz in Velden hat die Familie 1931 zur Hälfte verkaufen müssen, dabei auch die Villa am Stein, die um 1951 abgerissen wurde (heute im Besitz der Familie Wilhelm Hahn).

Das jetzige Oberhaupt der Veldner Barry-Nachkommen ist Primarius Dr. Heinz Sterz mit seiner Frau Dr. Emily („Memle“) und den Söhnen Fritz, Harry und Peter, denen die Seefahrt – in fünfter Generation! – noch immer im Blut steckt: Fritz und Harry haben am 22. November den anspruchsvollen Segelführerschein B für Küstenfahrt erworben; Peter ist seit Jahren als A-Schein-Prüfer des Österreichischen Segelverbandes im Einsatz. ●