



Kaiser Franz Josephs längste Reise – im Herbst 1869 ins Heilige Land und zur Eröffnung des Suezkanals

von Ruedi Kunzmann, SINCONA AG · Zürich, 2020

Einleitung

Im Nachhinein war es wohl eher Glück, dass es der Habsburgermonarchie im 18. Jahrhundert nicht gelang, eine Kolonialpolitik im Stil der Engländer, Franzosen, Spanier und Niederländer aufzubauen.¹ Kaiser Joseph II. hatte sogar die von Maria Theresia gegründete «Triester Ostindische Handelskompagnie» nach nur zehnjährigem Bestehen 1784/1785 wieder aufgelöst und beschränkte den Einflussbereich der Monarchie auf Gebiete des Balkans und der Levante. Die Errichtung von österreichischen Postämtern im heutigen Griechenland, Nordmazedonien und der Türkei², die Gründung konsularischer Vertretungen in Akkon und Jaffa, versorgt durch Linienschiffe des österreichischen Lloyds, die Organisation des Postwesens in Palästina und die Errichtung eines, heute noch bestehenden, prächtigen Pilgerhospizes in Jerusalem, förderten den Einfluss der Donaumonarchie viel effizienter.



Abb. 1: Österreichisches Pilger-Hospiz zur Heiligen Familie in Jerusalem, 1863 eröffnet.
Postkarte des 19. Jahrhunderts (Wikimedia Commons, Public Domain)

Gerade in der Levante, wo die drei monotheistischen Weltreligionen aufeinandertreffen, achtete man sorgsam darauf, die islamischen und jüdischen Einwohner und ihre Einrichtungen nicht zu stören, ja sogar zum Teil finanziell zu unterstützen. In diese Zeit fiel ein Projekt, welches für die Schifffahrt und den damaligen globalen Handel von allergrösster Bedeutung war, der Bau des Suez-Kanals.

¹ B. DUDIK, Kaiser-Reise nach dem Oriente, Kaiserlich-königliche Hof- und Staatsdruckerei Wien, 1870.
R. SCHNEIDER in: DIE WELT vom 18.8.2000

² Es waren Ämter in Adrianopel (Edirne), Cavalle (Kavala), Dedeagatsch (Alexandroupoli), Philippopol (Plovdiv), Gallipoli (Gelibolu), Port Lagos, Rodosto (Tekirdag), Saloniki (Thessaloniki), Serres und Volo



Der Suez-Kanal

Bereits im Altertum, unter Ramses II., wurde erstmals versucht, einen Kanal zwischen Mittelmeer und dem Roten Meer zu realisieren, was allerdings wegen der regelmässigen Verlandung durch den Wüstensand scheiterte. Dasselbe Schicksal wiederholte sich im Mittelalter bis zur Eroberung Ägyptens durch Napoleon Bonaparte noch drei weitere Male. Die französischen Ingenieure und Forscher rieten ihrem erfolgreichen Feldherrn von einem weiteren Versuch ab, da der Wasserspiegel des Roten Meers zu unterschiedlich gegenüber dem Mittelmeer sei, was sich 25 Jahre später allerdings als falsch herausstellte.³ Dem französischen Diplomaten und Ingenieur Ferdinand Vicomte de Lesseps gelang es im November 1854, den ägyptischen Vizekönig Muhamad Said Pascha für ein neues Konzept zu interessieren.



Abb. 2: Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Obligation 500 Francs / 3%. 1. Serie (stark verkleinert)⁴

1854 und 1858 wurden die Konzessionen erteilt, und kurz darauf gründete man die «Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez». 10 Jahre lang schufteten mehr als 30.000 Arbeiter am Bau dieses gigantischen Projekts, und kurz vor der endgültigen Realisierung des mehr als 160 km langen Kanals lief man sogar Gefahr, dass das Kapital ausging, was dank einer zusätzlichen Beteiligung Englands nicht geschah. Am 17. November 1869 erfolgte die pompöse Eröffnungsfeier des Kanals, und seither sparen Schiffe, welche sonst den afrikanischen Kontinent umfahren müssten, eine 6000–7000 Kilometer lange zusätzliche Reise. Es versteht sich von selbst, dass der neue, bedeutende Schifffahrtsweg und sein Erbauer in unzähligen Medaillen gewürdigt wurden; es gibt sogar Speziassammler, die ihre Passion ganz dieser Wasserstrasse gewidmet haben.

³ H. REIS, «Der Suezkanal – die wichtigste von Menschen geschaffene Wasserstrasse wurde vor 150 Jahren gebaut», in: NZZ-International, 17.11.2019

⁴ Foto P. Christen, HIWEPA AG, Arlesheim, mit bestem Dank für die Abbildungserlaubnis.



Abb. 3: Portrait von F. de Lesseps auf einer Zinnmedaille. Rückseite. Ansicht des Suez-Kanals⁵



Die Reise des Kaisers Franz Joseph I. im Herbst 1869

Zusätzlich zu seinen unzähligen Titeln führte Kaiser Franz Joseph I. auch denjenigen eines Königs von Jerusalem. Allerdings, dieses Königreich hatte er noch nie besucht. Daher ergab sich die gute Gelegenheit für den Monarchen, der Eröffnung des Suez-Kanals beizuwohnen und dies mit einer Pilgerfahrt ins Heilige Land zu verbinden. Es sollte Franz Josephs längste und auch beschwerlichste Reise werden.

Gegen Ende Oktober 1869 hatte man alles vorbereitet. Nachdem der Kaiser von Wien nach Pest⁶, wo er noch eine Sitzung zu absolvieren hatte, gefahren war, bestieg er am 25. Oktober mit einer grossen Equipage⁷, den kaiserlichen Zug nach Bazis an der Donau – die Eisenbahnstrecke war 1858 fertiggestellt worden. Der ganze Tross wechselte anschliessend auf zwei fahngeschmückte Dampfer, passierte in der Folge mehrere rumänische, serbische und bulgarische Ortschaften und erreichte anschliessend die Stadt Rustschuk, welche in diesen Jahren noch Teil des osmanischen Reiches war.

Jetzt begann die grosse Politik zu greifen. Zusammen mit einem grossen, begeisterten Publikum wurde die Reisegruppe von Grosswesir Mehmet Emin Ali, dem von Konstantinopel hergereisten österreichischen Botschafter Anton Prokesch und vom rumänischen Ministerpräsidenten Glyka empfangen.

Dass bei solchen Anlässen immer wieder Medaillen in verschiedenen Metallen als würdige Geschenke überreicht wurden, zeigt die blumige Beschreibung der Begrüssungszeremonie in Rustschuk durch Reisereporter Beda Franziskus Dudik : «... Jetzt kamen die verschiedenen Deputationen (...) sie überreichten Sr. Majestät eine Adresse (...) eine ähnliche Adresse gaben auch die österreichischen Nationalen der Provinzen von Bukarest, Giurgevo, Ibraila, Tultscha, Galacz u.s.w., welche überdies zur Feier des Besuchs Sr. Majestät einige Medaillen aus Gold, Silber und Bronze hatten prägen lassen (...) Se. Majestät geruhen diese Adressen und Medaillen huldvollst entgegenzunehmen.»

Eine vor drei Jahren erbaute Eisenbahn führte die immer grösser werdende Fraktion nun nach Varna am Schwarzen Meer, wo sie der berühmte österreichische Vizeadmiral Wilhelm v. Tegetthoff mit vier österreichischen Kriegsschiffen bereits erwartete. Zusätzlich stellte Sultan Abdelaziz I. noch einen Dampfer zur Verfügung, so dass nun ein eigentlicher Konvoi von sieben Schiffen Richtung Bosphorus steuerte.

⁵ SINCONA AG, Zürich, Auktion 26 (14.10.2015), Los 2506.

⁶ Obuda, Buda und Pest waren damals noch nicht zu Budapest vereinigt.

⁷ Der extra als Geschichtsschreiber aufgebotene Reisekaplan, Beda Dudik, zählte 30 Offiziere, Minister und Beamte, einen Leibarzt und 36 Bedienstete (Köche, Zuckerbäcker, Kellermeister und Kammerdiener) als Begleiter Ihrer Majestät auf.



Abb. 4: Gruppenporträt Kaiser Franz Joseph I. mit seinem Gefolge vor dem Dolmabahce-Palast in Konstantinopel 1869⁸

In Konstantinopel angekommen durfte Kaiser Franz Joseph im Sultanspalast von Dolmabahce Quartier beziehen. Am folgenden Tag traf dann auch der preussische Kronprinz Friedrich ein – alle genossen gemeinsam die Tage in der Hauptstadt des Osmanischen Reichs, führten wichtige Gespräche, besuchten Sehenswürdigkeiten und nahmen als Ehrengäste eine Militärparade ab – viel hat sich in der grossen Politik bis heute nicht geändert.

Am 1. November fuhr der kaiserliche Schiffskonvoi weiter nach Piräus, um anschliessend den griechischen König Georg I. für zwei Tage in Athen zu besuchen.

Während die beiden begleitenden Kriegsschiffe direkt nach Port Said weiterfuhren, schiffte der Kaiser auf seiner Jacht «Greif» trotz hohem Wellengang nach Jaffa.⁹ Alle, inklusive der Monarch, waren bei ihrer Ankunft stark seekrank. Nach einem Ruhetag trafen sich Franz Joseph I. und der preussische Kronprinz erneut und besuchten Jerusalem, wo sie mit viel Brimborium von weltlichen Würdenträgern und Geistlichen aller Glaubensbekenntnisse empfangen wurden.

Selbstverständlich übernachtete der Kaiser im österreichischen Pilgerhospiz. Die Tage vom 9. bis 13. November wurden dazu genutzt, die christlichen Monumente der heiligen Stadt und Bethlehems zu besichtigen, die wichtigen muslimischen Einrichtungen Felsendom und Al Aksa-Moschee zu würdigen, Jericho, das Jordantal und das Tote Meer zu besuchen – wahrlich ein dicht gehaltener Reiseplan, selbst wenn der Kaiser erst knapp 40 Jahre alt war.

⁸ Quelle und Copyright: Wikimedia Commons, Public Domain

⁹ Heute ein Stadtteil von Tel Aviv.



Abb. 5: Ägypten.
Zinnmedaille
1869. Auf die
Eröffnung des
Suez-Kanals mit
Brustbild von
Vize-König Ismail
Pascha¹⁰



Die Weiterreise über Jerusalem nach Jaffa fand am 14. November statt. Trotz anstrengender Einschiffung und Überfahrt nach Ägypten bei weiterhin schwerer See, erreichte die Reisegruppe am 15. November Port Said rechtzeitig.

Der dortige Vizekönig (Khedive) Ismail Pascha, verantwortlich für die Provinz Ägypten, hatte in diesen Tagen viel zu tun, denn nun trafen Schlag auf Schlag die Ehrendelationen aus aller Herren Länder ein.

Angeführt von der französischen Jacht, an Bord Kaiserin Eugénie, die Gattin Napoleons III., und als Ehrengast Ferdinand de Lesseps, fuhren am 17. November 120 Schiffe¹¹ durch den neu eröffneten Kanal und legten am 20. November am südlichen Hafen Suez an. Anschliessend fuhren die verschiedenen Delegationen mit mehreren Spezialzügen nach Kairo. Überall wurde gefeiert, Musik gespielt, Feuerwerk gezündet und natürlich üppig getafelt. Es sollen für die 6'000 ausländischen Gäste und die 25'000 Einheimischen gegen 500 Köche und doppelt so viele Bedienstete dafür eingestellt worden sein.



Abb. 6: Evremond de Bérard (Reisemaler, 1824–1881): Die Eröffnung des Suez Kanals (Wikimedia Commons, Public Domain)

¹⁰ SINCONA AG, Zürich, Auktion 26 (14.10.2015), Los 2505.

¹¹ Des Kaiser Franz Josefs Schiff folgte gleich als zweites der Jacht mit Kaiserin Eugénie. Es gab vier Gruppen – die erste mit Jachten der Majestäten, Prinzen, Botschaftern und Ministern, die zweite bestand aus den anwesenden Kriegsschiffen, die dritte aus den privaten Dampfern und die vierte aus Handelsschiffen, welche des Festes wegen die Passage unentgeltlich erhielten.



Es versteht sich von selbst, dass die folgenden Tage für handelspolitische Treffen, hauptsächlich jedoch zur Besichtigung der Pyramiden in Sakkara und Gizeh genutzt wurden, der Kaiser erkletterte sogar persönlich die Cheopspyramide. Dazu protokollierte Reiseschreiber Beda Dudik: «Wie wir hören, wird eben eine Medaille auf dieses Factum (die Besteigung), so wie eine andere auf den Besuch des Suez-Canals von kundiger Hand gestochen».



Abb. 7: Franz Joseph I. Bronzemedaille 1869. Auf den Besuch des Kaisers in Ägypten anlässlich der Eröffnung des Suezkanals und den Besuch der Pyramiden¹²

Es ist nicht überliefert, auf welche Medaillen Beda Dudik sich in in seinem Notat bezog bzw. welche er vor Augen hatte. Sicher ist jedoch, dass das wohl bedeutendste Exemplar zur Pilgerfahrt seiner Majestät Franz Joseph ins Heilige Land hier (Abb. 8) abgebildet ist. Wer mit dieser grossen Goldmedaille damals beschenkt wurde, wissen wir nicht. Jedenfalls handelt es sich in diesem Gewicht um ein Unikat.



Abb. 8: Franz Joseph I. Goldmedaille 1869 im Gewicht von 92 Dukaten¹³

¹² SINCONA AG, Zürich, Auktion 43 (23.10.2017), Los 2882.

¹³ SINCONA AG, Zürich, Auktion 63 (9.6.2020), Los 1639 (72 mm, 320.80 gr.

Literatur: Hauser 651 (Silber). Wurzbach/T. 2483 (Bronze). Horsky 3806. Von grösster Seltenheit. NGC MS63.)



Am 25. November fuhren die österreichischen Gäste per Zug nach Alexandria und bestiegen die Schiffe, um Richtung Italien zurückzufahren. Ein vorgesehener Zwischenstopp in Brindisi wurde wegen Erkrankung des italienischen Königs Vittorio Emanuele II. abgesagt, und so erreichte die kaiserliche Gruppe am 3. Dezember 1869 Triest. Hier nahm der Regent noch eine Militärparade seiner Truppen ab und kehrte anschliessend nach Wien zurück, wo ihm am 6. Dezember ein würdiger Empfang bereitet wurde. Insgesamt 42 Tage hatte die längste Reise des Kaisers Franz Joseph I. gedauert.

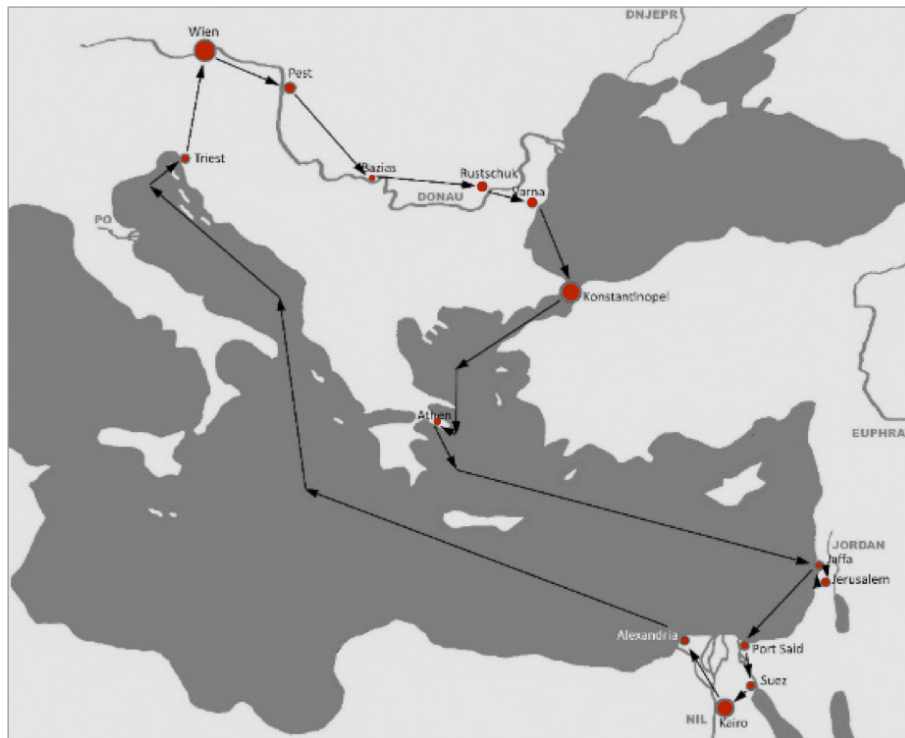


Abb. 9: Route der Orientreise von Kaiser Franz Joseph I. im Jahr 1869¹⁴

¹⁴ Bildbearbeitung und Copyright: SINCONA AG, Zürich, Schweiz