

Richard H. Kastner

Kaiserreisen



**K. u. k. Sehnsuchtsorte
Bad Ischl • Gödöllö • Mariazell • Wallsee**

Inhalt

Vorwort	6
Eugen Ketterl, des Kaisers Reisekammerdiener seit 1894	9
Ketterls Ansichtskarten von seinen Reisen mit dem Kaiser	18
Chronologie der Kaiserreisen	88
Die Verkehrsmittel zur Zeit Kaiser Franz Josephs	109
Übersicht der Reisen von Kaiser Franz Joseph	119
Reisen von dynastischer Bedeutung	119
Die Königskrönung in Budapest 1867	121
Reisen von staatspolitischer Bedeutung	128
Die Orientreise 1869	131
Reisen in die Kronländer	138
Die Ungarnreise 1857	140
Die Dalmatienreise 1875	143
Reisen zu österreichischen Manövern	151
Private Reisen	158
Von Kaiser Franz Joseph oft besuchte Orte	164
Bad Ischl	164
Bruck an der Leitha	166
Budapest	167
Gödöllö	169
Prag	170
Wallsee	171
Ausklang	175
Literaturauswahl	179
Ortsregister	180

Eugen Ketterl

des Kaisers Reisekammerdiener seit 1894



Der Hofstaat, der Kaiser Franz Joseph für die Erfüllung seiner Aufgaben zur Verfügung stand, war ein weitverzweigter, in vielen Ebenen wirkender Organismus. Verschiedene Angehörige des Hofstaates waren stadtbekannte Persönlichkeiten, so der Generaladjutant des Kaisers Graf Paar, der kaiserliche Leibarzt Prof. Widerhofer und unter den kaiserlichen Leibkammerdienern – Ludwig Egger, Eugen Ketterl, Rudolf Rottner, Georg Rukowansky, Friedrich Spannbauer und Raimund Zrunek – vor allem Eugen Ketterl.

Als ältestes von fünf Kindern eines Wiener bürgerlichen Drechslermeisters am 7. Oktober 1859 geboren, trat Eugen Ketterl mit 21 Jahren in die Dienste von August Graf Bellegarde in Groß-Herrlitz bei Troppau in Österreichisch-Schlesien. Ab 1882 war er dessen Kammerdiener. Bellegarde, der Ketterl zum väterlichen Freund wurde, war kaiserlicher Oberstküchenmeister. Er vermittelte Ketterl an den Wiener Hof, wo seine Laufbahn 1892 als Extratafelgehilfe begann. Er wurde 1893 Hoftafelgehilfe, 1894 Saalkammerdiener und noch im gleichen Jahr mit 35 Jahren Leibkammerdiener des Kaisers. Diese für seine weitere berufliche Laufbahn entscheidende Beförderung war nicht nur ein administrativer Vorgang sondern auch ein persönlicher. Ein Hofkontrollor erschien in Ketterls Wohnung und forderte ihn auf, sofort mit ihm in der Hofkutsche, die vor der Haustür wartete, in die Hofburg zu Generaladjutant Graf Paar zu fahren. Der Generaladjutant des Kaisers informierte ihn aber ebensowenig über den Zweck des Vorganges wie der Hofkontrollor. Erst vom Kaiser, zu dem ihn Graf Paar brachte, erfuhr Ketterl, worum es ging: *Also Sie werden jetzt zu mir kommen. (...) Damit wir einander kennenlernen, werden Sie mich auf meiner Reise begleiten. Sie müssen nur schauen, daß meine ganze Garderobe in Ordnung ist. Auf Wiedersehen!*

Die genannte Reise, auf der Ketterl den Monarchen zu begleiten hatte, führte nach Cap Martin an der französischen Riviera, wo sich Kaiserin Elisabeth zur Erholung befand. Ketterl entsprach seiner Aufgabe so gut, daß ihm nach Ende der Reise das definitive Anstellungsdekret ausgehändigt wurde. Als er sich beim Kaiser dafür bedankte, sagte Franz Joseph: *Ich kann Ihnen nur sagen, daß ich mit Ihnen sehr zufrieden bin.* Künftig sollte er den Kaiser auf allen seinen Reisen begleiten. Dazu gibt es ein späteres Schreiben von Generaladjutant Eduard Graf Paar an die Kammer des Kaisers vom 13. Juni 1906 folgenden Inhalts: *Seine k. und k. Apostolische Majestät geruhen anzubefehlen, daß die Allerhöchste Reise*

nach REICHENBERG nur der Leibkammerdiener Ketterl mitzumachen habe und dass dort, ebenso wie bei jeder Reise, zu welcher nur ein Leibkammerdiener befohlen wird, stets Leibkammerdiener Ketterl den Dienst bei Allerhöchstdenselben versehe. Das betraf neben Reisen in die Kronländer wie zum Besuch der Deutschböhmischen Ausstellung in Reichenberg insbesondere Reisen von dynastischer und staatspolitischer Bedeutung, speziell zur Begegnung mit ausländischen Fürsten. Ketterl war bald eine an den Fürstenhöfen Europas bekannte Persönlichkeit.

Von Leibkammerdiener Ketterl erfahren wir den normalen Tagesablauf des Kaisers: Punkt 3.30 Uhr trat Ketterl an das Bett des Monarchen und weckte ihn. Bei der folgenden Toilette half dem Kaiser ein Badediener, bei Auslandsreisen versah Ketterl diese Funktion. Nach der Toilette kniete Franz Joseph zu einer kurzen Morgenandacht auf dem Betstuhl nieder und begab sich dann an seinen Schreibtisch, um die am Abend vorher gesichteten und zurechtgelegten Akten aufzuarbeiten. Um diese Zeit stellte sich auch der Leibarzt Hofrat Dr. Kerzl zur Morgenvisite ein. Ketterl informierte ihn, ob sein Besuch notwendig ist oder nicht.

Um 5 Uhr brachte Ketterl das Frühstückstablett mit Kaffee, Butter, Gebäck und – mit Ausnahme der Fastentage – Schinken. Das Frühstück hatte ein Hofzuckerbäcker in einem Nebenraum des kaiserlichen Arbeitszimmers bereitet.

Um 9 Uhr meldete sich Generaladjutant Graf Paar zur Audienz, dem der Chef der Militärkanzlei Baron Bolfras und Obersthofmeister Prinz Rudolf Liechtenstein folgten. Dann kamen die Minister zur Audienz.

Nach 12 Uhr wurde gewöhnlich das Dejeuner serviert. Es bestand aus Suppe, gekochtem Rindfleisch mit Gemüse oder Beefsteak oder Geflügel, dazu ein Glas Bier. Selten gab es kleine Vorspeisen. Der Kaiser blieb zum Essen in seinem Arbeitszimmer. Das Kochgeschirr mit den Speisen wurde in großen Blechkisten auf einem Rost über glühender Holzkohle in einen Nebenraum des kaiserlichen Arbeitszimmers gebracht, wo der Chefkoch die Speisen anrichtete. Erforderlichenfalls gab es heißes Wasser von einem Spirituskocher, mit dem auch der Hofzuckerbäcker das tägliche Frühstück bereitete. Auf einem silbernen Tablett servierte Ketterl das ganze Mittagessen auf dem Schreibtisch. Da lagen dann rechts die erledigten, links die unerledigten Akten und dazwischen befand sich das Essen.

Das Diner um 17 Uhr war reichhaltiger. Namentlich wenn Katharina Schratt daran teilnahm, wählte der Kaiser aus der ihm vorgelegten Menükarte sorgfältig ihre Lieblingsspeisen aus. Ketterl servierte meist im Arbeitszimmer auf einem aus einer Ecke in die Mitte des Raumes geschobenen Tisch oder in dem kleinen anstoßenden Salon. Nach dem Diner nahm der Kaiser gewöhnlich bis zum nächsten Tag nichts mehr zu sich.

Die Instandhaltung der Garderobe des Kaisers war eine der Hauptaufgabe Ketterls, die er mit großer Sachkenntnis erfüllen konnte. So hörte er einmal, wie Franz Joseph zu Katharina Schrott sagte: *Was den Anzug anbelangt muß ich schon tun, was der Ketterl sagt. Der versteht besser als ich, was zusammenpaßt.* Bereits vor der ersten Reise mußte Ketterl feststellen, daß vor allem die Zivilkleidung Franz Josephs in sehr schlechtem Zustand war. Der Vorgänger Ketterls, der Leibkammerdiener Josef Hornung, war bei Dienstantritt Ketterls 80 Jahre alt und offenbar nicht mehr in der Lage, hier Ordnung zu halten und für eine zeitgemäße Zivilkleidung des Kaisers zu sorgen. So ließ Ketterl den Hofschneider Frank einen neuen Frack *bauen* und veranlaßte die Anschaffung eines Smokings, eines Reiseanzuges, zweier Sakkoanzüge und eines Salonrockes samt den passenden Krawatten und Hüten sowie schwarzseidenen Socken und schönen Zephir- und Batisthemden. Auch um das kaiserliche Schuhwerk war es schlecht bestellt. Franz Joseph trug bis zur Zeit Ketterls zur Zivilkleidung Röhrenstiefel unter der Hose oder schwere Militärschuhe.



Die Zeichnung von Theo Zasche (1862 – 1922) stellt Leibkammerdiener Eugen Ketterl im Frack in der Kaisergarderobe dar, in der neben einigen Zivilkleidern eine Vielzahl in- und ausländischer Uniformen untergebracht war. Der Kasten hinter Ketterl enthält gemäß der Aufschrift Österreichische Uniformen. Auf einem Zwischenfach darüber befinden sich Uniformstücke, die der Kaiser nicht mehr trug und die als Vorlagen für Maler dienten. In dem Kasten ganz rechts sind Sächsische Uniformen untergebracht. Die beiden Kästen im Hintergrund enthalten Österreichische und rechts daneben Russische Uniformen. Die Instandhaltung der Garderobe des Kaisers war eine der Hauptaufgaben Ketterls.

Die Betreuung der Garderobe des Kaisers betraf auch zahlreiche Uniformen. Die jeweils vom Kaiser benötigte Montur war zusammenzustellen und zurechtzulegen. Die österreichisch-ungarischen Uniformen befanden sich in der Minderheit gegenüber den

Ketterls Ansichtskarten

von seinen Reisen mit dem Kaiser



Ketterl hat von den Aufenthaltsorten Franz Josephs außerhalb Wiens seiner Frau Louise, oft auch seinen Söhnen Franz und Eugen wie auch seiner Tochter Elisabeth Ansichtskarten geschrieben. Diese Ansichtskarten sind aufbewahrt worden und nach dem Aussterben der Familie Eugen Ketterls an den historisch sehr interessierten Amtsrat der Burghauptmannschaft Josef Korzer gekommen. Nach dessen Tod erwarb sie der Autor von den Erben Korzers. Eine Auswahl der zum Großteil kolorierten Ansichtskarten ist in der Folge chronologisch gereiht wiedergegeben. Sie enthalten kurze Bemerkungen Ketterls betreffend die Witterungsverhältnisse, die Art des Empfanges, das Befinden des Kaisers, die Stimmung in der Bevölkerung und über das Gebäude, in dem der Kaiser logierte. Der Dokumentarwert der Ansichtskarten wird dadurch erhöht, daß sie Ketterl regelmäßig mit Datum versehen hat, was besonders bei unlesbaren Poststempeln von Bedeutung ist.

Beispiel für die Rückseite der in der Folge wiedergegebenen Ansichtskarten. Eugen Ketterl hat die Karte seiner Frau Louise in die Hofburg geschrieben und am 6. Mai 1900 in Berlin zur Post gebracht. Am folgenden Tag war die Karte in Wien. Name und Anschrift der Adressatin füllen die gesamte Rückseite, so daß Mitteilungen auf die Bildseite geschrieben werden mußten. Um das Jahr 1906 wurde die Rückseite geteilt, wobei der linke Teil für Mitteilungen verfügbar wurde. Mitteilungen auf der Bildseite verschwanden in der Folge.





Die erste erhalten gebliebene Ansichtskarte, die Eugen Ketterl als Leibkammerdiener Kaiser Franz Josephs seiner Frau schrieb, kam aus Budweis. Im Bereich der Stadt nahm der Kaiser Anfang September 1895 an Manövern teil. Bei dieser wie bei mehreren anderen Karten sind die schriftlichen Nachrichten Ketterls quer überschrieben, sei es aus Platzmangel oder um die Lesbarkeit zu erschweren.



Im September 1895 nahm Kaiser Franz Joseph als Gast Kaiser Wilhelms II. an den großen deutschen Kavalleriemannövern auf den Brachfeldern in der Nähe von Stettin teil. Eugen Ketterl bemerkt dazu: Überall wurde Franz Joseph von der preussischen Bevölkerung umjubelt, und Wilhelm II., der sehr liebenswürdig sein konnte, begrüßte den Kaiser wie ein Sohn seinen Vater nach langer Trennung.

Am 29. September 1896 berichtet Eugen Ketterl seiner Frau aus Bukarest, wo der Kaiser das rumänische Königspaar Carol I. und Elisabeth besuchte, von einem großartigen und herzlichen Empfang bei schönem Wetter. Die Ansichtskarte, die das königliche Schloß und ein Universitätsgebäude zeigt, ist an Ketterls Frau in ihrem Geburtsort Partschins bei Meran gerichtet, wo sich Louise Ketterl oft aufhielt.



Am 14. März 1897 schrieb Eugen Ketterl eine Ansichtskarte aus Monte Carlo, das der Kaiser während seines Erholungsaufenthaltes auf Cap Martin nahe Mentone an der französischen Riviera besuchte. Dargestellt sind in der oberen Reihe der Spielsaal und das Casinogebäude, darunter der Konzertsaal und der fürstliche Palast von Monaco.



Chronologie der Kaiserreisen



Die Dauer der Kaiserreisen lag zwischen einem Tag und drei Monaten. Dabei ist zu bemerken, daß die Reisedauer im Laufe der Regierungszeit immer kürzer wurde, was wohl damit zusammenhängt, daß die Reisen immer straffer organisiert wurden und die Verkehrsmittel sich technisch weiterentwickelt hatten. Andererseits war der Kaiser durch seine Aufgaben immer mehr an die Reichshaupt- und Residenzstadt gebunden, was eine längere Abwesenheit von Wien erschwerte. In seinen letzten beiden Lebensjahren verließ er Wien überhaupt nicht mehr. Die häufigen Reiseziele Bad Ischl, Bruck an der Leitha, Budapest, Gödöllö, Prag und Wallsee werden nur in besonderen Fällen vermerkt. Die Datumsangaben schließen im Allgemeinen die Fahrzeit ein.

25. April – 7. Juni 1848	Lombardei, Venetien. Freiwillige Teilnahme von Erzherzog Franz Joseph am Feldzug Feldmarschall Radetzky's, insbesondere am Gefecht bei Santa Lucia nahe Verona am 6. Mai
8. Juni – 8. August 1848	Tirol. Erzherzog Franz Joseph wird von der nach Innsbruck geflohenen kaiserlichen Familie dorthin beordert und bleibt mit ihr zwei Monate in der Stadt.
9. – 12. August 1848	Reise Erzherzog Franz Josephs mit der kaiserlichen Familie von Innsbruck nach Wien
6. – 14. Oktober 1848	Abermalige Flucht der kaiserlichen Familie aus Wien, nun nach Olmütz
14. Oktober 1848 – 5. Mai 1849	Mähren. Am 2. Dezember 1848 Abdankung Kaiser Ferdinands I. und Thronbesteigung Erzherzog Franz Josephs in Olmütz; Rückkehr nach Wien am 5. Mai 1849
9. Mai 1849	Ungarn. Fahrt an die Front
19. – 25. Mai 1849	Warschau. Reise zur Begegnung mit Zar Nikolaus I. von Rußland am 21. Mai

26. Juni – 4. Juli 1849	Ungarn. Wieder an der Front
7. – 11. September 1849	Böhmen. Begegnung mit König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen in Teplitz
8. – 22. Mai 1850	Steiermark, Krain, Küstenland, Kärnten. Rundreise über Graz nach Laibach, Triest und Pola, weiter nach Görz, Klagenfurt und Villach
29. Sept. – 18. Oktober 1850	Tirol, Vorarlberg. Aufenthalt in Innsbruck; danach Begegnung mit König Wilhelm I. von Württemberg, König Maximilian II. von Bayern und Prinz Friedrich von Baden in Bregenz
24. – 29. Oktober 1850	Warschau. Reise zur Begegnung mit Zar Nikolaus I. von Rußland
November 1850	Mähren. Begegnung mit König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen in Olmütz
21. März – 4. April 1851	Küstenland, Venetien. Besuch der zum Freihafen erhobenen Stadt Venedig.
23. Mai – 2. Juni 1851	Mähren. Reise zur Begegnung mit Zar Nikolaus I. von Rußland in Olmütz
28. August – 5. September 1851	Ischl. Besuch König Friedrich Wilhelms IV. von Preußen am 31. August
12. September – 2. Oktober 1851	Lombardei, Venetien. Besuch unter anderem von Verona und Mailand; anschließend Teilnahme an Manövern im Raum von Somma
10. Oktober – 5. November 1851	Galizien. Rundreise mit Besuch von Lemberg
25. Februar – 11. März 1852	Venetien. Reise nach Venedig

Die Verkehrsmittel Kaiser Franz Josephs

DIE KUTSCHE UND DAS REITPFERD

Die Francisco-Josephinische Epoche erstreckte sich über 68 Jahre. So lange hat Kaiser Franz Joseph regiert, wesentlich länger als alle seine Vorgänger auf Habsburgs Thron seit Rudolf I. Am Beginn von Kaiser Franz Josephs Regentschaft gingen Reisen noch hauptsächlich mit der Kutsche oder dem Reitpferd vonstatten. Nach dem Ausbau des Eisenbahnnetzes dienten die Kutsche und das Reitpferd bei Kaiserreisen dazu, den Monarchen von der nächstgelegenen Bahnstation an das Reiseziel zu bringen. Der Einzug in den jeweiligen Ort erfolgte in einer Wagenkolonne, wobei der Kaiser oft zu Pferde ritt. Weiterhin wurde die Kutsche auch für Besichtigungen und Theaterbesuche verwendet.



Kaiser Franz Joseph und seine Braut Prinzessin Elisabeth in Bayern am 21. August 1853, dem ersten Sonntag nach der Verlobung, bei der Ausfahrt in die Umgebung von Ischl. Das Fahrgespann mit in der ersten Reihe vier, in der zweiten Reihe zwei nebeneinander gespannten Pferden kutschierte Karl Graf Grünne, der Generaladjutant des Kaisers. Das hier wiedergegebene Gemälde schuf Johann Erdmann Gottlieb Prestel (1804 – 1885) aus Frankfurt am Main.

DIE EISENBAHN

Am Beginn der Regierungszeit Kaiser Franz Josephs 1848 gingen drei Eisenbahnlinien von Wien aus: die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, die als Gloggnitzer Bahn eröffnete Südbahn und die als Raaber Bahn eröffnete Ostbahn. Bis 1872 stieg die Zahl der von Wien ausgehenden Bahnlinien auf sechs. Zu Ende seiner Regierungszeit 1916 war das ganze Gebiet der Monarchie mit einem dichten Netz von Eisenbahnlinien überzogen, darunter auch schon einige elektrisch betriebene wie die Mariazellerbahn.

Besonders bedeutungsvoll und technisch interessant sind die Alpenüberquerungen der Bahnlinien. Am 16. Mai 1854 fuhr das österreichische Kaiserpaar wenige Tage nach seiner Hochzeit mit der Semmeringbahn, der ersten Gebirgsbahn Europas. Franz Joseph hatte sie schon am 12. April besichtigt. Die kühne Anlage, das Werk des österreichischen Ingenieurs Karl Ritter von Ghega, wurde am 17. Juli für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Es folgten 1867 die Brennerbahn, 1884 die Arlbergbahn und 1909 die Tauernbahn.

Die meisten seiner Reisen unternahm der Kaiser mit der Eisenbahn. Dabei benützte er für kürzere Strecken gewöhnlich den Salonwagen. Je nach Bedarf wurden zwei Wagen hinter dem Salonwagen für die Begleitung und ein Wagen vor dem Salonwagen für die Zugsleitung und das Kammerpersonal angeschlossen. Für große Reisen und bei besonderen

Zu den Kaisermanövern 1899 im Raum von Reichstadt in Nordböhmen fuhr Franz Joseph mit dem Hofzug. Die Fotografie vom 30. August zeigt ihn in der Gruppe links vor dem Hofzug mit schwarzer Armbinde nach Ankunft auf dem Bahnhof von Reichstadt. Im Vordergrund des Bildes stehen Kutschen zur Weiterfahrt bereit.



Anlässen standen zwei Hofzüge zur Verfügung. Zunächst wurde 1891 der österreichische Hofzug in Dienst gestellt, der auf den normalspurigen Eisenbahnlinien der Donaumonarchie und des übrigen Europa übergangsfähig war. Im Jahre 1896 machten dann die Ungarn anlässlich der Millenniumsfeier ihrem Königspaar einen Hofzug zum Geschenk. Ab nun wurde grundsätzlich für Österreich der in Wien stehende, in Ungarn der ungarische Hofzug verwendet. Die Hofzüge hatten nicht nur eine erlesene Ausstattung, sondern verfügten auch über erprobte technische Neuerungen wie elektrische Beleuchtung und Dampfheizung. Sie fuhr in der Regel mit der üblichen Schnellzugsgeschwindigkeit. Während der Nacht fuhr man je nach Erfordernis langsamer oder hielt in einem ruhigen Bahnhof an, um eine ungestörte Nachtruhe zu ermöglichen. Die Wagen des Kaisers unterschieden sich nur durch die Embleme, die an der Außenseite angebracht waren: den österreichischen Doppeladler oder das ungarische Wappen. Reiste der Kaiser inkognito ins Ausland, wurden diese Embleme abgenommen.



Zur Teilnahme an den Kavaleriemärschen im Raum von Bockfließ in Niederösterreich fuhr der Kaiser mit dem Hofzug nach Deutsch-Wagram. Den weiteren Weg legte er, wie die Fotografie vom 30. August 1901 zeigt, zu Pferde zurück. Ganz links im Bild ebenfalls zu Pferde Erzherzog Otto, der jüngere Bruder von Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand.

Die beiden Hofzüge bestanden aus acht bis neun Wagen. Der erste Wagen hinter der Lokomotive nahm das Bahnpersonal auf, der zweite den Direktor für die Hof- und Eisenbahnreisen und das Kammerpersonal, der dritte war der des Kaisers mit einem Salon, der als Arbeitsraum diente, und dem daran anschließenden Schlafgemach. Vor dem Salon des Kaisers befand sich das Abteil für den Ersten Generaladjutanten. Der vierte Wagen war für den Ersten Obersthofmeister bestimmt. Auch der Zweite Generaladjutant und geladene