

Noch interessanter ist die Aspernbrücke selbst. Ein Bild *sub Figur 95* macht uns mit derselben bekannt.<sup>1)</sup>

## XXXI. CAPITEL.

### Die Schiffamtsgasse.



it der Hebung der Schiffahrt und des Handels in Oesterreich war auch eine bessere Organisirung des sogenannten „Schiffamtes“ verbunden. Dort, wo heute das Haus Nr. 89 (neu Obere Donaustrasse Nr. 45) sich erhebt, befand sich seit dem Jahre 1655 das „f. f. oberste Schiffamt“, von dem auch diese Gasse ihren Namen erhielt.<sup>2)</sup> Schon in dem Vogelperspectivplane vom Jahre 1683 (sub Figur 1) unter der Rubrik Nr. 11 finden wir dieses Gebäude mit dem Namen »*Telonium Navigii*« bezeichnet.

Das Schiffamt war damals ein gar wichtiges Amt, das durch eine lange Reihe von Jahren ununterbrochen die angestrengteste Thätigkeit entwickelte; denn Carls VI., noch mehr Maria Theresia's eifrigste Sorge war auf die Hebung des Handels und der Schiffahrt gerichtet. Carl VI. z. B. brachte eine „Handelsgesellschaft in Ostende“ zu Stande, die aber wegen Eifersucht Englands und Hollands wieder unterbleiben musste; auch kleine militärische Schiffe, welche die ungarischen Flüsse befahren sollten, wollte er organisiren, eine Idee, die jedoch an den nöthigen Capitalien scheiterte und erst durch den jetzt regierenden Kaiser Franz Josef I. unter dem Namen »k. k. Donau-Flottillen-Corps« zur wirklichen Ausführung gelangte.

Die einzige Frucht jener damaligen Bestrebungen war die spätere Creirung des „Zeitisten-Bataillons“ (nachmaliges Titler Grenz-Bataillon), welches mehrere hundert kleine Schiffchen („Zeitisten“) militärisch bemannte, um in Kriegszeiten oder zur Zeit des Pestcordons die Donau, Save etc. militärisch zu besetzen. Mit Aufhebung der Militärgrenze (1862) hatte auch dieses „Titler-Bataillon“ sein Lebensende erreicht.

Die drei anderen Häuser an der linken Seite führen die Nummern 1, 3 und 5 und sind in ihrem Aufbau weniger monumental bedacht.

<sup>1)</sup> Das Bild ist mit dem Ausblick gegen die Praterstrasse, also von der Ringstrasse aus aufgenommen. Die Brücke, welche nach ihrer decorativ künstlerischen Seite und rücksichtlich der bildhuerischen Ausschmückung nichts zu wünschen übrig lässt, wurde nach einem neuen Kettenbrückensysteme der Ingenieure Schnirch und Fillunger auf Kosten der Regierung im November 1864 mit einer Spannweite von 198 Fuss erbaut. Die Pfeilhöhe beträgt 8 Fuss und die Fahrbahnbreite 32 Fuss. Die Brücke ist auch mit zwei Gehwegen versehen, wovon jeder 10 Fuss breit ist. Wie mächtig der Aufwand von Eisenmaterial bei der äusserst massiven Construction ist, beweist der Umstand, dass bei Herstellung der Ketten- und Eisenbestandtheile, laut Rechnungsausweis, an Schmiedeeisen 6871 Centner und an Gusseisen 720 Centner verbraucht wurden.

<sup>2)</sup> Seit ältester Zeit, als noch die Donau ihren Lauf über den Salzgries nahm, existirte das Schiffamt im Arsenal (im „Elend“). Nachdem aber die Donau immer mehr zurücktrat und sonach die Ortslage sich nicht mehr für ein solches Amtsgebäude eignete, war man schon im Jahre 1654 zu einer Uebersiedlung gezwungen. Die Leopoldstadt war durch ihre Lage an der Donau für Schiffahrts-Etablissements am besten geeignet befunden und Oberstlieutenant Andreas Pichler beauftragt, daselbst ein passendes Grundstück anzukaufen. Seine Wahl fiel auf einen Grundcomplex am Ende der heutigen Schiffamtsgasse (gegen die Donau), den er noch durch Ankauf eines anstossenden »Kräutergarten« des bürgerlichen Fischkäufers Adam Bedner completirte und Schiffs lieutenant Lucas von Ehrenthal stellte das Gebäude eines sogenannten f. f. Obersten Schiffamtes im Jahre 1683 her, welches noch in den Vierzigerjahren in derselben Gestalt bestand.

Praktischer aber dachte Maria Theresia. Sie sah ein, dass bei Hebung der Schifffahrt vorerst an die Wegräumung der Schifffahrts-Hindernisse gedacht werden müsse. Weil es aber an fachkundigen Leuten und an der nöthigen Ueberwachung und Aufsicht gebrach, sah sie sich gezwungen, mehrere junge Ingenieure anzustellen und eine eigene Behörde unter dem Titel »Navigations-Direction« zu errichten, welche in dem obigen Schifffamte untergebracht wurde. Es ist für den Geist der damaligen Zeit bezeichnend genug, dass die fromme Kaiserin einen Exjesuiten, Josef Walcher (welcher sich damals als Professor der Mathematik an der Wiener Universität durch seine theoretischen Kenntnisse in der Mathematik und Hydraulik auszeichnete) zum Director dieser Anstalt machte.

Welche Erfolge diese Navigations-Direction hatte, wie der angestrebte Aufschwung der Schifffahrt und des Handels zum Glücke Oesterreichs ausschlug, sollen nachfolgende Zeilen darthun.

### Die Schifffahrts- und Handels-Bestrebungen des kaiserlichen Hofes im XVIII. Jahrhunderte.

Es ist nicht zu leugnen, dass namentlich Maria Theresia und ihr Rathgeber Kaunitz die grössten Anstrengungen machten, um den Wohlstand Oesterreichs durch glückliche Handelsverbindungen zu heben und die einmal gewonnenen Positionen auch für künftige Zeiten festzuhalten. Da aber der Aufschwung des Handels von guten Wasserstrassen abhängt, so war Maria Theresia vorerst darauf bedacht, die mächtigsten Hindernisse in der Donau hinwegzuräumen, wobei ihr die Navigations-Direction die besten Dienste leisten sollte. Das wichtigste Hinderniss aber war der sogenannte »Strudel« (dessen Felsenspitzen sich quer durch das Donaubett zogen<sup>1)</sup>).

Hier musste also zuerst Hand angelegt werden. Man ging an's Werk und die Sprengung des gefährlichsten Theiles dieser Felsenkette war das merkwürdigste aber auch das einzige Resultat der neu geschaffenen Behörde. Dann sollte dem Donau-Canal durch die Errichtung des sogenannten »Sporn« bei Nussdorf die möglichst grösste Wassermenge zugeführt werden, um ihn recht wasserreich, somit schiffbar zu machen. Auch den Wienfluss wollte man reguliren, da er während seines unregelmässigen, trägen Laufes unzählige, kleine Ausbiegungen machte, in Gestalt von Teichen stagnirte und so die pestartigsten Ausdünstungen verbreitete. Endlich sollten auch mehrere nachtheilige Windungen, welche der grosse Donaustrom zum Schaden der Schifffahrt einschlug, beseitigt, das ganze Strombett in eine gerade Linie gebracht und die Ufer gegen das Einreissen des Wassers und somit gegen Ueberschwemmungen geschützt werden.

<sup>1)</sup> Ein berühmter Ingenieur wurde eigens aus Triest nach Wien berufen, um einen Plan zur Beseitigung aller Hindernisse vorzulegen. Sein Kostenanschlag belief sich aber auf 645.000 fl. Viel billiger war der Entwurf des ungarischen Cameral-Ingenieurs Hubert, der sich nur auf 267.000 fl. bezifferte. Zunächst führte Letzter im Jahre 1769—1773 Schutzbauten für das Marchfeld und den Donau-Canal aus und erbaute bei Nussdorf den grossen Sporn. Banquier Freiherr von Fries bot sich an, falls ihm von der Regierung ein Schiff beigestellt würde, dasselbe auf seine eigene Kosten und Gefahr mit österreichischen Waaren in die Türkei zu führen und einen türkisch-österreichischen Handel bis ins Schwarze Meer zu gründen. Wirklich gelang diese Expedition, aber der einmalige Erfolg bot keine Sicherheit auf öfteres, dauerndes Gelingen, zumal vorerst der österreichische Handel nach der Türkei definitiv von den Fesseln befreit werden musste, in die er durch unzählige Tractate geschlagen war. Im Jahre 1775 legte ein Engländer, William Bolts, der Kaiserin Maria Theresia einen Plan zu einer directen Handelsschifffahrt zwischen Triest und Ostindien vor, wobei er versprach, noch in demselben Jahre zwei grosse Handelsschiffe auf seine und seines Compagnon Kosten beizustellen und mit Waaren im Werthe von 100.000—300.000 fl. ausgerüstet, an die Küste von Malabar (wo Jedermann der Handel freistehe) zu führen und ebenso viele Waaren (die in Oesterreich nicht verboten seien) nach Triest zu bringen. Der Antrag war sehr verlockend, da er ja der Regierung keinen Kreuzer kostete und Bolts nichts als Beglaubigungscheine

Auch den Seehafen von Triest suchte man als Stapelplatz des ganzen Mittelländischen Meeres zu gestalten und erging sich in weitgehenden Projecten einer Handelsschiffahrt nach der Türkei und Ostindien. Freilich konnte sich die Kaiserin nicht verhehlen, dass die bisherigen Versuche Unsummen verschlangen, dass die Navigations-Direction weniger geleistet habe, als man von ihr anfänglich erwartet, und dass man sie daher auflösen müsse, was auch wirklich, nach Maria Theresia's Tode, durch Kaiser Josef (1785) geschah.<sup>1)</sup>

Es ist nicht zu leugnen, dass Maria Theresia vom besten Willen beseelt war, den Handel, namentlich jenen mit dem Auslande, auf eine höhere Stufe zu bringen und einen Welthandel für Oesterreich anzubahnen, welcher der Ehre und Würde des Reiches entspreche, aber ihr fehlte die nöthige Uebersicht, die nöthigen Vorkenntnisse, das Erkennen aller jener Factoren, die bei handelspolitischen Unternehmungen so schwerwiegend in die Wagschale fallen. Umsichtiger und weitblickender dachte Josef II. über alle jene Projecte, die man der Kaiserin vorlegte, besonders über jene so oft wiederholten Vorschläge einer Oesterreichischen Handels-Compagnie nach Ostindien.

und Vollmachten verlangte, um mit den indischen Fürsten (mit denen er durch eine 12jährige Dienstzeit befreundet war) für Oesterreich abzuschliessen. Am 5. Juni 1775 erhielt Bolts das Privilegium des directen Handels zwischen Oesterreich und Ostindien, jedoch unter der Bedingung, dass er für die mitgenommenen Waaren eine angemessene Caution zu leisten habe. Dies verzögerte sein Unternehmen, da ihm selbst so viele Capitalien nicht zur Verfügung standen, und seine Reise nach Holland diesbezüglich ohne Erfolg blieb. Erst in Antwerpen fand er an dem grossen Bankhause Proli einen Compagnon, der zwei neue Häuser für den Handel nach Ostindien zu gründen versprach (eines in Brügge und eines in Triest), wenn ihm als Gegenleistung für seine grossen Opfer etwas von der Cautionssumme nachgesehen würde. Es traten neue Verhandlungen ein und nachdem man sich endlich zu einem Nachlasse herbeigelassen, verliess im März 1776 ein, unter dem Namen „Josef und Theresia“, mit englischen Waaren ausgerüstetes Schiff, unter britischer Flagge die Themse. Auf der Höhe von Lissabon vertauschte Bolts die englische Flagge mit der österreichischen, was zu einer Meuterei, der grösstentheils aus Engländern bestehenden Bemannung, geführt hätte, wäre sie nicht rechtzeitig unterdrückt worden. Ungeachtet der Hindernisse, die man diesem Handels-Unternehmen von Seite der portugiesischen Behörden entgensetzte, gelangte das Schiff dennoch im März 1777, nachdem es das Vorgebirge der guten Hoffnung glücklich umsegelt, an der Süd-Ostseite von Afrika, in der Bai Delagoa, an der Mündung des Maputaflusses an. Am 5. September 1777 langte die erste Meldung Bolts über das Gelingen der Unternehmung und ein Jahr später im Juni 1778 ein directes Schreiben Bolts, über Constantinopel, an Kaunitz an, worin er erzählte, dass er zwar an der Ostküste Afrikas in der Bai Delagoa angelangt, aber mit seinem Schiffe gescheitert sei. Die Zeit der Reparaturen habe er benützt, um mit den umliegenden Negerfürsten günstige Handels-Verbindungen abzuschliessen. Diese Bai sei ein sicherer Ruhepunkt für Schiffe, habe eine gute Lage zum Auslaufen nach allen Handelsrichtungen, auch sei der Platz von keiner europäischen Macht streitig zu machen. Er habe zehn Leute seiner Schiffsbemannung unter Commando eines Deutschen, Namens Daniel Pollet, mit Gewehren und 10 Kanonen zurückgelassen, um den Platz für immer zu behaupten und etwaige Angriffe der Neger abzuwehren; er habe mehrere Ansiedelungen aus Lehm und Stroh, dann ein Waarenmagazin aus Stein erbaut und seine Waaren mit Gewinn verkauft, auch sei er eben jetzt beschäftigt, zwei neue Ansiedelungen zu gründen, von denen er sich die beste Wirkung für den österreichischen Handel erhoffe. Die nächste Folge dieser günstigen und schnell verbreiteten Nachrichten war, dass ein Heer von Project-Machern aus allen Ländern jetzt den österreichischen Kaiserhof umschwärmte, welches unter gleichen Bedingungen wie Bolts und Proli, ostindische Handels-Compagnien zu gründen versprach. Ein Kaufmann aus Triest, Namens Belletti, wollte auf kürzerem Wege durch Aegypten ein günstigeres Resultat liefern, auch ein Kaufmann aus Cairo, Rossetti, legte ähnliche Pläne vor; ein Engländer, Georg Baldwin, wollte auf eigene Kosten zwei Schiffe ausrüsten, und ein anderer Engländer, Namens Toke, sich zu gleichen Zwecken mit ersterem vereinen; kurz Alle wollten in Ostindien für Oesterreich ihr Handelsglück versuchen und Allen kam die Kaiserin und Kaunitz ermutigend entgegen, nur Josef II. verhielt sich zu diesen Projecten skeptisch kühl und ablehnend, und wollte zuerst die Resultate Bolts und seine Ankunft in Wien abwarten, die aber erst im Mai 1781, also fünf Monate nach dem Tode Maria Theresia's, erfolgte. Allerdings hatte er im Jahre 1778 im Namen Oesterreichs die Nicobarinsel im Golfe von Bengalen besetzt und Niederlassungen gegründet, aber da die dänische Regierung in Wien Beschwerde führte und sich auf alte verbrieft Rechte mit den Seemächten berief, denen zufolge diese Insel ihr als Eigenthum gehöre, so scheiterte die weiter projectirte Unternehmung und Alles verlief wieder spurlos im Sande.

<sup>1)</sup> Es ist unrichtig, wie A. von Bergenstamm in seiner Geschichte vom Unteren Werd angegeben hat, dass die Navigations-Direction im Jahre 1784 mit dem k. k. Brücken- u. Wasserbauamte vereinigt worden sei.

So machte er z. B. in einem Berichte an seine Mutter die noch heute lehrreiche und in jeder Hinsicht merkwürdige Bemerkung: „Meines wenigsten Erachtens nach, sehe ich immer die Ostindische Handlung unter keinem anderen Gesichtspunkte an, als wie eine Particularspeculation, denn wenn sich der Staat selbst im geringsten nicht annimmt, da sonst selber Eifersucht bei allen anderen Mächten erwecken, und wir keine Mittel in Händen haben dürften, diesen Handel zu unterstützen. — Der Vergleich zwischen dem dänischen und schwedischen Handel mit dem unsern, scheint mir in dem einem von wesentlichen Unterschied, daß selbe ihrer Lage nach Seemächte sind, ihre Länder ihnen alle zur See nöthigen Producte reichlich verschaffen, auf der Ostsee und im Baltischen Meere, dann dem Botnischen Hafen einen beständigen Seehandel und Verkehr ausüben, Matrosen schier so viel als Inwohner und überdies von beständigen Seiten her eine Kriegsmarine haben und unterhalten, welche sowohl in Kriegsschiffen als Fregatten besteht, und ihren Handel unterstützen kann. — Wir haben nun nichts von allen diesem. Die Errichtung einer Kriegsmarine, da sie nicht unserer Macht und den Feinden angemessen seyn könne, wäre die unnütze und vergebene Verwendung. Ohne diese wird man im Großen nie etwas richten, da unsere Flotten jedem Seerauber ausgesetzt blieben. Um zu großen Sachen zu gelangen, muß man wohl einsehen und recht munter dareinschneiden, sonst geht es stückweise, wie wir es sehen, gewiß nicht vor sich. Zu viele Particularinteressen verblenden die Bestehenden. Dies ist meine wenige Meinung, so ich Euer Majestät allunterthänigst unterwerfe.“<sup>1)</sup> Josef.“

Man liest es aus diesen Zeilen heraus, dass Kaiser Josef selbständig fühlte, sah und dachte, dass er mit warmen Worten die innigste Ueberzeugung aussprach, und seiner Mutter nichts verhehlte, nichts beschönigte, nichts anders gab, als es ihm im Geiste vorschwebte.

In der That, die Situation, in der sich der österreichische Handel damals befand; ist von Josef mit überraschender Treue geschildert, Zug für Zug ist Alles so gegeben, wie es damals existirte. Damals besaßen die Kaufleute zu wenig Vermögen und Credit, um selbst Waaren vom Auslande zu holen, die Raubstaaten bedrohten jedes österreichische Schiff, ferner das thörichte Verbot, unter fremder Flagge zu segeln, hinderte jedes fremde Schiff am Auslaufen; endlich fehlte es an unternehmungslustigen, fachmännisch gebildeten Leuten und an dem so nöthigen Gelde, um wahrhaft grosse weitausgehende Projecte mit Erfolg durchführen zu können. Es wäre uns viel Zeit und Geld erspart geblieben, hätten die Räthe der Krone die Mahnrufe Josefs II. damals besser beherzigt!

## XXXII. CAPITEL.

### Die Schreygasse.



St auch diese Gasse erst im Jahre 1802 eröffnet worden, so gehört sie doch zu den historisch interessanten. Die Gasse verdankt ihren Namen dem Michael Schrey, der zu seinem Hause Nr. 103 noch ein zweites (vis-à-vis Nr. 107) zu dem Zwecke erbaute, dass zwischen diesen beiden Häusern eine neue Strasse angelegt werde, welche den Namen »Schreygasse« erhielt. Von den dort befindlichen Häusern verdient besonders erwähnt zu werden:

<sup>1)</sup> Dieser Brief ist dem verdienstvollen Werke Arneht's: »Maria Theresia's letzte Regierungs-Jahre« Wien 1879) entnommen.