



DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die Weltumseglung der österreichischen Fregatte SMS
Novara in den Jahren 1857-1859“

>Band 1 von 1 Bänden<

Verfasserin ODER Verfasser

David Gustav Leopold Weiss

angestrebter akademischer Grad

Magister ODER Magistra der Philosophie (Mag. Phil.)

Wien, 2009

Studienkennzahl lt.

A 307

Studienblatt:

Wintersemester 2008

Studienrichtung lt.

Kultur- und Sozialanthropologie

Studienblatt:

Betreuerin / Betreuer:

ao. Univ. Prof. Dr. Hermann Mückler

Universität Wien

Institut für Kultur- und Sozialanthropologie

Die Weltumseglung der österreichischen Fregatte *SMS Novara* in den Jahren 1857-1859

Unter besonderer Berücksichtigung der ökonomischen und kolonialen Motivationen vertreten insbesondere durch die k. k. Marine mit spezieller Konzentration auf die Inselwelt Ostindiens und Ozeaniens sowie der Expeditionsphotographie.

Verfasser: David G.L. Weiss, Matr. Nr.: 9650339

Studienrichtung: Kultur- und Sozialanthropologie

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Danksagung	6
Vorwort	7
1. Aufbau der Arbeit.....	11
2. Die österreichische Marine – Reisen unter Österreichs Farben	11
2.1. Die historischen Anfänge der k. (u.) k. Kriegsmarine und kolonialen Ambitionen im 17. und 18. Jahrhundert	11
2.2. Die Flaggen der k. (u.) k. Kriegsmarine	17
2.2.1. Die Ehrenflaggen der Handelsmarine	18
2.3. Die erste österreichische Weltumseglung.....	20
2.3.1. Giovanni/ Ivo/ Johann Visin und sein Schiff.....	20
2.3.2. Die Reise(n) der <i>Splendido</i> rund um den Globus	21
2.3.3. Ehrungen und Auszeichnungen für Giovanni Visin und Frederico Bellavita.....	24
2.3.4. Weitere „berühmte“ rot-weiß-rote Globetrotter	25
2.4. Conclusio.....	27
3. Die veröffentlichte Begründung für die Weltumseglung der Fregatte Novara – Die drei Bände: <i>Reise der oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde, in den Jahren 1857, 1858, 1859</i>	31
3.1. Wüllerstorfs Vorwort vom März 1861.....	31
3.2. Doktor Scherzer und der Commodore	34
3.3. Die öffentliche Rechtfertigung	41
3.4. Conclusio.....	43
4. Der Isthmus von Suez	47

4.1.	Das Suezprojekt und die auch in die Weltumseglung der <i>Novara</i> involvierten Interessensgruppen und ihre Vertreter	47
4.2.	Die Vorteile der neuen Route	49
4.3.	Die Südbahn.....	51
4.4.	Konkrete Hinweise auf eine direkte Verbindung zwischen der Weltumseglung der Fregatte <i>Novara</i> und dem Isthmus von Suez	55
4.5.	Das Scheitern der österreichischen Suez-Ambitionen	59
4.6.	Der Zauberlehrling.....	60
4.7.	Conclusio.....	61
5.	Reisevorbereitungen	63
5.1.	Die Idee zur österreichischen Weltumseglung.....	63
5.2.	Die Akademie der Wissenschaften gibt die beiden teilnehmenden Naturforscher bekannt.....	65
5.3.	Die Neutralitätserklärungen für die <i>Novara</i>	66
5.3.1.	Die dänische Neutralitätserklärung – Die Wölfin im Schafspelz.....	67
5.3.2.	Die französische Neutralitätserklärung - <i>In das Getümmel der Schlachten und in den Donner der Kanonen</i>	68
5.4.	Die Benachrichtigung der österreichischen Konsulate	69
5.5.	Conclusio.....	71
6.	Das Schiff	73
6.1.	Der Bau der Fregatte	73
6.2.	Der Umbau für die Weltumseglung 1856.....	75
6.3.	Zukunftsweisende Ausrüstung	75
6.4.	Gründe für die Auswahl dieses Schiffes für die Weltumseglung	78
6.5.	Die Abmusterung in Pola am 12. September 1859	79
6.6.	Das unrühmliche Ende – Eine abgetakelte Fregatte	81
7.	Die Photographie und die <i>Novara</i>	82

7.1.	Photographen an Bord	82
7.2.	Die Indices der k. k. Staatsdruckerei.....	82
7.3.	Zahlungen der Akademie der Wissenschaften für Photographien	84
7.4.	Die Sammlung Scherzer	85
7.5.	Der vergessene Photograph	85
7.6.	Wenzel Lehmann	87
7.6.1.	Wüllerstorf über Lehmann	88
7.7.	Conclusio.....	89
8.	Literaturverzeichnis.....	90
8.1.	Primärquellen:	90
8.1.1.	Österreichisches Staatsarchiv (ÖstA)	90
8.1.2.	Österreichische Akademie der Wissenschaften (ÖAW).....	90
8.1.3.	Drucklegungen	91
8.1.4.	Tagebücher.....	91
8.2.	Unselbstständige Sekundärquellen	92
8.3.	Selbstständige Sekundärquellen	93
8.4.	Internet.....	95
8.5.	Vorträge	95
9.	Abbildungsverzeichnis.....	96
10.	Abstract	97
11.	Lebenslauf	99

Danksagung

Dank sei Gott für Gnade und Inspiration.

Mein aufrichtiger Dank gilt all jenen Menschen, die trotz erheblicher zeitlicher Verzögerung, verursacht durch meine charakterlichen Defizite, diverser anderer, künstlerischer und beruflicher Aktivitäten, niemals den Glauben an mich und in diesen Abschluss meiner Studentenzeit verloren haben.

Ich danke meiner Mutter Anita und meinem Vater Gustav für die jahrelange moralische, tatkräftige wie finanzielle Unterstützung und für so manchen Tritt in den Allerwertesten. Sie haben mir dieses Studium überhaupt möglich gemacht.

Dank auch an meine Schwester Regina, die nicht müde wurde, oder aufgegeben hat, mich daran zu erinnern, wo meine Aufgabe zu erfüllen geblieben ist. Ihre oft berechtigte Kritik war niemals destruktiv, sondern ihre Unterstützung trug stets Früchte.

Danke an meine Lebensgefährtin Uschi, dass ihre Liebe stark genug ist, meine Launen und Eskapaden zu ertragen, die bei mir untrennbar mit dem kreativen Akt des Schreibens gepaart sind.

Ich bedanke mich aufrichtig bei Hermann Mückler für seine Freundschaft, die gewährte Unterstützung und das Auftun der Tür in eine Welt, die meine geistige Heimat geworden ist.

Danke auch an Gerd Schilddorfer, der mir Meister beim Erlernen der Kunst des Recherchierens und des Navigierens in den Untiefen der Wissensspeicher war.

Dank gebührt auch meinem Freund Christian Martschitsch, der nun fast zwei Jahrzehnte an meiner Seite durch Höhen und Niederungen gewandert ist und dabei nie meiner überdrüssig geworden ist.

Danke Karl R. Wernhart dafür, dass Sie mir die Liebe zur Kultur- und Sozialanthropologie ins Herz (vor)getragen haben.

Zur Fertigstellung dieser, und der nachfolgenden, Arbeit(en) zur Weltreise der Novara haben zudem maßgeblich beigetragen: Irmgard Pangerl, Robert Pils, Karl-Klaus Körner, Lothar Baumgartner, Christa Riedl-Dorn, Marie-France Chevron und Renate Fiala.

Vorwort

Zum ersten Mal meinen Kurs gekreuzt hat die Fregatte *Novara* im Zuge meiner Tätigkeit als Kulturvermittler für die Ausstellung „*Die Entdeckung der Welt – Die Welt der Entdeckungen. Österreichische Forscher, Sammler, Abenteurer.*“ Diese umfassende und eindrücklich gestaltete Schau, welche vom 27.10.2001 bis zum 13.1.2002 im Wiener *Künstlerhaus* zu besuchen war, bildete somit den Ausgangspunkt für meine langjährige und fortdauernde Beschäftigung mit dieser Materie.

Auf der Suche nach einem geeigneten Motto, welches ich dieser kurzen Darstellung des aktuellen Stands meiner Rechercheergebnisse voranstellen könnte, bin ich auf zwei Sätze gestoßen, die innerhalb ihrer künstlerischen Verdichtung dazu geeignet sind, den Gesamteindruck, den dieses Expeditionsunternehmen bei mir hinterlassen hat, und den ich auf den folgenden Seiten darlegen werde, auszudrücken:

Zum einen die Inschrift auf dem Grabmonument von Karl Ludwig Freiherr von Bruck vom Evangelischen Friedhof Wien Matzleinsdorf, der als damaliger Finanzminister maßgeblich an der Umsetzung der Weltumseglung 1857-1859 beteiligt war:

„UNSER RUHM IST DAS ZEUGNISS UNSERES GEWISSENS. 2.Cor. 1. 12.“

Zum anderen ein Zitat des deutschen Dichters und Bühnenautors Friedrich Schiller, das dem *Spaziergang unter den Linden*, einem philosophischem Dialog für das *Württembergische Repertorium* (1782)¹ entnommen ist:

„Ich sage, wenn sie auch die Insel verfehlt, so ist die Fahrt nicht verloren.“²

Beide Aussagen spielen im von mir gewählten Kontext auf die gescheiterten, bzw. willentlich unterlassenen kolonialen Pläne und Erwartungen an, die mit der Fahrt der *SMS Novara* vor 150 Jahren verbunden worden waren, und die ich auf den folgenden Seiten skizzieren werde. So steht die im zweiten Zitat angeführte Insel symbolhaft für die Inselgruppe der Nikobaren.

¹ Alt 2000 (bzw. 2004), S. 239f.

² Schillers Werke. Nationalausgabe, begr. v. Julius Petersen, fortgeführt v. Lieselotte Blumenthal u. Benno v. Wiese, hg. Im Auftrag der Stiftung Weimarer Klassik und des Schiller- Nationalmuseums Marbach v. Norbert Oellers, Weimar 1943ff; 22,78; zitiert nach: Alt 2000 (bzw. 2004), S. 240.

Wie groß die zeitgenössische Enttäuschung über das kommerzielle und koloniale Scheitern der Fahrt gewesen sein muss, zeigt die Tatsache, dass die Expedition der *Novara* zunächst großes öffentliches Interesse und vielfältige Ehrungen auf sich gezogen hat, aber bereits nach wenigen Jahren aus dem allgemeinen österreichischen Bewusstsein nach und nach verschwunden ist. Dies illustriert, der auf einen Nebensatz beschränkte Eintrag zur Weltumseglung aus *Österreichs Hort* (1910)³, einem zweibändigen Werk, das anlässlich des 60. Regierungsjubiläums von Kaiser Franz Josef I. als patriotische Äußerung der Verfasser herausgegeben worden war, welches gleichzeitig das 50. Jubiläum der Heimkehr der Expedition gewesen ist:

„In die Jahre 1857-1859 fällt die für die damalige Zeit sensationelle Weltumseglung der Segelfregatte Novara unter Wüllerstorff (!)-Urbair,...“⁴

Bei sensibler Lektüre dieses eher lapidar anmutenden Satzes können dem Leser meiner Meinung nach mehrere Inhalte augenscheinlich werden: Erstens die deutlich vorgenommene Abgrenzung von der *damaligen Zeit*, die sich in den Augen des Autors aus mehreren Gründen – man beziehe hierbei die tiefgreifenden politischen Umwälzungen für Österreich nach den Kriegen 1859, 1866 sowie nach dem Ausgleich mit Ungarn 1867 ein - von der historischen Gegenwart unterschieden haben muss⁵. Drittens der bewusste Umgang mit dem Begriff *Segelfregatte*, welcher unterschwellig nach heutiger Lesart die Existenz eines anderen Schiffes mit Namen *Novara* suggeriert, nämlich der Propellerfregatte, die sich wie von mir gezeigt werden wird, von dem Schiff der Weltumseglung deutlich unterscheidet.⁶ Viertens die unangefochtene Führungsrolle Wüllerstorff-Urbairs. Und fünftens eine

³ von Teuffenbach zu Tiefenbach und Maßweg, Albin, et alii (Hg.): Oesterreichs Hort. Geschichts- und Kulturbilder aus den Habsburgischen Erbländern zur Jubelfeier des Kaisers Franz Josef I. 1908; Patriotische Volksbuchhandlung (Ges. m. b. H.), Wien, 1910.

⁴ von Teuffenbach zu Tiefenbach und Maßweg (Hg.) 1910, 2. Bd. S. 168.

⁵ Hier erscheint es mir notwendig darauf hinzuweisen, dass mit und in Österreich seit 1918 wiederum massive politische und gesellschaftliche Umwälzungen stattgefunden haben. Der damit verbundene Wandel der Begriffsbedeutung darf bei der Lektüre nicht aus den Augen verloren werden. Wenn ich in diesem Text von Österreich schreibe, so ist damit der historische Kaiserstaat nach 1848 gemeint. Dieser neoabsolutistische Vielvölkerstaat unterscheidet sich anhand seines inneren Aufbaus, gesellschaftlicher Normen und Werte, sowie in seiner internationalen Bedeutung explizit von der heutigen zweiten Republik nach 1945. Eine große Gefahr im Umgang mit derartigen historischen Inhalten liegt meiner Meinung nach darin begründet, dass heutige LeserInnen zur persönlichen als auch wissenschaftlichen Interpretation der dargebotenen Fakten heutige Maßstäbe anwenden, was sowohl in sozialen wie politischen Belangen immanent zum Irrtum führen kann.

⁶ Wobei hiernach meiner Ansicht nach vorauszusetzen ist, dass der damaligen Leserschaft diese Unterscheidung gegenwärtig ist.

bemerkbare Ernüchterung im Umgang mit den Resultaten und Auswirkungen der Reise auf das Kaiserreich und seiner Stellung in der Welt.

Diese von mir als *Ernüchterung* bezeichnete, historische Entwicklung ist ausdrücklich nicht auf die Ergebnisse der wissenschaftlichen Expedition anzuwenden, im Gegenteil. Brigitte Fuchs formulierte die parallel vollzogene Mutation der Reise, von einem gescheiterten imperialistischen Unternehmen hin zu einer erkenntniserweiternden Großtat, in einem Satz:

„Diese Ursprungserzählung österreichischer wissenschaftlicher Forschung begründete nach der Niederlage Österreich gegen Preußen 1866 den Gedanken, dass Wien – wenn schon nicht politisch, so doch in Wissenschaft und Kultur – eine führende Rolle spiele.“⁷

Dieser aus gegenwärtiger Sicht zweifellos geglückte Schachzug liegt darin begründet, dass die Weltumseglung der Fregatte *Novara* von Beginn der Planung bis zu ihrer bis heute andauernden Rezeption von den maßgeblichen Personen und Institutionen der Öffentlichkeit als Januskopf präsentiert worden ist, indem die beiden Naturen der Fahrt, militärisch-kommerzieller und naturwissenschaftlicher Interessensschwerpunkt, kontrolliert gegeneinander ausgespielt worden sind. Zusätzlich wurde noch ein dritter Aspekt über die Motivation dieser Reise hinein gewirkt: Die Weltumseglung der *Novara* als Ausbildungsfahrt für Marinekadetten. Dies legt für mich den Schluss nahe, dass ein Scheitern der politischen, kolonialen und wirtschaftlichen Beweggründe a priori einkalkuliert worden ist, was wiederum die mittlerweile bewiesene Existenz einer starken Gegenfraktion zu diesen Plänen zusätzlich belegt, und sich die Entscheidungsträger, allen voran der Kaiser, alle möglichen Optionen offen gehalten haben. Jedoch auch, das hier ein Grundstein für die bis heute propagierte Identität Österreichs als *Kulturnation* gelegt worden ist.

Fuchs Formulierung zeigt auf, dass es sich bei der in den folgenden Epochen unternommenen Erzählung der Expedition der *Novara*, um nichts weniger als den Ursprungsmythos österreichischer Forschung per se handelt. Noch heute legitimiert das *Naturhistorische Museum Wien* seine Existenz unter anderem aus der Teilnahme (und dabei

⁷ Fuchs 2003, S. 139.

erfolgter Sammel- und Forschungstätigkeit) wichtiger Gründungsfiguren der Institution an dieser Weltumseglung.

Es erscheint daher nur logisch, dass sich an den Strang dieser *Ursprungserzählung* weitere Mythen anknüpfen ließen. Diese betreffen das Schiff selbst, die damit eng verknüpfte Person Erzherzog Ferdinand Max und die inneren und äußeren Umstände der Reise, der *ersten österreichischen Weltumseglung*, selbst. Viele dieser, zum Teil bereits von den zeitgenössischen Rezipienten gesäten Erzählmuster finden sich, ausgehend von den historischen Druckwerken der Expedition, weitertradiert bis heute in der einschlägigen Literatur. Von dieser Tradition massiv beeinträchtigt wird meiner Meinung nach der Aspekt der Expeditionsphotographie, weshalb ich auf dieses Thema ebenfalls meine Aufmerksamkeit gerichtet habe.

Die Reise der österreichischen Fregatte *Novara* ist nunmehr über 150 Jahre hindurch ein ausgiebig bearbeitetes und beschriebenes Thema. Jedoch im Anbetracht der bereits am Beginn der Recherche aufgetretenen Fragen und Beobachtungen, die ich in diesem Vorwort umrissen habe, habe ich mich entschlossen, die Fahrt der *Novara* einer weiteren Untersuchung zu unterziehen, um den Mythos, bzw. die Mythen, von der historischen *Wahrheit* im Rahmen meiner bescheidenen Möglichkeiten zu trennen. Getreu dem Ruf des Reformators Melanchthon „*Ad fontes!*“ („Zu den Quellen!“), habe ich mich bemüht, Sekundärliteratur wo möglich zu meiden, um mich stattdessen intensiv mit den betreffenden Archiven zu beschäftigen. Als solche von den AutorInnen ausgewiesene Tertiärliteratur habe ich vollends ignoriert.

Ich gebe mich allerdings keineswegs der Illusion hin, dass meine Ergebnisse einen Anspruch auf letztendliche Korrektheit oder Vollständigkeit besitzen. Diese Diplomarbeit repräsentiert nur den Beginn einer Forschungstätigkeit, der weitere Arbeit(en) folgen wird/ werden.

Zudem sollen die von mir gezeigten Aspekte der Weltumseglung keinesfalls die dabei geleisteten, oder die in ihrer Rezeption geschaffenen wissenschaftlichen Arbeiten und ihre UrheberInnen schmälern oder desavouieren, sondern dazu beitragen einen facettenreicheren Eindruck dieses österreichischen Unternehmens zu gewinnen.

1. Aufbau der Arbeit

Beginnend mit einem kürzest möglichen Abriss der Geschichte der k. k. Kriegsmarine sowie der kolonialen Ambitionen Österreichs werde ich mich auf den folgenden Seiten bemühen, einen umfassenden Überblick über die Ereignisse und involvierten Personen zu geben, die letztlich zur Weltumseglung der *Novara* geführt und maßgeblich beigetragen haben, und auch über jene, die eine Neubewertung derselben für ihre Zeitgenossen notwendig gemacht haben. Ich werde Österreichs Anteil am Projekt des Kanals von Suez in den 1850ern und die damit verbundenen Umwälzungen und Hoffnungen in einem eigenen, zentralen Kapitel erläutern. Zuletzt wird die Expeditionsfotografie an Bord SM Fregatte *Novara* bei ihrer Reise um die Erde zum Thema.

In jedem, der insgesamt sieben Kapitel, habe ich erst eine Zusammenfassung meiner Rechercheergebnisse aus Primär- und Sekundärquellen erstellt, um daraus am Ende jedes Kapitels (die Ausnahme stellt dabei Kapitel 6 dar) eine Conclusio zu ziehen.

2. Die österreichische Marine – Reisen unter Österreichs Farben

2.1. Die historischen Anfänge der k. (u.) k. Kriegsmarine und kolonialen Ambitionen im 17. und 18. Jahrhundert

Als Beginn der wechselhaften Geschichte der k. (u.) k. Kriegsmarine ist das Jahr 1379 zu veranschlagen, in dem der Graf von Tibein (dem heutigen Duino bei Triest) sich als Lehensmann den österreichischen Herzögen aus dem Geschlecht der Habsburger unterworfen hatte.⁸ Laut Georg Pawlik folgten die Vertreter der Seestadt Triest dem Beispiel

⁸ Pawlik 1992, S. 6.

des Grafen und huldigten am 30. September 1382 dem Herzog Leopold III. von Steiermark⁹ in Graz.¹⁰ Der Adriaafen begab sich somit freiwillig unter die Schutzherrschaft des Herzogtums Österreich, um vor allem der mächtigen wirtschaftlichen Konkurrenz der Nachbarstädte Venedig und Aquilea gewachsen zu sein.¹¹ Durch diesen Akt wurde der österreichische Einflussbereich bis an die Adriaküste ausgeweitet. Trotz der neuen politischen Verhältnisse, behielt die Stadt über Jahrhunderte hinweg ihre Selbstverwaltungsrechte und blieb mit einigen Ausnahmen, relativ kurzen Besatzungsperioden während der napoleonischen Zeit, unter der Herrschaft der Habsburgerkrone.¹² Die Geschicke der österreichischen Seefahrt waren stets eng mit der ersten Hafenstadt des Reiches verbunden.

1528, als Reaktion auf die erfolgte Vereinigung Ungarns und des kroatischen Küstenlandes, wurden zum ersten Mal bewaffnete Schiffe in Triest ausgerüstet.¹³, welche die Fahne des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation führten, wie dies auch die fünf Schiffe des Ferdinand Magelhangetan hatten, als er 1519 als Erster die Welt umsegelt hatte¹⁴.

Unter Kaiser Karl VI. wurden schließlich grundlegende Maßnahmen zur Gründung einer stehenden österreichischen Marine ergriffen. Die Zeichen der Zeit deutend, hatte er es verstanden, dass dauerhafter Wohlstand seiner Völker nur durch die Kräftigung des Außenhandels zu gewährleisten sein würde.¹⁵ Zwischen 1715 und 1723 segelten 34 Handelsschiffe von Ostende zum Roten Meer, an die indische Malabar- und Koromandelküste, südlich von Madras und bis nach China¹⁶. Der Initiative des Reichsfeldmarschalls und Statthalters der österreichischen Niederlande Prinz Eugen von

⁹ Christoph Hatschek schreibt in diesem Zusammenhang von *Leopold III., Herzog von Österreich* (Hatschek 2001, S. 85.) Da allerdings beide Herzogtümer in Personalunion regiert worden sind, und die Steiermark territorial näher an Triest gelegen ist, habe ich mich an dieser Stelle Pawliks Schreibweise angeschlossen. Eduard Winkler (Winkler 2000, S. 48) führt Leopold unter seinen Titeln, *Herzog von Krain, Kärnten und Tirol* an, wobei es sich im Fall Tirols genau genommen bis 1918 *nur* um einen später *gefürsteten* Grafen handelt. Nachdem aber alle Kronländer letztendlich unter dem Begriff österreichische Erbländer subsummiert worden sind, erscheint mir Hatscheks Begriffswahl trotz allem am stimmigsten.

¹⁰ Pawlik 1992, S. 6.

¹¹ Hatschek 2001, S. 85.

¹² Winkler 2000, S. 48.

¹³ Pawlik 1992, S. 6.

¹⁴ Ebenda.

¹⁵ Hatschek 2001, S. 85.

¹⁶ Hatschek 2001, S. 86.

Savoyen-Soissons-Carignan war die Gründung der *Kaiserlichen Gesellschaft von Ostindien*¹⁷ am 8. Jänner 1723¹⁸ zu verdanken. Dies führte in direkter Folge dazu, dass im Süden des Reiches die Häfen Triest und Fiume (seit 1466 österreichisch¹⁹) zu Freihäfen erklärt worden sind und via die neu erbaute Straße über den Semmering mit Wien verbunden wurden. Diese Route wurde somit zur Hauptverkehrsader zwischen der Hauptstadt und den Handelshäfen an der Adria. Ein Detail, das im Kontext später angestellter Betrachtungen von Bedeutung sein wird.

Die *Ostender Compagnie* gründete und betrieb *Faktoreien* - befestigte Handelsstützpunkte mit Büros, Lagerräumen sowie eigener Verwaltung und eigenem Militär - an der westafrikanischen Guinea- und an der westindischen Malabarküste bei der Mündung des Ganges. Nach 55 profitablen Fahrten unter dem kaiserlichen Doppeladler musste die Handelsgesellschaft vor der Konkurrenz der Engländer und Holländer stetig zurückweichen, bis sie als Gegenleistung für die Anerkennung der so genannten *Pragmatischen Sanktion* 1731 erst in ein Kreditinstitut umgewandelt und 1745 schließlich komplett aufgelöst worden ist.²⁰

Ab 1765 regierte Josef II. an der Seite seiner Mutter Maria Theresia. Christoph Hatschek zufolge präsentierte ihm Wilhelm Bolts, ein früherer Mitarbeiter der Britisch- Ostindischen Kompanie, 1774 den Vorschlag zur Gründung einer neuen Handelskompanie für Ostindien.²¹ Nach Johann Wagner indes macht Wilhelm Bolts dem österreichischen Gesandten in London den Vorschlag, Faktoreien in Afrika und Indien zu erwerben, und obwohl Maria Theresia, ihr Sohn und Kaunitz grundsätzlich nicht gegen die kolonialen Absichten Englands handeln wollten, unterstützten sie diesen kühnen Plan.^{22,23}

Wie auch immer der Plan Josef II. und seiner Mutter zu Ohren und damit zur Umsetzung gelangt ist, im September 1776 läuft der Ostindienfahrer *Joseph und Theresia* unter

¹⁷ Pawlik 1992, S. 6.

¹⁸ Hatschek 2001, S. 86.

¹⁹ Hatschek 2001, S. 85.

²⁰ Hatschek 2001, S. 86.

²¹ Ebenda.

²² Wagner 1955, S. 1f.

²³ Ich persönlich halte Wagners Darstellung des Ablaufs der Kontaktaufnahme zum Hof unter Einbeziehung der historischen, gesellschaftlichen und geographischen Umstände für insgesamt plausibler.

kaiserlicher Flagge aus Livorno aus, um eine fünf Jahre dauernde Weltreise anzutreten.²⁴

Wilhelm Bolts erwarb auf Dauer des aus staatlichen Subventionen und Privatmitteln finanzierten Unternehmens Land in der südostafrikanischen Delagoabay und begründete dort eine österreichische Faktorei. Weiter erhielt er die Erlaubnis von Hyder Ali Khanbahadur, an der Malabar- und an der Koromandelküste unbefestigte Handelsniederlassungen zu errichten.²⁵ Anfang 1778 erreichte das Schiff die Nikobaren nordwestlich von Sumatra. Dort nahm in Bolts Auftrag Kapitän Bennet die Nikobaren für Österreich in Besitz.²⁶ Eine der kleineren Inseln trägt daher bis heute den Namen *Teressa*.²⁷

Wilhelm Bolts Aktivitäten folgten unmittelbare Proteste Portugals und Dänemarks. Portugal erhob Einspruch gegen die Annektierung der Delagoabai, Dänemark gegen die der Nikobaren. 1781 erlag die Faktorei in der Delagoabai dem Bombardement von den Portugiesen zu Hilfe gerufener britischer Kriegsschiffe, die Stationierten auf den Nikobaren dem Klima, und die Faktoreien in Indien den vorrückenden Briten.²⁸

Acht Jahre später, am 4. Oktober 1786, treffen *Le Juste* und *Le Ferme*, zwei in den österreichischen Niederlanden gebaute Kriegskutter in Triest ein. Beide Schiffe führen die, gemäß einer kaiserlichen EntschlieÙung vom 20. März 1786 neu etablierte und bis 1918 (mit geringfügigen Veränderungen) geführte, Kriegsflagge: Rot-weiß-rot mit Bindenschild, dem Wappen des Hauses Österreich, und heraldischer Krone.²⁹ Bis zum Ausgleich mit Ungarn segelten fortan auch Handelsschiffe aus den österreichischen Erblanden unter diesen Farben.

Ebenfalls in die Regierungszeit Josef II. fiel die Ausarbeitung von Plänen für eine Weltumseglung nach dem Beispiel des James Cook. Dieses Unternehmen wurde aber aufgrund des schlechten Gesundheitszustandes des Initiators, Ignatz von Born, eingestellt.³⁰

1849 wurde Triest zur reichsunmittelbaren Stadt erklärt. Dieses Prädikat der Reichsunmittelbarkeit bestätigte für die Statutarstadt und das Kronland Triest die

²⁴ Pawlik 1992, S. 6.

²⁵ Wagner 1955, S. 2.

²⁶ Wagner 1955, S. 2.

²⁷ Hatschek 2001, S. 86.

²⁸ Wagner 1955, S. 2.

²⁹ Pawlik 1992, S. 7.

³⁰ Riedl-Dorn 2004, S. 43.

autonomistische Tradition der Adriastadt und knüpfte zugleich an die mittelalterlichen Rechtsgrundsätze an, dass es sich bei Triest nun um ein Territorium handelte, welches frei vom Landesherrn nur der Krone, also Franz Josef I., direkt unterstellt war.³¹ Die in der oktroyierten Verfassung vom 4. März 1849 vorgesehenen Statthalter kümmerten sich um die Einhaltung der Reichs- und Landesgesetze, sowie um die Führung der inneren Angelegenheiten des ihnen anvertrauten Amtsbezirkes.³²

Bis 1857 werden Pola (1849) und Cattaro (1854) zu Kriegshäfen bestimmt.³³

Insgesamt haben österreichische Kriegsschiffe von 1776 bis 1913 144 Missions- bzw. Forschungsreisen unternommen.³⁴

Das eigentliche Dilemma unter dem die k. (u.) k. Kriegsmarine in all den Jahren ihres Bestehens operierte, haben Horst Friedrich Mayer und Dieter Winkler trefflich in Worte gefasst:

„Kaum eine Kriegsmarine in vergleichbarer Größe – hat wie die Marine der Donaumonarchie – mit so bescheidenen finanziellen Mitteln so bedeutende wissenschaftliche Leistungen vollbracht. Neben Finanzierungsproblemen hatte die Marine auch gegen das distanzierte Verhältnis zu ihrem Obersten Kriegsherren anzukämpfen. Kaiser Franz Josef, der von 1848-1916 regierte, nie in Marineuniform erschien und auch keine besaß, fühlte sich Zeit seines Lebens immer als Herrscher einer Kontinentalmacht.“³⁵

Trotzdem wäre es, angesichts der angeführten kolonialen Experimente und Peter Jung folgend, falsch, die k. (u.) k. Kriegsmarine als reines Instrument der Wissenschaft zu betrachten, da sie im Laufe ihrer Geschichte bis zu ihrem politisch bedingten Ende mehrheitlich erfolgreich in bewaffneten Seekonflikten bestanden hat³⁶. Aber auch, weil bei der Betrachtung ihrer Genese offensichtlich ist, dass bereits seit dem Staatsakt der Vertreter der Stadt Triest im 14. Jahrhundert eine Interdependenz von Handel und Seemacht

³¹ Winkler 2000, S.48.

³² Winkler 2000, S. 50.

³³ Pawlik 1992, S.10.

³⁴ Pawlik 1992, S. 12.

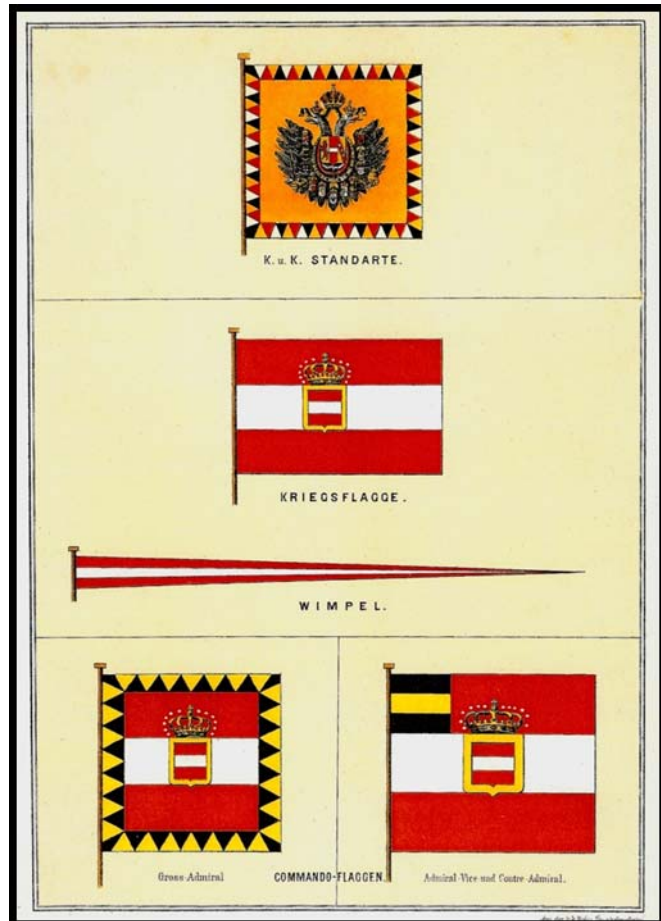
³⁵ Mayer u. Winkler 1998, S. 8.

³⁶ Jung 1996, S. 83.

bestanden hat. Gleichzeitig zum Schutz, als auch zur offensiven und aggressiven Behauptung der Interessen des Außenhandels zuerst nur der Hafenstädte, in weiterer Folge ganz Österreichs.

2.2. Die Flaggen der k. (u.) k. Kriegsmarine

Die Flaggen-Tafeln der k. (u.) k. Hof- und Staatsdruckerei des Jahres 1874³⁷ zeigen die Standarten, Flaggen und Fahnen der kaiserlichen EntschlieÙung vom 20. März 1786 entsprechend, wie sie bei den k. (u.) k. Marinen - Kriegs- und Handelsmarine - in Gebrauch gewesen sind. Diese waren - mit Ausnahme der Handelsfahne (> Taf. II.), welche seit 1869³⁸, wie nach dem Ausgleich 1867 opportun, gleichberechtigt (allerdings heraldisch links, also eigentlich inferior), die Farben und das Wappen des



Königreiches Ungarn führt - zur Zeit der Reise der *SMS Novara* bereits mehrheitlich in Gebrauch. Für die Fregatte selbst – wie auch zeitgenössische Darstellungen (z.B. von Selleny) illustrieren - kommen 17 Jahre zuvor neben der Kriegsflagge auch Commodorestander und Wimpel als Hoheitszeichen für die Weltumseglung 1857-1859 in Betracht.

Der Commodorestander der *Novara* wurde am 25. April 1857 mit elf Schuss Salut erstmals in Triest, vier Tage vor dem Ankerlichten zur Weltumseglung, gehisst³⁹.

Alle Flaggen wurden entweder an der Spitze der Besangaffel, oder auf einem eigenen Flaggenstock am Heck des Schiffes geführt.⁴⁰

³⁷ *Flaggen-Tafeln*. Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei, 1874.

³⁸ Mayer u. Winkler 1998, S. 11.

³⁹ Riedl-Dorn 2004, S. 103.

⁴⁰ Mayer u. Winkler 1998, S. 11.



Abbildung 2: Flaggen-Tafel 1874, Taf. II.

Besonderes Augenmerk verdienen, die auf Tafel II als letzte zwei Fahnen gezeigten Ehrenflaggen in Rot und Weiß.

2.2.1. Die Ehrenflaggen der Handelsmarine

Die beiden Ehrenflaggen, rot und weiß, wurden seitens der österreichischen Seebehörden im Jahr 1850⁴¹ als Auszeichnung für die Handelsmarine eingeführt.

Die weiße Ehrenflagge *Merito navali*⁴² sollte an Kapitäne von Handelsschiffen vergeben werden, die herausragende nautische Leistungen vollbracht, die österreichische Fahne erstmalig in bisher unerreicht gebliebenen Überseehäfen gezeigt haben, und durch ihren Einsatz den österreichischen Fernhandel in diesen Weltregionen eingeführt, konsolidiert oder beispielhaft befördert haben.

⁴¹ <http://flagspot.net/flags/ah~honor.html> [20.08.2008 01:26:51]

⁴² Baumgartner 2006.

Die rote Ehrenflagge *Merito fortitudini* indes war für Kapitäne der Handelsflotte vorgesehen, die sich durch Akte der Tapferkeit in bewaffneten Konflikten, wie der Abwehr von Piraten, ausgezeichnet hatten.

Beide Fahnen zeigen den schwarzen Doppeladler, das mittlere österreichische Reichswappen (mit den Wappen der Kronländer auf den Schwingen), sowie ein Spruchband, auf welchem der Wahlspruch des Kaiserreiches *Viribus Unitis (Mit vereinten Kräften!)* in Kapitalen, Gold auf Schwarz, geschrieben steht, jeweils im weißen oder roten Feld.

Der so geehrte Kapitän war per kaiserliches Diplom auf Lebenszeit berechtigt, die Ehrenflagge zu führen. Nach seinem Tod war vorgesehen, dass die Ehrenflagge auf dem (oder vor dem) Rathaus seiner Heimatgemeinde gehisst werde, um dem Sohn der Stadt die ewige Referenz zu erweisen.⁴³

Beide *Merito* wurden jeweils nur einmal vergeben. Kapitän Antun Celestin Ivancic aus Mali Lošinj⁴⁴ (italienisch: Lussinpiccolo, deutsch: Klein Lošinj) wurde mit der roten Ehrenflagge ausgezeichnet. Die weiße Ehrenflagge wurde dem Kapitän zuerkannt, dem es als Erstem gelungen war, unter Österreichs Flagge den Erdball zu umrunden, also die erste österreichische Weltumseglung zu vollenden.⁴⁵ Giovanni/ Ivo/ Johann Visin aus Prcanje (italienisch: Persagno, deutsch: Perzagno) war der einzige Träger der *Merito navali*.⁴⁶

⁴³ Nach: Pizzetti 2006, Baumgartner 2006 und <http://flagspot.net/flags/ah~honor.html> [20.08.2008 01:26:51].

⁴⁴ <http://flagspot.net/flags/ah~honor.html> [20.08.2008 01:26:51] siehe auch: Pizzetti 2006.

⁴⁵ Pizzetti 2006, S. 41.

⁴⁶ Baumgartner 2006.

2.3. Die erste österreichische Weltumseglung

2.3.1. Giovanni/ Ivo/ Johann Visin und sein Schiff

Giovanni/ Ivo/ Johann Visin⁴⁷ wurde 1806 in Prcanje (italienisch: Persagno, deutsch: Perzagno) in der Boki Kotorska (italienisch: Bocche di Cattaro, deutsch: Bucht von Cattaro) geboren, wo er zurückgezogen am 17. August 1868 im Alter von 62 an Pneumonie verstorben ist.⁴⁸

Die Bucht von Cattaro, heute in Montenegro, konnte

seit dem letzten Drittel des siebzehnten Jahrhunderts auf eine lange Tradition erfahrener Seeleute,

insbesondere Kauffahrer z.B. aus Dobrota und Persagno, zurückblicken.⁴⁹

Um 1800 hatten in dieser Region 30 kleine Segler ihren Heimathafen, die mit Olivenöl, Feigen, Käse, Trockenfisch und Weizen über das gesamte Mittelmeer Handel trieben⁵⁰.

Laut Lothar Baumgartner entstammte Visin einer Seefahrerfamilie, besuchte die Nautische Akademie in Triest und hat vom 20. bis zum 45. Lebensjahr die milieutypische Laufbahn absolviert. Er diente sich in 25 aktiven Jahren vom Matrosen über Unteroffizier zum ersten Offizier empor, bis er schließlich das Examen zum *Kapitän weiter Fahrt* glänzend bestanden hatte.



Abbildung 3: Giovanni Visin 1860 in Triest (mit Franz Josef- Orden)

⁴⁷ In der weiteren Folge werde ich Kapitän Visin mit seinem italienischen Vornamen Giovanni bezeichnen. Dies tue ich, weil diese Schreibweise auf dem kaiserlichen Diplom aus dem Museo Marittimo di Cattaro verzeichnet ist. Im Zuge einer umfassenden Internetrecherche bin ich auf Internetseiten mit nationalistischen Inhalten gestoßen, deren VerfasserInnen Visin entweder für die slawische, oder die italienische Sache vereinnahmen wollen. Da er selbst aber eine österreichische Sozialisation und Ausbildung genossen hat, sich selbst zeit seines Lebens demnach als österreichischer Staatsbürger gesehen haben wird, schließe ich mich der historischen Version an, da ich glaube, ihm damit am ehesten zu entsprechen.

⁴⁸ Baumgartner 2006; Pizzetti 2006, S. 41 und S. 59. Siehe auch: <http://www.croatianhistory.net/etf/et111.html> [20.08.2008 01:35:38].

⁴⁹ Pizzetti 2006, S. 39.

⁵⁰ Baumgartner 2006.

Wie zu seiner Zeit üblich, war Visin sowohl Kapitän, als auch Eigentümer seines Schiffes, der Brigg *Splendido*.

In Fiume, wurde die Brigg, ein rahgetakelter Zweimaster, im Auftrag Visins von Andrea Zanon⁵¹ geplant und in der kleinen Werft *Zanon* am *ungarischen Littorale*⁵² gebaut. Sie war 30 m lang und hatte ein Gewicht von 311 Bruttoregistertonnen⁵³. Seinen Namen soll das Schiff erhalten haben, weil Visin beim nach neun Monaten Bauzeit erfolgten Stapellauf ausgerufen haben soll: *é splendido!* (*Sie ist wunderbar!*) Die Brigg verfügte fertiggestellt zur *Piratenabwehr* über zwei Kanonen, Platz für elf Mann Besatzung und einige Passagiere.

2.3.2. Die Reise(n) der *Splendido* rund um den Globus

Im Juli 1851 lief die *Splendido* aus dem Hafen von Fiume aus, um erfolgreiche Handelsfahrten ins Schwarze Meer, nach Spanien und Nordeuropa zu unternehmen. Die Verantwortung an Bord trugen Giovanni Visin und Frederico Bellavita.

Nach einer schicksalhaften Begegnung in den Hafenkneipen von Antwerpen änderte Visin seine Pläne. Die Zeit der großen Handelscompagnien, erzählte man dort, sei vorbei, und wagemutige Einzelkämpfer wären das Gebot der Stunde. Am 11. Februar 1852 segelte die Brigg mit einer Ladung Fabrikgüter nach Valparaíso in Chile. Dies ist der Beginn der Odyssee der *Splendido*. Sie wird ihrem Kapitän auf der Reise um die Welt 101 297 nautische Meilen lang ihre Klasse beweisen.⁵⁴

⁵¹ Pizzetti 2006, S. 42.

⁵² Baumgartner 2006.

⁵³ Pizzetti, S. 42. (>Baumgartner spricht in diesem Punkt von 300t Tragfähigkeit.)

⁵⁴ Baumgartner 2006.

Im Verlauf der turbulenten Reise wird nur der erste Offizier Frederico Bellavita bis zur Heimkehr Visin die Treue halten. Mehrmals ist der Kapitän gezwungen, die Mannschaft zu erneuern, oder auszuwechseln. Aber mit Durchsetzungskraft und Hartnäckigkeit meistert der Kapitän aus Prcanje alle Widrigkeiten, seien sie menschlichen oder meteorologischen Ursprungs. In der Folge gelang ihm das erste Zeigen der österreichischen Farben in: Melbourne (31. Dezember 1853)⁵⁵, Honolulu (30. März 1853)⁵⁶, Sidney (2. Dezember 1854)⁵⁷, Sarabaya, Samarang und Bangkok (1858)⁵⁸.

Seine Geschäftstüchtigkeit bewies Visin unter anderem, indem er im *Sydney Morning Herald* seine Abreise und sein Interesse, Passagiere gegen Bezahlung von 50 Pfund Sterling nach Manila mitzunehmen, inserierte⁵⁹.

Am 2. August 1858 legte die *Splendido* im Hafen von Shanghai an⁶⁰, dem bedeutendsten in China, wo zur selben Zeit ein

Kriegsschiff, ebenfalls unter rot-weiß-roter Flagge, vertäut lag. Visin und Bellavita erstatteten den offiziellen Repräsentanten ihrer Heimat den obligaten Ehrenbesuch ab. Freudig überrascht empfing der Kommandant der *SM Fregatte Novara* Wüllerstorff-Urbair die Gäste

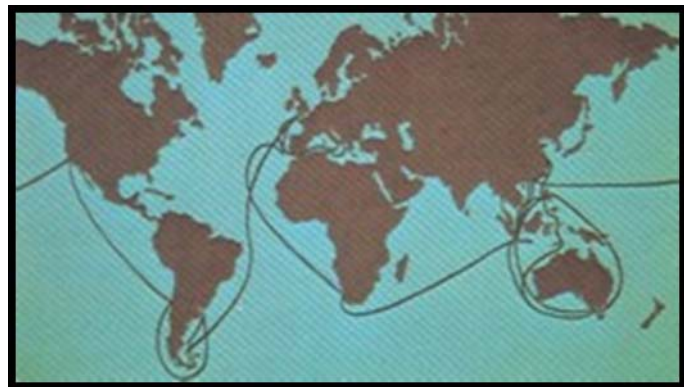


Abbildung 4: Visins Reisen um die Welt

aus der Bucht von Cattaro und ließ sich von ihren Reisen berichten.⁶¹

Wüllerstorff-Urbair schrieb über dieses Ereignis in seinem Report Nr. 194 aus Wo-sung an Erzherzog Ferdinand Max⁶²:

⁵⁵ Pizzetti 2006, S. 48.

⁵⁶ Pizzetti 2006, S. 47.

⁵⁷ Pizzetti 2006, S. 49.

⁵⁸ Pizzetti 2006, S. 51.

⁵⁹ Pizzetti 2006, S. 49.

⁶⁰ Pizzetti 2006, S. 51.

⁶¹ Bei dieser Gelegenheit wird zumeist (> Pizzetti 2006, Baumgartner 2006, <http://www.croatianhistory.net/etf/et111.html> [20.08.2008 01:35:38] et alii) berichtet, Wüllerstorff-Urbair habe Visin und Bellavita in Ehren aufgenommen, sogar einen Empfang ausrichten lassen. Leider habe ich den Primärquellen (siehe unten) keinerlei Hinweis auf ein Bankett oder eine ähnliche Festlichkeit finden können.

„Am 9ten langte auch von Sidney und Hongkong kommend der österreichische Brigg Splendido, Capitän Visin in Shanghai an. Es ist das erste österreichische Schiff, das wir seit Rio de Janeiro begegneten, und aus den Erzählungen des Kapitäns geht hervor, daß er in den 5 Jahren, die er in diesen Meeren zugebracht, bedeutenden Gewinne erntete. Derselbe sprach die Überzeugung aus, daß österreichische Schiffe hier gewiß gute Geschäfte machen würden, wenn sie sich nur entschließen wollten die indisch chinesischen und australischen Meere zu befahren und während ihres Aufenthaltes daselbst den Zwischenhandel zu betreiben.“

Auffallend ist, dass der Commodore die Ankunft der Brigg mit dem 9. August 1858 veranschlagt, dem Kommando keinerlei Höflichkeiten schildert, und dass er sich in seinem Report ausdrücklich und ausführlich auf kommerzielle Belange konzentriert.

Giovanni Visin setzte seine gewinnbringenden Fahrten nach diesem schicksalhaften Treffen weiter fort, ohne der *Novara* nochmals zu begegnen. Beladen mit potentiell gewinnbringenden Produkten aus Japan, China und Indien, laut Baumgartner Porzellan, brach die *Splendido* am 15. Februar 1859 aus Singapur heimwärts nach Europa auf.⁶³ Sieben Jahre nach Antwerpen, insgesamt nach rund acht Jahren auf See, fiel der Entschluss zur Heimfahrt, der Kapitän war inzwischen 53 Jahre alt.⁶⁴ Der Heimatkurs sollte via Nordamerika und Südamerika schnell und direkt nach Triest führen. Unterwegs, westlich der Südspitze des südamerikanischen Kontinents, kreuzte Giovanni Visin seinen eigenen Kurs.

Damit ist Giovanni Visin der sechste Kapitän nach Ferdinand Maghelan, der die Welt umrundet hat.

Vor Gibraltar kreuzte Visin jedoch auch den Kurs eines amerikanischen Schiffes. Von diesen Seeleuten erfuhr er vom Krieg in Europa zwischen Österreich und dem mit Sardinien-Piemont verbündeten Frankreich. Wohl aus Angst um seine wertvolle Fracht änderte Visin abermals seine Pläne. Allerdings, davon konnten die Beteiligten nichts ahnen, bereits am 8. Juli 1859 wurde in Villafranca (Provinz Verona) nach der Schlacht von Solferino der

⁶² ÖstA/ M/c 22 N 1858, Nr. 53a: Report an Erzherzog Ferdinand Max (MOK) Nr. 194 Wo-sung, 12. August 1858.

⁶³ Pizzetti 2006, S. 52.

⁶⁴ Baumgartner 2006.

Waffenstillstand, und am 11. Juli 1859 ein Vorfriede zwischen Österreich und seinen Gegnern geschlossen, der am 10. November 1859 in Zürich endgültig bekräftigt wurde.⁶⁵

Am 9. Juli 1859 erreichte die *Splendido* den neutralen Hafen von Plymouth im Vereinigten Königreich.

Vier Tage nach der festlich umjubelten, prunkvollen Heimkehr der *Novara* am 26. August 1859, am 30. August 1859, traf die *Splendido* in Triest ein⁶⁶. Die Reaktion auf Visins Heimkehr war trotz seiner *Verspätung* enorm. Triest erhob Giovanni Visin sofort zu einem Ehrenbürger der Stadt, und Experten der Seebehörde begannen angesichts seiner Leistungen mit ihren Beratungen über die Verleihung beider Ehrenfahnen an Kapitän Visin.⁶⁷

2.3.3. Ehrungen und Auszeichnungen für Giovanni Visin und Frederico Bellavita

Am 19. Juni 1860 wurde Giovanni Visin zum Ritter des *Franz Joseph- Ordens* ernannt. Ein Ereignis, zu dessen Erinnerung das oben gezeigte Foto in Triest angefertigt worden zu sein scheint, da Visin den Orden angeheftet trägt.

Schließlich am 4. Juli 1860 gewährt Kaiser Franz Josef im Präsidium des Marine Oberkommando (*Praesidium (!) del Governo Centrale Marittimo*)⁶⁸ das Diplom für die Weiße Ehrenflagge *Merito Navali*.

Frederico Bellavita wurde am 24. August 1860 mit dem goldenen Verdienstkreuz (*La Croce d'oro gli sarà pertanto consegnata, comunque in forma solenne*)⁶⁹ ausgezeichnet und zum *Kapitän weiter Fahrt* befördert. Er trat in die Dienste des *Lloyd austriaco*, des Österreichischen Lloyd, bis er im Alter von 52 in Odessa verstorben ist.⁷⁰

⁶⁵ <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.v/v501792.htm> [19.12.2008 04:19:50]

⁶⁶ Pizzetti 2006, S. 52.

⁶⁷ Baumgartner 2006.

⁶⁸ Pizzetti 2006, S. 58.

⁶⁹ Pizzetti 2006, S. 59.

⁷⁰ Ebenda.

Bellavita war der Autor der *Devota Memoria*, 12 Seiten Reisebeschreibung der Weltumseglung unter Giovanni Visin, die ethnographische, nautische und kommerzielle Phänomene beinhalteten.

Die Besatzung der *Splendido* wurde mit einer Geldprämie bedacht. Man darf nicht vergessen, dass sie an Bord der Brigg zu elft geleistet haben, wozu auf der Fregatte *Novara* weit mehr Männer (der insgesamt 352) der Besatzung im Einsatz waren.

Die *Merito navali* selbst befand sich seit dem Ableben Visins wie von den österreichischen Seebehörden geplant im Besitz der Stadt Prcanje, bis sie in neuerer Zeit zur *Reparatur* nach einem Erdbeben ins zentrale Militärmuseum nach Belgrad verbracht wurde. Sie gilt seither als verschollen⁷¹.

Das Logbuch der *Splendido*, das Kaiser Franz Josef I. durch Giovanni Visin gewidmet worden war, wurde Teil des Bestandes der Österreichischen Nationalbibliothek, wo es allerdings bis 1958 ebenfalls als verschollen galt. Mittlerweile ist es aber gefunden worden.⁷²

Gerade die zeitgleiche, konkurrierende Stellung der beiden Weltumseglungen der zivilen *Splendido* und der *SMS Novara*, bieten hier genügend Raum zur Spekulation, warum Visins Odyssee in Österreich erst verschwunden und dann vergessen worden ist.

Trotzdem gilt es als mehr als wahrscheinlich, dass gerade der Report Wüllerstorfs an Erzherzog Ferdinand Max, Marine Oberkommando Triest, Nr. 194 aus Wo-sung vom 12. August 1858, maßgeblich zur Gewährung der Ehrungen durch Kaiser Franz Josef für Visin und seine Getreuen beigetragen hat.

2.3.4. Weitere „berühmte“ rot-weiß-rote Globetrotter

Folgt man der Darstellung Tullio Pizzettis, so haben im 19. Jahrhundert auch andere Seeleute aus der Bucht von Cattaro unter der rot-weiß-roten Fahne mit vergleichsweise kleinen Schiffen für die österreichische Handelsmarine Pionierarbeit geleistet:

⁷¹ Baumgartner 2006.

⁷² Laut Lothar Baumgartner wurde das wiederentdeckte Logbuch von Giacomo Scotti für sein Buch *Vele di Ventura* (Verlag Lint, 1998) ausgewertet.

1834 umschiffte Pietro Giacomo Leva (*Ferdinando Re d'Ungheria*, 330t) erfolgreich das *Kap Horn*. 1843 gelang Antonio Bussanich mit der *Joachim* die Umrundung des *Cape of Good Hope*. 1844 lief die Brigg von Giovar Badessich (*Buona Rachele*, 320t) Bombay und Kalkutta an. Das Risiko einer Reise nach China zugunsten des Fernhandels wagte 1846 Antonio Covacevich (*Aurora*).⁷³

Covacevich war jedoch nicht der Erste, der die österreichischen Farben nach China trug. Durch die Kriegsmarine wurde 1820-1822⁷⁴ die teils diplomatisch, teils kommerziell motivierte Ostindienreise der Fregatte *Carolina* unter dem Kommando von Linienschiffskapitän Seraphin von Pörtl⁷⁵ unternommen. Die Aufgabe Pörtl's war, einerseits vier Tonnen Quecksilber ins chinesische Kanton zu exportieren, andererseits zwei hohe k. k. Beamte sicher in ihr neues Aufgabengebiet zu eskortieren: den k. k. Generalkonsul für Ostindien de Watts und den kaiserlichen Gesandten am brasilianischen Hof Baron von Stürmer.⁷⁶ Die Reise führte von Triest⁷⁷ via Gibraltar nach Rio de Janeiro, danach über Kapstadt, Batavia (Djakarta), Singapur und Macao nach Kanton. Diese Fregatte führte als erstes Schiff die rot-weiß-rote Flagge in chinesischen Gewässern.

Dies führte zu einer anekdotenhaft anmutenden diplomatischen Verstimmung, in deren Konsequenz der bordeigene Segelmacher eine kaiserliche Flagge des alten Typus improvisieren musste, um der Fregatte die Einlaufgenehmigung zu erwirken, da die chinesischen Behörden nach 35 Jahren noch keine Kenntnis von den *neuen* Hoheitszeichen der österreichischen Marine erhalten hatten und stattdessen den Kaiseradler am Heck der Fregatte zu sehen wünschten.⁷⁸

Am 28. August 1821 legte die Fregatte *Carolina* als erstes k. k. österreichisches Kriegsschiff in offizieller Mission im Hafen von Kanton an⁷⁹. Seraphin von Pörtl hatte seinen Auftrag in Ostindien und China quasi auf den Spuren Wilhelm Bolts erfolgreich ausgeführt.

⁷³ Pizzetti 2006, S. 44f.

⁷⁴ Pawlik 1992, S. 8.

⁷⁵ Jung 1996, S. 84.

⁷⁶ Mayer u. Winkler 1998, S. 24.

⁷⁷ Laut Mayer u. Winkler (1998, S. 25) lief die *Carolina* am 15. Juli 1820 aus Venedig aus, Triest war demnach nicht der Beginn der Fahrt, sondern ihr erstes Ziel.

⁷⁸ Jung 1996, S. 84; Pawlik 2006, S. 8; Mayer u. Winkler 1998, S. 27.

⁷⁹ Mayer u. Winkler 1998, S. 27.

Überhaupt nicht amüsant ist dagegen die Tatsache, dass auf der Überfahrt von Batavia nach Singapur an Bord der *Carolina* die Cholera ausgebrochen war. 45 Besatzungsmitglieder erkrankten, 20 starben. Auch der später vielfach rühmlich erwähnte Kommandant erlag auf der Heimreise der Seuche.⁸⁰ Dies illustriert eindringlich, die immensen Gefahren, denen Seeleute jener Zeit ausgesetzt waren.

2.4. Conclusio

Keinesfalls außer Acht zu lassen ist unter den in Kapitel 2.1. gezeigten Gesichtspunkten der Tatbestand, dass die Reise der *Novara* in den 1850er Jahren eine Fahrt in die Geschichte der österreichischen Marine und des mit ihr eng verknüpften Kolonialwarenhandels darstellt, zurück an die Orte ihrer größten Niederlagen und gescheiterten Ambitionen des 17. und 18. Jahrhunderts. Es entsteht dadurch für mich der Eindruck, dass Österreich durch die Kriegsmarine, genauer gesagt durch die Expedition *SM Fregatte Novara*, von der Historie Revanche gefordert hat. Von den zeitgleich stattgefundenen Aktionen der zivilen und einzelunternehmerisch geprägten Handelsmarine (beschrieben in Kap. 2.3.) und ihren Erfolgen konnten die involvierten offiziellen Stellen, zumindest meinem Dafürhalten nach, entweder keine Kenntnis haben, oder diesen Informationen, im Brennpunkt des offiziellen Interesses für die Weltumseglung 1857-1859 stehend, keine entsprechende Rechnung tragen, ohne Gefahr zu laufen, der öffentlichen Anteilnahme, und damit einem großen Teil der öffentlichen Legitimation des kostenintensiven und prestigeträchtigen Unternehmens, verlustig zu gehen.

In seinem Tagebucheintrag vom 23. Februar 1858 anlässlich der Ankunft und dem Empfang auf den Nikobaren vermerkt der Expeditionsmaler der *Novara*, Joseph Selleny:

„Hier saß auf einem Canoe ein Häuptling Captain John Nelson mit Nahmen der bereits einen Frack der Nationalgarde von Triest und einen früher hohen geschenkten Zylinder auf hatte. Der Frack war ihm eng er saß ihm fest wie eine Zwangsjacke.“⁸¹

⁸⁰ Jung 1996, S. 84; Pawlik 2006, S. 8.

⁸¹ TB Selleny 1858, zitiert nach: Schloss Tirol (Hg.) 2004, S. 194.

Dieser Eintrag Sellenys illustriert, dass das Abenteuer Wilhelm Bolts nicht nur der Mannschaft der *Novara*, sondern auch den betroffenen Indigenen durchaus präsent war. Die bewusste Garderobenwahl des John Nelson beweist, dass der Häuptling wusste, mit *wem* er es zu tun hatte. Dies ist für mich ein Zeichen für sein bemerkenswertes historisches Bewusstsein, aber auch für das des Joseph Selleny, der diese Uniform scheinbar auf den ersten Blick einwandfrei identifiziert hat.

Auch die übrigen Bewohner der Insel(n) schienen zu ahnen, welches Unglück ihnen durch das Auftauchen *dieses* Schiffes drohte:

„Über die Anwesenheit des dänischen Schiffes Galatea erinnerten sich einige ältere und schimpften energisch über dasselbe was für bad men die Dänen seyen, daß sie die Insel nehmen, auf derselben Häuser bauen wollen.“⁸²

Auffällig, dass es den Menschen vorort entgegen eurozentrischem Dafür nehmen mühelos gelang, die *Novara* folgerichtig (und historisch korrekt) mit dem Auftauchen der Dänen in Beziehung zu setzen. Immerhin existierte zwischen Österreich und Dänemark seit den Tagen Joseph II. ein beträchtliches Konfliktpotential über die Besitzverhältnisse der Inselgruppe. Aus der Perspektive der Einwohner, in beiden Fällen ein artikulierter unrechtmäßiger Anspruch, wobei im Bezug auf Österreich in indirekter Weise. Es stellt sich hier die Frage, wie diese Reaktion (auf das Eintreffen des Kriegsschiffes) auf die Besatzung der *Novara*, immerhin Bürgern eines teils umstrittenen Vielvölkerstaates, gewirkt haben mag. Ich wage zu bezweifeln – schon alleine, weil Selleny explizit dieses Zitat in sein Tagebuch einbringt –, dass es diese europäischen Repräsentanten – ein *post 1848-Konglomerat* aus Deutschen⁸³, Italienern, Ungarn und Slawen – gänzlich kalt gelassen hat, wie man es sonst von Engländern, Portugiesen oder Holländern erwarten würde. Bekanntlich sind gewisse Sympathien von Walisern, Schotten und Iren für autochthone Widerstände in den britischen Kolonien auch nicht gänzlich von der Hand zu weisen. Es bleibt zu überprüfen, ob sich auch

⁸² Ebenda.

⁸³ Ich verwende diese Bezeichnung im Sinne der im 19. Jahrhundert üblichen offiziellen Diktion, meine damit also die deutschsprachigen Bürger aller im Deutschen Bund bis 1866 vertretenen Länder. Im Falle der *Novara*-Crew wären das: Württemberg, Preußen und Österreich. Auf keinen Fall möchte ich diese Wortwahl in Beziehung zu irgendeiner Form pangermanischer Volksgenossenschaft, oder im Sinne des Nationalsozialismus verstanden wissen.

in anderen, erhaltenen (und mir bereits verfügbaren) Tagebüchern der Reise der *Novara* ein Wiederhall dieser Reaktion auf die Expedition finden lässt.

Wie ich später zeigen werde, lagen die Einwohner der Nikobaren mit ihrer Interpretation der Umstände näher an der Wahrheit, als ihnen und der in Europa an der Weltumseglung anteilnehmenden Öffentlichkeit bewusst war, oder zugemutet worden war.

Die in den Kapiteln 2.1. bis 2.3. dargelegten Reisen und Missionen der k. (u.) k. Kriegs- und Handelsmarine veranschaulichen zweierlei:

Erstens: Dass die österreichische Flagge in beinahe allen Regionen, welche die *Novara*, auf ihrer zwei Jahre andauernden Reise um den Erdball besucht hat, bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bereits von österreichischen Kapitänen unter Einsatz ihres Lebens - und dem ihrer Mannschaften - gezeigt worden ist, und vielerorts schon diplomatische und kommerzielle Beziehungen und Gesandtschaften etabliert worden waren. Das Hauptargument des *Flagge Zeigens* durch die Mission 1857-1859 erscheint dadurch in vollkommen anderem Licht. Es sei denn, dieser im 19. Jahrhundert verwendete und geläufige Begriff, umschreibt einen Vorgang, der über das bloße Präsentieren gemäß der heutigen Auffassung per se hinausgeht. Das heißt, dass durch die Präsenz eines waffenstarrten k. k. Kriegsschiffes bereits existierende Verbindungen und Gesandtschaften Vorort konsolidiert und geschützt werden sollten. Eine solche Hervorhebung und Unterstreichung des eigenen Machtanspruches, und des Willens diese Kraft im Falle des Falles auch einzusetzen, war aus der damaligen Perspektive durchaus dazu geeignet, die Existenz vielfältiger Kontakte und Präsenzen, z.B. Konsulaten, im Ausland zu befördern und gegenüber anderen Interessensgruppen wie Nationen zu behaupten, sowie darüberhinaus durch die eigene, veranschaulichte und im wahrsten Sinne des Wortes begreifbar gemachte Stärke zu legitimieren.

Wie auch immer man diese Sachlage interpretiert, als Wüllerstorff und seine Crew, als Repräsentanten einer europäischen *Kontinentalmacht*, wo auch immer in einem Hafen eingelaufen waren, es waren in den bereisten Gewässern über zweihundert Jahre lang schon Österreicher vor ihnen unterwegs und aktiv gewesen, welche die Existenz des Kaiserreichs zwar vielleicht nicht unter den Ansässigen berühmt, aber bekannt gemacht hatten.

Insgesamt bin ich der Meinung, dass man den Informationsstand und die Mobilität der

damaligen Menschen keinesfalls unterschätzen darf, was zu unterstreichen, das geschilderte Erlebnis auf den Nikobaren mehr als geeignet erscheinen lässt.

Zweitens: Die Weltumseglung der *SMS Novara* war entgegen der damals offiziellen und bis heute generell vertretenen Darstellung nicht die erste österreichische Weltumseglung. Diese Ehre gebührt alleine Giovanni Visin, egal ob er heute in Österreich vergessen ist, oder von italienischen und slawischen Nationalisten vereinnahmt wird. Faktum ist, dass er unter der rot-weiß-roten Flagge als österreichischer Staatsbürger und Kapitän diese Fahrt(en) unternommen hatte, hierher heimgekehrt und von dieser Nation die Anerkennung seiner Leistungen eingefordert und entsprechende Ehrungen erhalten hat.

Aus diesem Tatbestand empfiehlt sich im Kontext der Expedition der Fregatte *Novara* eine sensiblere und effizientere Wortwahl, so wie es M. Christian Ortner mit seiner Formulierung vorgezeigt hat:

„Dabei ist nicht nur die hervorragende Leistung der Weltumseglung von 1857 bis 1859 als erstes Schiff der k. k. Kriegsmarine (bzw. erstes Schiff mit deutscher Dienstsprache überhaupt) (...) zu nennen.“⁸⁴

Diesem Beispiel folgend, bin ich der Ansicht, dass die Weltreise der *SMS Novara* angesichts der Leistungen Visins und Bellavitas als *erste offizielle österreichische Weltumseglung*, und nicht länger als *erste österreichische* zu bezeichnen wäre.

⁸⁴ Ortner 2004, S. 63.

3. Die veröffentlichte Begründung für die Weltumseglung der Fregatte Novara – Die drei Bände: *Reise der oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde, in den Jahren 1857, 1858, 1859*

Nach der Rückkehr der Fregatte Novara erschienen die drei Bände *Reise der oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde, in den Jahren 1857, 1858, 1859 unter den Befehlen des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair*. Sie wurden sogleich ins Englische und Italienische übersetzt. In kürzester Zeit wurde dieses Werk zum meistgekauften Buch im deutschen Sprachraum nach Alexander von Humboldts Kosmos.⁸⁵

3.1. Wüllerstorfs Vorwort vom März 1861

Das Vorwort zur dreibändigen Reisebeschreibung verfasste im März 1861 in Pola Bernhard von Wüllerstorff-Urbair⁸⁶:

„In den folgenden Blättern übergeben wir den beschreibenden Theil der mit Sr. Maj. Fregatte Novara in den Jahren 1857 bis 1859 unternommenen Reise um die Erde der Oeffentlichkeit. Derselbe umfaßt die wichtigsten Erlebnisse und Eindrücke im Laufe der Expedition, während welcher wir 51.686 Seemeilen zurückgelegt, 25 verschiedene Hafensplätze besucht, 551 Tage unter Segel und 298 Tage vor Anker und auf dem Lande zugebracht haben.

⁸⁵ Riedl-Dorn 2002, S. 164.

⁸⁶ Scherzer 1861, S. VI.

Die erschütternden politischen Ereignisse des Jahres 1859, welche die beabsichtigte Dauer der Reise abkürzten und unsere Rückkehr nach Europa beschleunigten, sind leider auch nicht ohne Einfluß auf die Veröffentlichung der Resultate der Expedition geblieben; die wildbewegte Epoche, deren Sturmfluth an das Gestade fast aller Länder Europas brandet, hat sowohl eine bedeutende Veränderung in der ursprünglichen Anlage des Werkes und der Bearbeitung des heimgebrachten Materials, als auch eine unliebsame Verzögerung der Herausgabe desselben zur Folge gehabt.



Abbildung 5. Bernhard von Wüllerstorff-Urbair

Namentlich bin ich selbst bald nach der Rückkehr ins Vaterland zu activen Diensten verwendet und dadurch verhindert worden, mich an den Ausarbeitungen in dem Maße zu betheiligen, als ich es gewünscht hätte und wie es die Lesewelt vielleicht erwarten mochte.

Mit der Bearbeitung und Redaction der vorliegenden Reisebeschreibung in deutscher und englischer Sprache wurde Herr Dr. Karl v. Scherzer beauftragt, welchem zur Lösung dieser eben so schwierigen als beneidenswerthen Aufgabe nebst dem von ihm selbst gesammelten reichhaltigen literarischen Materiale auch meine Tagebücher und officiellen Berichte, so wie die Aufsätze der Herren Naturforscher zur beliebigen Benützung zu Gebote standen.⁸⁷

Die Ereignisse des Jahres 1859, der Krieg mit Frankreich an der Seite Sardinien-Piemonts und daraus resultierend, der Frieden von Zürich, hatten nicht nur die Reise selbst verkürzt, sondern auch die Herausgabe des Werkes editorisch und inhaltlich beeinflusst.

Wüllerstorfs von der Öffentlichkeit erwartete Autorenschaft der Endfassung wurde dadurch ebenso unterbunden, wie die Auswertung *der wissenschaftlichen Ausbeute, welche meine (Wüllerstorfs, Anm. d. A.) eigene Thätigkeit betreffen, oder in denen ich (Wüllerstorf, Anm. d.*

⁸⁷ Scherzer 1861, S. III f.

A.) die *Beobachtungen leitete*⁸⁸. Diese waren dem hydrographischen Institut der k. k. Kriegsmarine in Triest übergeben worden.

Wüllerstorf war schließlich nicht nur ein erfahrener Seemann und begnadeter Navigator gewesen, sondern verfügte auch über umfassendes theoretisches Wissen auf den Gebieten der Astronomie, Meteorologie, Geographie und Ozeanographie. Er hatte ein kaiserliches Geniestudium der Astronomie abgeschlossen, nach welchem er zum Direktor der Marine Sternwarte in Triest und Professor an der österreichischen Marineakademie in Venedig avancierte und Schriften über die physikalischen Verhältnisse der Adria veröffentlicht hatte.⁸⁹

Gerade im Hinblick auf seine wissenschaftliche Arbeit beobachtete Wüllerstorf die von ihm geschilderten Vorgänge nicht ohne artikuliertes Bedauern: *Obschon in kräftigere Hände übergegangen, trenne ich mich doch nur mit Wehmut von meiner Arbeit, für welche ich alle meine Kräfte verwendete, und die ich so gerne zum Ziele meines Wirkens gemacht hätte. Aber die Gegenwart fordert auch in dieser Hinsicht Entsagung und vor der Hand das Opfer meiner sehnlichsten Wünsche und Hoffnungen!*⁹⁰

Karl von Scherzer wurde gemäß diesem Vorwort durch die Reaktivierung des Commodore in die Position gesetzt, das Druckwerk redaktionell zu betreuen, wozu ihm als Chronist der Reise nicht nur während der Fahrt verfasste und gesammelte Texte aus eigener Produktion, sondern auch das Tagebuch des Kommandanten, dessen Reporte an das Marine Oberkommando sowie Aufsätze der anderen Wissenschaftler als Material gedient haben.

Nichtsdestotrotz wird Scherzer bis heute wie der alleinige Verfasser des Reiseberichtes zitiert, obwohl sein Name weder am Einband, noch am Vorsatzblatt der ersten Ausgabe von 1861 Erwähnung findet.

⁸⁸ Scherzer 1861, S. V.

⁸⁹ Riedl-Dorn 1996, S. 71.

⁹⁰ Scherzer 1861, S. V.

3.2. Doktor Scherzer und der Commodore

Erzherzog Ferdinand Max genehmigte die Teilnahme von Dr. Karl Scherzer (geb. 1821 in Wien, gest. 1903 in Görz)⁹¹ an der Expedition der *Novara*, nachdem er folgenden Brief des Freiherrn von Bruck vom 6. Dezember 1856 gelesen hatte, wobei dieser in seinem Schreiben noch *die Absicht* geäußert hatte, *bald eine Expedition mit zwei grösseren (!) Kriegsschiffen nach Südamerika und um Cap Horn in wissenschaftlich-maritimer Beziehung*⁹² zu entsenden:

„Zwischen Valparaíso und San Francisco liegen aber die (...) höchst interessanten Häfen von Mittel- und Central- Amerika...

Wo die Erzeugnisse des österreichischen Gewerbes Absatz finden könnten.

Panama, San Juan del Sur, Golf von Tehuantepec -> Verbindung zum stillen Ozean

Die vom österreichischen Reisenden Scherzer (...) kürzlich besucht hat, so glaubte ich ihn auffordern zu sollen, seine Ansichten darüber aufzuzeichnen.

Scherzer wäre der Mann dazu, den ethnographischen Teil zu übernehmen und ich glaube, daß er sich glücklich schätzen würde, einen solchen Rufe zu folgen. Die Kenntnis dieser Länder und Sitten würde ihn dazu befähigen.“⁹³

Die Berufung Dr. Scherzers durch den Oberkommandanten der k. k. Kriegsmarine, den ethnographischen Teil der geplanten Expedition zu bewerkstelligen war zum damaligen Zeitpunkt und unter den herrschenden Umständen eine kleine Sensation.

Dieser Doktor - Scherzer hatte philologische und nationalökonomische Studien absolviert⁹⁴ - und gelernte Buchdrucker, der sich mit seinen Publikationen in den Sitzungsberichten der philosophisch-historischen und mathematisch-naturwissenschaftlichen Klasse der Akademie der Wissenschaften über seine Reisen nach Nord- und Mittelamerika in Begleitung von Dr. Moritz Wagner einen Namen in Wien gemacht hatte⁹⁵, hatte sich 1848 für die Besserstellung

⁹¹ Riedl-Dorn 2002, S. S. 161.

⁹² ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr.3.

⁹³ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr.3.

⁹⁴ Riedl-Dorn 2002, S. 161.

⁹⁵ Pils u. Riedl-Dorn 2004, S. 68.

der Buchdruckergehilfen⁹⁶ eingesetzt und den *Gutenbergverein* für eine Verbesserung der Arbeitsbedingen für Drucker und Schriftsetzer gegründet. Für die Eröffnungsfeier stiftete er selbst eine schwarz-rot-goldene Fahne, was ihm im Gegenzug 1851 eine Vorladung vor das Kriegsgericht wegen staatsfeindlicher Umtriebe und die Beschlagnahmung seiner Schriften bescherte⁹⁷.

Die Teilnahme der bayrischen Gelehrten Dr. Moritz Wagner und Dr. Gemminger dagegen wurde trotz Intervention durch den bayrischen König am 22. Jänner 1857 vom MOK abgelehnt.⁹⁸

Gerade durch diese revolutionäre Verstrickung stellt Siegfried de Rachewitz eine geistige Verbindung Scherzers zu Wüllerstorff mittels dem Umstand her, *dass maßgebliche Akteure der Expedition, allen voran Scherzer und Wüllerstorff, sehr wohl den Geist von 1848 verkörperten und dass die Expedition insgesamt von diesem Geist durchdrungen war.* „Man erblickte“, schrieb Scherzer, *„in der Entwicklung der kaiserlichen Marine die völkerbeglückende Mission: die österreichischen so wie die deutschen Interessen in allen Welttheilen zu fördern, das deutsche Nationalbewusstsein zu beleben.“*⁹⁹

Karl Ludwig von Bruck sah jedenfalls für den statistisch-kommerziellen Teil des Reisewerkes zur Weltumseglung der *Novara*, der dann von Scherzer als Fachmann für Völker- und Länderkunde in Form von zwei umfangreichen Quartbänden publiziert worden ist¹⁰⁰, zunächst gänzlich anderes vor:

*„Für den commerziellen Teil sollten die Handelskammern von Triest, Venedig und Fiume zwei gebildete Geschäftsleute wählen und die damit verbundenden Kosten bestreiten. Ein gleiches gilt für den industriellen Theil, wozu die Handelskammern Wien, Brünn und Prag durch Vermittlung des Handelsministeriums aufgefordert werden könnten.“*¹⁰¹

⁹⁶ Riedl-Dorn 1996, S. 71.

⁹⁷ Rachewitz 2004, S. 18f.

⁹⁸ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr.11.

⁹⁹ Rachewitz 2004, S. 22.

¹⁰⁰ Pils u. Riedl-Dorn 2004, S. 70.

¹⁰¹ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr.3.

Wirtschaftliche Gründe waren es trotzdem, die Ferdinand Max bewogen, Wüllerstorff und Dr. Scherzer mit einem Schreiben aus Wien an Linienschiffskapitän Breisach vom 16. Dezember 1856 auf Dauer der Weltumseglung förmlich aneinander zu ketten:

„Wegen des Dr. Scherzer habe ich mit dem Minister von Bruck gesprochen und es wird die Auslagen für ihn auch von der Academie bestritten werden, dagegen muß die Verpflegung der drei Herren (Hochstetter, Frauenfeld und Scherzer; Anm. d. A.) vom Marinefond getragen werden. Es wäre wünschenswert daß selbe den Tisch bei Wüllerstorff erhielten, dessen Dotation dem gemäß erhöht werden müßte.“¹⁰²

Als einzigem der auf der Novara einzuschiffenden Naturforscher wurde es Karl Scherzer gestattet, anstelle einer Marine- eine Konsularuniform zu tragen¹⁰³, und es war der Commodore, damals noch Linienschiffskapitän¹⁰⁴, der die notwendigen Schritte in diese Richtung unternommen hat:

„An

Das hohe k.k. Marine-Ober-Commando

Unter den Naturforschern, welche auf S.M. Fregate Novara eingeschifft werden, befindet sich Dr. Scherzer der einzige, welcher keine Uniform besitzt.

Ich erlaube mir nun in Hinblick auf den Umstand, daß es in jeder Hinsicht zweckmäßig erschiene, daß alle sich an Bord befindlichen Individuen uniformiert wären- den gehorsamsten Antrag zu stellen, Herrn Dr. Scherzer im Wege des hohen Handelsministeriums die Konsulatsuniform zu gestatten und zwar umso eher, als ich im Privatwege in Erfahrung gebracht, daß dieses hohe Ministerium geneigt wäre, Dr. Scherzer diese Uniformierung zu belassen, falls das hohe Marineoberkommando den Wunsch hiezu auszusprechen geneigt sein würde.

Ich wage hiebei die Andeutung, daß es notwendig wäre, die entsprechenden Einleitungen sogleich zu treffen.

¹⁰² ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr.5.

¹⁰³ Pils u. Riedl-Dorn 2004, S. 69.

¹⁰⁴ Die Beförderung Wüllerstorfs in den Rang eines Commodore auf Dauer der Expedition der Novara erfolgte laut ÖstA M/c 22 N, Nr. 45 am 22. April 1857.

Triest am 20. März 1857.

Wüllerstorff, Linienschiffskapitän¹⁰⁵

Was allerdings die diplomatische Verantwortung betraf, so ließ das Marine Oberkommando (als Verfasser des Dokumentes zeichnete Breisach) im Einvernehmen mit k. k. Handels- und Außenministerium am 20. Jänner 1857 keinen Zweifel darüber offen, dass nur der Kommandant der Expedition, Bernhard von Wüllerstorff-Urbair, Verantwortung und Befugnisse erhalten sollte, Konsulate mit geeigneten Vertrauenspersonen zu besetzen, oder Handelsverträge zu verhandeln:

„Die Angelegenheit der Weltumseglung S.M. Fregatte Novara, die in nicht allzulanger Zeit angetreten werden soll, dürfte es dem etz angenehm, und für die Handelsinteressen von nicht unbedeutenden Nutzen sein, Handelsbeziehungen mit entfernten Ländern anzuknüpfen, zu welchem Zwecke wahrscheinlich nicht sobald wieder eine so günstige und (...) Gelegenheit sich biethen dürfte. – Ebenso erscheint es dem Marine = Oberkommando von wesentlichem Interesse, daß in manchen besuchten Ländern, wo bisher noch keine k.k. österreichischen Consular Agentien bestehen, diese installiert, und daß diese Installierung, im Falle die befundene Nützlichkeit derselben anerkannt wurde, sogleich an Ort und Stelle durch den Commandanten der Expedition, (an hinzu vorgefundene geeignete Personen) vorgenommen werden könnte.

Der Commandant der Expedition Linienschiffs=Capitän Bernhard von Wüllerstorff (und Urbair > ausgestrichen; Anm. d. A.) ist eine Persönlichkeit, die auch in dieser Beziehung ganz ohne Unstand (!) mit Aufträge (!) versehen werden kann, und dessen Erfahrung zu der Hoffnung (...), daß er auch in dieser Aufgabe allen Erwartungen zu entsprechen wissen wird.

Sollte es nun dem etz gefällig sein, dieser vom Marine-Oberkommando ausgesprochenen Ansicht beizustimmen, so läge es dann im Wirkungskreise eines etz im Einvernehmen mit dem Ministerium des Handels / (...) des Äußern/ die nötigen Instruktionen zum Abschlusse von Traktate, so wie für die provisorische Einsetzung von

¹⁰⁵ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr.33.

*Consular = Agentien für den genannten Commandanten rechtzeitig an(...)langen lassen zu wollen.*¹⁰⁶

Die Übergabe der Instruktion für Wüllerstorff zur akkuraten Anknüpfung von Handelsbeziehungen und der Einrichtung von Konsulatsämtern erfolgte laut *ÖstA M/c 22 N 1857, Nr. 34* am 28. März 1857.

Seine k.k. apostolische Majestät, sowie das Ministerium des Äußern und des Handels ermächtigte Wüllerstorff zusätzlich mit entsprechenden Dokumenten, gegeben am 28.¹⁰⁷ und 20.¹⁰⁸ März 1857 zum Abschluß (ähnlicher) Verträge mit: Republik Chile und Peru, argentinische Republik und Uruguay(!).

Am 19. August 1857 erging weiter die Mitteilung der Errichtung eines österr. Konsulats in Sidney an Wüllerstorff:

„Schreiben des Ministerium des Äußern, vom 2. August 1857

*Aufstellung eines österreichischen Konsulats in Sidney durch Obersten Wüllerstorff. Posten an: Vorstand der ersten deutschen Großhandlungshäuser in Sidney und Melbourne August Dreutter.*¹⁰⁹

Auch in den Augen des Kaisers, nur der österreichische Monarch durfte sich als *Seine k.k. apostolische Majestät* bezeichnen, war demnach Wüllerstorff der designierte Kommandant der gesamten Expedition, der diplomatische Vertreter seines Reiches und der Wahrer der Handelsinteressen. Wenn also Scherzer die Initiative ergriffen hat, oder auf Mission ging, so konnte er dies nur im Einvernehmen mit und im Auftrag des Commodore tun. Dafür hatte das Marine Oberkommando mithilfe seines obersten Kriegsherrn gesorgt.

Gerade angesichts dieser Quellenlage ist es bemerkenswert, dass von Karl Scherzer in der Literatur fortwährend als Fachmann für Länder- und Völkerkunde und als Bevollmächtigten für Verhandlungen über wirtschaftliche Kontakte mit überseeischen Ländern¹¹⁰ gesprochen

¹⁰⁶ *ÖstA M/c 22 N 1857, Nr. 4.*

¹⁰⁷ *ÖstA M/c 22 N 1857, Nr. 4a.*

¹⁰⁸ *ÖstA M/c 22 N 1857 Nr. 4b.*

¹⁰⁹ *ÖstA M/c 22N 1857, Nr. 69a.*

¹¹⁰ Riedl-Dorn 1996, S. 71. Siehe auch: Riedl-Dorn 2002, S. 161.

wird. Mehr noch: Über Vermittlung des Finanzministers, des Freiherrn von Bruck, wurde er (Scherzer, Anm. d. A.) beauftragt, ein Memorandum über Ziel und Aufgaben der Expedition zu verfassen. Scherzer wurde für die Dauer der Reise in den Konsulrang versetzt.¹¹¹

Laut Oppolzer¹¹² habe Freiherr von Bruck in einem Antwortschreiben vom 4. November 1856 auf dieses Memorandum reagiert und auf die Häfen Mittelamerikas hingewiesen, *da sie wegen der weltgeschichtlichen Fragen der Verbindung des atlantischen mit dem Stillen Ozean von der grössten (!) Bedeutung sind.*

Der Kontakt von Bruck und Scherzer hat demnach ein Monat und zwei Tage vor seinem Brief an Ferdinand Max, *ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr.3*, zum selben Thema stattgefunden. Faktum ist aber, dass Ferdinand Max und von Bruck seit 1856 in enger Korrespondenz standen, was die Akten in der *Geheimen Präsidiale des Finanzministeriums* im Haus-, Hof- und Staatsarchiv belegen. Tatsächlich erregten die Publikationen Scherzers für die k. k. Akademie der Wissenschaften das Interesse des Freiherrn von Bruck, so dass dieser Scherzer zu sich einlud. Der Finanzminister *machte ihm den Vorschlag, als Mitglied der wissenschaftlichen Kommission an der Weltreise der Novara teilzunehmen*¹¹³. All das zeigt, dass Scherzer, wie Christa Riedl-Dorn schreibt, vom Finanzminister in die Expedition eingebracht worden ist. Dies geschah wohl in der Absicht, dass Scherzer Brucks Interessen unterwegs wahrnehmen würde können.

Scherzers erwähnte kommerzielle Bevollmächtigung erscheint dadurch legitimiert, jedoch nicht der Rang eines Konsul, da dieser in den Verantwortungsbereich des k. k. Ministerium des Äußeren fiel, und die erwähnte Uniform für Scherzer von Wüllerstorff beim MOK Triest beantragt worden ist.

Circa drei Monate nach der Heimkehr der *Novara*, am 9. November 1859, wurde Antrag gestellt, Dr. Scherzer die *Uniform des Staatsbeamten VII. Kl.* zu belassen, und ihn in Konsulatsbranche oder beim Min. d. Äußern zu verwenden.¹¹⁴ Zwei Tage später, am

¹¹¹ Riedl-Dorn 2002, S. 161.

¹¹² Oppolzer 1949, S. 71. Zitiert nach: Pils und Riedl-Dorn 2004, S. 69.

¹¹³ Riedl-Dorn 1996, S. 72.

¹¹⁴ *ÖstA/ M/c 22 N 1859, Nr.64 (a)*.

11. November, wurde Dr. Scherzer für ein Jahr Wüllerstorf zugeteilt, mit Berechtigung auf Weiterbezug der bisherigen 3150 Gulden.¹¹⁵

Es handelte sich um jenes Jahr, in dem Scherzer mit der Redaktion der Reisebeschreibung beschäftigt war. Daraus ergibt sich, dass er bei diesem Werk ein untergebener Mitarbeiter Wüllerstorfs war, und damit einem aktiven Mitglied der k. k. Kriegsmarine unterstellt gewesen ist.

Am 5. Dezember 1859 wurde Scherzer das Tragen der Beamtenuniform und erst jetzt die Übernahme der Konsulatsbranche genehmigt.¹¹⁶

Für die Edition der drei Bände *Reise der oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde, in den Jahren 1857, 1858, 1859 unter den Befehlen des Commodore B. von Wüllerstorf-Urbair* erhielt Dr. Karl Scherzer von Kaiser Franz Josef *den Orden III. Klasse*¹¹⁷ - es wird sich wohl um den Franz Josef-Orden gehandelt haben (?)- und wurde per Adelsbrief vom 1. Februar 1860 in den Ritterstand erhoben. Der entsprechende Eintrag im *Adelslexikon des österreichischen Kaisertums 1804-1918 (1823-1918)* lautet: *8166 Scherzer, Karl, Dr., Mitgl. d. Novara-Expedition. Rttstd. 1.II.1860*¹¹⁸.

Heinrich Wilhelm Schott benannte eine bekannte Zimmerpflanze, eine Flamingoblume aus der Familie der Aronstabgewächse, das *Anthurium scherzianum*¹¹⁹, nach dem bis zu seinem Tod politisch liberalen Würdenträger Karl von Scherzer.

Für Bernhard von Wüllerstorf-Urbair stellte die *Novara*-Expedition den Beginn seiner politischen Karriere dar, er wurde 1861 zum Vertreter der Marine in beiden Häusern des Reichsrats, 1865 zum Handelsminister ernannt.¹²⁰

Auf Empfehlung des Kaisers von Mexiko, vormals Erzherzog Ferdinand Max, und des nunmehrigen Handelsministers Bernhard von Wüllerstorf-Urbair wurde Scherzer zum Ministerialrat ernannt und mit der Leitung einer eigenen Abteilung für Statistik und

¹¹⁵ ÖstA M/c 22 N 1859, Nr. 69 (a-b).

¹¹⁶ ÖstA M/c 22 N 1859, Nr. 73 (a-c).

¹¹⁷ Pils u. Riedl-Dorn 2004, S. 70.

¹¹⁸ Frank-Döfering (Hg.) 1989, S. 493.

¹¹⁹ Pils u. Riedl-Dorn 2004, S. 70. Sowie: Riedl-Dorn 1996, S. 72.

¹²⁰ Sauer 2002, S. 47.

Nationalökonomie betraut. 1871 war er Generalkonsul in Smyrna, 1873 Generalkonsul und Kommerz-Kanzleidirektor der k. u. k. Botschaft in London, 1884 Generalkonsul in Neua/Brasilien, et cetera.¹²¹

Am 12. September 1866 heiratete Scherzer die Witwe Karoline Julie Genti(l)li, geborene Kohn. Diese brachte einen Sohn mit in die Ehe, der am Bau des Suezkanals mitarbeitete.¹²²

3.3. Die öffentliche Rechtfertigung

Warum schickte man gerade jetzt eine österreichische Fregatte um die Welt? Diese Frage wird sich der eine oder andere in den späten 50ern und frühen 60ern des 19. Jahrhunderts gewiss gestellt haben. Und seien wir uns ehrlich, eine befriedigende Antwort gibt es bis heute nicht. Aus diesem Grund beginnt der Reisebericht auch genau mit der Antwort auf diese Fragestellung:

„Der Hauptzweck der Expedition, welcher vor Allem im Auge behalten werden sollte, bestand darin, den eingeschifften Officieren und Cadetten Gelegenheit zur Erwerbung jener praktischen Kenntnisse im Seewesen zu bieten, um sich den Schiffsdienst auf Grund theoretischer Vorstudien in seiner ganzen Ausdehnung eigen zu machen, und dadurch Kräfte zur tüchtigen Entwicklung der österreichischen Kriegsmarine heranzubilden. (...)

Dem redlichen Eifer und thatkräftigen Sinne der vorgesetzten Behörde, getragen von der Allerhöchsten Gnade, war es gelungen, dem allmählig (!) vermehrten Personalstand auf einen solchen Höhepunkt zu bringen, daß derselbe als sichere Grundlage für die aufstrebende junge Seemacht betrachtet werden konnte, deren Wichtigkeit zur Stunde wohl jeder denkende Vaterlandsfreund erkennen dürfte.

Eine Marine, so klein sie auch sein mag, bedarf, um activ (!) und lebensfähig zu bleiben, äußerer Anregungen; sie muß in die Lage versetzt werden, ihre

¹²¹ Riedl-Dorn 1996, S. 73.

¹²² Pils u. Riedl-Dorn 2004, S. 70.

Verwendbarkeit zeigen, ein höheres, die einheimische Cultur mächtig förderndes Ziel anstreben und erreichen, mit einem Worte, die staatlichen Interessen auf dem Meere, an fernen Küsten schützen und vertheidigen zu können. (...)

Mit diesem Ausbildungszwecke unserer Marine war zugleich die nicht minder wichtige Absicht verbunden, die österreichische Flagge an verschiedenen, bisher von ihr nicht besucht gewesenem Punkten der Erde zu zeigen, und durch die Anbahnung neuer Absatzwege für unsere einheimischen Producte und Manufacte die Interessen der Industrie, des Handels und der Schifffahrt des Kaiserstaates zu fördern.

Damit aber auch den wissenschaftlichen Forderungen unserer Zeit an ein derartiges Unternehmen gebührend Rechnung getragen werde, bestimmte Se. kais. Hoheit der Herr Marine-Obercommandant nicht nur, daß von Seite der Officiere am Bord für nautische und allgemein geographische Zwecke auf die umfassendste Weise gewirkt werde, sondern ließ zugleich an die kais. Akademie der Wissenschaften die schriftliche Einladung ergehen, zwei Naturforscher zu wählen, welche sich während der Reise mit naturwissenschaftlichen Beobachtungen und Sammlungen beschäftigen sollten. Se. kais. Hoheit hatte ferner die Gnade, einen dritten Forscher Selbst (!) zu bestimmen und zu genehmigen, daß noch ein praktischer Zoolog, so wie auch ein Maler und ein Kunstgärtner der Expedition zugetheilt werden.“¹²³

An dieser Stelle steht es zu Gebote, eine zweite zeitgenössische Meinung darüber einzuholen, nämlich die Victor von Wimpffens, einem Schiffsfähnrich an Bord der Expedition der k. k. Corvette *Caroline*, welche mit der *Novara* 1857 aus Triest aufgebrochen war, um bis 1858 Brasilien, die La Plata-Staaten und die portugiesischen Besitzungen an der Westküste Afrikas zu besuchen:

*„Dem Scharfblicke des kaiserlichen Prinzen, der an der Spitze der österreichischen Flotte stand, war es indeß (!) nicht entgangen, daß das Gedeihen unserer jungen Marine durch die mögliche Entfaltung der kaiserlichen Flagge an Gestaden mitbedingt (!) sei, an denen dieselbe selten oder niemals erblickt worden war. Es wurde demnach nebst der Fregatte *Novara* auch die Corvette *Caroline* zu einer überseeischen*

¹²³ Scherzer 1861, S. 2f.

*Expedition ausgerüstet; sie sollte die weltumsegelnde Fregatte bis an die Küsten Brasiliens begleiten...*¹²⁴

Vergleicht man beide Texte mit einem modernen und auch kritischen Text, kalkuliert Walter Sauer schon die Geheimpläne, welche später behandelt werden, mit ein, so werden die Parallelen augenscheinlich:

*„Wohl in erster Linie, um innerhalb wie außerhalb der Monarchie „Flagge zu zeigen“, hatte er (Ferdinand Max, Anm. d. A.) im April 1857 die Fregatte „Novara“ zu einer zweijährigen Weltumsegelung entsendet: ein aufsehenerregendes, u. a. in Zusammenarbeit mit der Akademie der Wissenschaften durchgeführtes Unternehmen, das sich offiziell der (natur-)wissenschaftlichen Erforschung der bereisten Ozeane und Kontinente sowie der Herstellung überseeischer Handelskontakte widmete, daß es – wie auszuführen sein wird – auch einen Geheimauftrag dabei gab, war der zeitgenössischen Öffentlichkeit unbekannt.“*¹²⁵

3.4. Conclusio

Die umwälzenden Ereignisse des Jahres 1859 hatten die politischen und ökonomischen Verhältnisse sowie die Landkarte Europas maßgeblich verändert. Die Fregatte *Novara* war nicht in dasselbe Österreich zurückgekehrt, von dem es entsandt worden war. Die Zielsetzungen und Pläne, die 1856 gefasst worden waren, waren 1859 bereits obsolet. Dadurch geriet das beschreibende Werk der Reise zu einem Rechtfertigungsakt für die ambitionierteste, jedoch offensichtlich gescheiterte, Unternehmung der k. k. Kriegsmarine vor der enttäuschten und durch die grundlegend erneuerte Situation und immense Gebietsverluste irritierte Öffentlichkeit.

Der Kommandant der Expedition Bernhard von Wüllerstorff-Urbair wurde gemäß dem Gebot der Stunde in den aktiven Dienst versetzt, was ihn gezwungen hat, seine wissenschaftlichen Ambitionen fallen zu lassen sowie die Redaktion des dreibändigen Werkes seinem

¹²⁴ Wimpffen 1870, S. 1f.

¹²⁵ Sauer 2002, S. 47.

Mitarbeiter Karl von Scherzer gänzlich zu überlassen. Nichtsdestotrotz war Scherzer Wüllerstorff, und damit der k. k. Kriegsmarine, unterstellt worden.

Unter Berücksichtigung der in Kapitel 3.2. gezeigten Begebenheiten ist es nicht von der Hand zu weisen, dass inhaltliche Einflussnahmen durch das Marine Oberkommando und den Finanzminister unter diesen Voraussetzungen möglich waren. Das würde bedeuten, dass die k. k. Kriegsmarine die Darstellung und daraus folgende Interpretationen der Weltumseglung unter kontinuierlicher Berufung auf das *Novara*-Werk bis heute nachhaltig manipulieren konnte.

Die von Scherzer formulierte Version einer Antwort auf die zum Beginn dieses Kapitels gestellte Frage und ihre Elemente stellen die grundlegenden Bausteine dar, die bis heute das Fundament des Gedankengebäude bilden, welches das Bild der Expedition in der österreichischen Wahrnehmung beherbergt.

Folgt man der in Kapitel 3.3. zitierten Hauptbegründung für die Durchführung der Weltumseglung, so war die Weltreise der Fregatte *Novara* die teuerste und medial am offensivsten gepushte Ausbildungsfahrt in der Geschichte der Seefahrt. Da dies mehr als unwahrscheinlich ist, bleibt die Frage vom Beginn des Kapitels 3 eigentlich unbeantwortet.

Das bis in die Gegenwart bis zum Zerreißen strapazierte Argument der *Flagge* ist bereits in Kapitel 2 durch die darin aufgezeigten Fakten zerfranst worden. Die Klassifikation der Zielgebiete von *Novara* und *Caroline* durch Victor von Wimpffen ist darum explizit hervorzuheben, da er ambivalenter als Scherzer und historisch entsprechend von Regionen spricht, *an denen dieselbe* (Österreichs Flagge, Anm. d. A.) *selten oder niemals erblickt worden war*¹²⁶. Wimpffen schloss, den beiden Missionen vorangegangene, österreichische Präsenz in seine Wortwahl mit ein.

Scherzer beschreibt zudem, den Vorgang einer massiven Aufrüstung der österreichischen Kriegsmarine bis zu einem einsatzbereiten Höchststand. Die Kriegsmarine hat also zu einem heftigen Schlag ausgeholt, der letztlich in einer Sparringrunde mit Seekadetten verebben sollte?

¹²⁶ Wimpffen 1870, S. 2.

Durch die Kriegsgeschehnisse des Jahres 1859 war jedoch dieses Zusammenziehen der Kräfte im Angesicht der Bedrohung durch Frankreich und Sardinien-Piemont zu einer primär defensiven Aktion geworden, *deren Wichtigkeit zur Stunde wohl jeder denkende Vaterlandsfreund erkennen dürfte.*¹²⁷ Diese, an das Herz des Patrioten appellierende Geste, machte den Umstand vergessen, dass diese Bedrohung 1856 noch nicht existiert hat, denn den Krieg 1848/ 49 hatte Österreich gewonnen, nicht umsonst hieß dies Schiff *Novara*, nach dem entscheidenden und scheinbar vernichtenden Sieg des Feldmarschall von Radetzky in den Reisfeldern bei Novara über die zahlenmäßig überlegenen Truppen Sardinien-Piemonts am 23. März 1849¹²⁸. Karl Albrecht, *der alte treulose König*, dankte in der Folge ab, der in der Schlacht vom greisen Feldmarschall gedemütigte jugendliche Viktor Emmanuel bestieg den Thron.

Und das ebenso in den bürgerlichen Revolten siegreiche Kaiserreich, das in den 50ern des 19. Jahrhunderts erst zehn Jahre¹²⁹ von einem jungen und gesunden (aber auch bewiesenermaßen - durch die gewalttätige Niederschlagung der nationalen und bürgerlichen Revolution - zu Gnadenlosigkeit befähigten) Monarchen regiert wurde, erschien nach Innen und Außen derart gefestigt, dass sich sogar überzeugte Liberale wie Dr. Scherzer drein fügten, um einer staatsförderlichen Mission zu dienen.

Wozu erfolgte also die Aufrüstung in den Jahren zuvor? Wozu brauchte Österreich eine Seemacht?

Dass Österreichs Marine keine Mission entsandt hatte, die nicht in direkter Beziehung zum Außenhandel gestanden hatte, war schon damals so offensichtlich, dass dieser Motivation ohne Bedenken Raum gegeben wurde.

Erst an sekundärer Stelle kam die Wissenschaft, repräsentiert und ausgeführt durch Offiziere und andere Angehörige der Kriegsmarine, ins Spiel, und erst an tertiärer die kaiserliche Akademie der Wissenschaft, die aufs gnädigste schriftlich eingeladen worden ist.

¹²⁷ Scherzer 1861, S. 2.

¹²⁸ Rachewitz 2004, S. 23.

¹²⁹ Am 2. Dezember 1848 hatte Ferdinand der Gütige in Ollmütz zu Gunsten seines Neffen, Erzherzog Franz Josef, auf den thron verzichtet.

Die Wissenschaft, die neben der Kriegsmarine und ihren Aktivitäten die zweite Geige in der Orchestrierung der *Novara*-Expedition zu spielen hatte, wurde über Generationen wissenschaftlicher AutorInnen zu einer Solostimme arrangiert, und die Akademie der Wissenschaft als Pikkoloflöte besetzt, die, zwar klein von Größe, trotzdem in der Lage ist, den gesamten Klangkörper aus Holz und Blech zu übertönen. Ein Vorgang, der der ursprünglichen Intention des imperialen Komponisten Erzherzog Ferdinand Max keineswegs zuwiderläuft, sondern dem verdeckten Spiel nur zupass kommt, da die hier wieder lauter werdenden Dissonanzen seiner Tondichtung zunehmend kaschiert wurden. Karl von Scherzer war in diesem Bild sein Hofkapellmeister, der das Leitmotiv eingerichtet hat.

Wie bereits in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts durch Johann Wagner¹³⁰ teilweise aufgezeigt worden ist, war die wissenschaftliche Expedition an Bord der *Novara* eine Camouflage für ein offensives und in seinen möglichen Konsequenzen weitreichendes Vabanquespiel der k. k. Kriegsmarine, welches dem österreichischen Kaiserreich vor 1859 ohne weiteres zuzutrauen war.

¹³⁰ Wagner, Johann: *Österreichische Kolonialversuche in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts.*; Unveröffentlichte Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades von der Philosophischen Fakultät der Universität Wien, 1955.

4. Der Isthmus von Suez

4.1. Das Suezprojekt und die auch in die Weltumseglung der *Novara* involvierten Interessensgruppen und ihre Vertreter

Am 30. April 1836¹³¹ kam es in Triest unter Mitwirkung des Hauses Rothschild¹³² zur Bildung der Dampfschiffahrtsgesellschaft des *Österreichischen Lloyd*, der zunächst 1833 von sieben örtlichen Versicherungsgesellschaften nach dem Vorbild des Londoner Institut *Lloyd's* gegründet worden war, um Kaufleuten und Versicherten Informationen über Handel und Schifffahrt Europas, besonders in der Levante, zur Verfügung zu stellen¹³³. Sein Wahlspruch war (und ist): *Vorwärts*.

Ein Direktor und Mitbegründer des Lloyd war Karl Ludwig Freiherr von Bruck. Als Konsequenz dieser Meriten wurde er am 21. Juli 1848 in den Ritterstand, und am 19. Dezember 1848 in den Freiherrenstand erhoben.¹³⁴ Er betätigte sich als führender Exponent der Triestiner Lobby für den Fortschritt des Kanalprojekts.¹³⁵ Nach Eröffnung des Suezkanals verkehrte der *Österreichische Lloyd*

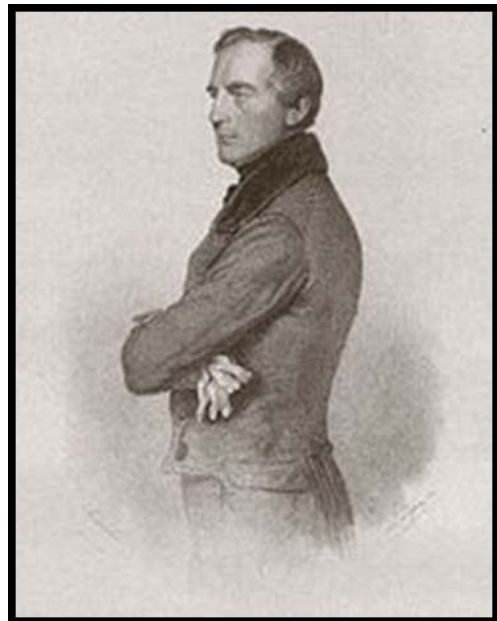


Abbildung 6: Karl Ludwig Freiherr von Bruck

auf der Linie Triest- Bombay und befuhr wöchentlich die Route Triest- Port Saïd, die 1879 bis Singapur bzw. Hongkong verlängert wurde.¹³⁶

Erzherzog Ferdinand Max war mit Triest sowohl persönlich als auch ökonomisch verbunden. Die forcierte Aufrüstung der Kriegsmarine, und die vom jungen Kaiser gestützte politische

¹³¹ Auer 2004, S.20.

¹³² Ebenda.

¹³³ <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.o/o755244.htm> [22.12.2008 17:56:03]

¹³⁴ Frank-Döfering 1989, S. 254.

¹³⁵ Sauer 2002, S. 45.

¹³⁶ <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.o/o755244.htm> [22.12.2008 17:56:03]

Präsenz des Marineoberkommandos begünstigte die Positionen des in Triest ansässigen Überseehandels. Ferdinand Max bekundete im Sommer 1855 öffentlich seine Unterstützung für den Isthmus von Suez, indem er den Ort in das Programm seiner Ägyptenreise inkludierte. Diese innen- wie außenpolitisch relevante Aktion, legte Zeugnis für die Existenz des Bündnisses ziviler und militärischer maritimer Interessen ab.¹³⁷

Nach dem Tod Abbas Pashas hatte Ferdinand de Lesseps 1854 vom Thronfolger Said Pasha eine für Europa günstige Konzession für den Bau des Suezkanals erhalten. Ein Jahr zuvor hatte er eine neue, französisch dominierte Kanalgesellschaft ins Leben gerufen. (Österreich äußerte von Anfang an, den Wunsch auf Neutralisierung des Projektes.) Auf dem Listenentwurf des Jahres 1854 befanden sich vier österreichische Körperschaften: *Stadtgemeinde Triest, Österreichischer Lloyd, Handelskammer in Triest*¹³⁸ sowie der *Niederösterreichische Gewerbeverein in Wien*¹³⁹. Aber alle vier verfügten über keinen strikten Beweis, daß sie auch in jener Liste enthalten waren, die im Jahre 1855 „*déjà arrêtée*“ war¹⁴⁰.

1856 setzten sich gegen vier andere Projekteinreichungen die Pläne von Alois Negrelli (von Moldelbe) aus Österreich für den von Said Pasha und Lesseps gewünschten *direkten* Kanalverlauf durch. Von Bruck und Negrelli wurden beide mit *Gründeraktien* der *Compagnie Universelle* bedacht.¹⁴¹

Über Antrag¹⁴² des Freiherrn von Bruck¹⁴³ war der Bankier Pasquale Revoltella aus Triest mit Genehmigung des Wali von Lesseps 1856 zum Vertreter der künftigen Kanalgesellschaft in Österreich ernannt worden. Zwei Jahre später war Revoltella laut einer Eingabe an das k. k. Handelsministerium vom 21. Dezember 1858 mit Lesseps übereingekommen, dass die, seit dem Beginn des Unternehmens für das Kaisertum Österreich reservierten, 50 000 Stück von insgesamt 400 000 Suezkanalaktien¹⁴⁴ trotz des Ablaufens der Zeichnungsfrist noch länger offengehalten wurden. Hierauf sei der Verwaltungsrat gebildet worden, in dem Österreich

¹³⁷ Sauer 2002, S. 45.

¹³⁸ Fraus 1916, S. 45.

¹³⁹ Fraus 1916, S. 37.

¹⁴⁰ Fraus 1916, S. 45.

¹⁴¹ Sauer 2002, S. 46.

¹⁴² Brief Lesseps an Revoltella vom 5. Jänner 1856, abgedruckt in *Lettres journal et documents u.s.w.*, Band I, S. 326.

¹⁴³ Fraus 1916, S. 26.

¹⁴⁴ Agstner 1995, S. 13.

durch Revoltellas Maßnahme fünf der 32 Verwaltungsrat-Sitze¹⁴⁵ zuerkannt wurden, womit ein ausreichender Einfluss an der Kanalgesellschaft gesichert wurde.¹⁴⁶ Tatsächlich wurden aber nur zwei Verwaltungsräte aus Österreich nominiert: Pasquale Revoltella, Vizepräsident der Suezgesellschaft (die AG hatte drei), und Cavaliere de Reali, Präsident der Handelskammer von Venedig.¹⁴⁷

In Preußen war namentlich Alexander von Humboldt ein Vorkämpfer des *Durchstichgedankens*.¹⁴⁸

4.2. Die Vorteile der neuen Route

Um am Handel mit den Waren aus Ostindien und Asien teilhaben zu können hatten Schiffe aus Triest kommend nur eine Möglichkeit, via das Kap der guten Hoffnung diese Destinationen anzufahren. Durch die seit 1854 konkreter werdenden Pläne für den Kanaldurchstich in Ägypten, bot sich plötzlich die Gelegenheit einer zweiten Route, die das Umschiffen des afrikanischen Kontinentes nicht mehr notwendig machte, um Asien zu erreichen: die Durchquerung des Isthmus von Suez. Was diese Neuerung für den Fernhandel, insbesondere für den *Österreichischen Lloyd* und seine ab den 1870ern gestarteten Schiffsverbindungen mit Bombay, Kalkutta, Singapur und Hongkong¹⁴⁹, bedeutete, zeigt folgende Tabelle am Beispiel Bombay:

¹⁴⁵ Agstner 1995, S. 13.

¹⁴⁶ Fraus 1916, S. 26.

¹⁴⁷ Agstner 1995, S. 13.

¹⁴⁸ Fraus 1916, S. 7.

¹⁴⁹ Sauer 2002, S. 57.

Von Bombay nach:	Kap-Route	Kanalroute	Differenz	Reduktion in Prozent	Reduktion in Tagen
Triest (Kilometer) ¹⁵⁰	26 522	10 413	16 109	61	
Triest (Seemeilen) ¹⁵¹		7 404		60,7	38

Damals wie heute war eine solche Reduktion von circa 61% des Lieferweges von Bombay nach Triest, die sich in einer zeitlichen Differenz von 38 Tagen niederschlug, mit einer immensen logistischen und kostenrechnerischen Einsparung, die vom unternehmerischen Standpunkt nicht länger zu ignorieren war. Lager-, Personal- und Treibstoffkosten (im Falle der Dampfer Kohle) gleichermaßen konnten mit einem Schlag mehr als halbiert werden.

Auch das Risiko, auf dem gefährlicheren und seemännisch anspruchsvolleren Kurs um das *Kap der Guten Hoffnung* eines Schiffs, seiner Mannschaft und seiner Ladung verlustig zu gehen, entfiel völlig.

Kostenminimierung bei gleichbleibendem Erlös ergab schon mehr Gewinn, was aber würde geschehen, erhöhte man die Größe der Flotte(n)¹⁵²?

Die Menge der transportierten Waren steigerte sich jedenfalls ab dem Zeitpunkt der Eröffnung des Kanals im November 1869¹⁵³ im Beisein Kaiser Franz Josefs beträchtlich: *Die Gesamttonnage österreichischer Schiffe, die den Suezkanal passierten, erhöhte sich in den ersten Jahren nach der Eröffnung des Kanals zwar auf das Fünffache (von 19.000 auf 92.000 Bruttoregistertonnen), fiel jedoch anschließend absolut wie relativ zum Gesamtverkehr*

¹⁵⁰ Ungard, Edler von Oethalom, A. 1905, S. 71. Zitiert nach: Auer 2004, S. 87.

¹⁵¹ Possat, H.; 1947, S. 68. Zitiert nach: Auer 2004, S. 87.

¹⁵² Diese Überlegung schloss automatisch die Kriegsmarine mit ein, da diese für den Schutz der Handelsschiffe in den außereuropäischen Gewässern verantwortlich war.

¹⁵³ Sauer 2002, S. 55.

zurück; erst in den 1890er Jahren begann sich die heimische Frequentierung des Kanals wieder zu verdichten. (...) Bereits im Durchschnitt der Jahre 1883-87 hatte sich die Struktur des Triestiner Hafenverkehrs im Vergleich zur Situation zwanzig Jahre zuvor merklich gewandelt: 17,8% des Verkehrs wurden nun mit asiatischen Destinationen abgewickelt (etwa die Hälfte davon mit Britisch-Indien), 9,85% mit amerikanischen, 7,69% mit solchen auf dem afrikanischen Kontinent. Import- wie exportmäßig hatte sich Britisch-Indien (mit Anteilen von 7,8% bzw. 2,0% an der Gesamtein- bzw. -ausfuhr) bis Anfang der neunziger Jahre zum größten außereuropäischen Handelspartner der Monarchie entwickelt, gefolgt von den Vereinigten Staaten, teilweise Brasilien sowie Ägypten.¹⁵⁴

4.3. Die Südbahn

Was geschah mit den Tonnen von Waren, die von den Schiffen des *Österreichischen Lloyd* in Triest gelöscht worden sind? Wie erreichten sie das Innere Europas, wie die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien?

Es war die ursprüngliche Idee für den Bau von Eisenbahnen gewesen: die Verbindung des Wasser- und Schienenweges zu einer Transportkette. *Österreichs allererste Eisenbahn, die Linz-Budweiser Pferdebahn wurde nach dieser Idee gebaut. Sie überwand die Landbrücke zwischen den beiden bedeutenden Wasserstraßen Donau und Moldau und ermöglichte dadurch einen durchgehenden Transportweg von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. (...) Auch alle weiteren großen Bahnbauten hatten unter anderem zumeist das Ziel, einen Anschluß (!) mit Schiffsumschlagplätzen, entweder am Meer oder an großen Flüssen und sogar an Seen herzustellen.*¹⁵⁵

Triest war nicht nur das Tor Österreichs zum Suezkanal, sondern wie gezeigt worden ist der Zugang zu den Weltmeeren überhaupt, hier endeten die direkten Zugverbindungen aus allen Teilen der Monarchie¹⁵⁶. *Sein Eisenbahnanschluß (!) ins Landesinnere war rund 50 Jahre lang die private Südbahn (Wien-Graz-Marburg-Laibach-Triest), die damit ein immer stärkeres*

¹⁵⁴ Sauer 2002, S. 57.

¹⁵⁵ Horn – Kubinszky 1992, S. 119.

¹⁵⁶ Schaumann 1991, S. 40.

*Transportmonopol in der Hand hatte, das vom Staat erst durch den Bau der sogenannten „Zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest“ – der großen Alpenbahn Phyrn-Tauern- - Karawanken- -Wocheiner- -Karstbahn – gebrochen werden konnte.*¹⁵⁷ Daraus resultierend gab es in der Hafenstadt neben weitverzweigten Gleisanlagen auch zwei Endbahnhöfe, den der Südbahn und später den der Staatsbahn.

Schon 1825 hatte Erzherzog Johann in einem Brief an Hofkanzler Franz Josef Graf Sarau seine Vorstellungen von einer Nord-Süd-Eisenbahnverbindung – einer Verlängerung der Pferdeisenbahntrasse Budweis- Mauthausen via Graz und Laibach nach Triest- entwickelt.¹⁵⁸

Mit aufwendigen Trassenstudien unter seiner persönlichen Leitung und einem Vortrag vor dem Innerösterreichischen Industrieverein 1839 suchte Erzherzog Johann die Gegner der Semmering-Variante von deren technischer Machbarkeit zu überzeugen¹⁵⁹ Als Nukleus der Südbahn wurde auf Anraten von Erzherzog Johann schließlich 1839-1842 die private *Wien-Gloggnitzer Eisenbahn* errichtet.¹⁶⁰

Das Privilegium für den Bau einer Bahnlinie nach Süden hatte am 15. März bzw. 3. August 1836 Simon Georg Freiherr von Sina (1783-1856) erhalten, nur knapp nach dem Nordbahn-Privilegium für seinen Konkurrenten Rothschild. Im Vergleich zum Rothschild-Privilegium war jene Sinas nicht mehr exklusiv eingeräumt worden, sondern der Staat behielt sich das Recht vor, die neue Bahnlinie *einzulösen*, also zu übernehmen, sollte die Verbindung Wien-Triest fertiggestellt sein. Trotz dieser Einschränkungen wurden die Aktien der *K. k. priv. Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft* begeistert gekauft. Am 5. Mai 1842 dampfte der erste Personenzug von Wien nach Gloggnitz.¹⁶¹

Carl Friedrich Kübeck, Freiherr von Kübau (1780-1855) hatte seit jeher Vorbehalte gegen die zögerlichen Privatgesellschaften. Nachdem er ab 1848 Vertrauter und Berater des jungen

¹⁵⁷ Horn – Kubinszky 1992, S. 119.

¹⁵⁸ Sachslehner 2001, S. 39.

¹⁵⁹ Sachslehner 2001, S.39.

¹⁶⁰ <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.s/s965268.htm> [23.12.2008 01:14:41]

¹⁶¹ Sachslehner 2001, S. 40f.

Franz Josef geworden war, war er ein konsequenter Vertreter des Staatsbahnsystems und ein energischer Befürworter des Eisenbahnausbaus vom Zentralpunkt Wien aus.¹⁶²

Er war auch bereits der Spiritusmentor gewesen, als am 23. Februar 1842 die *Generaldirektion der Staatseisenbahnen* geschaffen wurde, der neben Hermengild Francesconi auch Alois Negrelli und Carl Ghega angehört haben.¹⁶³

1842-1857 wurde die staatliche Verbindung Mürzzuschlag- Graz- Laibach- Triest erbaut. Beide Linien wurden 1848-1854 durch die von Carl von Ghega geplante *Semmeringbahn* verbunden.¹⁶⁴ Über dem Portal des Semmeringtunnels war in den Stein gemeißelt worden: *Franciscus Josephus I., Austr. Imp. Hominum rerumque Commercio Adriaticum Germanico junxit mare. MDCCCLIV – Franz Joseph I., Kaiser von Österreich, ließ für den Verkehr der Menschen und Waren das Adriatische mit dem Deutschen Meer verbinden. 1854.*¹⁶⁵

Am 12. April 1854 war Kaiser Franz Josef zum ersten Mal mit der *Semmeringbahn* gefahren und war derart beeindruckt, dass er am 16./17. Mai mit seiner jungen Gemahlin Elisabeth die Reise wiederholte. Für den öffentlichen Verkehr freigegeben wurde die Strecke am 17. Juli 1854.¹⁶⁶

1849 stimmte der Kaiser dem letzten, ungemein schwierigen Bauabschnitt der k. k. Nord-Süd-Magistrale zu: der Verbindung Laibach-Triest. Kübeck setzte auch in diesem Fall auf die bewiesenen Fähigkeiten Ghegas, der eine Trassenführung durch den Triestiner Karst vorgeschlagen hatte.

Am 27. Juli 1857 wurde die Karstbahn von Kaiser Franz Josef im Rahmen eines großen Festes und in Anwesenheit zahlreicher Gäste aus dem Deutschen Bund feierlich eröffnet. Damit war die erste Eisenbahnverbindung von der Donau zur Adria Realität geworden.¹⁶⁷

Der österreichische Staat war gezwungen, sich wegen der katastrophalen Wirtschaftslage in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts aus dem Bau und dem Betrieb von Eisenbahnen

¹⁶² Sachslehner 2001, S. 46.

¹⁶³ Sachslehner 2001, S. 49.

¹⁶⁴ <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.s/s965268.htm> [23.12.2008 01:14:41]

¹⁶⁵ Sachslehner 2001, S. 51.

¹⁶⁶ Sachslehner 2001, S. 51.

¹⁶⁷ Sachslehner 2001, S. 53.

zurückziehen. In diese Phase fielen die Gründungen der beiden Bahngesellschaften Südbahn und *StEG* (Staats-Eisenbahn-Gesellschaft), die trotz ihres Namens eine private Gesellschaft war. Das erforderliche Kapital stellten französische Financiers, u.a. Baron Rothschild, zur Verfügung.¹⁶⁸

1858 wurde die Südbahn an die private Südbahngesellschaft verkauft, die 1863-1871 unter anderem die Linie Marburg- Klagenfurt- Villach- Lienz- Franzensfeste erbaute.¹⁶⁹ Zu dieser Zeit betrieben die k. k. Staatsbahnen mit 1398 km Länge das bedeutendste Eisenbahnnetz der Welt, das größte in Europa. Und es waren bereits weitere 1000 km projektiert. Als letzter Teil ging die *k. k. südl. Staatsbahn* in den Besitz der „*Creditanstalt für Handel und Gewerbe*“ über, deren Besitzer Anselm Rothschild war.¹⁷⁰ Die Schaffung dieses Kreditinstituts geht auf Karl Ludwig von Bruck zurück.¹⁷¹

Der Südbahnhof von Triest, direkt am Hafenbecken des Freihafens gelegen¹⁷², stammte aus den 1850er Jahren. Das Gelände wurde dem Meer durch Aufschüttungen abgerungen, und die Hochbauten mit zehntausenden Holzpfehlen fundiert.¹⁷³ Für die zweigeschossigen Anlagen hatte man eine Gesamtfläche von 288 000 Quadratmeter vorgesehen, damit der zu erwartende Güterumschlag auch bewältigt werden konnte, das machte diesen Bahnhof von Triest zum größten *Stations-Platz* des Kaisertums.¹⁷⁴

Am 1. August 1857 verließ der erste Schnellzug Gloggnitz in Richtung Triest. 16 Stunden und 50 Minuten wurden als vorgesehene Fahrtdauer veranschlagt.

Die Fahrzeit Wien-Triest via Laibach mit der *K. k. privilegierten Südbahngesellschaft* (K.k. priv. SB) reduzierte sich zur Zeit Österreich-Ungarns vor 1914 zu elf Stunden und fünf Minuten¹⁷⁵.

Die Südbahn wurde erst 1923 verstaatlicht.¹⁷⁶

¹⁶⁸ http://www.laenderbahn-forum.de/journal/die_k-k-priv-suedbahngesellschaft/die_k-k-priv-suedbahngesellschaft.html

¹⁶⁹ <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.s/s965268.htm> [23.12.2008 01:14:41]

¹⁷⁰ http://www.laenderbahn-forum.de/journal/die_k-k-priv-suedbahngesellschaft/die_k-k-priv-suedbahngesellschaft.html

¹⁷¹ Evang. Presseverband 1998, S. 22.

¹⁷² Schaumann 1991, S. 40.

¹⁷³ Horn – Kubinszky 1992, S. 120.

¹⁷⁴ Sachslehner 2001, S. 53.

¹⁷⁵ Schaumann 1991, S. 40.

Auf dem Gedenkblatt zur Eröffnung der Strecke Wien Triest aus dem Jahr 1857– eine Lithografie von Fr. Gerasch nach einer Zeichnung von F. Laufberger, herausgegeben vom *Österreichischen Lloyd* - veranschaulichte eine Allegorie ein klares Programm: Die Südbahn schaffte die Verbindung zu exotischen Fernen.¹⁷⁷ Unter einem Schriftband mit der Inschrift *VIRIBUS UNITIS* sehen wir rechts im Vordergrund eine Dampflok, mittig im Mittelgrund die schmauchenden Dampfer des Lloyd und links im Hintergrund eine (dreimastige) Segelfregatte in großer Flaggengala der k. k. Kriegsmarine, die Salut schießt – meiner Ansicht nach unverkennbar die *SMS Novara*.

Im linken Eck des Blattes, vorne als Teil der Rahmenverzierung liegt ausgebreitet eine Landkarte, die sowohl die Adria, das Mittelmeer als auch die Nordküste Afrikas zeigt. Von Triest entfernen sich zwei mit Punkten eingezeichnete Kurse. Der eine zweigt nach Westen durch die Straße von Messina in Richtung Gibraltar ab, der andere führt südöstlich direkt nach Alexandria, wobei östlich davon der Kanal von Suez – 12 Jahre vor seiner Eröffnung - deutlich zu erkennen ist.

4.4. Konkrete Hinweise auf eine direkte Verbindung zwischen der Weltumseglung der Fregatte *Novara* und dem Isthmus von Suez

Der k. k. Finanzminister Karl Ludwig Freiherr von Bruck (geboren am 8. Oktober 1798 in Elbersfeld, gestorben am 22. April 1860 (Suizid) in Wien) stellte in seinem Brief vom 6. Dezember 1856 an Erzherzog Ferdinand Max, in dem er Dr. Karl Scherzer für die *Novara*-Expedition vorschlägt, einen direkten Zusammenhang zwischen dem Kanal von Suez, den Nikobaren und der 1856 noch in Planung befindlichen Mission her:

„Man braucht nur Australien, Japan, China und Ostindien zu nennen, um sich für diesen Gedanken zu begeistern, daß die Expedition über jene Meere heimkehrt, die für Österreich durch die Durchstechung des Isthmus von Suez von unermeßlicher Bedeutung werden würden. Sollte dieser Wunsch in Erfüllung gehen, dann müssten

¹⁷⁶ <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.s/s965268.htm> [23.12.2008 01:14:41]

¹⁷⁷ Sachslehner 2001, S. 52.

nach meiner Ansicht die Österreich noch zugehörenden Nikobar-Inseln einer besonderen Aufmerksamkeit gewürdigt werden.

*Eurer kaiserlichen Hoheit ganz gehorsamer Diener Frh. V. Bruck.*¹⁷⁸



Abbildung 7: Lorenz von Stein

Am 27. März 1857 übersandte Karl Ludwig Freiherr von Bruck eine Denkschrift des Nationalökonomen Lorenz von Stein¹⁷⁹ (geboren am 18. November 1815 in Borby bei Eckernförde als *Wasmer Jakob Lorentz*, gestorben am 23.

September 1890 in Hadersdorf-Weidlingau) an

Erzherzog Ferdinand Max. Dieses Schreiben gibt in großen Zügen den Kolonialplan wider, den Karl Ludwig von Bruck und Karl Scherzer gemeinsam mit Lorenz von Stein ausgearbeitet hatten. Über die Fahrt der *Novara* hinausgehend versucht dieses Memorandum, das Bild eines möglichen österreichischen Kolonialerwerbs in Ostasien zu vermitteln. Die Voraussetzungen dazu waren durch die politische Situation 1856 und die Schaffung des Kanals gegeben. Gemäß den von Stein niedergelegten Überlegungen war Österreich durch den Frieden von Paris im Mittelmeer an die Stelle Russlands getreten und als zukünftige Seemacht zweiten Ranges - eine Seemacht ersten Ranges war alleine England - an der gerade entstehenden Welthandelsstraße ein wichtiger Bündnispartner für Frankreich, dessen Partnerschaft aber nur Risiko und keinen Gewinn bringen konnte, aber vor allem für drittrangige, in ihren ostasiatischen Kolonialreich schutzbedürftige Seemächte – Holland, Portugal und Spanien - geworden¹⁸⁰

Lorenz von Stein schätzte die Bedeutung der Weltumseglung der Fregatte *Novara* gegenüber Ferdinand Max überaus hoch ein, als er meinte: *Die Rolle, welche der Reise der k.k. Fregatte Novara in der Geschichte der k.k. Marine einnehmen wird, ist eine so ungemein wichtige,*

¹⁷⁸ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr.3.

¹⁷⁹ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 32ad.

¹⁸⁰ Wagner 1955, S. 12.

*dass wir nicht glauben, sie könne bloß mit naturhistorischen und commerziellen Fragen erschöpft werden. Es werden sich vielmehr an dieß (!) in großartigster Weise projectirte (!) Unternehmen einer Reise von Beziehungen naturgemäß anknüpfen, die man wohl nur zu formulieren braucht, um demselben eine weit über die Gegenwart hinausreichende dauernde Bedeutung zu verleihen.*¹⁸¹

Und den projektierten Durchstich der Landenge von Suez betreffend gab sich Stein der Hoffnung hin, *dass der Kanal von Suez gewiß zu Stande kommen muß. Die Interessen von ganz Europa sprechen zu laut für die Nothwendigkeit dieses Unternehmens, die Vortheile desselben sind zu groß, die Kräfte, welche bereit sind es zu vollbringen sind zu mächtig, als daß nicht das Werk verwirklicht werden sollte.*¹⁸²

In Anbetracht der durch das Bauvorhaben zu erwartenden rapiden Veränderungen für ganz Europa hielt Stein es für angemessen, *die erste Sendung der kaiserlichen Flagge in das Weltmeer in innigster Verbindung mit demjenigen zu bringen, was sich hier zu bilden im Begriffe steht.*¹⁸³

Der Einschätzung Steins nach war die Fertigstellung und Nutzung des Kanals dazu geeignet, eine Veränderung der Machtverhältnisse unter den seefahrenden Nationen herbeizuführen, schon alleine durch den Umstand, dass durch das Entfallen der Wegstrecke um das Kap im Süden Afrikas die Kuratel Englands, welche den Schutz der Handelsschiffe entlang der Schifffahrtsstrecke über hatte, restlos wegfiel. *Und für keine Macht können die großen Folgen dieser Thatsache so tief eingreifend werden, als für Österreich.*¹⁸⁴

Stein prophezeite ziemlich genau, was nach der Eröffnung des Kanals 1869 tatsächlich stattgefunden hatte, nur dass er darüber hinaus die Veränderung des Warenstroms mit der Stärke der Kriegsmarine einer Nation in Relation setzte. Er prognostizierte, *daß die Eröffnung jenes Kanals die Bewegung der Waaren(!), die von Ostindien kommen, auf dem Wege um das Kap der guten Hoffnung so gut als unmöglich machen wird. Nur die südlichen Küsten von Australien können künftig noch auf dieser Linie erreicht werden. Es ist im Gegentheile gewiß,*

¹⁸¹ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 32ad.

¹⁸² ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 32ad.

¹⁸³ Ebenda.

¹⁸⁴ Ebenda.

daß die großen Handelsstraßen von Europa nach Ostindien von nun an durch das Mittelmeer und den Kanal von Suez gehen wird. Und für diese Straße wird dann derselbe Grundsatz gelten, der bisher für die südliche Straße gegolten hat, daß die Bedeutung jeder Seemacht in dem Verhältnisse gegeben sein wird, in welchem dieselbe zu dieser Handelsstraße steht.¹⁸⁵

Bevor Österreich aber die Früchte dieser Neuordnung genießen würde können, mussten entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um der, an der Bedeutung Triests als Kopf der neuen Handelsstraße, maximierten Belastung gewachsen zu sein: *Das erste wäre ein Handels- Tractat mit den drei Staaten, welche das wesentlichste Interesse mit Österreich auf diesem Punkte gemein haben, Holland, Spanien und Portugal. Das zweite wäre die Einräumung eines eigends (!) dazu bestimmten Lagerplatzes für die ostindischen Waaren in Triest. Von diesem Lagerplatze würde dann zur See der ganze Osten des Mittelmeeres, zu Lande mindestens das ganze Gebiet des österreichischen Eisenbahnsystems versorgt werden. Das wäre das einzige, aber große und sichere Mittel, dem Übergewichte Englands ein genügendes Gegengewicht zu geben.*¹⁸⁶

Der Grundgedanke des Planes war: Durch die Verträge mit den genannten Staaten hätte Österreich Stationen in den Besitzungen seiner Partner erwerben sollen, um von dort aus eigenen Kolonialbesitz in und um Neuguinea erwerben, denn *Neuguinea ist für den Weg nach China, was Madagaskar für den alten Weg nach Ostindien ist. Es kommt nur darauf an, mit größerem Verstande hier zu thun, was Frankreich in Madagaskar versucht hat, um eine der wichtigsten Positionen der Zukunft fast ohne Anstrengung zu gewinnen und zu sichern.*¹⁸⁷

Eine Kette von Stationen wurde von der abessinischen Küste und dem Bab el Mandeb über Malediven und Lakediven bis zum ersten *Hauptpunkt* Goa geplant, weil *Goa ist als Handelsstation, als Kohlenstation und als Waarenplatz unschätzbar; diese ganze Provinz ist schon an und für sich wichtig; wichtiger aber würde sie sobald Portugal Österreich in Goa einräumen würde, was Österreich Portugal in Triest giebt, einen Freihafen, von dem aus sich dann Beziehungen aller Art anknüpfen ließen. Das aber wird wenn die Suez-Linie eröffnet ist, nicht nur nicht schwierig sein, sondern die Natur der Dinge wird fast von selbst erzeugen, was*

¹⁸⁵ Ebenda.

¹⁸⁶ Ebenda.

¹⁸⁷ Ebenda.

*für uns noch ein Unklares und Schwieriges erscheint.*¹⁸⁸ Die weiteren Punkte im holländischen und spanischen Besitz sollten nach ihrer Lage zum Weg nach China und nach ihrem Kohlereichtum ausgewählt werden: Borneo oder Celebes.¹⁸⁹

Die Nikobaren erwähnte Stein indes nur ein einziges Mal: *Die Nikobaren haben offenbar weniger Bedeutung, da sie auf keiner der großen Seelinien liegen, und deshalb auch weder von Dänemark noch von England irgendwie geschätzt würden. Indessen können auch sie unter Umständen eine nicht geringe Wichtigkeit erlangen.*¹⁹⁰

Am 23. April 1857, nur sechs Tage bevor die *Novara* die Anker lichtete, ersuchte der *Niederösterreichische Gewerbeverein in Wien*, eine der vier in der Kanalgesellschaft repräsentierten österreichischen Körperschaften, um Genehmigung, dass Dr. Scherzer die Produktions- Konsumationsverhältnisse der berührten Länder erforschen und berichten dürfe.¹⁹¹

4.5. Das Scheitern der österreichischen Suez-Ambitionen

Arrigo von Fraus, ehemaliger Präsident des k. k. österreichischen Konsularobergerichtes in Konstantinopel, hat 1916 in seinem Gutachten für das k. k. Handelsministerium das Scheitern Österreichs im Kanalprojekt an der mangelnden Begeisterung im eigenen Land für die Suezaktien so in Worte gefasst:

*„Aber ebenso wie die Bemühungen Österreichs bei der Hohen Pforte erfolglos blieben, war auch die erwartete Beteiligung Österreichs an der Aktienzeichnung eine Niete. In Frankreich wurden 238.775 Aktien gezeichnet, in Österreich bloß 1246 (in Triest 163, in Venedig 1083).“*¹⁹²

Da der Ballhausplatz der Meinung war, auf Englands ablehnende Haltung gegenüber dem Suezkanal Rücksicht nehmen zu müssen, weigerte sich Handelsminister Toggenburg, den

¹⁸⁸ Ebenda.

¹⁸⁹ Wagner 1955, S. 13.

¹⁹⁰ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 32ad.

¹⁹¹ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 48.

¹⁹² Fraus 1916, S. 25.

Absatz der Aktien in Österreich zu fördern. In der Folge wurden nach Revoltella und de Reali keine weiteren österreichischen Verwaltungsräte für die Kanalgesellschaft gewählt.¹⁹³

Die 50 000 Stück Aktien im Gesamtwerte von 25 Millionen Francs, die auf Initiative Negrellis und Revoltellas immer noch für Österreich vorbehalten waren, kaufte der englische Premierminister Disraeli für das Vereinigte Königreich mithilfe eines Darlehens, das er beim Bankhaus Rothschild in London aufgenommen hatte.¹⁹⁴

4.6. Der Zauberlehrling

Der um 23 Jahre ältere *Finanz-* und *Politikmagier* Karl Ludwig von Bruck hatte - den aus politischen Gründen *vorbestraften* - Karl Scherzer unter seine Fittiche genommen. Von Anfang an, war Scherzer in die ambitionierten Pläne des k. k. Finanzministers involviert gewesen. Beide waren Anhänger der *Großdeutschen Lösung*, zusammen mit Lorenz von Stein waren sie die geistigen Väter der kolonialen Pläne des Österreichischen Kaiserreichs, die den Erwerb mehrerer Inseln in Ostasien als Umschlagplätze und Versorgungsposten für k. k. Kriegsmarine und *Österreichischen Lloyd* vorsahen, und die Ferdinand Max mithilfe der Marine und der Triestiner Lobby, gedeckt vom jungen Kaiser, umzusetzen trachtete. Scherzer hatte für von Bruck sogar ein eigenes Memorandum darüber verfasst. Im Gegenzug reklamierte ihn der Finanzminister in die *Novara*-Expedition. All dies geschah unter Ausschluss der Öffentlichkeit.

Trotzdem musste der eine oder andere Inhalt nach draußen gedrungen sein, denn Karl Scherzer sah sich bemüßigt, um den 21. April 1857, also acht Tage vor dem Ankerlichten der Weltumseglung, gegenüber der *Hannoverschen Zeitung* zu den Motivationen der Expedition Stellung zu nehmen:

„Herr Dr. Scherzer glaubt noch die Ansicht in Beziehung der Besitznahme von herrenlosen Inseln in so weit berechtigten zu müssen, als es nicht zur Aufgabe der Fregatte gehört, Kolonien zu gründen; überhaupt müsse der Zweck der Expedition, der vornehmlich in

¹⁹³ Agstner 1995, S. 13.

¹⁹⁴ Fraus 1916, S. 25.

*einer Übungsfahrt der Marine besteht und der die wissenschaftliche Kommission nur beigegeben ist, vor Augen gehalten werden, um auch die Erwartungen, die man an diese erste österreichische Weltumseglungs-Expedition stellt, auf das entsprechende Maß zurückzuführen.*¹⁹⁵

Abgesehen davon, dass Scherzer *die wissenschaftliche Kommission* offen und direkt als untergeordnete Dreingabe in eine *Übungsfahrt der Marine* – vielleicht auch, um seine eigene Beteiligung zu relativieren - bezeichnete: *Um die Erwartungen, die man an diese erste österreichische Weltumseglungs-Expedition stellt, auf das entsprechende Maß zurückzuführen*, wird er 1861 in *Reise der oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde, in den Jahren 1857, 1858, 1859* auf exakt dieselbe Argumentationskette zurückgreifen, allerdings nachdem der Frieden von Villafranca in Zürich bekräftigt worden war, und die federführende Beteiligung Österreichs am Suezkanal politisch wie wirtschaftlich endgültig gescheitert ist.

4.7. Conclusio

Die wichtigsten Akteure auf der Bühne der *Novara*- Expedition waren potentielle Nutznießer des Suezdurchstichs oder Aktionäre des Kanalprojektes in Ägypten: Karl Ludwig von Bruck, die Rothschilds und sogar Erzherzog Ferdinand Max, jedoch er nicht unmittelbar.

Von Bruck war einerseits Besitzer von Gründungsaktien der Kanalgesellschaft, andererseits auch Mitbegründer des *Österreichischen Lloyd* und der Kreditanstalt. Die Rothschilds, repräsentiert durch Anselm von Rothschild, besaßen Anteile am *Österreichischen Lloyd*, damit auch indirekt an der Suezkanal- Aktiengesellschaft, und verfügten durch die Kreditanstalt zusätzlich über die Südbahn nach Triest.

Transportierte die Dampfschiffgesellschaft die Waren aus Übersee durch den Kanal, so übernahm die Fracht in Triest die Eisenbahn. Die mithilfe des Isthmus von Suez erwirtschafteten Gewinne von allen drei Unternehmen würden anteilmäßig sowohl der Familie Rothschild sowie dem Freiherrn von Bruck zufließen.

¹⁹⁵ Hannoversche Zeitung, Nr. 182, Dienstag (!), den 21. April 1857.

Heute würde man beide als Turbokapitalisten bezeichnen, oder als *global Player*.

Mit der massiven Aufrüstung der k. k. Kriegsmarine ab 1849 sowie mit dem Ausbau der Südbahn nach Triest waren bereits bis 1854 die Weichen für die 1857 von Lorenz von Stein in seiner Denkschrift aufgezeichneten Bahnen gestellt worden.

Der Hafen von Triest war durch eine leistungsfähige Verkehrsanbindung auf die Ereignisse – die Eröffnung des Kanal von Suez, und den daraus resultierenden massiven Anstieg der umgeschlagenen Tonnagen - vorbereitet worden, die von Bruck, Scherzer und Stein für die nahe Zukunft prognostizierten. Darüber hinaus besaß die Stadt Triest seit 1849 den Status einer unmittelbaren Reichsstadt, war also nur der Krone direkt unterstellt.

Ungeachtet des gewaltigen Gewinnes, der für die privaten Unternehmer angestrebt worden ist, hatte sich offenbar auch der Staat seit der Niederschlagung der Revolution schrittweise auf diesen Moment vorbereitet, der mit der Konzession für den Bau des Suezkanals an Lesseps besiegelt zu sein schien.

Karl Ludwig von Bruck hatte es offensichtlich verstanden, den Oberkommandierenden der Kriegsmarine, und über ihn auch den jungen Kaiser, auf die Seite seiner ambitionierten wirtschaftlichen Ziele zu ziehen, oder die Interessen der Herrscherfamilie und der Triestiner Lobby ergänzten sich derart, dass man sich zu einer offiziellen Mission im Dienste der Sache durchringen konnte, deren finanzielle Hauptlast die Familie Rothschild tragen sollte. Dass Anselm Rothschild dies nicht aus Altruismus oder gar aus Liebe zur Wissenschaft vor seinen Verwandten verantwortete, scheint mir durch Kapitel 4 ausreichend begründet.

Aufgrund der durch den Kanal eröffneten neuen Handelslinie und ihrer immensen Möglichkeiten für eine Neugewichtung der Kräfteverhältnisse auf See, sah man sich in die Lage versetzt, die kolonialen Ambitionen des österreichischen Erzhauses in Ostasien zu reaktivieren, die Lorenz von Stein in Worte gekleidet hatte.

Johann Wagner meinte dazu: *Es mag verständlich sein, daß derart weitreichende Pläne von Realpolitikern nicht ernst genommen wurden und dass solchen Gedanken nur theoretische Bedeutung beigemessen werden konnte, solange sie nicht Gegenstand offizieller*

*Bestrebungen wurden. Dies geschah im Jahre 1857 in dem Augenblick, als Ferdinand Max mit Karl von Bruck in die österreichische Aussenpolitik (!) selbst einzugreifen versuchte.*¹⁹⁶

Das vermeintliche *heute bizarr erscheinende Sandkastenspiel*¹⁹⁷ war - auch durch die Mission der *Novara* - vollends zu einem Vabanquespiel geworden.

5. Reisevorbereitungen

5.1. Die Idee zur österreichischen Weltumseglung

Die Idee einer österreichischen Weltumseglung war in der Mitte des 19. Jahrhunderts keineswegs neu. Wie in Kapitel 2.1. bereits erwähnt, hatte man in der Regierungszeit Josef II. mit der Ausarbeitung von Plänen für eine Weltumseglung nach dem Beispiel des James Cook begonnen. Dieses Unternehmen war aber aufgrund des schlechten Gesundheitszustandes des Initiators, Ignatz von Born, im Sande verlaufen.¹⁹⁸ Nichtsdestotrotz nahm Wilhelm Haidinger von der Geologischen Reichsanstalt¹⁹⁹ rund 80 Jahre später in seinem Brief vom 29. November 1856²⁰⁰ an Erzherzog Ferdinand Max direkt Bezug auf dieses Ereignis, *namentlich auf die Erinnerung an die Weltumseglung, die in den frühen achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts (des 18. Jahrhunderts, Anm. d. A.), unter seiner Majestät, weiland Kaiser Joseph II. vorbereitet war, an der von Born und mein (Haidingers, Anm. d. A.) (...) Vater Karl Haidinger hätten Theil nehmen sollen, (...) und die nun durch Eure kaiserliche Hoheit glanzvoller That zur Erfüllung wird.*

Die kaiserliche Akademie der Wissenschaften hatte bereits im Jahre 1850 ein Gutachten für eine österreichische Weltumseglung vorgelegt²⁰¹, die von Vizeadmiral Hans Birch von

¹⁹⁶ Wagner 1955, S. 14.

¹⁹⁷ Sauer 2002, S. 47.

¹⁹⁸ Riedl-Dorn 2004, S. 43.

¹⁹⁹ Riedl-Dorn 2002, S. 163.

²⁰⁰ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 8ad.

²⁰¹ Rachewitz 2004, S. 14.

Dahlerup²⁰² (1790-1872) angeregt worden war, einem aus Dänemark stammendem Amtsvorgänger des Ferdinand Max, der seit der Wiedereinnahme von Venedig 1849 mit einer energischen Reorganisation der k. k. Kriegsmarine betraut gewesen ist. Auf seine Amtsführung ging sowohl die Einführung der deutschen Dienst- und Kommandosprache, als auch die Reduzierung italienischer Marineangehöriger zugunsten Vertreter aus den Binnenländern des Kaisertums, dem Deutschen Bund und Nordeuropa zurück²⁰³.

Ferdinand Max konnte also bei der Umsetzung *seiner* Weltumseglung 1857-1859 auf einen Fundus aus mindestens zwei konkreten Vorgängerprojekten zurückgreifen. Darüber, wer ursprünglich die Idee zur Durchführung der Weltreise der Fregatte *Novara* gegenüber Ferdinand Max geäußert hatte, kursieren in der Literatur verschiedene Meinungen: *Nach den einen war es der Leibarzt des Erzherzogs August von Jilek, nach den anderen der spätere Befehlshaber an Bord des Schiffes, Bernhard von Wüllerstorff-Urbair*²⁰⁴.

Wie auch immer die Idee an das geneigte Ohr des Erzherzogs getragen worden war, der Kaiser billigte das Unternehmen, und alle Institutionen sowie offiziellen Stellen des Kaiserreichs hasteten, um dem allerhöchsten Willen in Rekordzeit zu entsprechen und zum Erfolg zu verhelfen:

Man schrieb den 10. Dezember 1856, als das Marine Oberkommando Bernhard von Wüllerstorff-Urbair aufforderte, die Reiseroute einer Weltumseglung bekannt zu geben, um notwendige Geldanweisungen platzieren zu können²⁰⁵.

Am 13. Dezember 1856, nur drei Tage später, wurden die Fregatte *Novara* und die Corvette *Carolina* für den Einsatz zur transatlantischen Mission bestimmt.²⁰⁶ Noch am selben Tag wurde eine Kommission zur Abfassung einer Instruktion für die Expedition der beiden kaiserlichen Schiffe einberufen.²⁰⁷

²⁰² Riedl-Dorn 2004, S. 95.

²⁰³ Basch-Ritter 2008, S. 26.

²⁰⁴ Riedl-Dorn 1996, S. 54.

²⁰⁵ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 7.

²⁰⁶ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 4.

²⁰⁷ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 5.

Tags zuvor, also am 12. Dezember 1856 hatte Linienschiffskapitän Christian von Breisach einen Vortrag mit der Bitte gehalten, dass das k. k. Ministerium des Äußern unauffällig die Besitzrechte Dänemarks an den Nikobaren erforscht.²⁰⁸

Circa eine Woche später, am 18. Dezember 1856 liegt bereits die Reiseroute für die *Novara* - für die *Carolina* noch nicht - auf, zusammen mit einer Liste der Ortswährungen.²⁰⁹

25. Dezember 1856 (*Christtag*, damals wie heute ein Feiertag): Karl Ludwig von Bruck informierte das k. k. Marine-Oberkommando über die Möglichkeit eines Kreditbriefes durch k. k. General-Konsul in London Freiherr von Rothschild und erbittet die Nennung der Beträge.²¹⁰ Schon vier Tage später fragte selbiger Baron höflich an, wohin seine Kreditbriefe zu erfolgen haben.²¹¹

5.2. Die Akademie der Wissenschaften gibt die beiden teilnehmenden Naturforscher bekannt

Am Heiligen Abend des Jahres 1856 langten beim Marine Oberkommando in Triest die Namen der beiden an der Weltumseglung teilnehmenden Naturforscher ein. Die Akademie übersandte folgende Empfehlung vom 10. Dezember 1856:

„Die Akademie hat nach sorgfältiger Erwägung aller Umstände und der Anforderungen der Wissenschaft sowie mit eingehender Prüfung der Befähigung (...) ihre Wahl getroffen und erlaubt sich dem k.k. Marine-Ober-Commando zwei Naturforscher zu empfehlen:

- 1) Herrn Georg Frauenfeld, Custos-Adjuncten am k.k. zoologischen Hofcabinette;*
- 2) Herrn D(ok)tor Ferdinand Hochstetter, k.k. Reichsgeologen.*

²⁰⁸ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 6.

²⁰⁹ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 11.

²¹⁰ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 19.

²¹¹ ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 17.

Wien, am 10. Dezember 1856²¹²

Der Wahl von Georg Frauenfeld waren Intrigen durch den Kustos Adjunkten Dr. Fitzinger vorausgegangen, welche dem MOK zur Kenntnis gebracht worden waren (7. Dezember 1856), welches sich der Angelegenheit aufs geduldigste angenommen hatte (17. Dezember 1856)²¹³, so dass Frauenfelds Teilnahme ohne weitere Störungen durch Fitzinger erfolgte.

5.3. Die Neutralitätserklärungen für die *Novara*

Am 20. Jänner 1857 wandte sich das MOK Triest mit dem Ansuchen, Neutralitätserklärungen für die Fregatte *Novara* bei ausländischen Regierungen zu bewirken, an das k. k. Ministerium des Äußern:

„S. M. Fregatte Novara soll schon zu Anfang des K.M. März unter Segel setzen, und die Reise um die Welt beginnen, welche beiläufig 2 bis 2 ½ Jahre in Anspruch nehmen dürfte. Der Hauptzweck von Sr. k.k. Apost. Majestät bereits genehmigten Expedition ist ein durchaus wissenschaftlich marittimer.

Das Marine Oberkommando beehrt sich hievon das etz: hiemit dienstfreundschaftlich in die Kenntnis zu setzen, und dies Ansuchen beizufügen, ein etz: wolle die Neutralitätserklärungen für dieses k.k. Kriegsschiff bis zu dessen Rückkunft in einen österreichischen Hafen bei den verschiedenen Regierungen, die eine Seemacht besitzen, oder deren Küsten die Fregatte berühren könnte, auf entsprechende Weise erwirken, und zwar einerseits., damit die Expedition vor jeder Hemmung gewahrt, und ihr im Gegenteil jeder nur immer erdenkliche Vorschub geleistet werde; andererseits und hauptsächlich darum aber, damit dieses k.k. Kriegsschiff vor allen möglichen Eventualitäten, geschützt bleibe, welche etwaige, während dieser Zeitepoche sich ergebende politische Ereignisse, oder Seekriege auf dieser Expedition ehe der bezeichneten Maßnahmen hervorbringen konnte.“²¹⁴

²¹² ÖstA/ M/c 22 N 1856, Nr. 16.

²¹³ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 2.

²¹⁴ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 3.

Das Außenministerium entsprach diesem Ansinnen umgehend, und entsandte zitiertes Gesuch in die Hauptstädte fast aller seefahrenden Nationen. Bereits am 29. März 1857²¹⁵ konnten die gesammelten, positiven Neutralitätserklärungen für die *SMS Novara* durch die angeschriebenen Regierungen dem Marineoberkommando geordnet übergeben werden: *St. Petersburg, 3. März 1857; Turin, 4. März 1857; Neapel, 7. März 1857; London, 12. März 1857; Kopenhagen, 13. März 1857; Den Haag, 15. März 1857* sowie *Paris, 16. März 1857*.

Zwei Neutralitätserklärungen verdienen besondere Aufmerksamkeit: Jene aus Kopenhagen und Paris.

5.3.1. Die dänische Neutralitätserklärung – Die Wölfin im Schafspelz

Die dänische Regierung entsprach dem österreichischen Gesuch, der weltumsegelnden Fregatte den Status der Neutralität zu gewähren, ohne zu ahnen, dass ein wichtiger Aspekt ihres Geheimauftrages direkt gegen die dänischen Interessen und unmittelbar auf *dänischen* Besitz gerichtet war. Wie konkret dieser aggressive Moment der Mission gewesen ist, veranschaulichen die Besatzungsinstruktionen *An den Herrn k. Linienschiffskapitän Bernhard v. Wüllerstorff (!) Kdt. der Fregatte Novara.*²¹⁶ Gemäß dieser schriftlichen Order war Wüllerstorff angewiesen, *sofern die Untersuchung der Nikobareninsel (...) so günstige Resultate lieferte, dass, wie vorausgesetzt werden kann, eine faktische Besitznahme dieser Inseln möglich und vorteilhaft wäre, (...), wahrscheinlich auf Grossnikobar, die förmliche Besitznahme im Ah. Auftrage und Namens S. k. Ap. Mj. D. Kaisers v. Österreich, den Eingeborenen bekannt zu geben, die Flagge SM auf einem geeigneten Punkte des Hafens zu hissen und mit 21 Schuss von Seite der Fregatte „Novara“ zu begrüßen.*

Diese Inbesitznahme sollte faktisch auf alle Inseln des Archipels ausgedehnt werden. Zur Unterstützung sowie Verteidigung der gestellten Ansprüche war der *Novara* befohlen, *4 zwölfpfündige Kanonen, eine Besatzung von 40 Mann, zwei Offizieren und zwei Kadetten* an Bord eines *pontonartigen, schwimmenden Blockhauses* Vorort zurückzulassen. Die

²¹⁵ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 36.

²¹⁶ ÖstA/ M/c 22 N 1858, Nr. 20h.

Ausrüstung des *Blockschiffes*, sowie die Besoldung der Mannschaft war bereits vorab klar formuliert worden. Die Versorgung der Männer mit Medizin, Wasser und Lebensmitteln sollte, laut vorliegender Instruktion, Wüllerstorff selbst mit der *Novara* aus Kalkutta besorgen. Diese Verordnung galt bis zum Eintreffen eines eigens dazu abkommandierten Schiffes aus dem Mutterland.

Bekanntermaßen hat der Commodore diesen Befehl niemals zur Umsetzung gebracht, aber zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Neutralität für die österreichische Fregatte *Novara* bei der dänischen Regierung in Kopenhagen durch das k. k. Ministerium des Äußern, war der Vorsatz die Nikobaren zu besetzen, damit also einen aggressiven Primärschlag gegen Dänemark – sowie gegen die Bewohner der Inseln- zu unternehmen, brandaktuell.

5.3.2. Die französische Neutralitätserklärung - *In das Getümmel der Schlachten und in den Donner der Kanonen*

Gerade im Hinblick auf die politischen Veränderungen in der Relation zu Frankreich war es äußerst vorteilhaft, dass die Fregatte dank der Vorsorge des Erzherzogs (und Breisachs) auf Dauer der Expedition *als neutral erklärt und auch anerkannt worden ist*²¹⁷: *Ja, so groß war in Paris die Sorge, der Novara jeden möglichen Conflict zu ersparen, daß von der französischen Regierung, ungeachtet der bereits gegebenen Neutralitätserklärung, noch ein besonderer Befehl erlassen wurde und mitten in das Getümmel der Schlachten und in den Donner der Kanonen der Ruf hinein tönte: Die Novara möge frei und ungehindert ihre Wege ziehen, denn sie trägt wissenschaftliche Schätze, und die Wissenschaft ist ein Gemeingut aller Völker dieser Erde!*²¹⁸

Diese Formulierung ist die Keimzelle für den Mythos, Napoleon III. habe die *Novara* quasi als *Weltkulturerbe* 1859 mitten im Krieg für neutral erklärt. *Erst in Gibraltar erhielt er* (Wüllerstorff als Kommandant der *Novara*, Anm. d. A.) *die Nachricht, daß Kaiser Napoleon III.*

²¹⁷ Basch-Ritter 2008, S. 219.

²¹⁸ Scherzer 1861. Zitiert nach: Basch-Ritter 2008, S. 219.

*den ausdrücklichen Befehl erteilt habe, der Novara freie und ungehinderte Fahrt zu gewähren, da...*²¹⁹ (siehe oben).

Wie Scherzer in seinem *Bestseller* von 1861 andeutete, war die Neutralitätserklärung der französischen Regierung für die *Novara* vom 16. März 1857 bei der Heimkehr des Schiffes im Sommer 1859 noch immer in Kraft, und ein solcher, zusätzlicher Befehl entsprach genau genommen, nur einer Bekräftigung des alten.

Das größte Problem ist aber, dass als Wüllerstorff am 27. Juli 1859²²⁰ mit der *Novara* direkten Kurs auf die Säulen des Herkules nahm, um vom 1. bis zum 7. August 1859 in Gibraltar²²¹ zu verweilen, war der Waffenstillstand von Villafranca vom 8. Juli 1859²²² zwischen Österreich und Frankreich bereits 19 Tage - der Vorfriede vom 11. Juli nunmehr 16 Tage - alt. Das heißt, das *Getümmel der Schlachten* und der *Donner der Kanonen* waren längst verstummt.

Der pathetische Ruf: *Die Novara möge frei und ungehindert ihre Wege ziehen, denn sie trägt wissenschaftliche Schätze, und die Wissenschaft ist ein Gemeingut aller Völker dieser Erde!*, plärrte bereits in Zeiten der Ruhe und des Frieden, und es war gar kein Befehl des Kaisers der Franzosen mehr notwendig, um das österreichische Schiff im Kriegsgeschehen von 1859 ungeschoren zu lassen, da der Krieg zwischen Österreich und Frankreich schon beendet war.

5.4. Die Benachrichtigung der österreichischen Konsulate

Um die österreichischen Vertretungen vom Eintreffen der kaiserlichen Fregatte in Kenntnis setzen lassen zu können veranlasste das MOK am 11. April 1857 die Bekanntgabe der von der *Novara* zu berührenden Häfen zwecks Mitteilung an die Konsulate: *Madeira, Rio de Janeiro, Rio de la Plata, Buenos Aires, Montevideo, Ceylon, Singapur, Madras, Batavia*.

²¹⁹ Hatschek 2002, S. 90.

²²⁰ *Nosographische Kurskarte zur Reise der k.k. österreichischen Fregatte Novara um die Erde in den Jahren 1857, 1858 & 1859.* (Faksimile) In: Basch-Ritter 2008.

²²¹ Ebenda. Vergl.: Riedl-Dorn 2004, S. 313.

²²² <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclp.v/v501792.htm> [19.12.2008 04:19:50]

*Manila, Hong Kong, Kanton, Amoy, Shanghai, Marianen und Carolinen Inseln, Sidney, Neu Seeland, Taiti (!), Sandwich und Galapagos Inseln, Panama, Guayaquil, Lima.*²²³

In der Folge erging das *Circulare ac Nr. 7498* der *kk. Central-Seebehörde* dato 16. April 1857 Z. 3966 an die nachfolgenden österreichischen Consular Representanten (!): Ferdinand Schmidt General Consul in Rio de Janeiro, Georg Paravicini Consul in Buenos Ayres (!), Eduard Barthold Consul in Montevideo, J.P. Cumming Consular Agent in Singapore, J.B. Key Consular Agent in Madras, J. Bonhote Consular Agent in Batavia, G.A. Wiener Consul in Hongkong, W. Sustan Consular Agent in Canton, J.F. Flemming General Consul in Valparaiso.²²⁴

Den Konsuln wurde seitens der Seebehörde auf diesem Wege mitgeteilt:

„Seine kk Apostolische Majestäts Kriegsfregatte Novara wird gegen Ende dieses Monats im Interesse der österr. Kriegsmarine und der Wissenschaft eine Reise um die Welt antreten, in deren Verlaufe dieselbe untere fielen(!) andere Häfen auf den von

Ad

- 1. Rio Janeiro*
- 2. Buenos Ayres*
- 3. Montevideo*
- 4. Singapore*
- 5. Madras*
- 6. Batavia*
- 7. Canton*
- 8. Valparaiso*

*berühren wird.*²²⁵

Dies zeigt zweierlei: Erstens, dass sich die praktisch umgesetzte Route der Weltumseglung nur geringfügig (im letzten Drittel) von der planmäßigen unterschieden hat. Zweitens, dass sich überall (oder in unmittelbarer Nähe), wohin die Kriegsfregatte unterwegs sein würde, bereits 1857 diplomatische Niederlassungen des österreichischen Kaisertums befunden haben.

²²³ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 44.

²²⁴ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 67d.

²²⁵ Ebenda.

Vom wissenschaftlichen Stab der *Novara* wurde im *Circulare* unter anderem erwähnt: „*Dr. Scherzer: für Ethnografie zu gleicher Zeit betraut mit der Führung des Journals der Expedition,...*“²²⁶

Auch hier kein Wort der k. k. Zentralseebehörde an die von der Expedition besuchten Konsuln über die Leitung der wissenschaftlichen Delegation durch Dr. Karl Scherzer, wie sie in der modernen Literatur hervorgehoben wird.²²⁷

In den *Novara*-Akten des österreichischen Staatsarchives hat sich die Antwort einer Vertretung, aus Madras, erhalten:

„Madras 6. June 1857

To the Imperial-Royal Central Maritime Government Triest

In the absence of Mr. J.B. Key, the Imperial Royal Consular Agent at this Port, the undersigned have the honor to acknowledge receipt of the Imperial-Central Maritime Governments letter to the address of Mr. J.B. Key, and dated the 10th April.

*This letter informs Mr. Key of the approaching departure from Triest of his I.R.A. Majesty's Frigate of war "Novara", on a voyage of scientific discovery round the world, and that among the numerous ports in the East at which the will tends will be Madras, and solicits Mr. Keys (...) assistance in promoting the interest of the Commanding Officer of the Frigate, and of the distinguished Gentlemen to whom are entrusted the objects of the expedition.“*²²⁸

5.5. Conclusio

Seit den frühen 1780ern waren Pläne für eine österreichische Weltumseglung gefasst und formuliert worden. Zweimal wurde ein solches Unterfangen nicht durchgeführt, oder abgelehnt. Erst der dritte Anlauf war mit Erfolg gekrönt, was dazu geeignet ist, die Gunst der

²²⁶ Ebenda.

²²⁷ Riedl-Dorn 1996, 1998, 2002 u. 2004. Sowie: Basch-Ritter 2008, S. 52.

²²⁸ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 67b.

Stunde, den Gedanken *vom richtigen Zeitpunkt* gemäß Kapitel 4, zum grundlegenden Inhalt der Überlegungen zu machen, warum der dritte Anlauf durchs Ziel gebracht wurde.

Faktum ist, dass seitdem Ferdinand Max 1856 scheinbar aus heiterem Himmel sein Vorhaben geäußert hatte, ein Schiff um die Welt schicken zu wollen, alle beteiligten zivilen, wissenschaftlichen und militärischen Instanzen unter Ignorierens aller (weihnachtlichen) Feiertage und Arbeitszeiten dem Marineoberkommandanten bzw. ihrem allerhöchsten Kriegsherren, der die ganze *spontane* Idee seines jüngeren Bruders gebilligt hat, zugearbeitet haben, so dass durch diesen plötzlichen Sinneswandel und gehetzt wirkenden Tatendrang der Eindruck entsteht, dass ein Countdown bis zum Start begonnen hatte, der in einem Termin zu münden schien, der seitens des Kaiserstaates nicht versäumt werden durfte. In jedem Fall ist es beeindruckend, wie fast 80 Jahre in Hinblick auf eine österreichische Weltumseglung praktisch nichts unternommen worden war, der Status der Planung zweimal nicht verlassen worden ist, und wie rasant nun in den 1850ern in nur fünf Monaten eine Weltumseglung flott gemacht wurde, inklusive der großzügigen Finanzierung durch das Bankhaus Rothschild.

Obwohl alle Konsuln des österreichischen Kaiserstaates in den bereisten Häfen vorab vom Eintreffen der Fregatte *Novara* und ihres wissenschaftlichen Stabes in Kenntnis gesetzt worden sind, wird auch im zitierten *Circulare* der k. k. Zentralseebehörde – wie auch in allen anderen von mir eingesehenen Primärquellen – nicht von einer wissenschaftlichen Leitung durch Dr. Karl Scherzer gesprochen.

Das österreichische k. k. Außenministerium beantragte auf Ansuchen des MOK Triest Neutralitätserklärungen für die Weltumseglung bei allen seefahrenden und Kolonien besitzenden Nationen im Einsatzgebiet der *Novara*, obwohl intern bekannt war, dass man unter dem Deckmantel einer wissenschaftlichen Delegation den Plan verfolgte, auf den Nikobaren einen offensiven Ersts Schlag gegen Dänemark zu unternehmen, der durchgeführt von einem *neutralen* Kriegsschiff den Beginn des österreichischen Kolonialgebietes in Ostasien einläuten sollte. Ohne Arg haben alle angeschriebenen Nationen diesem offiziellen Antrag auf Neutralität stattgegeben, dessen vorsätzlicher Bruch von Anfang an Teil der österreichischen Kalkulation war, wie die Besatzungsinstruktion von Bord der Fregatte beweist.

Karl Scherzer, der *Chronist der Reise* verlegte die Rückkehr der *Novara* im beschreibenden Teil von 1861 effektiv in das Kriegsgeschehen zwischen Österreich und Frankreich, das 1859 an der Seite Sardinien- Piemonts gekämpft hatte, und legte damit den Grundstein für den Mythos, die Fregatte des (noch nicht besiegten) österreichischen Kaisers wäre durch den Befehl des (noch nicht siegreichen) französischen das erste Stück *Weltkulturerbe* im Sinne der UNESCO gewesen. Unglücklicher Weise war der Waffenstillstand schon seit 19 Tagen in Kraft – und die Schlacht von Solferino schon verloren - gewesen, als die *Novara* sich überhaupt erst anschickte, in das Mittelmeer, und damit in den Aktionsradius französischer Kaperschiffe, einzutreten. Selbst wenn Wüllerstorff der Frieden von Villafranca tatsächlich nicht bekannt gewesen sein sollte, so war dieser der französischen Admiralität innerhalb weniger Stunden zur Kenntnis gebracht worden, sodass die *Novara* in jedem Fall außer Gefahr war, von der französischen Marine z.B. aus Marseilles angegriffen zu werden. Dieser Kunstgriff Scherzers war vielleicht nicht dazu gedacht, so doch in jedem Fall dazu geeignet, das Image beider Monarchen zu befördern - den einen als Urheber, den anderen als Beschützer der österreichischen Expedition – als auch die Taten der (österreichischen) Wissenschaft bedeutungsmäßig über jene der siegreichen (französischen) Waffen zu stellen, da letztere nur einem Volk (den Italienern), die ersteren aber der Menschheit (unvergänglichen) Besitz brachten.

Dieser Faden der Erzählung, so scheint es, ist ein weiterer, der von Scherzer aufgegriffen wurde, um den Stoff, die Weltreise 1857-1859, angesichts der düsteren Aussichten für Österreich nach 1859 schillernder und farbiger zu weben.

6. Das Schiff

6.1. Der Bau der Fregatte

Die *Novara* war Venezianerin, daher rührte wohl, dass sie so hübsch war. Ihr Vater hieß Guiseppa Paresi, und der *Mutterschoß*, der sie geboren hatte, sofern man solches bei einem Schiff sagen darf, war das *Arsenale di Venezia*.

Als die Fregatte am 20. September 1843²²⁹ auf Kiel gelegt worden war, nach Plänen von Giuseppe Paresi im *Arsenale di Venezia*, sollte sie noch *Minerva*²³⁰ nach der römischen Göttin des Staates, des Krieges und der Weisheit, heißen. Sie sollte als erstes Schiff mit den neuen Einheitskalibern der Marine ausgerüstet werden, mit 30-Pfündern, die in Maria-Zell gegossen wurden.²³¹

Nachdem im Verlauf der Revolution 1848 die italienische Republik San Marco unter Daniele Manin (1804-1857)²³² die Werften von den vertriebenen Österreichern übernommen hatten, baute man am Rumpf weiter und nannte das entstehende Werk *Italia*²³³. Aber die Österreicher kamen stärker denn je zurück, nachdem Feldmarschall Radetzky im August 1849 Venedig zur Kapitulation gezwungen hatte²³⁴, und entließen alle eidbrüchigen Marineangehörigen aus dem Dienst. Das Schiff begann unterdessen wie der Ort genannt zu werden, an dem der Traum von *Italia* vorerst geendet hatte: *Novara*. Die Fregatte erhielt eine geflügelte Nike geschnitzt von Luigi Rizzotti als Gallionsfigur - die Göttin des Sieges, einen Lorbeerkranz mit beiden erhobenen Händen tragend.

Nach dem Stapellauf vom 4. November 1850 wurde sie im Juni 1851 in Dienst gestellt²³⁵, obwohl die *Novara* erst am 14. Juni 1851 voll seetauglich gewesen sein soll²³⁶.

Bei der SMS *Novara* handelte es sich um eine *Schwere Fregatte*. Im Vergleich zu heutigen Schiffen mag sie uns klein erscheinen, aber in den 1850ern war sie mit 50,35m Länge und 13,80m Breite ein stattliches Kriegsschiff. Zum Zeitpunkt der Weltumseglung wies die Segelfregatte eine Verdrängung von 2107 Tonnen und eine Segelfläche von 1829 Quadratmeter auf.²³⁷ Mit der *Novara* stand der k. k. Kriegsmarine trotz der etwas fülligeren Form auch ein erstaunlich schnelles Schiff zur Verfügung.²³⁸

²²⁹ Ortner 2004, S. 65.

²³⁰ Rachewitz 2004, S. 24.

²³¹ Ortner 2004, S. 65.

²³² Basch-Ritter 2008, S. 26.

²³³ Basch-Ritter 2008, S. 37.

²³⁴ Rachewitz 2004, S. 24.

²³⁵ Ortner 2004, S. 65. Vergl.: Basch-Ritter 2008, S. 37.

²³⁶ Basch-Ritter 2008, S. 37.

²³⁷ Scherzer 1861, S. 9. > Ortner (2004, S. 65) nennt als Ort des Umbaus indes Triest.

²³⁸ Ortner 2004, S. 65.

6.2. Der Umbau für die Weltumseglung 1856

Die Adaption des Schiffes für die Weltumseglung 1857-1859 wurde im *Arsenale zu Pola*²³⁹ vorgenommen. Der Umbau *umfasste vor allem die Verlängerung der Hütte bis zur hintersten Geschützpforte, der Aufstieg wurde in die Mitte verlegt; zusätzlich fügte man am Heck eine Galerie an. Vor dem Kommandantensalon wurde im Batteriedeck eine Bibliothek eingerichtet, für die am Oberdeck ein Scheilicht angebracht wurde*²⁴⁰.

Die Fregatte war ursprünglich vom *Schiffbau-Director Paresi* für 42 Kanonen angelegt worden. Für die Expedition reduzierte man die Anzahl zugunsten größerer Räume und Depots auf 30 Geschütze, wobei sich zwölf auf Deck und 18 in der Batterie befanden.²⁴¹ Zusätzlich trug die *Novara* neben den 30-Pfündern an Bootsgeschützen: eine zwölfpfündige *Caronade-Kanone*, eine sechspfündige Kanone und zwei einpfündige Drehbassen.²⁴² Die zusätzlich an Bord befindlichen beiden *6pfündigen Feldgeschütze*²⁴³ finden nur bei Hochstetter Erwähnung.

Die Gaffelsegel und Schnaumasten am Groß- und Fockmast wurden entfernt. Und erstmals wurde das Trinkwasser nicht in Fässern, sondern in eisernen Wasserkästen mitgeführt, welche bei gleichbleibendem Platzbedarf circa 20% mehr Kapazität gewährleistete.²⁴⁴

6.3. Zukunftsweisende Ausrüstung

Um den gefürchteten Seemannskrankheiten wie dem Skorbut ein für allemal Einhalt zu gebieten, und gewissermaßen der alten zugunsten der modernen Seefahrt Raum zu geben, wurden an Bord der *Novara* verschiedene, zukunftsweisende Ausrüstungsgegenstände eingesetzt und in Langzeitstudien auf ihre Wirksamkeit erforscht.

²³⁹ Scherzer 1861, S. 4.

²⁴⁰ Ortner 2004, S. 65.

²⁴¹ Basch-Ritter 2008, S. 37.

²⁴² Scherzer 1861, S. 8.

²⁴³ Hochstetter 1885, S. 3.

²⁴⁴ Ortner 2004, S. 66.

Zur nachhaltigen Verbesserung der Bordhygiene wurden so genannte *Douche Apparate* für die tägliche Körperpflege am Vorderkastell installiert, die Mannschaft bevorzugte allerdings die traditionelle Methode mittels Handfeuerspritzen.

Einerseits, um von Landgängen, und der Gefahr einer Einschleppung von Krankheiten, unabhängig zu werden, als auch, um Mangelerscheinungen bestmöglich ausschließen zu können, wurde in verlöteten Dosen als erweiterter Proviant konserviertes Rindfleisch und eine Gemüsemischung, *die melange d'équipage*, der Firma *Chollet* in Paris mitgeführt.

Auch das Trinkwasser barg Gefahren, musste es doch von Außen an Bord gebracht und ebendort gelagert werden, weshalb man einen Destillierapparat von *Rocher* aus Nantes eingebaut und in Betrieb genommen hatte, der den täglichen Bedarf der Kombüse an süßem Wasser aus Meerwasser nicht ganz gewinnen konnte.²⁴⁵ Dies waren immerhin ca. 800 Maß, d. h. um die 1128 Liter. Der Apparat zeigte allerdings erst am Ende der Reise eine so starke Korrosion, dass der Betrieb unmöglich geworden ist.²⁴⁶

Obwohl Trinkwasser selbst produziert und - wie in Kapitel 6.2. erwähnt worden ist - eingelagert wurde, so blieb Süßwasser zeit der Weltumseglung ein kostbares und rares Gut.

Scherzer erwähnte, dass zusätzlich ein paar hundert Krüge Kondrauer Mineralwassers vom *Besitzer der Kondrauer Mineralquelle, Herr W. Neumüller in Regensburg*²⁴⁷ mitgegeben worden waren, *das sich auch in der That, namentlich in heißen Gegenden, während langer Seereisen als ein erquickendes, angenehmes und kühlendes Getränk bewährte*²⁴⁸.

Die *Kondrauer Mineralquelle* in Waldsassen im Oberpfälzer Wald, umgeben vom Fichtelgebirge, ist heute noch in Betrieb. Laut der unternehmenseigenen Homepage²⁴⁹ befand sich die Quelle von 1803 bis 1897 jedoch in bayrischem Staatsbesitz.²⁵⁰

Marita Krauss schreibt zu diesen widersprüchlichen Angaben der Besitzverhältnisse:

²⁴⁵ Scherzer 1861, S. 6ff.

²⁴⁶ Basch-Ritter 2008, S. 41.

²⁴⁷ Scherzer 1861, S. 4.

²⁴⁸ Scherzer 1861, S. 4.

²⁴⁹ www.kondrauer.de

²⁵⁰ <http://www.kondrauer.de/cms/index.php?id=23> [27.12.2008 19:21:29]

„Zunächst wurden die Quellen verpachtet, um die Mitte des Jahrhunderts dann versteigert: Das erste Angebot, 427 Gulden, von 1846 reichte dem Staat nicht, doch 1858 ging die Quelle für 1.050 Gulden in den Besitz des Regensburger Kaufmanns Johann Wolfgang Neumüller über. Über dreißig Jahre blieb Kondrau in den Händen seiner Familie und das Geschäft lief offenbar ordentlich. Seine Witwe verkaufte die Quelle dann 1888 weiter an den Kaufmann Andreas Schneider aus Bamberg, ...“²⁵¹

Wem auch immer das Unternehmen 1857 tatsächlich gehört hatte, nicht zufällig lässt Scherzers Erwähnung der Firma an modernes *Produkt Placement* denken, galt es doch als ausgesprochen geschäftsfördernd, wenn das Produkt, in diesem Fall ein Getränk - wie auch der durch die Weltumseglung 1857-1859 berühmt gewordene *Schlumberger Äquatorwein* - auf der *Novara*-Expedition seine Qualität unter Beweis gestellt hatte. In Ergänzung dazu, Krauss zur Bedeutung des Kondrauer Wassers an der Wende zum 20. Jahrhundert:

„Das Sanitätsamt der Deutschen Schutztruppe in Windhuuk schrieb: „Das im Schutzgebiet angelangte Kondrauer Mineralwasser ist durchwegs in gutem Zustand hier angekommen. Es hat trotz der Hitze und des Seetransportes nichts an Wohlgeschmack eingebüßt und wegen seines erfrischenden Geschmacks wird es auch von Kranken allenthalben gerne getrunken.“ Ein Expeditionsleiter versicherte sogar, das Wasser habe auf der Reise sechs Mal den Äquator passiert, ohne an Qualität einzubüßen.“²⁵²

Zur wissenschaftlichen Erforschung und Einsammlung von kleinen Seetieren wurde seitens Prof. Goodsir aus Edinburgh die *Drague*, ein neuartiges, besonders konstruiertes Schleppnetz der *Novara*-Expedition zum Geschenk gemacht.²⁵³ Meiner Ansicht nach ist dieser befreundete Wissenschaftler John Goodsir (geboren am 20. März 1814 in Anstruther, gestorben am 6. März 1867 in Wardie), der 1843 an die Universität nach Edinburgh berufen worden war und 1845 als Kurator des dortigen Universitätsmuseums gewirkt hatte.²⁵⁴

²⁵¹ Krauss 2008, S. 235.

²⁵² Krauss 2008, S. 237f.

²⁵³ Scherzer 1861, S. 4.

²⁵⁴ <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/238835/John-Goodsir> [18.11.2008 11:54:21]

Goodsir galt als Mitbegründer der Histopathologie und stand im Kontakt mit Rudolf Virchow in Berlin.²⁵⁵

Dieser Name fügte sich harmonisch in die lange Liste hervorragender, das Weltbild revolutionierender Wissenschaftler, die im Vorfeld der Expedition von Karl von Scherzer besucht, oder kontaktiert worden waren: Charles Darwin, Charles Lyell, Ernst Haeckel, Justus von Liebig, Carl Philipp von Martius, Karl Ritter und Alexander von Humboldt.²⁵⁶

Als die *Novara* Segel setzte, war sie auf geistiger Ebene, als veraltetes Verkehrsmittel auf einer atavistischen Mission, in die neue Zeit aufgebrochen.

6.4. Gründe für die Auswahl dieses Schiffes für die Weltumseglung

Es ist eine nicht wegzudenkende Zutat zum Rezept der Mythen um die österreichische Weltumseglung, dass Erzherzog Ferdinand Max an Bord der *Novara* seinen Dienst als Marineoffizier begonnen hatte.²⁵⁷

Die *Novara* galt laut Renate Basch-Ritter einerseits als *elegant*, andererseits als *untersetzt*. Fachleute hätten sie aber für das seetüchtigste Segelschiff der k. k. Kriegsmarine gehalten.²⁵⁸

M. Christian Ortner bestätigt diese Einschätzung: *Dass die Wahl gerade auf diese Fregatte fiel, dürfte mit der soliden Bauweise und der besonderen Seetüchtigkeit der Novara in Zusammenhang gestanden haben.*²⁵⁹

Als Zeitgenosse und Mitreisender wusste Ferdinand von Hochstetter aus erster Hand zu berichten:

„Die „Novara“, mehr eine untersetzte, gedrungene Figur, wenn ich so sagen darf, als eine schlanke, wie die „Carolina“, gilt wegen ihrer soliden Bauart für das seetüchtigste Segelschiff der österreichischen Marine – ein „Kasten, der einen rechten Puff

²⁵⁵ http://www.1911encyclopedia.org/John_Goodsir [18.11.2008 11:58:42]

²⁵⁶ Pils u. Riedl-Dorn 2004, S. 69.

²⁵⁷ Basch-Ritter 2008, S. 37.

²⁵⁸ Basch-Ritter 2008, S. 39. Vergl. Hochstetter 1885, S. 3.

²⁵⁹ Ortner 2004, S. 65.

aushalten kann“, hört man häufig sagen – und ist nach allgemeinem Urtheil sehr passend für die Reise ausgewählt.“²⁶⁰

Wobei, welcher Art dieser ordentliche Stoß sein würde, den der *Kasten* aushalten könne, ob meteorologischer oder artilleristischer Natur, leider vorderhand unbeantwortet bleibt.

6.5. Die Abmusterung in Pola am 12. September 1859

Laut *Nominal-Liste vom 12ten September 1859* ergab die Zählung der heimgekehrten Mannschaft die Summe: 293.²⁶¹ Allerdings waren der Commodore, die Seekadetten und die Wissenschaftler nach den Feierlichkeiten zur glücklichen Heimkehr in Triest ausgeschifft worden, und Fregattenkapitän Friedrich von Pöck (1825-1884) segelte mit der Fregatte in den Kriegshafen, was folgendes Abmusterungsprotokoll zur Folge hatte:

„K.K. Kriegs-Marine Hafen Admiralat zu Pola

Musterungs- Bericht

Aus Anlaß der Abrüstung Sr. M. Fregatte Novara ausgerüstet auf dem Kriegs- Fuße mit 32 Kanonen a, 30, abgerüsthet

In Folge hohen Marine- Ober- Kommando- Generalbefehls N° I vom 8 Sept. 1859 SI/al vom 5ten September 1859 N° 127

Die Musterung dieses k.k. Kriegsschiffes hat am 12 September in Pola durch die Gefertigten stattgefunden. (...)

An den Schiffstab. (...)

c) Ob kein Individuum abwesend oder beurlaubt sei, für welches die Gebühr oder die Schiffskost verrechnet wird.

(Ergebniß der Antworten:) nein

²⁶⁰ Hochstetter 1885, S. 3.

²⁶¹ ÖstA/ M/c 22 N 1859, Nr. 55b.

d) Ob Zuwächse und Abgänge gehörig vorgemerkt werden.

Ja (...)

5. Mit der Bemannung wurden sodann die vorgeschriebenen Exercitien vorgenommen, und dieselbe hierin wie folgt befunden:

a) Im Exercitium mit den Kanonen

b) Raketen

c) Gewehren

d) Säbeln

e) Segeln

f) (Im) Klarschiff

g) (Im) Brandalarm

> sind keine vorgenommen worden (im Kurrenten, Anm. d. A.) (...)

7. Auf Grund der gepflogenen Gesamterhebungen wird somit von der Seite der gefertigten Kommission nachstehend berichtet:

A. Der Zustand des Schiffes

Bedarf nur geringfügiger Reparaturen

Der Bemahlung

Gut

Des Materials

Theilweisen auszutauschen

Der Batterie

Gut

Der Handwaffen

Gut

Der Munition

Gut

*Die Kommission: Der Hafenadmiral und der resp. Kriegskommissär*²⁶²

Diesem Abmusterungsprotokoll ist einwandfrei zu entnehmen, dass die *Novara* auf dem *Kriegsfuß* ausgerüstet war, also vom Augenblick des Aufbruchs bis zu ihrer Abmusterung, in jedem Moment ihrer Weltumseglung, für die k. k. Kriegsmarine nichts anderes, als ein Kriegsschiff des Kaisers auf Feindfahrt gewesen ist.

War der Gesamtbefund der Fregatte bei der Abmusterung nach der Weltumseglung insgesamt sehr positiv ausgefallen, so ereignete sich dennoch nur drei Jahre später schicksalhaftes.

6.6. Das unrühmliche Ende – Eine abgetakelte Fregatte

1861-1862²⁶³ erfolgte die Demolierung der *Novara*, die in der totalen Neukonstruktion als Propellerfregatte mündete. Wie die beiden im Österreichischen Staatsarchiv/ Kriegsarchiv/ Sammlung der Schiffspläne erhaltenen *Novara*-Pläne Nr. 2 und 3 illustrieren, handelt es sich bei der Segelfregatte, welche 1857-1859 um die Erde gesegelt war, nicht um die Propellerfregatte, die das mexikanische Wagnis von Ferdinand Max begleitet hatte, und die 1898 außer Dienst gestellt und abgewrackt worden ist.²⁶⁴ Bug und Heck der Segelfregatte wurden abgenommen, in den verbleibenden Rumpf, den man zu diesem Zweck in der Mitte getrennt hat, fügte man ein 12 Fuß langes Mittelstück ein, das einige Kessel und die Maschine aufzunehmen hatte.²⁶⁵ Zu all dem fügte sich hinzu, dass das neue Schiff mit Namen *Novara* eine eigene Gallionsfigur, eine trompetenblasende Dame in Rüstung, von der Hand des Andrea Gregorich erhielt.

²⁶² ÖstA/ M/c 22 N 1858, Nr. 55a.

²⁶³ Ortner 2004, S. 67.

²⁶⁴ Ortner 2004, S. 67.

²⁶⁵ Ortner 2004, S. 67.

Dies war das Ende des legendären Schiffes, das im Auftrag des österreichischen Kaisers unter den Befehlen des Commodore Bernhard von Wüllerstorff-Urbair die Welt umrundet hatte, um sie für die Menschen daheim bedeutend kleiner zu machen.

7. Die Photographie und die *Novara*

7.1. Photographen an Bord

In den Dokumenten der Akademie der Wissenschaften zur Weltumseglung der Fregatte *Novara* befinden sich unzweideutige Belege dafür, dass sich an Bord der *Novara* nicht nur ein ausgebildeter Photograph, sondern deren mindestens zwei befunden haben: Am 20. Dezember 1856 erging das *Ansuchen des Generalsekretärs an Regierungsrat Auer, die Naturforscher Hochstetter und Frauenfeld in der Photographie unterrichten zu lassen.*²⁶⁶

Dass diese Ausbildung tatsächlich stattgefunden hat, beweist ein Ansuchen von Dr. Hochstetter vom 1. Mai 1857 *um eine Remuneration von 60 Gulden für den Factor Haikel in der k. k. Staatsdruckerei*²⁶⁷.

7.2. Die Indices der k. k. Staatsdruckerei

Die Gegenstücke zu den Unterlagen, welche sich im Archiv der Akademie der Wissenschaften erhalten haben, hätten sich logischer Weise im Archiv der österreichischen Staatsdruckerei am Rennweg im dritten Wiener Gemeindebezirk finden lassen müssen. Leider wurde dieses durch einen Bombentreffer im zweiten Weltkrieg vollkommen zerstört. Zum Glück befinden sich aber die Indices der k. k. Staatsdruckerei im Besitz des Österreichischen Staatsarchivs, so dass eine Gegenprüfung doch noch möglich war:

²⁶⁶ ÖAW Nr. 1149/ 1856.

²⁶⁷ ÖAW Nr. 470/ 1857.

Zf. 2907 ex 1856 [4]: „Akademie der Wissenschaften ersucht den Custos- Adjunkten Frauenfeld und den Reichsgeologen Dr. Hochstetter hierorts Unterricht in der Fotografie erteilen zu lassen.“

Darüber hinaus enthielten die Indices auch die langersehnte Antwort auf die Frage, mit welcher Kamera, bzw. welchem Fabrikat, die Expedition 1857 ausgerüstet worden war, nämlich mit einer fotografischen Ausrüstung der k. k. Hof- und Staatsdruckerei²⁶⁸ im Wert von 218 Gulden:

Zf. 1767 ex 1857 [4]: „Marine- Sternwarte zu Triest/ detaillierte Aufstellung der diversen photographischen Gegenstände.“

Zf. 700 ex 1857 [4]: „k.k. Geologe Dr. Ferdinand Hochstetter überschickt die Empfangsbestätigung über die für die k.k. Fregatte Novara bestimmten fotografischen Apparat.“

Zf. 1623 ex 1857 [4]: „An das Marine Commando die Rechnung p. 218 f über die in 2 Hlbj. 1857 an die Expedition der kl. Fregatte Novara gelieferten fotografischen Gegenstände.“

Zf. 2673 ex 1857 [4]: „Marine Cd. Zu Triest überschickt die Quittung per 218 fl. über die i. 2 Mj 1857 an die Fregatte Novara gelieferte fotogr. Gegenstände zu Flüssigmachung dieser Beträge.“

Eine zusätzliche Bestätigung für die hier dargelegte Herkunft der photographischen Ausrüstung findet sich in den *Bemerkungen und Anweisungen* der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften selbst. Die Akademie beendete ihre umfangreichen Instruktionen für die Naturforscher an Bord der *Novara* (unter anderem) mit dem eindeutigen Hinweis:

„Ein grosser sehr vollständiger photographischer Apparat wurde auf Kosten des k. k. Marine-Obercommandos durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei besorgt und Dr. Hochstetter hat sich unter der Leitung des Herrn Factors Hackel vollständig in der Kunst zu photographieren eingeübt.“²⁶⁹

²⁶⁸ Vergl.: Basch-Ritter 2008, S. 43.

²⁶⁹ ÖAW 1857, S. 108. Vergl.: Basch-Ritter 2008, S. 43.

7.3. Zahlungen der Akademie der Wissenschaften für Photographien

Obwohl die Fotos der Expedition bis heute verschollen geblieben sind, so hat die Akademie der Wissenschaften in Wien beträchtliche Summen für photographische Dienstleistungen, wie z.B. Abzüge für das wissenschaftliche *Novara*-Werk verbucht.

Paul Baron des Granges (geboren am 18. August 1825 in Königsberg, gestorben am 22. Jänner 1911 in Rom), der sich Mitte der 1860er in Wien aufgehalten hatte²⁷⁰, erhielt laut den Sitzungsprotokollen der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften 2675,5 Gulden für insgesamt 3390 fotografische Abzüge²⁷¹ für den ethnographischen Band des *Novara-Werks*, der allerdings bis heute nicht herausgegeben worden ist.

Wiederum ist auch der Name Karl von Scherzer eng mit der Expeditionsfotografie verbunden, so wurde am 23. Oktober 1865 eine *Zahlungsanweisung aus dem Novara- Fond an Dr. Carl Scherzer als Ersatz für Transportkosten für eingesendete Photographien aus Batavia und Ost-Indien*²⁷² verbucht.

Karl Scherzer legte während der Reise eine umfangreiche, in fünf Gruppen gegliederte Fotosammlung - die *Sammlung Scherzer* - an, die er 1864 im Rahmen der ersten photographischen Ausstellung in Wien zeigte. Die Bilder – Ansichten von Denkmälern und *Typenbilder* von exotischem Charakter – hatte Scherzer von ortsansässigen und reisenden Photographen erworben.²⁷³ Möglich, dass es sich bei den *Photographien aus Batavia und Ost-Indien* um derartiges Material gehandelt hatte.

²⁷⁰ Starl 2005, S. 158.

²⁷¹ ÖAW Nr.: 614/ 1864, 708/ 1864, 23/ 1865, 729/ 1865, 779/ 1865, 864/ 1865, 919/ 1865, 940/ 1865, 1043/ 1865

²⁷² ÖAW Nr. 1043/ 1865.

²⁷³ Verein zur Erarbeitung der *Geschichte der Fotografie in Österreich* 1983, S. 55.

7.4. Die Sammlung Scherzer

Im Mai und Juni 1864 war die *Erste photographische Ausstellung in Wien*, organisiert von der *Photographischen Gesellschaft* im Dreher'schen Gebäude, Operngasse 8, abgehalten worden.

Einer der Aussteller war *Dr. Carl Ritter von Scherzer*, der 35 Photographien von Ceylon, Ost-Indien, Java, Süd- Amerika und Australien für die Schau zur Verfügung gestellt hatte.²⁷⁴

Scherzers großzügige Leihgabe beinhaltet laut Liste die 10 Sujets, welche sich als Abzüge im anthropologischen Teil des wissenschaftlichen *Novara*-Werkes befinden.

Als Urheber einer Ansicht von Sidney (Port Jackson) nannte Scherzer einen *Herrn Degotardi* (John Degotardi (1823-1882), Anm. d. A.), *einem gebornen Grätzer, gegenwärtig in Sidney als Buchdrucker etablirt.*²⁷⁵ Als Kamera diente Degotardi, wie im Katalog festgehalten ist, ein *Voigtländer-Apparat*.

7.5. Der vergessene Photograph

Obwohl die *Novara* eine umfangreiche Fotoausrüstung mitgeführt hatte, wurde auf der Besatzungsliste kein Expeditionsfotograf ausgewiesen. Ferdinand von Hochstetter, selbst im Zuge der Vorbereitung auf seine Pflichten auf der *Novara*-Expedition an der k. k. hof- und Staatsdruckerei in der Photographie ausgebildet, bediente sich in während seiner geologischen Forschungen auf Neuseeland der Mitarbeit des ortsansässigen Fotografen Bruno Hamel.²⁷⁶

In den *Instructionen für das ärztliche Personal an Bord Novara* vom 10. Mai 1857 war für dasselbe nachzulesen:

²⁷⁴ Photographische Ges. 1864, S. 12.

²⁷⁵ Photographische Ges. 1864, S. 13.

²⁷⁶ Verein zur Erarbeitung der *Geschichte der Fotografie in Österreich* 1983, S. 55.

„Endlich ist es vom hohen wissenschaftlichen Werthe, von gewissen dazu geeigneten Krankheitserscheinungen nebst genauer Beschreibung derselben auch genaue Abbildungen davon anfertigen zu lassen, um solche zum Studium in der Heimath mitnehmen zu können. In derartigen Fällen werden sich die Herren Schiffsärzte mit dem Mahler der Expedition, Herrn Josef Selleny und mit Herrn Dr. Hochstetter, welcher gleichzeitig die Leitung der photographischen Arbeiten übernommen hat, in näheres Einvernehmen zu setzen.“²⁷⁷

In den *Instruktionen für die Naturforscher und Fachleute auf Novara* vom 16. Mai 1857 – wie sie handschriftlich in den *ÖstA/ Novara-Akten* erhalten geblieben sind – war zu Händen von Hochstetter und für die mitreisenden Zoologen festgehalten worden:

*„2. Physik, Zoologie und Photographie, durch Herrn Dr. Hochstetter, welchem in letzterer Beziehung der Mechaniker Herr **Wenzel Lehmann** beigegeben ist.*

(...)

Was die Photographie anbelangt, empfehle ich Dr. Hochstetter, den, ihm in dieser Beziehung zugetheilten Mechaniker Hr. Lehmann, so bald als nur möglich der Art in diesem Zweige zu unterrichten, daß derselbe in Stande sei, selbstständig operieren zu können, was wohl bei seinem Eifer und seiner Gewandtheit in kürzester Zeit zu erwarten steht.

(...)

Wo es das wissenschaftliche Interesse wünschenswerth macht, sollen von einzelnen Gegenständen Abbildungen angefertigt werden, worüber sich die Herren Zoologen, nach ihrem Ermessen entweder mit dem Mahler oder Photographen ins Einvernehmen zu setzen haben.“²⁷⁸

Aus dieser Quellenlage wird ersichtlich, dass nicht Hochstetter, sondern Wenzel Lehmann als Expeditionsfotograf von Seiten der k. k. Kriegsmarine vorgesehen war. Als Sujets seiner Arbeiten war keineswegs an Expeditionsfotografie im heutigen Sinn, also Porträts,

²⁷⁷ ÖstA/ M/c 22 N 1857, Nr. 87a.

²⁷⁸ ÖstA/ M/c 22 N 1857; Nr. 89ad.

Landschaften et cetera, gedacht worden, sondern an das weit weniger spektakuläre Dokumentieren von Krankheitsbildern und zoologischen Exponaten.

7.6. Wenzel Lehmann

Zufolge *Österreichisches Staatsarchiv, Marine- Qualifikationsbögen N° 3014* wurde Wenzel Lehmann 1827 in Teschen in Schlesien geboren.

Seit dem 11. Oktober 1852 hatte Wenzel Lehmann in der k. k. Kriegsmarine gedient. In seinem fünften Dienstjahr nahm er an der Weltumseglung der *SM Fregatte Novara* teil. Während der Weltreise führte er die Charge *Untermeister II. Klasse*. Als solcher ist er auch in der Mannschaftsliste (laut Bemannungsstand vom 30. April 1857), an der prominenten Stelle gleich nach den Marinekadetten, angeführt.²⁷⁹

Im Zuge seiner Marinelaufbahn wurde er am 22. August 1859 – vier Tage vor dem Einlaufen der *Novara* in Triest, an jenem Montag, an dem laut dem Bericht Frauenfelds um 11 Uhr Erzherzog Ferdinand Max mit der *Fantasia* gekommen war, um persönlich die Mannschaft der *Novara* zu inspizieren²⁸⁰ - zum *Untermeister I. Klasse* und am 22. April 1864 zum *Maschinen- Meister II. Klasse* (diesen Rang trug er nachweislich bis 1870) befördert.

Von den Strapazen und gesundheitlichen Spätfolgen der Weltumseglung sollte sich Lehmann bis 1868 nicht erholen. Vom Familienstand *ledig* wechselte er 1867 in *verheiratet ohne Kinder*, bis 1870 blieb dieser Eintrag unverändert.

Dekoriert wurde Lehmann mit der Erinnerungsmedaille an den Schleswig-Holstein Feldzug (Gefecht bei Helgoland 1864) sowie mit dem *Verdienstkreuz in Silber mit der Krone* für sein Verhalten an Bord des *S.M. Kanonenboot Rijeka* in der Seeschlacht von Lissa (1866).

Auffällig ist, dass in der Liste seiner Auszeichnungen die Erinnerungsmedaille an die Weltumseglung 1857-1859 fehlt.

²⁷⁹ Scherzer 1861, S. 29.

²⁸⁰ Riedl-Dorn 2004, S. 313.

7.6.1. Wüllerstorf über Lehmann

Der Commodore Bernhard von Wüllerstorf-Urbair erwähnte Wenzel Lehmann zweimal namentlich in seinen Reporten an Erzherzog Ferdinand Max:

7. Mai 1858: Report Nr. 163, Batavia:

„Leider habe ich an Bord noch einen Mann deßsen Tage gezählt sind. Es ist dieß der Mechaniker Lehman (!), welcher schon seit mehr als acht Monathe Lungentuberkeln nun im höchsten Grade besitzt. Der Schiffsarzt trägt daher an, denselben hier wo möglich auszuschipfen und wenn er sich, was nicht wahrscheinlich, erholen sollte, nach Triest weiter befördern zu lassen.- Ich werde trachten mit den hiesigen Behörden, welche das bereitwilligste Entgegenkommen besitzen, mich ins Einvernehmen zu setzen, auf daß die voraussichtlich kurzen Tage der Existenz dieses Mannes, wo thunlich, verlängert werden.“²⁸¹

12. August 1858: Report Nr. 194, Wo sung:

„Endlich ist mit dem hurtigen Dampfer der Maschinist Lehman(!) aus Batavia, wie es scheint vollkommen hergestellt, eingetroffen, und hat sich wieder eingeschifft. Er wurde im dortigen Spitale nicht als Lungenkrank, sondern als mit Diffenterie behaftet, wie es scheint mit Glück, behandelt.“²⁸²

In diesen beiden Berichten finden sich, zum einen die Ursachen für Lehmanns langjährige Kränklichkeit, andererseits aber auch Grund zu der Annahme, dass Lehmann wegen gesundheitlicher Unpässlichkeit lange Zeit seinen Verpflichtungen nicht nachkommen konnte. Dies ist meiner Meinung nach die erste konkrete, also nicht auf Hörensagen beruhende, mögliche Erklärung für das Fehlen einer kontinuierlichen photographischen Dokumentation der Expedition bei kompletter, funktionstüchtiger Ausrüstung.

²⁸¹ ÖstA/ M/c 22 N 1858, Nr. 38a.

²⁸² ÖstA/ M/c 22 N 1858, Nr. 53a.

7.7. Conclusio

Weder Ferdinand von Hochstetter noch Georg von Frauenfeld waren die offiziellen Expeditionsfotografen der Weltumseglung der *Novara* gewesen, wie man es aufgrund der fundierten Quellenlage, basierend auf der österreichischen Akademie der Wissenschaften, angenommen hatte, sondern der Maschinen- Untermeister II. Klasse Wenzel Lehmann. Kein honorierter Wissenschaftler, sondern ein einfaches Mitglied der k. k. Kriegsmarine. Kein Zivilist, sondern ein Militär.

Sowohl den Ärzten als auch den Zoologen an Bord stand es frei zu wählen, an wen sie sich zwecks Dokumentation ihrer Forschungen wenden wollten: an den Maler Joseph Selleny , oder an den Photographen Wenzel Lehmann. Den Instruktionen für beide Hauptinteressensgruppen ist zu entnehmen, dass man sich, auf der Suche nach den Photographien der *Novara*-Expedition, nicht länger nach klassischer Expeditionsphotographie, sondern vielmehr nach der Dokumentation pathologischer Krankheitsverläufe und zoologischer Exponate umzusehen hat.

Die photographischen Instrumente waren allesamt österreichische Produkte, organisiert von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien. Entlang der Route der *Novara* traf man immer wieder auf ortsansässige Fotografen, die, wie das Beispiel Degotardi zeigte, ebenfalls mit Voigtländer-Apparaten arbeiteten. Wäre der Photographische-Apparat irgendwann zu Schaden, oder gar zu Bruch gegangen, er wäre in kürzester Zeit im nächsten Hafen entweder repariert, oder ersetzt worden. Von diesen Männern hatte Karl von Scherzer auch seine photographische Sammlung erworben.

Eine beeindruckende Zahl von photographischen Abzügen – möglicherweise von Lehmanns Arbeiten, oder von der *Sammlung Scherzer* - war von Paul des Granges für die anstehende Publikation des ethnographischen Bandes hergestellt - und von der Akademie bezahlt - worden. Nachdem dieses Buch niemals erschienen war, aber im Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei konzipiert worden ist, besteht berechtigter Grund zu der Befürchtung, dass das dazu verwendete Material, inklusive der Fotos, im zweiten Weltkrieg mit dem Archiv der Staatsdruckerei vernichtet worden ist.

8. Literaturverzeichnis

8.1. Primärquellen:

8.1.1. Österreichisches Staatsarchiv (ÖstA)

8.1.1.1. Novara-Akten M/c 22 N 1856

Nr. 3, Nr. 4, Nr. 5, Nr. 6, Nr. 7, Nr. 8ad, Nr. 11, Nr. 16, Nr. 17.

8.1.1.2. Novara-Akten M/c 22 N 1857

Nr. 3, Nr. 4; Nr. 5, Nr. 11, Nr. 32ad, Nr. 33, Nr. 34, Nr. 44, Nr. 45, Nr. 48, Nr. 67b, Nr. 67d, Nr. 69a, Nr. 87a, Nr. 89ad.

8.1.1.3. Novara-Akten M/c 22 N 1858

Nr. 20h, Nr. 38a, Nr. 53a.

8.1.1.4. Novara-Akten M/c 22 N 1859

Nr.64 (a), Nr. 69 (a-b), Nr. 73 (a-c), Nr. 55a, Nr. 55b.

8.1.1.5. Staatsdruckerei Index: Band 148, 1856-1857; 149, 1858-1859; 150, 1860

8.1.1.6. Kriegsarchiv/ Sammlung der Schiffspläne

Novara Pläne Nr. 2 & Nr. 3.

8.1.1.7. Österreichisches Staatsarchiv, Marine- Qualifikationsbögen N° 3014

Conduite- Liste über den Maschinen Unter- Meister Iter Classe Wenzl Lehmann für das Militär- Jahr 1863.

Conduite- Liste über den Maschinen- Meister zweiter Classe Wenzl Lehmann für das Militär- Jahr 1867.

Conduite- Liste über den Maschinen- Meister 2ter Classe Wenzel Lehmann für das Militär- Jahr 1868.

Conduite- Liste über den Maschinen- Meister zweiter Classe Wenzel Lehmann für das Militärjahr 1869.

Conduite- Liste über den Maschinen- Meister 2ter Classe Wenzel Lehmann für das Militärjahr 1870.

8.1.2. Österreichische Akademie der Wissenschaften (ÖAW)

8.1.2.1. Novara-Dokumente

Nr. 1149/ 1856, Nr. 470/ 1857, Nr. 1043/ 1865.

8.1.2.2. Sitzungs-Protokolle

Nr.: 614/ 1864, 708/ 1864, 23/ 1865, 729/ 1865, 779/ 1865, 864/ 1865, 919/ 1865, 940/ 1865, 1043/ 1865.

8.1.3. Drucklegungen

Akademie der Wissenschaften: *Bemerkungen und Anweisungen für die Naturforscher, welche die Expedition von Sr. Apost. Maj. Fregatte „Novara“ unter dem Commando des Herrn Obersten Bernhard von Wüllerstorff-Urbair begleiten.*, kaiserlich-königliche Hof- und Staatsdruckerei, Wien, 1857.

Flaggen-Tafeln. Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei, 1874.
Hannoversche Zeitung, Nr. 182, Dienstag (!), den 21. April 1857.

Hochstetter, Ferdinand von: *Gesammelte Reise-Berichte von der Erdumsegelung der Fregatte „Novara“ 1857-1859.*; Eduard Hölzel, Wien, 1885.

Photographische Gesellschaft: *Katalog. Erste photographische Ausstellung in Wien, veranstaltet von der photographischen Gesellschaft im Dreher'schen Gebäude, Operngasse Nr. 8, im Mai und Juni 1864.*; Selbstverlag der photographischen Gesellschaft, Wien, 1864.

Scherzer, Karl von: *Reise der oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde, in den Jahren 1857, 1858, 1859 unter den Befehlen des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair.*, k. k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien, 1861. (Bd. I u. II)

Wimpffen, Victor von: *Skizzen aus einem Tagebuche. Aufgezeichnet an Bord der k. k. Corvette Caroline während der Reise nach Brasilien, den La Plata-Staaten und den portugiesischen Besitzungen an der Westküste Afrika's 1857-1858.*; Druck der typogr.-literar.- artist. Anstalt von L. C. Zamarski, Wien, 1870.

8.1.4. Tagebücher

Selleny, Joseph (Rudiment aus Privatbesitz). Zitiert nach: Landesmuseum Schloss Tirol (Hg.): *Der freie weite Horizont. Die Weltumseglung der Novara und Maximilians mexikanischer Traum.*, Schloss Tirol/ Castel Tirolo, 2004. (S. 193-201)

8.2. Unselbstständige Sekundärquellen

Hatschek, Christoph: *Sehnsucht nach fernen Ländern. Die Entdeckungsreisen der k. (u.) k. Kriegsmarine*. In: Seipel, Wilfried (Hg.): *Die Entdeckung der Welt. Die Welt der Entdeckungen. Österreichische Forscher, Sammler, Abenteurer.*; Kunsthistorisches Museum Wien & Skira editore, Wien, 2001. (S. 85-98)

Jung, Peter: *Übersicht der wichtigsten Fernfahrten der k. (u.) k. Kriegsmarine im 19. und 20. Jahrhundert*. In: Marchfelder Schlösserverein (Hg.): *Als Österreich die Welt benannte... Eine Ausstellung des Marchfelder Schlösservereins.*; Engelhartstetten, 1996. (S. 83-90)

Ortner, M. Christian: *Das Schiff und die Mannschaft*. In: Landesmuseum Schloss Tirol (Hg.): *Der freie weite Horizont. Die Weltumseglung der Novara und Maximilians mexikanischer Traum.*; Schloss Tirol/ Castel Tirolo, 2004. (S. 62-67)

Pawlik, Georg: *Die K. (U.) K. Marine von den frühen Anfängen bis zum 1. Weltkrieg*. In: Gesellschaft für Österreichische Heereskunde (Hg.): *Die K. (U.) K. Marine von den frühen Anfängen bis zum 1. Weltkrieg. Die K. u. K. Kriegsmarine im 1. Weltkrieg.*; *Militaria Austriaca*, Wien, 1992. (Bd. 10, S. 6-13ff)

Pils, Robert u. Riedl-Dorn, Christa: *Der Wissenschaftliche Leiter der Novara-Expedition: Karl von Scherzer*. In: Landesmuseum Schloss Tirol (Hg.): *Der freie weite Horizont. Die Weltumseglung der Novara und Maximilians mexikanischer Traum.*; Schloss Tirol/ Castel Tirolo, 2004. (S. 68-70)

Rachewitz, Siegfried de: *Der freie weite Horizont: Von Novara zur Novara. 20 ereignisvolle Jahre im 19. Jahrhundert*. In: Landesmuseum Schloss Tirol (Hg.): *Der freie weite Horizont. Die Weltumseglung der Novara und Maximilians mexikanischer Traum.*; Schloss Tirol/ Castel Tirolo, 2004. (S. 12-26)

Riedl-Dorn, Christa: *Von der Kameliendame zum Frosch der Ida Pfeiffer: Österreichs Namen in Flora und Fauna*. In: Marchfelder Schlösserverein (Hg.): *Als Österreich die Welt benannte... Eine Ausstellung des Marchfelder Schlösservereins.*; Engelhartstetten, 1996. (S. 43-82)

Riedl-Dorn, Christa: *Die Weltumseglung der Fregatte Novara*. In: Seipel, Wilfried (Hg.): *Die Entdeckung der Welt. Die Welt der Entdeckungen. Österreichische Forscher, Sammler, Abenteurer.*; Kunsthistorisches Museum Wien & Skira editore, Wien, 2001. (S. 161-164)

Riedl-Dorn, Christa: *Die Novara im Kontext der Entdeckungsreisen und der Wissenschaftsgeschichte*. In: Landesmuseum Schloss Tirol (Hg.): *Der freie weite Horizont. Die Weltumsegelung der Novara und Maximilians mexikanischer Traum.*; Schloss Tirol/ Castel Tirol, 2004. (S. 38-47)

Riedl-Dorn, Christa: *Stationen der Weltumsegelung*. In: Landesmuseum Schloss Tirol (Hg.): *Der freie weite Horizont. Die Weltumsegelung der Novara und Maximilians mexikanischer Traum.*; Schloss Tirol/ Castel Tirol, 2004. (S. 94.-98)

Riedl-Dorn, Christa: *Triest*. In: Landesmuseum Schloss Tirol (Hg.): *Der freie weite Horizont. Die Weltumsegelung der Novara und Maximilians mexikanischer Traum.*; Schloss Tirol/ Castel Tirol, 2004. (S. 102-103)

Riedl-Dorn, Christa: *Triest Ankunft*. In: Landesmuseum Schloss Tirol (Hg.): *Der freie weite Horizont. Die Weltumsegelung der Novara und Maximilians mexikanischer Traum.*; Schloss Tirol/ Castel Tirol, 2004. (S. 312-313)

Sauer, Walter: *Schwarz-gelb in Afrika. Habsburgermonarchie und koloniale Frage*. In: Sauer, Walter: *k. u. k. kolonial.*; Böhlau Verlag, Wien, 2002.

8.3. Selbstständige Sekundärquellen

Agstner, Rudolf: *125 Jahre Suezkanal – Österreich (-Ungarn) und seine Präsenz am Isthmus von Suez.*; Schriften des Österreichischen Kulturinstitutes Kairo (Bd. 10), Kairo, 1995.

Alt, Peter-André: *Schiller. Leben-Werk-Zeit.* (1.Bd.); Verlag C. H. Beck, München, 2000 (2., durchgesehene Auflage 2004).

Auer, Peter: *die Erschließung der Meerenge von Suez vor dem Hintergrund österreichischer Außenhandelspolitik.*; WU-Wien Diplomarbeit, 2004.

Basch-Ritter, Renate: *Die Weltumsegelung der Novara 1857-1859. Österreich auf allen Meeren.*; Akademische Druck- und Verlagsanstalt Graz/ Austria, Graz, 2008.

Evangelischer Presseverband in Österreich (Hg.): *Ausgesuchte Prominentengräber auf dem evangelischen Friedhof Wien-Favoriten, Matzleinsdorf.*; Evangelischer Presseverband in Österreich, Wien, 1998.

Frank-Döfering, Peter (Hg.): *Adelslexikon des österreichischen Kaisertums 1804-1918.*; Herder, Wien-Freiburg-Basel, 1989.

Fraus, Arrigo von: *Österreich-Ungarn und der Suezkanal.*; Verlag des k. k. österr. Handelsmuseums, Wien 1916.

Fuchs, Brigitte: *Rasse, Volk, Geschlecht. Anthropologische Diskurse in Österreich 1850-1960.*; Campus Verlag, Frankfurt/ Main, 2003.

Horn – Kubinszky: *K. u. K. Bilderalbum. Die Eisenbahnen in der österreichisch-ungarischen Monarchie – auf alten Ansichten.*; Bohmann Druck und Verlag Gesellschaft & Co. KG, Wien, 1992.

Kraus, Marita: *Die königlich bayerischen Hoflieferanten.*; Volk Verlag, München, 2008.

Mayer, Horst Friedrich u. Winkler, Dieter: *Rot-weiß-rote Weltreisen. Expeditionen der k. k. Marine.*; Verlag Holzhausen, Wien, 1998.

Pizzetti, Tullio: *L'imperiale bandiera d'onore marittima.*; Ed. Comunità di Lussinpiccolo, Triest, 2006.

Sachslehner, Johannes: *Auf Schienen durch das alte Österreich.*; Pichler Verlag GmbH & Co KG, Wien, 2001.

Schaumann, Walther: *Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo 1914-1918. Vom Friedensfahrplan zur Kriegsfahrordnung.*; Bohmann Druck und Verlag Gesellschaft & Co. KG, Wien, 1991.

Starl, Timm: *Lexikon zur Fotografie in Österreich 1839 bis 1945.*; Albumverlag, Wien, 2005.

Verein zur Erarbeitung der *Geschichte der Fotografie in Österreich* (Hg.): *Geschichte der Fotografie in Österreich.*; Verein zur Erarbeitung der *Geschichte der Fotografie in Österreich*, Bad Ischl, 1983. (Bd. 1)

von Teuffenbach zu Tiefenbach und Maßweg, Albin, et alii (Hg.): *Oesterreichs Hort. Geschichts- und Kulturbilder aus den Habsburgischen Erbländern zur Jubelfeier des Kaisers Franz Josef I. 1908.*; Patriotische Volksbuchhandlung (Ges. m. b. H.), Wien, 1910.

Wagner, Johann: *Österreichische Kolonialversuche in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts.*; Unveröffentlichte Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades von der Philosophischen Fakultät der Universität Wien, 1955.

Winkler, Eduard: *Wahlrechtsreformen und Wahlen in Triest 1905-1909. Eine Analyse der politischen Partizipation in einer multinationalen Stadtregion der Habsburgermonarchie.*; Oldenburg Verlag GmbH, Oldenburg-München, 2000.

8.4. Internet

http://www.1911encyclopedia.org/John_Goodsir [18.11.2008 11:58:42]

<http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclp.v/v501792.htm> [19.12.2008 04:19:50]

<http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclp.o/o755244.htm> [22.12.2008 17:56:03]

<http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclp.s/s965268.htm> [23.12.2008 01:14:41]

<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/238835/John-Goodsir> [18.11.2008 11:54:21]

<http://www.croatianhistory.net/etf/et111.html> [20.08.2008 01:35:38]

<http://www.kondrauer.de/cms/index.php?id=23> [27.12.2008 19:21:29]

<http://flagspot.net/flags/ah~honor.html> [20.08.2008 01:26:51]

http://www.laenderbahn-forum.de/journal/die_k-k-priv-suedbahngesellschaft/die_k-k-priv-suedbahngesellschaft.html [23.12.2008 01:31:56]

8.5. Vorträge

Baumgartner, Lothar: *Die Geschichte von Kapitän Visin. Ein Montenegriner segelt um die Welt.* Zusammenfassung des Vortrags von Vizepräsident des MV Wien, Dr. Lothar Baumgartner vom 16.2.2006 im Wiener Marineverband, zur Verfügung gestellt von Oliver Trulei.

9. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: *Flaggen-Tafeln*. (Taf. I.) Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei, 1874.

Abbildung 2: *Flaggen-Tafeln*. (Taf. I.) Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei, 1874.

Abbildung 3: <http://www.croatianhistory.net/etf/et1111.html> [20.08.2008 01:35:38]

Abbildung 4: <http://www.croatianhistory.net/etf/et1111.html> [20.08.2008 01:35:38]

Abbildung 5: <http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.data.image.w/w975290a.jpg>
[18.08.08 08:29]

Abbildung 6: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/bb/Karl-Ludwig-von-Bruck-1860.jpg/180px-Karl-Ludwig-von-Bruck-1860.jpg> [25.08.08 22:28]

Abbildung 7: http://de.wikipedia.org/wiki/Lorenz_von_Stein [17.11.2008 22:36:09]

Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

10. Abstract

Die Reise der *Novara* von 1857 bis 1859 war eine Fahrt in die Geschichte der österreichischen Marine und des mit ihr eng verknüpften Kolonialwarenhandels, auch zurück an die Orte ihrer gescheiterten Ambitionen des 17. und 18. Jahrhunderts. Seit den frühen 1780ern waren Pläne für eine österreichische Weltumseglung gefasst und formuliert worden. Zweimal wurde ein solches Unterfangen nicht durchgeführt, oder abgelehnt.

Die Weltumseglung der *SMS Novara* war dennoch nicht die erste österreichische Weltumseglung. Diese gelang Giovanni Visin, einem österreichischen Staatsbürger und Kapitän, der unter rot-weiß-roter Flagge eine weltumspannende Fahrt, bzw. Handelsreise(n), in den Jahren 1851 bis 1859 unternommen hat.

Die wichtigsten Akteure vor und während der *Novara*- Expedition waren potentielle Nutznießer des Suezdurchstichs, oder Aktionäre des Kanalprojektes in Ägypten: Karl Ludwig von Bruck, die Rothschilds und Erzherzog Ferdinand Max. Von Bruck war einerseits Besitzer von Gründungsaktien der Kanalgesellschaft, andererseits auch Mitbegründer des *Österreichischen Lloyd* und der Kreditanstalt. Die Rothschilds, repräsentiert durch Anselm von Rothschild, besaßen Anteile am *Österreichischen Lloyd*, damit auch indirekt an der Suezkanal- Aktiengesellschaft, und verfügten durch die Kreditanstalt zusätzlich über die Südbahn nach Triest. Transportierte die Dampfschiffgesellschaft die Waren aus Übersee durch den Kanal, so übernahm den Weitertransport der Fracht diese Eisenbahnlinie.

Aufgrund der durch den Kanal eröffneten neuen Handelslinie und ihrer Möglichkeiten für eine Neugewichtung der Kräfteverhältnisse auf See, sah man sich in die Lage versetzt, die kolonialen Ambitionen des österreichischen Erzhauses in Ostasien zu reaktivieren, die der Nationalökonom Lorenz von Stein in seiner Denkschrift, an der Karl von Bruck und Karl Scherzer urheberisch beteiligt waren, in Worte gekleidet hatte. Das vermeintliche *heute* *bizar*r erscheinende *Sandkastenspiel*²⁸³ war - auch durch die Mission der *Novara* - vollends zu einem Vabanquespiel geworden.

²⁸³ Sauer 2002, S. 47.

Das österreichische k. k. Außenministerium beantragte auf Ansuchen des MOK Triest Neutralitätserklärungen für die Weltumsegelung bei allen seefahrenden und Kolonien besitzenden Nationen im Einsatzgebiet der *Novara*. Karl Scherzer, der *Chronist der Reise* verlegte die Rückkehr der *Novara* im beschreibenden Teil von 1861 effektiv in das Kriegsgeschehen zwischen Österreich und Frankreich, das 1859 an der Seite Sardinien-Piemonts gekämpft hatte. Der Waffenstillstand, der Frieden von Villafranca, war allerdings schon seit 19 Tagen in Kraft gewesen, als die *Novara* sich anschickte, in das Mittelmeer einzutreten.

Weder Ferdinand von Hochstetter noch Georg von Frauenfeld waren die offiziellen Expeditionsfotografen der Weltumsegelung der *Novara*, wie man es aufgrund der fundierten Quellenlage, basierend auf der österreichischen Akademie der Wissenschaften, angenommen hatte, sondern Wenzel Lehmann. Den Instruktionen ist zu entnehmen, dass es sowohl den Ärzten als auch den Zoologen freistand, an wen sie sich zwecks Dokumentation wenden wollten: an den Maler Joseph Selleny, oder an den Photographen Wenzel Lehmann. Die photographischen Instrumente waren österreichische Produkte, organisiert von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien. Eine beeindruckende Zahl von photographischen Abzügen war für die anstehende Publikation des ethnographischen Bandes von der Akademie bezahlt worden. Nachdem dieses Buch niemals erschienen war, aber im Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei konzipiert worden ist, besteht berechtigter Grund zu der Befürchtung, dass das dazu verwendete Material im zweiten Weltkrieg mit dem Archiv der Staatsdruckerei vernichtet worden ist.

11. Lebenslauf

David Gustav Leopold Weiss,

geboren in Wien, am 4. Februar 1978.

Ausbildung:

1984 – 1988

Volksschule; „Alma mater salvatoris“, Kenyongasse 1070 Wien

1988 – 1992

Unterstufe des Realgymnasiums; Haydn-Gymnasium (GRG V), Reinprechtsdorferstrasse 1050 Wien

1992 – 1996

Oberstufe des Gymnasiums; Haydn-Gymnasium (GRG V), Reinprechtsdorferstrasse 1050 Wien

28. Februar – 6. März 1995

UNESCO – Schülervertreter am „*International Encounter for Students and Teachers*“ UN-Headquarters, New York

2. - 3. März 1995

Teilnehmer an der UNIS/ UN Student Conference „*Women in Society*“ General Assembly Hall, United Nations NY

9. - 13. August 1995

Teilnehmer am *UNEP- Global Youth Forum 1995* University of California at Berkeley, USA

1996

Matura am Haydn-Gymnasium

1996 – 1998

Studium der Handelswissenschaften; Wirtschaftsuniversität Wien (WU), 1090 Wien

1998 – derzeit

Studium der Kultur- und Sozialanthropologie, Theaterwissenschaft und Evangelische Fachtheologie;
Universität Wien, 1010 Wien

Kulturelle Tätigkeiten und Symposiums Beiträge:

1. 2. September 2008

Vortragender am interdisziplinären "Hochstetter Symposium - Ferdinand Hochstetter and the Contribution of German-Speaking Scientists to New Zealand Natural History in the 19th Century" an der University of Auckland/ New Zealand.

23. November 2007

„Fragen nach dem Sinn des Papsttums an der Schwelle zum 21. Jahrhundert.“ im Vereinslokal Liberthalià, Vogelsanggasse 27, 1050 Wien, organisiert vom Freidenkerbund Österreichs und Liberthalià, Forum für freie Diskussion, Bildung und Kunst.

21. April- 22. April 2006

Vortragender beim internationalen Symposium „Mozart in Wien“ in den Räumlichkeiten der *Gesellschaft für Musik* [1010 Wien, Hanuschhof 1] anlässlich des Mozartjahres 2006.

Publikationen:

16.-21. Februar 2009

„Cowboys und Banditen – Die Helden des Wilden Westens.“ In: „Gedanken für den Tag“ auf Ö1.

9. Februar 2009

Präsentation des Romanmanuskriptes „Verloren in Wien“ von David G.L. Weiss in der Sendung „*Texte-Neue Literatur aus Österreich*“ auf Ö1.

November 2008

„Miasma- Der Steinerne Gast“ [Roman]; Vier Viertel Verlag, Wien-Strasshof.

Juni 2008

„Kinder unserer Zeit – SchriftstellerInnen als KulturanthropologInnen.“ In: *Die Maske- Zeitschrift für Kultur- und Sozialanthropologie*, Nr. 3 (S.78-81), Wien, 2008.

Herbst 2006

„Frankreich, Pöchlarn, die Donau, und alles OK!“ In: Stadtmarketing „Atelier an der Donau“ (Hg.): „Atelier an der Donau 2006“ (S. 4-7), Katalog zum internationalen Künstlersymposium „Atelier an der Donau“ und zum „1. Pöchlerner Kunstpreis“ in Pöchlarn/NÖ.

April 2006

„Tiere und Religion“ In: Gemeinde Heldenberg (hg.): „Einfach tierisch“ (S. 71-85), Katalog zur Ausstellung „Einfach tierisch“

5.12.2005

Präsentation des Romanmanuskriptes „Miasma oder: Der Steinerne Gast“ von David G.L. Weiss in der Sendung „Texte-Neue Literatur aus Österreich“ auf Ö1.

Seit Herbst 2005:

Autor mit eigenem Vortrag für die ORF-Sendung „Einfach zum Nachdenken“

22.12.2003

Veröffentlichung des Textes „Highnoon in der U-Bahn“ von David Weiss in der Sendung „Texte-Neue Literatur aus Österreich“ auf Ö1.

A

Akademie der Wissenschaften 39, 84
Aquila 12

B

Bellavita, Frederico 24
Bellavita, Frederico 21
Birch von Dahlerup, Hans 65
Bolts, Wilhelm 13, 14
Bolts, Wilhelm 27
Bolts, Wilhelm 28
Born, Ignatz von 15, 64
Breisach, Christian von 66
Bruck, Karl Ludwig Freiherr von 39, 55, 57
Bruck, Karl Ludwig von 7
Bruck, Karl Ludwig von 35
Bruck, Karl Ludwig von 47
Bruck, Karl Ludwig von 54
Bruck, Karl Ludwig von 61
Bruck, Karl Ludwig von 62
Bruck, Karl Ludwig von 66

C

Carolina 26
Cattaro 15, 20
Cook, James 14, 64

D

Degotardi, John 87
Duino 11

F

Ferdinand Max 10, 22, 25, 34, 36, 41, 43, 46, 48, 55, 62,
65, 83, 90
Fiume 13, 21
Franz Josef 8, 15, 24, 25, 40, 50, 52, 53
Fuchs, Brigitte 9

G

Ghega, Carl von 53
Gloggnitz 52
Goodsir, John 79
Granges, Paul Baron des 85, 91
Graz 12
Gregorich, Andrea 83

H

Haidinger, Wilhelm 64
Hamel, Bruno 87
Hochstetter, Ferdinand von 80, 87, 91
Humboldt, Alexander von 31, 49
Hyder Ali Khanbahadur 14

J

Jilek, August von 65
Johann, Erzherzog von Österreich 52
Josef II. 13, 14, 64
Joseph II. 28

K

k. k. Staatsdruckerei 84
Kaiserliche Gesellschaft von Ostindien 13
Karl VI. 12
Kübeck Freiherr von Kübau, Carl Friedrich 52
Künstlerhaus 7

L

Lehmann, Wenzel 89, 91
Leopold III. 11
Lesseps, Ferdinand de 48
Livorno 14

M

Magelhan, Ferdinand 12
Maghelan, Ferdinand 23

Mali Lošinj 19
Manin, Daniele 75
Maria Theresia 13
Melanchthon 10
Merito fortitudini 19
Merito navali 18
Merito Navali 24

N

Naturhistorisches Museum Wien 9
Negrelli (von Moldelbe), Alois 48
Negrelli von Moldelbe, Alois 53
Nikobaren 7, 14, 27, 29, 56, 60, 69

O

Österreichischer Lloyd 47, 61, 62

P

Pöck, Friedrich von 80
Pola 15
Pörtl, Seraphin von 26

R

Reichsunmittelbarkeit 15
Revoltella, Pasquale 48
Rothschild 47, 52, 54, 62, 66, 73
Rothschild, Anselm 54
Rothschild, Anselm von 62

S

Said Pasha 48

Sarau, Franz Josef Graf von 52
Savoyen-Soissons-Carignan, Eugen Prinz von 12
Scherzer, Karl von 34, 40, 44, 46, 55, 57, 61, 72, 79, 86,
91
Schiller, Friedrich 7
Selleny, Joseph 27, 28, 91
Semmeringbahn 53
Sina, Simon Georg Freiherr von 52
Splendido 21
Staatsdruckerei 17
Stein, Lorenz von 57, 61
Suez 56
Sumatra 14

T

Teressa, 14
Triest 11, 13, 14, 15, 24, 26, 47, 49, 51

V

Venedig 12, 26
Villafranca, Frieden von 23
Visin, Giovanni/ Ivo/ Johann 20, 24, 30

W

Wagner, Moritz 35
Wimpffen, Victor von 42
Wüllerstorff-Urbair, Bernhard von 8, 22, 31, 37, 41, 44,
65, 83, 90

Z

Zanon, Andrea 21