

Erzherzog Friedrich von Österreich (1821—1847),
der Sohn des Siegers von Aspern

Ein Kapitel Österreichischer Geschichte im Orient

Von ALEXANDER NOVOTNY

I. Zu einer Betrachtung über Österreichs geschichtliche Vergangenheit, seine Stellung als Großmacht durch die Jahrhunderte und seine Bedeutung für Europa und für die Welt gehört auch die Erinnerung an die österreichische Marine. Ein großer Teil der heute Lebenden hat noch die „Adria-Ausstellung“ am Vorabend des Ersten Weltkrieges gesehen, die ihren Ursprung der Absicht verdankte, breite Schichten der Öffentlichkeit und vor allem das Hinterland mit der Überzeugung zu erfüllen, daß zu einer Großmacht und der Aufrechterhaltung ihrer Stellung in der Welt auch eine entsprechend große Meeresküste und Flotte gehöre. Die Anfänge der österreichischen Marine reichen daher genau in die Zeiten zurück, da der Aufstieg zur Großmacht begann. Die Erwerbung von Gebieten in den Niederlanden (Belgien) und in Oberitalien unter Karl VI. lenkte die Aufmerksamkeit der Staatsführung, mehr als es bisher der Fall war, auf die See und ihre Probleme. Schon der Bau der Triesterstraße von Wien über den Semmering und Graz bis ans Adriatische Meer etwa längs der Linie, an der später die Südbahn entstehen sollte und ihre Eröffnung schon vor etwas mehr als 200 Jahren (1728), drückten doch auch die Überzeugung aus, daß zu den Lebenselementen einer Großmacht eine möglichst rasche und sichere Verbindung der Haupt- und Residenzstadt mit der nächsten Meeresküste gehöre. Die Wichtigkeit des Hafens von Triest für die gesamte österreichische Monarchie und alle ihre Kronländer hat auch später kein Geringerer als Erzherzog Johann unentwegt betont. Wir wissen heute, welchen Anteil am Bau der Südbahn und an der Führung ihrer Strecke durch das Herz der Steiermark gerade er genommen hat.

Frühzeitig war auch schon die Erkenntnis durchgedrungen, daß der Seehandel jederzeit und besonders in unruhigen Zeiten des Schutzes einer Kriegsflotte bedürfe. Sehr häufig bildete dieser Zweig einen stiefmütterlich behandelten Ableger der österreichischen bewaffneten Macht. Er war, möchte man fast sagen, zunächst nur eine interne Angelegenheit

ränität über ihr Gebiet — vom alten Babylon bis zu den Kalifen — verbunden gewesen war. So ist im Laufe des 19. Jahrhunderts die orientalische Frage zu einer Hauptfrage der Weltpolitik geworden, die immer die Gefahr eines gewaltigen Krieges sämtlicher Großmächte untereinander in sich barg und der Metternich dadurch zu begegnen suchte, daß er jeden Versuch, an den tatsächlichen Verhältnissen etwas zu ändern, auf das schärfste bekämpfte. Diesem Willen entsprang auch die österreichische Intervention des Jahres 1840, die mit dem Namen des jungen Erzherzogs Friedrich für immer verbunden bleibt.

III. Erzherzog Friedrich Ferdinand Leopold, am 14. Mai 1821 in Wien geboren, entstammte durchaus keiner Nebenlinie des kaiserlichen Hauses, er war ebenso Enkel Kaiser Leopolds II., Urenkel Maria Theresias wie sein Vetter, Kaiser Ferdinand I. Aber die Stellung des Vaters und sein Verhältnis zum Hofe und zur offiziellen Politik stempelten ihn und seine ganze Familie gewissermaßen zu Außenseitern. Erzherzog Karl, der Sieger von Aspern, hatte an seinem Bruder, Kaiser Franz, wiederholt herbe Kritik geübt. Seit 1809 hatte er keine offizielle Stelle mehr bekleidet; in wichtigen Staatsfragen, auch in militärischen, wurde er regelmäßig übergangen und auch innenpolitisch stand er in scharfem Gegensatz zu Metternich. Seine Familie und seine Umgebung — er war mit Henriette von Nassau-Weilburg in glücklichster Ehe vermählt — suchte er konsequent zur Abneigung gegen den Absolutismus zu beeinflussen. Im Sinne dieser Auffassung hatte er die Erzieher seiner Kinder ausgewählt. Von ausgezeichneten Männern, so z. B. Major Wilhelm von Lebzelttern in verschiedenen Fächern, wie Mathematik, Physik, Terrainlehre, Nautik usw., sorgfältig vorgebildet, wuchs Erzherzog Friedrich heran. Früh schon zeigte er großen Hang zum Seewesen und zum Meer, das er auf einer Reise nach Venedig im Sommer 1836 kennenlernte. Im Juli 1837 trat er in den praktischen Marinedienst ein.

Den damaligen Verhältnissen entsprechend hatte die österreichische Marine in Venedig, das zum Freihafen erklärt worden war, ihren Hauptstützpunkt. Die alten Venezianer waren große Seefahrer gewesen und Jahrhunderte hindurch hatten ihre Schiffe die Seewege zwischen Südeuropa und dem Orient beherrscht. Dieser alte venezianische Seefahrergeist beherrschte auch damals noch das ziemlich junge österreichische Seewesen. Italienisch war der größte Teil der Mannschaften und Offiziere, Italiener waren auch die Vorgesetzten, unter denen der junge Erzherzog zunächst diente, italienisch waren auch die Namen der meisten Schiffe, aus denen die Flotte bestand. Auf der Fregatte „Medea“ unternahm er seine erste Mittelmeerreise über Livorno, Genua und Toulon bis Gibraltar und über Algier und Italien wieder nach Hause zurück. Noch lange

später erzählte man sich manche reizvolle Anekdote über des Erzherzogs Konflikte zwischen Neigung und Pflicht, denn manchesmal hätte der jugendliche Seekadett seine Besuche an Land, seine Besichtigungen unbekannter Hafenstädte gerne verlängert, anstatt in der „Mars“ oder an Bord seines Kriegsschiffes „auf Wache“ zu stehen. Der Dienst zur See war unerbittlich hart, wohl noch härter, als er es heute ist, der Charakter der bärbeißigen Vorgesetzten und Kapitäne nicht minder. Doch der Jüngling hielt aus: wen der Zauber der See ergriffen hat, dessen Neigung überwindet alle Schwierigkeiten des Berufes. 1839, mit achtzehn Jahren wurde Erzherzog Friedrich selbst Kommandant der Korvette „Carolina“ und besuchte auf einer Reise Korfu und Griechenland, wo er im Juli im Piräus von dem österreichischen Diplomaten von Prokesch empfangen und in die Kunstaltertümer Athens eingeführt wurde. Damals hat er wohl die erste Bekanntschaft mit den Problemen gemacht, die als Gefahren für ganz Europa wiederholt den Orient, das ganze türkische Reich und seine Nachbargebiete erschüttert haben. Auch Erzherzog Johann hat, wie man weiß, spätestens im Jahre 1837 — oder schon früher? — den völligen Zusammenbruch des Osmanischen Reiches für möglich gehalten und die Aufgaben, die Österreich daraus erwachsen könnten, allen Ernstes überlegt. Griechenland hatte erst vor kurzem seine politische Selbständigkeit errungen. Seine erste, junge Entwicklung ließ berechtigte Zweifel zu, ob die Herauslösung dieses kleinen Staates aus dem türkischen Reich ein glücklicher Griff gewesen war. Die orientalische Frage war wieder einmal aktuell, die Aufmerksamkeit der Großmächte, insbesondere Österreichs, stark nach dem östlichen Mittelmeer gerichtet. Am 22. August 1839 wurde Erzherzog Friedrich Kommandant der Fregatte „Guerriera“ und nahm bald darauf mit einer kleinen österreichischen Flottille Aufenthalt in Smyrna. Kleine Besuchsreisen, die er von dort aus unternahm, hatten diplomatisch-freundschaftlichen und auch wissenschaftlichen Charakter. Am 4. Mai 1840 betrat er Istanbul (Konstantinopel) und wurde vom Sultan in besonderer Audienz empfangen. Tiefer blickende, politisch denkende Köpfe mochten ahnen, daß sich hinter diesem Empfang mehr verbarg als ein bloß freundschaftlicher Akt. In dem neu herausziehenden Konflikt, der den Orient bald erfüllen sollte, hatte Österreich — schon durch diesen Besuch — eindeutig Stellung genommen.

IV. Man mag sich noch soviel und noch sooft Mühe geben, die Probleme der österreichischen Politik voneinander zu trennen und jedes für sich zu studieren. Im Ablauf der geschichtlichen Entwicklung fließen sie doch ineinander, und sowohl in der politischen wie in der kulturellen Entwicklung Österreichs tritt die abendländische Einheit, das Profil

Gesamteuropas, transparentartig vor die Augen des Betrachters. Keine der Großmächte war aber auch so in alle Probleme der europäischen Politik hineingestellt wie gerade Österreich. Am östlichen Rand der Mitte des Erdteiles gelegen, hat es durch die Jahrhunderte an jeder seiner Errungenschaften, an allen seinen Sorgen den innigsten Anteil genommen. Man hat einmal gemeint, die geschichtliche Bedeutung des alten Österreich beruhte auf seiner dreifachen Stellung am Rhein, am Po und an der Donau. Diese Formel erschöpft das Problem freilich nicht. Aber sie ist insofern richtig, als in der österreichischen Geschichte Perioden einer stärkeren Orientierung Österreichs nach Deutschland, nach Italien und nach dem Osten untereinander abwechseln, daß kulturell nach diesen drei Richtungen die Hauptwechselbeziehungen zwischen Österreich und seinen Nachbarn stattgefunden haben, daß an diesen drei Linien auch die Schwerpunkte der machtpolitischen und kriegerischen Verwicklungen Österreichs lagen, daß auch von diesen drei Richtungen her die Hauptwiderstände gegen die eigentlich österreichische Politik eingesetzt haben und auch weiter einsetzen. Was nun die einzelnen Abschnitte der österreichischen Politik so reizvoll gestaltet, ist die Tatsache, daß diese drei Probleme doch auch in irgendeinem Zusammenhang untereinander stehen und daß auch spannende und die Aufmerksamkeit erregende Einzelzüge der österreichischen Geschichte erst in diesem dreifachen Rahmen in den Zusammenhang großer Probleme treten und erst dadurch zu Weltmomenten werden, an denen die Bedeutung Österreichs für die abendländische Geschichte deutlich wird. Wer denkt hier nicht an die „unheilige Allianz“, das Bündnis zwischen Frankreich und den Österreich gegenüber feindlichen Türken oder an die Verbindungen Preußens mit Italien und den aufständischen Ungarn? Nicht nur am Rhein, auch in Italien sind die Heere Frankreichs und Österreichs aufeinander gestoßen, als Napoleon I. auf den Schultern eines alten Systems eine neue Großmacht schuf. Derselbe Napoleon war es auch, der einen Plan wieder aufgriff, welcher schon unter Ludwig XIV. aktuell gewesen war: die Absicht, Ägypten stärker als bisher in den Bereich französischer Interessen zu ziehen. Französische Stützpunkte für Militär und Handel sollten in der Levante entstehen, französische Kultur begann sich im Vorderen Orient zu verbreiten, unter allen europäischen Kultursprachen schickte sich das Französische an, in Zeitungen und Umgangssprache kräftig hervortreten und die anderen zu überflügeln. Ägypten schien der Punkt, der als Zentrum eines neuen französischen Kolonialreiches ausersehen war. Man konnte leicht voraussehen, daß ein Konflikt, dessen Ursprung in Ägypten lag, auch

Frankreich ergreifen und damit alle europäischen Großmächte in Spannung versetzen würde.

V. Der Pascha von Ägypten, Mehmed Ali, der sich in früheren Jahren (1825—1830) Verdienste um die Pforte in ihrem Kampf gegen den aufständischen Balkan erworben hatte, drohte seinen Lehnsherrn an Macht zu überflügeln. Er beherrschte bereits Ägypten, Syrien und Adana und trachtete danach, seine Macht und Würde erblich zu machen. Dieser Zustand der Spannung führte 1839 zum Krieg zwischen ihm und der Pforte. Nach kurzer Zeit schon errang Mehmed Ali einen Sieg bei Nisib. Die Flotte des Sultans ging zu ihm über. Der Zustand des türkischen Heeres und Reiches ließ das schlimmste befürchten. Mit Spannung sah die Welt dem Ausgang und der Entscheidung des Konflikts entgegen.

Die öffentliche Meinung war in ihren Erwartungen sehr stark geteilt. Neben den Geistern, die die Schwierigkeiten ahnten, die aus dem Zerfall der Türkei entstehen konnten, fehlte es nicht an Stimmen, die Mehmed Ali für besonders befähigt hielten, dem kranken Staatskörper der Türkei neues Leben einzufflößen. Auch in dem Briefwechsel zwischen Erzherzog Johann und Prokesch kam dieser Gedanke zum Ausdruck.

Da griff Metternich in die Ereignisse ein. Auf seine Anregung überreichten die Vertreter der fünf Großmächte in Istanbul eine Kollektivnote, die die Pforte des Einverständnisses der Pentarchie versicherte. Doch war diese Einigkeit nur eine scheinbare. Frankreich und seine öffentliche Meinung stand auf der Seite des Ägypters und wünschte eine Sonderstellung einzunehmen. Gefährliche Erinnerungen wurden lebendig, die „Wacht am Rhein“ und ähnliche Lieder entstanden, ein Krieg im Westen, in Italien und im Orient drohte gleichzeitig loszubrechen, wenn es nicht gelang, den Konflikt rasch zu lokalisieren.

Nun suchte Metternich wenigstens die Mehrheit der Großmächte zu einer Unterstützung des Sultans zu bewegen. In der Londoner Konvention vom 15. Juli 1840 verpflichteten sich vier Großmächte zu einer Unterstützung des Sultans gegen seinen unbotmäßigen Vasallen. Dies ergab — bei dem Fehlen einer türkischen Flotte — für England und für Österreich die Notwendigkeit eines Eingreifens zur See. Es mußte rasch gehandelt werden, bevor Frankreich die Kriegsstimmung Oberhand gewinnen lassen und mit Aussicht auf Erfolg in Europa einen Krieg beginnen konnte.

VI. Am 9. Juli war Erzherzog Friedrich wieder in Smyrna eingelangt. Zur Zeit der Londoner Konvention stand sein Schiff unter der Führung des Geschwaderkommandanten Admiral Bandiera auf der Höhe von Smyrna, während eine englische Flottille bei Mytilene kreuzte. Beide Verbände erhielten nun Befehl, sich zu vereinigen und auf den

Kriegsschauplatz zu begeben. Den August mußten sie noch untätig vorübergehen lassen, im September erfolgte der Befehl zu bewaffnetem Eingriff. Am 9. September 1840 lagen die Schiffe vor Beirut, um es Mehmed Ali zu entreißen. Am 11. September begann die Beschießung, und in kurzer Zeit war die Stadt gefallen. Noch im gleichen Monat kam es zur Eroberung von Saida, dem alten Sidon. Am 26. September um elf Uhr begann der Kampf; noch am gleichen Abend wurde er durch Erzherzog Friedrich, der mit Matrosen gelandet war und sie im Infanteriekampf gegen die Festung geführt hatte, persönlich entschieden und beendet. So groß war der Ruhm des jungen Seehelden, daß er in den folgenden Wochen neben dem Ritterkreuz des Maria-Theresien-Ordens von fünfzehn Staaten, darunter England, Rußland und Preußen, hohe Auszeichnungen erhielt. Noch galt es, die Festung St. Jean d'Acre, das alte Akkon, zu bezwingen, an die sich die Legende von dem siegreichen Babenberger Herzog knüpfte und die Napoleon I. erfolgreichen Widerstand geleistet hatte. Am 3. November wurde dieser Platz durch einundzwanzig Schiffe von der Seeseite her belagert — am 4. November war der Kampf zu Ende. Mehmed Ali streckte die Waffen, und die verbündeten Flotten konnten die Heimreise antreten.

VII. Der Ausklang dieser Episode führte zu einem neuen Moment voller Erwartungen und Hoffnungen, dem jedoch ein tiefer Zug der Wehmut und der Enttäuschungen nicht fehlen sollte. An dieses Ereignis und seine Folgen knüpfte sich der ernste Versuch, ein jahrtausendealtes Projekt nun endlich in die Tat umzusetzen und zu verwirklichen: den Plan einer Verbindung des Mittelmeeres mit dem Roten Meer. Schon am Anfang der dreißiger Jahre war diese Idee unter französischen Sozialisten aus dem Kreise Saint Simons lebhaft besprochen worden. 1833 war Infantin mit 25 Ingenieuren und anderen Experten in Ägypten gelandet, um im Auftrag Mehmed Alis an der Regulierung des Nils zu arbeiten; nebenbei machte er Beobachtungen über die Möglichkeit einer Wasserstraße zwischen beiden Meeren. Bald kehrte er ohne Erlaubnis nach Frankreich zurück, aber noch jahrelang hielt er an seinen Plänen fest.

Der österreichische Erfolg von 1840 lenkte Metternichs Aufmerksamkeit auf dieses Projekt. Um diese Zeit trat er mit Negrelli, der damals eben aus der Schweiz nach Österreich zurückkehrte, sowie auch mit dem Gründer des Österreichischen Lloyd, Karl Ludwig Bruck, in Verbindung. Auch diplomatische Vorarbeit wurde geleistet und der Hofkammerpräsident Kübeck beauftragt, das Kanalprojekt zu fördern und Österreichs Interessen dabei zu wahren. In dem starken Wettstreit zwischen England, Frankreich und Österreich entstand 1846 eine Société

d'études mit dem Sitz in Paris, in deren Auftrag schließlich drei nationale Expeditionen ausgerüstet wurden, um die Möglichkeit des Planes genau zu untersuchen. Den Österreichern fiel die Aufgabe zu, im März 1847 den Nordrand der Landenge und ihre Küstenverhältnisse zu studieren. Sie waren damit sehr bald fertig, als das Sturmjahr 1848 zunächst alle weiteren Arbeiten unterbrach. Nach dem Tode Mehmed Alis (1849) tauchte Ferdinand Lesseps auf — es ist allgemein bekannt, auf welche Weise es ihm schließlich gelang, Negrelli beiseitezuschieben und sein Projekt selbst auszuschroten.

Damit war die schönste Chance, die das Flottenunternehmen Österreichs in Syrien geboten hätte, für immer unterbunden, Österreich um ein bedeutendes Unternehmen der Welthandels- und Kolonialpolitik betrogen und auch sein Einfluß in den Ländern am östlichen Mittelmeer wieder stark eingeschränkt. Damit war aber auch die Großmacht aus dem Orient ausgeschaltet, von deren Einfluß eine imperialistische Politik am wenigsten zu fürchten war. So wurde dieser Raum zum Tummelfeld anderer Mächte: Frankreichs, Englands, Italiens, Rußlands — vielleicht auch noch anderer! —, zwischen denen es immer wieder zur bewaffneten Austragung kommen konnte und noch immer kommen kann.

Auch das Lebensende Erzherzog Friedrichs war tragisch. Nach kurzem Aufenthalt in Wien widmete er sein Leben ganz dem Dienst in der Marine, die ihm manche Reform zu verdanken hatte. Neue Fahrten nach Portugal und England hatte er hinter sich, als er 1844 zum Vizeadmiral ernannt wurde. Auch nach Deutschland, in die Niederlande und nach Belgien führte ihn sein Lebensweg. Den Orient hat er nicht wieder betreten. Am 5. Oktober 1847 machte ein nichtgeahntes Leberleiden dieser vielversprechenden Laufbahn in Venedig ein jähes Ende. Nur um wenige Monate später folgte er seinem im April des gleichen Jahres verstorbenen Vater in den Tod — eine von den vielen früh geknickten Hoffnungen, an denen die Geschichte unseres Vaterlandes so reich ist.

Anmerkungen

Als Grundlage für die vorliegende kleine Studie diente mir meine (ungedruckte) Dissertation über „Österreich und Preußen 1840—1848“, Wien 1928. Spezialliteratur, auch ältere, ist in dem biographischen Artikel über Erzherzog „Friedrich“ im Österreichischen Biographischen Lexikon 1815—1950, I. Bd., Wien 1957, S. 366, verzeichnet. Porträtwiedergaben des Erzherzogs, wie z. B. einen Stich nach Kriehuber, Familien- und Gruppenbilder sowie einzelne Kampfszenen, insgesamt 10 Nrr. findet man im Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek, Wien I, Neue Burg. Über die Frage „Erzherzog Johann und der Bau der Südbahn“ informiert eine aufschlußreiche kleine Arbeit von R. Puschnig in der Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark, Sonderband 4, herausgegeben von F. Tremel, Graz 1959, S. 54 ff. Über das Suez-Kanal-Problem vgl. man E. Kurzel-Runtscheiner, Alois Negrelli, R. v. Moldelbe. Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur-, Architekten- und Technikervereins, 91. Jg., Heft 3/4, 1946, S. 17/24.