

Verlag Bibliothek der Provinz

Angela Jursitzka / Helmut Pawelka

UMWEGE

*Von der Römerstraße
zum Schienennetz*

Angela Jursitzka / Helmut Pawelka
UMWEGE
Von der Römerstraße zum Schienennetz

herausgegeben von Richard Pils
lektoriert von Dr. Erika Sieder

ISBN 978-3-99126-212-1

© *Verlag* Bibliothek der Provinz
A-3970 WEITRA 02856/3794
www.bibliothekderprovinz.at

COVERBILD: Linz-Budweis-Eisenbahn um 1840.
Holzschnitt von Franz Kollarž nach einer Skizze von A. Krüzner

Mit Unterstützung von



INHALT

Vorwort	7		
Die Irrgänge reisender Päpste	8		
Das Maß aller Dinge	14		
Auf den Spuren des Postwesens	17		
Maximilian I. im Fürstenspiegel	21		
Die Vielzahl der Beförderungszeiten	23		
Die Post in den österreichischen Erblanden	26		
Die Reichspost der Familie Taxis	29		
Ein folgenschweres Versäumnis	32		
Die Postreform	35		
Die großen Handelshäuser der Neuzeit	39		
Das Silber und Kupfer des Jakob Fugger	41		
Die Welser	43		
Die Reichspost nach dem Dreißigjährigen Krieg	45		
Ohne das Taxis'sche Posthorn	48		
Dreifrontenkrieg der Post	50		
Die Fahrpost	53		
Die Briefmarke, das kleine Wertpapier	56		
Die Kavaliertour: Bildung um jeden Preis	58		
Erfahrungen vielfacher Art	62		
Harte Lehrjahre für Handwerksburschen	67		
Fürstlich und gräfllich unterwegs	69		
Das Ende der Kavaliereisen	75		
Bildungs- und Genussreisen	77		
Ärzte auf Reisen	83		
Philippus Theophrastus Bombastus von Hohenheim	87		
Ernst Ludwig Heim	95		
Die Reiseführer	100		
Die Handelsstraßen im Zeitraffer	105		
Vorurteile gegenüber dem Fremden	110		
		Reiseerinnerungen verklärt oder verzerrt	113
		Komponisten: Warum sie in die Ferne schweiften	119
		Die Entstehung der Eisenbahn	152
		Vater und Sohn Stephenson	155
		Die Vorteile des neuen Verkehrsmittels	161
		Erzherzog Johann, der „steirische Prinz“	163
		Die Reisen des Erzherzogs Johann	167
		Österreich fährt Pferdebahn	172
		Die abenteuerliche Prozedur bis zur 1. Dampfeisenbahn	175
		Der Beginn der Lokomotiv-Ära in der Donaumonarchie	180
		Die Eisenbahn: Garant für Völkerverständigung?	182
		Fragwürdiges Reisevergnügen	185
		Der Bahnhof als Tor zur Stadt	188
		Ortszeit, Postzeit und Bahnzeit	191
		Mit dem Zug zur Front	195
		Drei Stunden im Kaiserzug	197
		Königin Victoria auf der Durchreise	199
		Vergessen und ausradiert: Straßenbauer von 1918	201
		Die Eisenbahn als Bildmotiv: Claude Monet	204
		Kulturgut im schweren Gepäck des Malers	208
		Vincent van Gogh: Die lange Suche nach einem Beruf	211
		Vincent's Höhen und Tiefen im Bahnknotenpunkt Arles	215
		Egon Schiele auf Reisen	219
		Zukunftsgläubig oder Eisenbahnromantik?	223
		Ein Sonderzug für Königin Elisabeth II.	225
		Allen Menschen recht getan ...	227
		Endnoten	230
		Bildnachweis	234
		Literatur- und Quellennachweis (Auswahl)	235
		Dank	239
		Autorenduo	241

VORWORT

Umwege von der Römerstraße zum Schienennetz, Titel und gleichzeitig Inhaltsangabe, dazu Schriftsteller im Doppelpack. Das müsste doch die Arbeitszeit halbieren? Nun steht aber hinter jedem Buch eine eigene Geschichte. Wenn zwei Autoren daran arbeiten, kommt ihr Werdegang dazu.

Einst lautete der Leitspruch Fahrender Sängers: „Unversucht ist unerfahren“. In diesem Sinn wagte das Tiroler Autorenduo eine Forschungsreise weit zurück in die Vergangenheit, um das Heute neu zu entdecken.

Der Anfang ist den Reisen der Päpste gewidmet. Wie Fugger und Welser ihr Kapital nicht allein vom Schreibtisch aus mehrten, veränderten sie mit ihrem Handel die bekannte Welt. Ab dem Jahr 1490 begann das Postwesen mit Reitboten. Rösser, lustig trabend, entspannte Passagiere in einer Kutsche. Kein Stress, kein Stau? Fremdwörter einst, hießen sie „böse Überraschungen“ nach jeder Kurve oder vor den vielen Landesgrenzen.

Junge Männer unternahmen Bildungsreisen. Für manchen der sogenannten, oft erst sechzehnjährigen „Kavaliers“, gewiss kein Urlaubstrip. Künstler, Dichter, Musiker und Maler suchten ein freies Wirkungsfeld, manchmal „unter Umgehung“ der stets wechselnden Kriegsschauplätze.

Einige kritische Momentaufnahmen von Poeten auf Reisen sind verzeihlich und hängen meist mit dem Wetter oder ihrer Verdauung zusammen. Später, ja, da kam die Eisenbahn. In stetem Wechsel die Gleise und die passende Garnitur? Die Geschichte erzählt eine andere Reihenfolge.

Allen Menschen recht getan, ist keine Kunst der Eisenbahn. Der Weg von der Kutsche zum Schienenfahrzeug war lang.

Wie Papst Johannes auff dem Arlen Berg inn dem Schnee lag.



1 Papst Johannes' Unfall am Arlberg. Druck von 1575. Johannes wird mit der dreifachen Tiara dargestellt, obwohl er vermutlich eine Reisekappe trug.

DIE IRRGÄNGE REISENDER PÄPSTE

Wie Päpste Ende des letzten Jahrhunderts reisten, war stets eine Freude zu lesen und zu sehen. Für Kurzstrecken genügte das Papamobil. Auf weiten Reisen flogen sie über den Himmel in fremde Länder, zum Gebet und Gespräch, bis sie das Alter einholte. Anfang des 15. Jahrhunderts jedoch geriet die christliche Welt aus den Fugen. Drei Päpste kämpften um die Vorherrschaft. Wichtiger denn je zuvor wurde die Post.

Die Dienste in Rom leisteten die sogenannten „correos“, allerdings nur für den Papst und die Kurienkardinäle. Auch die Gegenpäpste in Avignon und Bologna hatten ihren Kurierdienst. Seit Mitte des 15. Jahrhunderts verfügte der Kirchenstaat über „postes“. Ein Joannes de Pergamo erschien 1480 auf der Lohnliste des Vatikans. Er war der päpstliche Bote, der mit Post nach Deutschland zum Kaiser geschickt wurde.

Inzwischen grassierte die Glaubensspaltung, besser unter „Schisma“ bekannt, 1309 wurde der Papstszitz von Rom nach Avignon verlegt.

Nach dem Tod des Stauferkaisers Friedrich II. stieg Frankreich zur beherrschenden Macht in Europa auf. In seinem Streben nach Einfluss lieferte sich der französische König Philipp IV. mit Papst Bonifaz VIII. eine erbitterte Auseinandersetzung um die Universalität des Papsttums. Eine *Allgemeingültigkeit*, die schließlich in einer Papstbulle im Jahr 1302 ihren vorläufigen Höhepunkt fand.

In schroffer Form beharrte der Papst auf seiner ungeteilten Welt Herrschaft. Der französische König, vom Papst ohnehin bereits exkommuniziert, wollte oder konnte diese Herrschaft der Heiligen Kirche nicht akzeptieren. Er plante ein Konzil zur Absetzung des Ketzers, wie er den Papst bezeichnete. Nach einem Überfall in seiner italienischen Sommerresidenz konnte Bonifaz zwar befreit werden, starb aber kurz danach im Jahr 1303.

Knapp ein Jahr dauerte die kurze Amtszeit von Benedikt XI. als Nachfolger. Das Konzil reagierte schnell und wählte den Erzbischof von Bordeaux, der als Clemens V. die Reihe der französischen Päpste begründete. Der neue Papst ging nicht nach Rom wie seine Vorgänger. Nein, er ließ sich in Lyon krönen und wählte ab 1309 Avignon als seinen Sitz. Damit begaben sich er und seine Nachfolger in die Abhängigkeit von den französischen Königen.

Papstthron oder Schleudersitz? Zumindest hatte Rom nach 70 Jahren und sieben Päpsten in Avignon wieder einen Papst. Im Jahr

1377 richtete Gregor XI. seine Residenz im Vatikan ein. Ein Jahr später starb er. Jetzt wählte das Kardinalskollegium unter dem Druck des Volkes einen Italiener, Urban VI. als Nachfolger. Auch die noch immer starke französische Fraktion stimmte zu.

Urban VI. erwies sich als Fehlgriff, so dass die Kardinäle diesmal einen Gegenpapst, Clemens VII. wählten. Die Spaltung war vollzogen, umso mehr, als Papst gegen Papst kämpfte. Clemens floh nach Avignon. Unter französischer Herrschaft fühlte er sich besser geschätzt. Damit gab es rund weitere 40 Jahre hindurch eine Reihe von Päpsten sowohl in Avignon als auch in Rom.

Seit 1409 suchte die Kirche einen Ausweg aus der Krise. Das Konzil von Pisa zitierte die beiden aktuellen Kontrahenten, Gregor XII. aus Rom und Benedikt XIII. aus Avignon, nach Pisa. Beide verzichteten auf eine Reise ins Ungewisse. Daraufhin erklärte sie das Konzil für abgesetzt und wählte Alexander V., der plötzlich starb. Daraufhin kam Baldassare Cossa, geboren um 1370 und aus neapolitanischem Adel, als Johannes XXIII. auf den Papstthron. Die zwei anderen Päpste weigerten sich nach wie vor auf den Stuhl Petri zu verzichten, womit eine Koexistenz dreier Päpste bis 1417 andauerte. Papstsitze waren nun Rom, Bologna und Avignon.¹

Schließlich sollte ein neu einberufenes Konzil die Sachlage klären – in Konstanz, idyllisch am Bodensee gelegen. Das Konzil von Konstanz forderte auch von dem geologisch sensiblen Arlberg seine erste große internationale Bewährungsprobe. Zahlreiche Gäste, besonders aus dem Osten und Südosten des Reiches und Europas quälten sich über den Arlbergpass.

Auf den ersten Blick schien Konstanz eine gute Wahl zu sein, stünde dazwischen nicht ein hoher Berg. Der Arlberg, Passhöhe 1802 Meter. Der deutsche König Sigismund sorgte durch Vorverhandlungen dafür, das Konzil mit möglichst vielen Teilnehmern aus allen Teilen der Kirche zu besetzen. Sein größter Erfolg war es, dass

er mit dem unwilligen Johannes XXIII. endlich übereinkam, zum Konzil zu erscheinen. Viele Rundschreiben per reitender Boten jagte er durch die Länder, europaweit vernetzt zu allen Papstlagern: Papst Gregor XII. in Rom, Papst Benedikt XIII. in Avignon und Papst Johannes XXIII. in Bologna.

Es war die erste und letzte Papstwahl nördlich der Alpen. Ein fahrbarer Weg über den Arlberg wird bereits im 14. Jahrhundert erwähnt, der aber ziemlich heruntergekommen war, seit die Nachhut der römischen Heerführer den Fuß darauf gesetzt hatte. Diese Landstraße wurde seit dem 15. Jahrhundert wegen der „Rauhigkeit“ des Weges nur mehr wenig benutzt, der Verkehr lief eher über die Strecke Fernpass–Reutte–Lindau.² Herzog Friedrich IV. von Tirol und Vorderösterreich hatte, ungeachtet seiner sagenhaft leeren Tasche, Mittel und Wege zur Ausbesserung einer Straße gesucht. Er reiste im Jahr 1415 zum Konzil in die alte Reichsstadt Konstanz.

Der päpstliche Sekretär Leonardo Bruni Aretino folgte seinem Herrn später von Bologna aus und erreichte Konstanz Anfang Dezember. In seinen Erinnerungen schilderte er anschaulich die elenden Straßenzustände und die Strapazen einer Winterquerung.

Johannes XXIII. war um den 1. Oktober 1414 in Bologna aufgebrochen, wobei er den Weg über Bozen und Meran nahm. In der Passerstadt, die er am 14. Oktober erreichte, schloss er zur eigenen Unterstützung ein Bündnis mit Herzog Friedrich. Weiter führte die beschwerliche Route über den Reschen- und Arlbergpass. Eine befestigte Landstraße wurde erst 1782 gebaut. Folglich traf Papst Johannes XXIII., einen der drei umstrittenen Heiligen Väter des Konzils zu Konstanz, das *ungeluckh*.

„Do er uff den Arlenberg kam“, schrieb der Chronist Ulrich von Richental, „do viel sin wagen umm und lag im schnee under dem wagen. Do sprach er: Ich lig hi in dem namen des tüfels.“ Das rief er nicht in der Sprache des Landes, sondern in schönstem Latein,

so dass es nur seine mitgereisten Kleriker verstanden. Wenn es diesen Ausruf überhaupt jemals gegeben hat. Richental stellte es nun einmal als Tatsache dar. Bereits vor seiner Aufzeichnung wurde der Unfall als böses Omen betrachtet. Petri Stuhl sollte der erste 23. Johannes verlieren und für eine lange Weile „zum T..“ das Äußerste an Kraftausdrücken sein.

Wo lag nun der Unglücksort? Man nimmt heute an, dass der Unfall in St. Christoph am Arlberg passierte. Dort befand sich seit dem 14. Jahrhundert ein Hospiz, und die Konstanzer Handschrift lokalisiert das Unglück „by dem clösterlin“. Richental, ein einflussreicher Konstanzer Bürger, war zwar kein Konzilsteilnehmer, hatte aber hervorragende Kontakte. So bewirtete er den König Sigismund auf seinem Landgut bei Hard in Vorarlberg. Auch Herzog Friedrich, der Papst Johannes unterstützte, verabschiedete sich von Richental vor seiner hastigen Abreise aus Konstanz.

Richental war also in alle Richtungen gut vernetzt. Die Chronik entstand als Handschrift nach dem Ende des Konzils zwischen 1420 und 1430. Richental sorgte für den Text, von einem unbekannten Zeichner mit Bildern untermalt. Vier weitere Handschriften, zum Teil von Richental abweichend, folgten, wobei der Unfall am Arlberg wegen seiner Vorbedeutung ein wichtiges Thema blieb.

Der Achsbruch der päpstlichen Kutsche dürfte am 24. Oktober geschehen sein. Drei Tage später erholte sich Johannes im Kloster Kreuzlingen und am 28. Oktober 1414 traf er in Konstanz ein. In seinem Gefolge befanden sich 24 Sekretäre. Er hatte vom Konzil erwartet, in seinem Amt bestätigt zu werden. Neun Kardinäle samt seiner Kurie brachte er mit und stieg auf ein weißes Ross, ehe er in Konstanz einzog.

Der Papst gab sich siegessicher. König Sigismund hatte sich doch gemeinsam mit dem Papst für das Konzil in Konstanz entschlossen! Warnungen, diese Reise nicht zu unternehmen, überhörte Johannes. Zu Beginn des Konzils versuchte er, die von den deutschen

Teilnehmern vorgebrachten Tagungspunkte zu verhindern, beziehungsweise zu entschärfen.

Es war die größte politische Zusammenkunft des Mittelalters in der kleinen Stadt am Bodensee. Als König Sigismund eintraf, änderte sich die Lage. Die Sünden des Papstes kamen ans Tageslicht. Die schweren Vorwürfe reichten von einem unsittlichen Lebenswandel bis hin zur Unfähigkeit in kirchlichen Angelegenheiten. Insgesamt fanden sich 54 Anklagepunkte.³

In der Nacht vom 20. auf den 21. März 1415 verließ der Papst überstürzt das Konzil, das ihn am 29. Mai 1415 für abgesetzt erklärte. Die Konzilsväter sorgten dafür, dass er gefangen und in Haft genommen wurde. Auch der österreichische Herzog Friedrich musste wegen seiner Parteinahme für Johannes um seine Sicherheit fürchten und suchte das Weite.

Der vom Konzil 1417 eingesetzte neue Papst, der Italiener Oddo Colonna, nahm den Namen Martin V. an. Er bot sich an, seinen Kontrahenten aus der Haft zu befreien, zögerte dann doch. Johannes konnte das geforderte Lösegeld aufbringen, zog nach Rom und unterwarf sich dem neuen Papst.⁴ Dafür wurde er von Martin V. mit der Kardinalswürde ruhig gestellt. Johannes XXIII. starb Ende 1419 in Florenz. Bis heute wird der Cossa-Papst vom Vatikan nicht anerkannt.

DAS MASS ALLER DINGE

Im Anfang war die Wegstunde das historische Zeitmaß, seinerzeit Schritt für Schritt berechnet: Ein Fußgänger benötigt bei normalem Schrittempo rund 15 Minuten für einen Kilometer, also vier bis fünf Kilometer pro Stunde. Ob auch Fußgängerinnen getestet wurden, verschweigt die Geschichte. Das Maß umfasste 3,792 Kilometer, annähernd eine halbe geographische Meile. Schon in der Antike wurde sie über die Normierung des Marschtempos der Truppen fixiert. Tatsächlich stehen die Meile und der Doppelschritt als römisches Streckenmaß in direktem Zusammenhang.

Urzeitliche Saumpfade vererbten bereits Räter und Kelten manch ratlosem Urgeschichtler. Im römischen Imperium informierte Merkur, der Gott des Handels und Verkehrs, wohin es gehen sollte. Straßen und Kreuzungen markierten den Göttern geweihte Wegzeichen. Opfertgaben dienten als Reiseversicherung. Hinter den steinernen Malen lauerten gern Straßenräuber, deshalb ist Merkur auch der Gott der Diebe. Aus den heidnischen Orientierungshilfen wurden Bildstöcke.

Schon wieder die Römer? Entlang alter Bahnen zu pilgern, öffnet ungeahnte Gedankengänge. Immerhin sorgte seit Augustus eine schnelle Nachrichtenübermittlung für eine der wesentlichen Grundlagen der römischen Weltherrschaft. Hier und da blieben Teilstücke römischer Ingenieurkunst erhalten. Tief eingedrückte Wagenspuren zeugen von regem Verkehr ohne Tempolimit. Rüstige Wanderer erreichten im Abstand eines Tagesmarsches die Poststationen. Auf die einheimische Bevölkerung entfielen die finanziellen Lasten für den kaiserlichen Kurierdienst. Die römische Meile entsprach 1,4 Kilometer. In der Neuzeit ergaben sich örtlich genormte Maßeinheiten der Wegstunde. Ergänzt wurde sie um die Reitstunde und die Kutschenstunde, etwa 15 km/h.

Ab dem 16. Jahrhundert teilte man noch die Wegstrecke in Poststationen ein, die räumlichen Bezugspunkte bildeten die einzelnen Poststationen. Hier wurden die Pferde gewechselt, hier erfrischte man sich. Johann Georg Keyßler aus dem oberfränkischen Landkreis publizierte im Jahr 1740 einen Reiseführer „Neueste Reise durch Teutschland“. Keyßler, unter anderem Hauslehrer, unternahm mit Söhnen und Enkeln von Grafen seiner Heimatgegend auch zahlreiche Reisen in die Nachbarstaaten Deutschlands. In einem Anhang von 1742 korrigierte er einige Postwechslungen in Tirol. Ein Blick in seine Recherchen lohnte sich.⁵ Damit konnte auch die einfache „Post“ mit einer Entfernung von rund 15 Kilometer festgelegt werden, die Doppelpost entsprach 30 Kilometer. Keyßlers „Post-Charte“ übertraf frühere Kartenwerke an Genauigkeit.

Nicht nur für Keyßler wurde es zur Manie, den Reiseablauf bis ins Detail zu erfassen. Ein anderer deutscher Schriftsteller, der 1733 geborene Friedrich Nicolai, ließ an seinem Reisewagen sogar einen Entfernungsmesser anbringen, um die Distanzen exakt zu bestimmen! Kein Problem, wenn man Ideen hat statt Internet. Im 19. Jahrhundert wurde die österreichische Postmeile eingeführt, im Gegensatz zur geographischen mit 7,585 Kilometer. Zu guter Letzt sachlich, wurde sie im Almanach der k.k. Österreichischen Staatsbahnen 1910/1911 mit 7,419 Kilometer festgelegt.

Die Vermessungstechnik hatte der Tiroler Peter Anich weiterentwickelt, geboren 1723 in Oberperfuss. Tirol zwischen dem Karwendelgebirge im Norden und dem Gardasee im Süden kartographierte Peter Anich bereits 1764/65 in einer noch nie dagewesenen Ausführlichkeit. Von einer ausgemessenen Grundstrecke aus maß er mehrere Hauptpunkte, markante Örtlichkeiten, Berge und Hügel. In dieses Netz von großen Dreiecken (Triangulationsnetz) fügte er die Detailaufnahmen ein – eine Vorgangsweise, die zu seiner Zeit völlig neu war. Anich hatte sich auch die meisten seiner Vermessungsinstrumente selbst gebaut. Nur ein Maßstab

von 1:103 000 ermöglichte ihm, diese Fülle von Beschriftungen und Signaturen unterzubringen. Die Poststationen kennzeichnete er mit dem Taxis'schen Posthorn, übernahm es gleichsam als Logo.

Mit stets wechselnden Währungen rechneten kluge Weltenbummler. Dass noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts allein in Tirol unterschiedliche Maße galten, erst recht in Wien, erschwerte Vergleiche. Angesichts der unterschiedlichen Richtlinien, ob Zeit- oder Längenmaße, war trotzdem der Mensch noch das Maß aller Dinge. So gab es den „Botzner und den Innsbrucker Fuß“, von der Zehenspitze bis zur Ferse gemessen, die wenigstens gleich lang waren. Bereits bei der Elle schieden sich die Geister, die Elle war in Innsbruck um rund einen Zoll länger. Ein Zoll richtet sich nach der Länge des ersten Daumglieds. Gewissermaßen über den Daumen gepeilt, übertraf das Innsbrucker Zoll jenes der Bozner.

In Wien gab es auch ein „Strich Rekrutenmaß“ zu drei Linien und „eine Faust“ (ein Pferdemaß) zu vier Zoll. Das Maß war voll, einheitliche Normen mussten gefunden werden. Am 1. Jänner 1876 wurde das metrische System in Österreich eingeführt. Fortschrittliche Eisenbahn-Techniker wie Carl von Etzel verwendeten diese Maße schon um 1840. Folglich ist ein Rückblick in das einstige Fahrgefühl unentbehrlich.

AUF DEN SPUREN DES POSTWESENS

Es ist nicht einfach, sich in jene Zeiten zu versetzen, als noch Flüsse die wichtigsten Verkehrswege bildeten. In Österreich übernahm die Donau den Verkehr von Westen gegen Osten. Schon in der römischen Zeit war sie für den friedlichen Handelsverkehr bedeutend. Der Landverkehr war meist auf die römischen Straßen angewiesen, wie auch das Wort „Post“ von den Römern stammt. Im Mittelalter versuchte man es mit einem System von Boten etwa für Universitäten, Päpste, Bistümer und einige Städte, ließ aber die Römerstraßen verfallen.⁶

Diese schlecht organisierten Botendienste waren samt schadhafter Straßen noch im 17. Jahrhundert ein ständiges Ärgernis. Zu Beginn der Neuzeit kam es zum Umschwung. Wie in Frankreich, den italienischen Staaten oder in England ging die Initiative für ein umfassendes Postsystem vom Herrscherhaus aus, in Österreich und Spanien waren es die Habsburger. Kaum begonnen, boten sich aus der Lombardei findige Unternehmer für Beförderungsdienste an. Die Innsbrucker Hofkammer, für die Finanzen verantwortlich, hatte schon 1490 ihre liebe Not mit diesen Leuten, weil sie nicht auf die Behörden, sondern auf ihre italienischen Brötchengeber hörten.

Das Jahr 1490 gilt auch als das Gründungsjahr der Post in Österreich. In einer vom 14. Juli 1490 datierten Urkunde forderte der König des Heiligen Römischen Reiches, der spätere Kaiser Maximilian I., dass die Reichstadt Speyer eine Poststation errichte. Er vergaß auch nicht, dass ein Reiter sowie ein Fußbote in seinen Dienst zu stellen wären.

Nach einer Notiz am 11. Dezember 1490 im „Raitbuch“, dem Rechnungsbuch der Tiroler Hofkammer, wurden 300 rheinische Gulden an „Jan Daxen (Janetto von Taxis) Obristen Postmaister ... zur Nothdurft der Post“ ausbezahlt. Die Ausgaben für die Post stiegen in den Innsbrucker Kammerbüchern bis zum Jahr 1516 auf

4386 Gulden, rund ein Prozent am Innsbrucker Gesamtbudget.⁷ Janetto de Tassis, in Innsbruck lautmalend Johann Dachs genannt, aus dem später „Taxis“ wurde, hatte bereits den Kurierdienst Venedigs und des Papstes in Rom aufgebaut. Seine Kontakte enthielten das „Who's Who“ späterer Zeiten.

Die Chronik der Stadt Memmingen aus dem Jahr 1490 verkündete, „in diesem Jahr fiengen die Posten an bestellet zu werden“. Dem Pfarrer diese Stadt war es eine Notiz wert: „Item in den Jahr 1490 legt der römisch könig reitbotten von dem Oesterreich biß in das Niederland.“

Albrecht Dürer ließ für dieses Ereignis seine Zeichnung „Das Postreiterlein“ in Kupfer stechen, um so für die Verbreitung der Post zu sorgen. Mit diesem Postreiterlein verkörperte Dürer an sich eine Werbefigur. So, wie das Postreiterlein vorwärtsstürmt, den rechten Arm erhoben ein Bündel mit Nachrichten schwenkt, wird sein Ross zum Pegasus und sein Job begehrenswert. Wer möchte da nicht Postreiter sein? Manchmal erzählen Bilder doch mehr als hochtrabende Sätze.

Der erste Postkurs führte im Stafetten-System mit Reitern von Innsbruck über den Fernpass, Reutte, Füssen, Ulm und Speyer. Weiter über Koblenz nach Mechelen, das unter der Statthalterin Margaretha, der Tochter von Maximilian I., zur Hauptstadt der Niederlande wurde. In den Posthöfen standen nach etwa fünf Meilen – fast 40 Kilometer – immer frische Pferde bereit. Wenn sich der Postreiter in seinem roten Rock der Station näherte, blies er in sein Horn. Nicht aus Übermut, sondern um seine Ankunft zu melden. Der Bote musste mindestens eine Meile pro Stunde reiten. Jede Verzögerung, auch schuldlos durch Unwetter verursacht, wurde ihm vom Lohn abgezogen.

Die Pferde wurden öfter ausgewechselt, das galt nicht für den Postreiter. Die Stundenpässe der Postlinie Mailand–Innsbruck aus dem Jahr 1495 beweisen, dass jeder Postreiter rund 11 bis 12

Stunden unterwegs war, auch nachts, ehe ihn der nächste Kurier ablöste. Die südliche Route lief von Mailand über Como, Tirano, Bormio, das Stilsfer Joch, Mals, Landeck nach Innsbruck.⁸ Anhand der Post-Stundenpässe überprüfte dann ein Kontrolleur – meist ein Paragraphenreiter – die Arbeit der Postreiter. Wo, wann und von wem sie eine Briefsendung bekommen und weitergeleitet hatten, mussten sie genau nachweisen.

Die Briefe wurden in einem verschließbaren Sack, dem sogenannten „Felleisen“ gebündelt, den der Reiter hinter sich am Pferd befestigte. In den ersten Jahrzehnten betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit der Post rund 80 Kilometer pro Tag. Nur so waren die großen Distanzen zu überwinden, denn die gesamte Strecke Innsbruck–Mechelen, wurde in 5 ½ Tagen, im Winter in 6 ½ Tagen zurückgelegt.⁹ Entscheidend neu waren nun die festgesetzten Zeiten auf festgelegten Strecken. Es sei denn, der Herrscher war unterwegs, wie so oft. Dann änderte sich die eingefahrene Route des Postreiters, er musst' es eben leiden.

DER BEGINN DER LOKOMOTIV- ÄRA IN DER DONAUMONARCHIE

Ober-Ingenieur Carl von Ghega leitete inzwischen den Weiterbau bis Brünn, unter ihm arbeiteten acht weitere Ingenieure, 16 Bahnaufseher und 14 000 Arbeiter. Am 15. Dezember 1838 wurde Brünn nach 144 Kilometern erreicht. Leider kam es auch auf dieser Strecke zum ersten Unfall der Eisenbahngeschichte in Österreich. Der englische Lokführer John Willams hatte die vorgeschriebene Raumdistanz von 3,8 Kilometer zum nächsten Zug nicht beachtet und stieß in der Station Branowitz/Vranovice mit einem dort stehenden Zug zusammen.

Zwei Wagen wurden zertrümmert und Passagiere verletzt. Wie viele und wie schwer, lässt sich aus den aufgebauchten Zeitungsmeldungen nicht herauslesen. Schwerer wog die Ansicht der Öffentlichkeit, da sich die Direktion den Verwürfen der Behörden und der Aktionäre ausgesetzt sah. „Die übertriebenen und ins Ungeheuerliche vergrößerten Unglücksberichte, welche sogar bis zu den Stufen des Allerhöchsten Thrones gelangten, veranlassten strenge Befehle und Untersuchungen.“

Zur Oberleitung des technischen Bereichs wurde General-Inspektor Alois Negrelli bestellt, weil Ghega wieder in den Staatsdienst wechselte. Negrelli musste die schwierige Frage des Brennstoffs für die Lokomotiven lösen. Solange die Bahn noch nicht nach Schlesien reichte, war man auf den Bezug der Kohle per Frachtkutsche angewiesen. Aus dem Banat kam die Kohle mit der Donau-Dampfschiffahrt nach Wien. Keines der nähergelegenen Kohlereviere hatte die erforderliche Qualität für englische Lokomotiven. Deshalb versuchte Negrelli, die Kohle zu verbessern und in Floridsdorf Koks erzeugen zu lassen. Dabei griff er auf einen der zahlreichen englischen Fachleute zurück. Auch in den Kohlegebieten von Ostrau/Ostrava wurde eine Kokerei installiert, was das Problem entschärfte. Als die

Nordbahn endlich Ostrau erreichte, fanden die Engpässe ein Ende.

Nachdem schon 1842 in britischen Eisenbahnlinien eine Innenbeleuchtung für Nachtfahrten eingerichtet wurde, sorgte später auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für diesen Luxus. Hier freilich erhellten Lampen mit offener Flamme die Waggons. Die Stationen der Nordbahn erwiesen sich weniger kundenfreundlich. Nur das Allernötigste für die Reisenden, damit sie schnell das Weite suchten. Der Wiener Bahnhof hatte keine Personenhalle, im 19. Jahrhundert an sich ein „Muss“. Die ganze Anlage erinnerte in ihren funktionalen Abläufen an die schon erwähnte Crown-Street-Station in Liverpool, und im ersten Eisenbahnjahrzehnt übernahmen zahlreiche Bahnen dieses Modell. Erst 1839 erbaute der Architekt Anton Jüngling das Aufnahmegebäude in Wien, ein schlichtes dreistöckiges Gebäude. Im Vergleich zu Londons Prachtentfaltung öffneten sich den Bahnreisenden wenig einladende Stationen.

Eine Zäsur bedeutete die kaiserliche EntschlieÙung vom 19. Dezember 1841, wonach nun auch der Staat als Bahnbauer auftreten konnte. 1842 wurde die Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen geschaffen. Die Leitung erhielt der 1797 im Veneto geborene Hermengild Francesconi. Für die südlichen Staatsbahnen bis Triest verantwortlich war der Venezianer Carl Ghega (1802–1860), während Alois Negrelli (1799–1858) den Bereich nördlich von Wien abdecken sollte. Er stammte aus Primiero in den Dolomiten, Altösterreicher wie die beiden anderen Ingenieure. Der Außendienst wurde mit sieben Ober-Ingenieurs-Abteilungen samt Ingenieuren und technischen Assistenten versehen. Rund zehn Jahre später gründete Carl von Etzel, Baudirektor der k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, seine „Schule“, wobei er ihm vertraute Techniker aus Württemberg und der Schweiz bevorzugte.

DIE EISENBAHN ALS BILDMOTIV: CLAUDE MONET

Claude Monet, gleichsam mit der Eisenbahn im Bilde, wurde am 14. November 1840 in Paris geboren. Auf den Namen Oscar-Claude erst vier Jahre später getauft, hing vielleicht mit intensiven Reisevorbereitungen zusammen. Im Jahr 1845 zog die Familie nach Le Havre. Claude besuchte die Grundschule, und bald erkannte einer der Lehrer sein zeichnerisches Talent für Karikaturen. 1857 überredete der Maler Eugène Boudin den 18-jährigen Claude zur „Plein-air-Malerei“. Freilichtmalerei, statt im Atelier zu malen, war plötzlich angesagt. Nicht von Gesundheitsaposteln, das hätte Claude kaum interessiert, sondern von der modernen Welt.

Von nun an wusste er, dass er ein Maler sein könnte, sagte Monet später.⁸⁶ Boudin lehrte ihn auch die Grundbegriffe der Malerei. Als im Jahr 1857 seine Mutter starb, verließ Claude nach einem Streit mit dem Vater das Elternhaus. Claude Monet unternahm seine erste Bahnreise.

Er fuhr mit dem Zug nach Paris, wo er in der Académie Suisse nach Modellen zeichnete. Im Frühjahr 1861 meldete sich das Militär mit einem Einberufungsbefehl. Claude verpflichtete sich gleich für sieben Jahre bei den Chasseurs d'Afrique, der Afrikanischen Kavallerie in Algerien. Nach einer Typhusinfektion entließ man ihn. Claude kehrte in die Hauptstadt zurück, landete 1862 im Atelier von Charles Gleyre, verließ es bald wegen unterschiedlicher Meinung mit dem Historienmaler.

Drei Jahre später wagte sich Monet an ein Riesenwerk, das „Frühstück im Freien“. Im monumentalen Format von 5 x 7 Meter setzte er nicht weniger als zwölf lebensgroße Menschen in den Wald von Fontainbleau – und scheiterte. Niemand zeigte sich interessiert. Dieses Projekt brachte den jungen Künstler auch physisch an seine Grenzen. 1866 floh er vor seinen Gläubigern nach Sèvres,

heute ein Vorort von Paris. Einige Gemälde vernichtete er, damit sie nicht in fremde Hände fielen. Ein Akt der Verzweiflung, andere seiner Bilder wurden beschlagnahmt und verkauft. Claude fuhr mit seiner Geliebten Camille Doncieux, gleichzeitig sein Modell, und mit seinem neugeborenen Sohn Jean in die Normandie.⁸⁷ Aber Paris war nun einmal das Zentrum! Er kehrte daher nach Paris zurück.

Monet arbeitete im gemeinsamen Atelier des Malers Frédéric Bazille, und 1870 heiratete er endlich sein Modell Camille. Inzwischen hatte Frankreich Preußen den Krieg erklärt, eine fatale Fehleinschätzung von Napoleon III., der an einen raschen Sieg glaubte. Monet hatte genug vom Soldatendasein. Er floh nach London. Ende 1871, zurück im Nachkriegschaos von Paris, fand er ein Atelier in der Nähe des Bahnhofs Saint-Lazare und ein Haus in Argenteuil. „15 Minuten mit dem Zug von Paris entfernt“, schrieb er. Nordwestlich von Paris am rechten Ufer der Seine gelegen, war der Ort über das 1855 gegründete Netz der privaten Westbahn zu erreichen.

Wie schon in früheren Jahren befand sich Monet ständig in Geldnöten. Die finanziellen Probleme linderten Darlehen, etwa von Édouard Manet. Der Malerin Berthe Morisot überließ Monet im Jahr 1875 für die Summe von 1500 Francs zehn Bilder als Sicherheit.

Monet nutzte das neue Verkehrsmittel oft und gern, da wurde es unumgänglich, sich damit künstlerisch auseinander zu setzen. Künstler wie Édouard Manet und Paul Cézanne befassten sich auch mit dem Sujet, keiner jedoch so intensiv wie Monet. Nach einer Phase von wenigen Jahren interessierte sich Monet für das Thema nur mehr selten. Die Eisenbahn hatte das Leben in Frankreich völlig verändert, alles war leichter erreichbar, und es kam zu einem neuen Freizeitverhalten.

Schon 1873 entstanden in Argenteuil einige Bilder der Eisenbahnbrücke über die Seine, immer mit Zug und der rauchenden Dampflokomotive. Auch am Bahnhof stellte Monet seine Staffelei auf. Er verstand es dabei die Neugier der Leute für seine Zwecke einzusetzen. So heuerte er Kinder an, die ihm bis zu sechs Leinwände tragen „durften“. Tatsächlich stellte er für seine Serienbilder wie der Kathedrale von Rouen vier Staffeleien nebeneinander auf, um die wechselnden Lichtstimmungen auf die jeweilige Leinwand bannen zu können. Monet malte nur auf Leinwand. Im Januar 1877 erhielt er die Genehmigung, am Pariser Bahnhof Saint-Lazare zu malen.

Wie es dazu kam, verdankt die Nachwelt einem humorvollen Bericht seines fast gleichaltrigen Freundes Auguste Renoir. Man fuhr von der Gare Saint-Lazare in die Normandie nach Le Havre, der Bahnhof war Claude schon bestens bekannt. Vertraut waren ihm die Bilder und auch der Geruch. Das zischte und dampfte, bebte und lebte. Also hatte Claude seinen besten Anzug angezogen, um bei der Direktion vorzusprechen. Unter dem Arm ein Spazierstock mit glänzendem Knauf, ganz „Gentilhomme“, stellte er sich stolz als Maler Claude Monet vor. Er wusste, dass der Direktor nichts von Malerei verstand! „Ich habe beschlossen, Ihren Bahnhof zu malen“, erklärte er. „Eine Zeitlang habe ich zwischen dem Nordbahnhof und Ihrem geschwankt, aber ich glaube Ihrer hat mehr Charakter.“ Mit diesem Satz hatte Monet gewonnen.

Züge wurden nun für ihn angehalten, Bahnsteige geräumt, und die Lokomotiven mussten ordentlich dampfen. „Claude richtete sich als Tyrann auf dem Bahnhof ein und malte im Schutz respektvoller Ehrfurcht“, erzählte Renoir. Monet fertigte Zeichnungen als Gedächtnisstütze und vollendete dann die Bilder im Atelier nahe des Bahnhofs. Alles schien dem Künstler bildwürdig, sogar Weichensignale und Verschubanlagen interessierten ihn.⁸⁸ Bei der dritten Ausstellung der Impressionisten, 1877 veranstaltet von der Gesellschaft französischer Künstler, zeigte der Maler acht seiner

Leinwände und erregte Aufsehen, schockierte aber auch mit den neuen Sujets. Einige Bilder konnte er verkaufen, darunter an den Unternehmer Ernest Hoschedé, dem Mann seiner späteren zweiten Frau Alice.

Magere Jahre, denn das Entgelt für verkaufte Bilder half stets nur kurzfristig. Monet musste sich immer wieder Geld von Freunden leihen. Im März 1878 wurde sein zweiter Sohn geboren, dann starb am 5. September 1879 Camille, die Mutter seiner Söhne. Im Jahr 1881 war Monet gezwungen, für sich und seine beiden Kinder eine neue Bleibe zu suchen. Er fand sie nahe Paris. Alice Hoschedé folgte ihm mit ihren Kindern. Das war zweifellos ein *veritable* Skandal: kaum verwitwet und eine verheiratete Frau!

Inzwischen liebte er sich Geld von Gustave Caillebotte, einem Malerkollegen, damit er die Miete bezahlen konnte. Als der Mietvertrag auslief, begann sich Monet in der Gegend um Vernon umzusehen und entdeckte das kleine Dorf Giverny. Das angebotene Bauernhaus lag zwischen der Hauptstraße und der Eisenbahn, die Vernon mit Gisors verband. Der große Garten reichte bis zum Bahndamm, dahinter waren sumpfige Wiesen, Pappeln und schließlich die Seine. Im April 1883 zog die Familie als Mieter ein, 1890 konnte Monet den Besitz kaufen und 1891 heiratete er Alice nach dem Tod ihres Mannes.

DANK IM VORAUSS

Im Voraus dankt die Autorin ihrem langjährig Angetrauten und der Tochter Sylvia für ihr Interesse, die klugen Vorschläge, und ihre Geduld. Auch der Autor wäre ohne verständnisvolle Ehefrau und dem lesefreudigen Sohn Christian kaum fertig geworden. Ehepaare mit schreibenden Partnern sind ein eigenes Kapitel.

Fast jeder Autor – gleichgültig welchen Geschlechts – kennt das Schweigen der Herausgeber. In Dank für dieses letzte gemeinsame Buch, um dessen grafische Vollendung sich ein geschätzter Verlag kümmerte, ist ein seltener Fall von Risikobereitschaft im Verlagswesen.

Dieser Verlag, dessen Adresse die beiden Tiroler Autoren aus purem Egoismus in ihrer Danksagung verschweigen, wirkt im Ganzweitweg Nieder-Österreichs. Hier warten noch Dutzende andere Werke darauf, gedruckt zu werden.

Der Verleger, auf dessen Rücken außer eines ehrwürdigen Zopfes der ganze Betrieb lastet, kümmert sich auch um Dinge außerhalb seiner weitgesteckten Kreise. Wie er waltet, zeigt allein schon das geordnete Kunterbunt in den Verlagsräumen.

Zuletzt – es war höchste Eisenbahn – haben die Schienenwege Flügel verliehen bekommen.

AUTORENDUO

Zwei Autoren für ein Buch, was sagt die Literaturgeschichte dazu? Fröhliches Werken bis zum Schluss-Satz gleiche einem Balanceakt zwischen Illusion und Wahrheit. Der Erfolg spricht trotzdem Bände: Eine Trilogie der großen Eisenbahnen Tirols bei Alba Publikation und in der Verlagsanstalt Tyrolia „Carl von Etzel – Ein Leben für die Eisenbahn“.

ANGELA JURSZITZKA, geb. Siegert 1938 in Böhmisches-Leipa, lebt in Innsbruck, hat eine große Familie und vielseitige Interessen. Unter anderem verfasste sie einen Jugendkrimi, den historischen Roman „Das Gähnen der Götter“ über Tirol vor 2299 Jahren, Reiseberichte in Zeitschriften und Feuilletons. Die Historie „Alle Kriege wieder“ erschien im *Verlag* Bibliothek der Provinz, bis Oktober 2020 folgten „Die Ehre der Frau Hitt“ und „Sprich nicht vom Regen“.

HELMUT PAWELKA, Dr. jur. und Dr. phil., wohnt mit Familie und Dackel in Kramsach bei Rattenberg. Er durchlief einige Stationen der Eisenbahn in Tirol. Als Fahrdienstleiter hat er begonnen, ging als Pressesprecher der ÖBB in Innsbruck in den sogenannten Ruhestand, blieb aber als Fachautor für Eisenbahn- und Kunstgeschichte noch sehr aktiv.

Verlag Bibliothek der Provinz

für Literatur, Kunst, Wissenschaft und Musikalien