UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Nach Lourdes

Kunte, Josef

Paderborn, 1914

Linz - Triest

urn:nbn:de:hbz:466:1-27581

Visual Library

»Wenn solche Wallfahrten überhaupt keinen anderen Zweck hätten als den, uns aus dem Alltagsleben heraus zu reißen und uns wieder über den Staub zu erheben, so wäre das übergenug. Wenn aber ein Ort in der Welt nächst den Stätten, an denen der Heiland geboren wurde und litt, dazu geeignet ist, so ist es Lourdes, wo Wunder und Natur sich vereinigt haben, um unser Gemüt zu dem zu erheben, der das All umfaßt, Zeit und Ewigkeit, und der uns selbst zur seligen Unvergänglichkeit geschaffen hat.«

Heinrich Hansjakob. »In Frankreich«.

Linz-Triest.

Schon lange war es mein Ideal, einmal so nach Art des Volksschriftstellers Heinrich Hansjakob mit eigenem Gespanne die Täler der schönen Schweiz und eventuell auch Südfrankreich bereisen zu können, um überall dort, wo es mir besonders gut gefiele, Aufenthalt zu nehmen und Land und Leute näher kennen zu lernen. Da aber Ideal und Wirklichkeit, Wunsch und Erfüllung oft nur zu weit auseinander liegen, ging Pfarrer Hansjakob früher in Pension — als Pfarrer, nicht als Schriftsteller — ehe ich an die Ausführung meines Reiseideals gehen konnte. Und wenn im Frühjahr und im Herbst mein Reisefieber immer wieder sich einstellte, erinnerte ich mich gar oft an Ausführungen eines anderen großen Volksschriftstellers und Reiseonkels, des seligen Alban Stolz, der in seinen Schriften an so vielen Stellen bemerkt, nichts sei zweckdienlicher, um dem Getriebe des Alltagslebens zu entfliehen und sich geistig wieder zu sammeln, als eine Reise in Gegenden,

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

wo nichts an die gewohnte Umgebung der Heimat erinnere. Auch die Reisepraxis des letztgenannten Volksschriftstellers war gut, sehr gut – aber auch zu ihrer Ausführung gehört mehr Geld und Zeit, als mir auf unabsehbare Zeit zur Verfügung stand. Vom Geld speziell hat einmal ein Witzbold gesagt: »Das Geld ist eine ganz schöne Sache – aber haben muß man's«. Wer's nicht hat, dem nützen auch nicht die an sich guten Reiseratschläge von solchen, denen es eben auf Geld und Zeit nicht ankommt. Schließlich war ich froh, mich für eine dem Zeitausmaß nach sehr beschränkte Kumulativ-Pilgerfahrt frei machen zu können.

In der ersten Hälfte des Juli 1913 traf meine mit Spannung erwartete Legitimation für die Teilnahme an der X. Pilgerfahrt des österreichischen Lourdes-Komitees samt Pilgerbüchlein, Pilgerabzeichen und Gepäcknummer ein. Und nun ging es sofort an die Durchsicht des durchweg praktisch angelegten Büchleins: zunächst an das Studium der ganzen Teilnehmerliste und der Gruppeneinteilung, dann an die Lesung der Reiseregeln und der knappen aber um so praktischeren Reisebeschreibung. Mit Hilfe der hier gebotenen Reisestreckenangaben wurde rasch die Gesamtlänge der Hin- und Rückreise ausgerechnet und es ergab sich dabei die ganz respektable Kilometerzahl von 5180 (die 10stündige Fahrt von meinem Wohnorte zum Anschluß an den Separatzug in Linz eingerechnet), eine Fahrtleistung, die umso mehr ins Gewicht fällt, als sie in verhältnismäßig kurzer Zeit durchgeführt werden sollte und die hochsommerliche Reiseroute in Gegenden führte, wo selbst im Winter den Kurgästen an manchen heißen Tagen der Schweiß aus allen Poren dringt. Tatsächlich kann ich mich nicht erinnern, je in meinem Leben so intensiv und nachhaltig geschwitzt zu haben, als auf unserer Fahrt von Mailand bis Lourdes und von hier bis in die langersehnte Kühle der schweizerischen Alpen. Aber was ficht eine hohe Reise-Kilometerzahl oder die Voraussicht ungewohnter Hitzeverhältnisse einen zur Reise einmal Entschlossenen an. Ich tröstete mich mit dem Gedanken: »Hast's einmal in einem noch etwas südlicheren Breitegrade als die französische Riviera, auf dem von oben und unten »gut-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

geheizten« Vesuv in der Nähe des Kraters einige Stunden ausgehalten, so wird auch die Sonne der Riviera und Provence aus dir keinen Neger machen.« Heute liegen übrigens alle Schwitzkuren der erwähnten sonnendurchglühten Reisestrecken hinter mir, und es ist noch sehr die Frage, ob diese halb- und ganztägigen Schwitzkuren den Reisenden nicht vielleicht mehr genützt als geschadet haben. Sicher ist, daß alle Mitpilger am Schluß der Reise in allen Variationen beteuerten: »Schön, herrlich war die Reise halt doch trotz mancher Beschwernisse«.

»Wißt ihr wohl das Losungswort,
Das die Welt treibt fort und fort?
Wandern, Wandern!

Sehet Sonne, Mond und Sterne,
Wie die wandern all' so gerne!
Wandern, wandern!

Auch die Erde macht sich auf
Alle Jahr zum frischen Lauf.
Wandern, wandern!

Ei, so laß das Sitzen sein,
Mensch, du mußt doch hinterdrein!
Wandern, wandern!

Wilh. Müller.

Die Durchsicht des Pilgerbüchleins besagte mir, daß ich der II. Gruppe zugeteilt sei, und daß unter den 349 Pilgern, Damen und Herren, Geistliche und Laien, Vertreter fast aller Stände sich befänden, darunter auch einige Landsmänner, mit denen ich die gleichen Gymnasialbänke acht Jahre lang gedrückt hatte. Von den 349 Pilgern hatten 16 für die Wahl der I. Klasse, 140 für die II. Klasse, 193 für die III. Klasse sich entschieden. Ein Fahrbillet II. Klasse kostete, volle Verpflegung, Nachtlogis in Hotels I. oder II. Ranges, Wagenfahrten, Trinkgelder usw. inbegriffen, 400 K. Dieser Preis erwies sich im Verhältnis zu dem vom Reisekomitee Gebotenen als nicht zu hoch; denn abgesehen von der reichlichen Verpflegung in ersten Hotels

(mittags und abends mehrere Gänge und Zwischengerichte, jedesmal 1 Flasche Wein, mittags oft auch Dessert, Obst oder Eis) klappte auch das anderweitige Arrangement tadellos, Dank der Umsicht des technischen Leiters, der bereits zum zehntenmale einen Pilgerzug nach Lourdes führte, und des dem Sonderzug immer vorausfahrenden Quartiermeisters. Als Österreicher freute ich mich, als ich an mehreren Aufenthaltsorten in Italien und der Schweiz hörte, daß man dort die Separatzüge des österreichischen Lourdes-Komitees schlechthin als »Nobel-Züge« bezeichne.

Ich konnte mit meiner Gruppennummer um so mehr zufrieden sein, als ich damit in die Gesellschaft von Wienern kam, die mir schon bei meinem Anschluß in Linz ausnahmslos sympathisch erschienen und die ich um so mehr schätzen und lieben lernte, je länger wir beisammen waren.

Meine nächste Sorge war, einschlägige Reiseschilderungen und Städtebeschreibungen von Msgr. Dr. Klimsch, Heinrich Hansjakob, Msgr. de Waal usw. nachzulesen und dann für mein Freiwilligen-Amt als Pilgerzugs-, Hof- und Landschaftsphotograph mich auszurüsten. Rasch wurden fünf nicht ganz billige, aber desto leistungsfähigere Agfa-Filmpacks bestellt, die Doppelkassetten mit erstklassigen Trockenplatten für besonders wertvolle Aufnahmen gefüllt und das Allernotwendigste an sonstigen Reisebedürfnissen in einem Handkoffer und Rucksack verstaut.

Gelegentlich der Erwähnung des Rucksackes seien hier einige Zeilen über die Reiseausrüstung überhaupt eingeflochten. Ich wundere mich, warum der Rucksack, dieses bequeme Tragmittel für die Reisegepäckergänzung — ich habe hier, wie bereits eingangs angedeutet, nur einfachere Leute im Auge und weiß mich unschuldig an der etwaigen Entrüstung, daß ich dieses handsame, fast jedem Bedarf leicht sich anbequemende Reiseutensil auch Herren und Damen blaublütiger Abstammung zumuten wollte — für weitere Reisen verhältnismäßig sehr wenig benützt wird.

Speziell für eine Sommerreise nach Lourdes kann ich nur raten, sich hinreichend mit Leibwäsche vorzusehen, um diese möglichst oft wechseln zu können.

Sehr nützlich ist die Mitnahme möglichst guter Routenkarten oder wenigstens deren Beschaffung von einer

größeren Strecke zur andern. Geradezu unentbehrlich sind gute Reisekarten für alle, die rationell ein Tagebuch führen wollen, es sei denn, daß sie schon von Haus aus Geographen im Stile Karl Ritters wären.

Für Neulinge im Reisen möchte ich bei dieser Gelegenheit noch einen anderen, auch nicht neuen, aber beherzigenswert bleibenden Rat geben: nämlich noch vor Antritt der Reise an der Innenseite des Rockes sich eine kleine Tasche zurechtschneidern zu lassen, die durch gut angenähte Bändchen zu verschließen ist. In dieses kleine, aber durchbruchsichere Täschchen gebe man das Papier- und Goldgeld, die Fahrkarte oder Reiselegitimation sowie etwaige andere Wertsachen.

Experto credite! auf gut deutsch: Glaubet es dem, der selbst durch Schaden klug geworden ist. Aus meiner eigenen Erfahrung ein Beispiel: Ich reiste – damals noch ein junger, der Hochschule kaum entwachsener Mann – im Jahre 1888 für mehrere Wochen nach Italien. Da ich die Hinfahrt mit dem Sonderzuge einer großen Wiener Gesellschaft machte, ließ ich mir ein Fahrbillet für die Strecke Wien-Rom und zurück besorgen (das Billet berechtigte zu mehrwöchentlicher Ausdehnung der Reise, zur Benutzung aller Schnellzüge mit Ausnahme der Expreßzüge [Direttissimi] und zur Einzelrückfahrt oder im Anschluß an Gruppen). Wie so viele Reisende steckte ich meine Fahrkarte sorglos in mein Geldtäschchen. Dem Sonderzuge war für den des Italienischen unkundigen Teil der Reisegesellschaft seitens der Bahnverwaltung ein Dolmetsch beigegeben worden, der zugleich die Kontrolle der Fahrkarten übernehmen mußte. Als diese vorgenommen wurde – sie erfolgte in unserer Reisegruppe meines Wissens erst am zweiten Fahrttage – hatte ich meine Hin- und Rückfahrkarte verloren, und alles Suchen in meinem Portemonnaie, in meinen Rock- Westen- und Hosentaschen, in meinem Reisegepäck, auf und unter den Sitzplätzen usw. blieb erfolglos, obwohl mir der Dolmetsch, bezw. Revisor einen halben Tag Frist zum Suchen gab. Als die Frist abgelaufen war, erklärte mir der Revisor, daß er mir mit einem sehr einfachen Mittel aus der Verlegenheit helfen könne: Er wäre, wenn ich Stillschweigen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

beobachte, bereit, mir seine eigene Fahrkarte um einen verhältnismäßig billigen Preis abzutreten. In meiner jugendlichen Naivität ging ich auf das Angebot ein und bezahlte mit einigen Goldfüchsen zum zweitenmale meine eigene Fahrkarte, denn es fiel mir erst längst nach Beendigung der Reise ein, daß der Dolmetsch als offizielles Organ der Bahnverwaltung überhaupt keine Fahrkarte gekauft haben konnte. Was er mir zum Kaufe anbot, war zweifelsohne meine eigene Fahrkarte, die der Dolmetsch bei seinen häufigen Gängen durch die verschiedenen Abteile gefunden und für eine Erpressung aufbewahrt hatte. Nutzanwendung: Verwahre bei Fernfahrten die Fahrkarte gut und ziehe, wenn trotzdem ein Verlust eintritt, sofort einen Reiseerfahrenen ins Vertrauen.

Am 27. Juli trug mich der Eilzug in 10stündiger Fahrt von meinem Wohnort nach Linz, wo ich am nächsten Vormittag Gelegenheit hatte, Photo-Aufnahmen vom herrlichen Maria-Empfängnis Dome, vom Landtagsgebäude und von der Wallfahrtskirche auf dem Pöstlingberge zu machen, auf den wenige Wochen später gelegentlich des deutsch-österreichischen Katholikentages an die 50000 Männer und Frauen unter Abbetung des Rosenkranzes pilgerten.

Diesen so herrlich gelegenen Wallfahrtsort besang ein österreichischer Dichter, Herm. v. Gilm, u. a. mit den Worten:

»O Pöstlingberg, du Landeshort,
Du Perle der Provinz,
Du Segensquell und Gnadenort
Akropolis von Linz . . .«

Da der von Wien kommende Lourdes-Pilger-Separatzug in Linz dem Fahrplane nach nur 4 Minuten Aufenthalt haben sollte, hieß es rasch das Coupé aufsuchen. Schon wenige Minuten nach der gegenseitigen Vorstellung fühlte ich mich unter den Coupémitinsassen heimisch, und nun gings, bald unter Geplauder über die bevorstehende weite Reise, bald unter den Klängen eines Marienliedes, bald unter gemeinsamer Abbetung des Rosenkranzes im Schnellzugstempo durch die reich gesegneten Fluren Oberösterreichs gegen Salzburg, von wo aus den Blicken der Pilger die

herrlichsten Ausichten auf die alpinen Majestäten, bald in gähnende Abgründe, bald in romantische Quertäler und auf tosende Wildbäche, kaleidoskopartig wechselnd, sich eröffneten, bis um 7 Uhr abends der Schnellzug in die Station Bischofshofen ratterte, wo unser bereits ein reichliches Abendessen harrte.

Die Wallfahrtskirche in Pöstlingberg bei Linz, Oberösterreich.

Obwohl wir bereits nach einer Stunde die Reise fortsetzten, lag bereits tiefe Dämmerung über dem Tale der

schäumenden Gasteinerache, als wir tief unten im Lichtermeer der elektrischen Beleuchtung die Konturen der fashionablen Kurorte Hofgastein und Wildbadgastein aus dem Dunkel auftauchen sahen. Eine in Wildbadgastein zur Sommerfrische weilende Kongreganistin war in Begleitung ihrer Mutter auf den Perron gekommen, um ihrem geistlichen Berater und Kongregationspräses Dr. P., unserem tüchtigen Gruppenleiter, ein niedlich mit Blättern verziertes Körbchen voll Walderdbeeren auf die Reise mitzugeben. Im Dunkel der Nacht ging es nun weiter, durch den 8½ Kilometer langen, die Tauern durchbrechenden Tunnel in das kärntnerische Mallnitz-, bei Möllbrücken in das Mölltal gegen die Karawanken zu, im Santal nach Laibach, der Hauptstadt Krains, wo wenige Wochen später gegen 20000 Slovenen und Kroaten zu einem Katholikentage sich versammelten.

Über die Strecke Böckstein-Tauerntunnel bemerkt Leonz Niederberger in der »Kath. Welt«: »Ganz in der Nähe von Böckstein, in dem großartigen Anlauftale, bildet die geichnamige Ache mehrere prächtige Wasserfälle, darunter den Hierkarfall. Die gewaltigen Fels- und Gletschermassen des Ankogl (3253 Meter hoch) schließen in höchst wirksamer Weise das Tal ab; von den ungeheuren Felswänden stürzen die Wasser nieder und zerflattern wie duftige Schleier in der Tiefe, eine großartige, bezaubernd schöne Hochgebirgsszenerie, nur mit dem berühmten Cirque de Gavarnie in den Pyrenäen vergleichbar. — Nun kommt das größte und schwierigste Bauwerk dieser interessanten Alpenbahn, der 8550,55 Meter lange Tauerntunnel, der zweitlängste auf dem ganzen Gebiet der Monarchie, nur von dem 10247 Meter langen Arlbergtunnel übertroffen. In seinem Innern liegt die Grenze zwischen den beiden Kronländern Salzburg und Kärnten, und die Scheitelhöhe der ganzen Bahnstrecke, 1225 Meter über dem Meeresspiegel. Er durchbricht die Zentralkette der Hohen Tauern unter der 2828 Meter hohen Gamskarspitze. Der Bau dauerte 7½ Jahre, und es waren bei dem harten Gestein unsäglich große Schwierigkeiten zu überwinden. Nicht weniger als ca. 580000 Kilogramm Dynamit und 125000 Kilogramm Sprenggelatine mußten

angewendet werden, um die festen, starren Felsmassen zu durchbrechen. Das viele, mehr als eine halbe Million Kubikmeter haltende Ausbruchsmaterial der nördlichen Tunnelhälfte wurde dazu verwendet, den riesigen Steindamm aufzuschütten, welcher sich vor dem Tunnel vom Anlauftal zum Naßfeldertal hinzieht. Das im Tunnel selbst ausgeführte Mauerwerk hat 230 000 Kubikmeter Bruchstein und 235 000 Meterzentner Zement verschlungen. Die während des Baues im Innern des Firststollens herrschende Temperatur war trotz der reichlichen Luftzufuhr und Anwendung der modernsten Wasserzerstäubungsapparate oft unerträglich heiß und vernichtete mehrere Menschenleben.

»Überdies wurden die Arbeiten durch die außergewöhnliche Härte und Zähigkeit des Gesteins und durch das häufige Auftreten von Knallgasen sehr erschwert. Die Scheidewand zwischen dem Nord- und Südstollen wurde erst am 12. Juli 1907 durchgeschlagen, wobei den Ingenieuren die freudige Genugtuung zuteil wurde, daß Richtung und Höhe der beiden Stollen genau zusammentrafen.«

Als wir früh morgens die Vorhänge von den Coupéfenstern emporzogen, raste unser Zug bereits über die steinigen Hochebenen des Karst, von denen der beliebte Reiseschriftsteller Friedr. Pesendorfer in seinem trefflichen Buche »Vom Donaustrand ins heilige Land« treffend schreibt: »Das Herz tut dem Reisenden weh, wenn er die öde Steinwüste des Karstes durchzieht bei dem Gedanken: dies war einst ein herrliches Land, wo prachtvolle Eichenwälder die Felder schützten vor dem wilden Anprall der sturmartigen kalten Bora. — Da kamen die Venetianer und ohne nachzuforsten, beraubten sie das Land seiner Waldungen, um Pfahlroste für ihre Lagunen und Balken für ihre Schiffe zu erhalten. Millionen hat Österreich jetzt schon für diesen Landstrich geopfert, doch nur sehr langsam geht die Aufforstung vor sich und weite Strecken hin ist nur Niederholz, Distel- und Wachholdergestrüpp die einzige Vertretung einer einst so reichen und blühenden Vegetation. Unsere Monarchie scheint überhaupt die historische Mission zu haben, blutende Wunden, die andere Mächte manchen Ländern geschlagen, zu heilen.«

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Es war 5 Uhr morgens, als unser hurtiges Dampfroß mit seinen neun Pilger-Waggons uns an das Ufer der Adria brachte. Auch die letzten Spuren der zumeist schlaflos verbrachten Nacht waren wie weggeblasen, als wir im hellen Morgensonnenschein das in allen Farbennuancen des Grün und Blau leuchtende Adriatische Meer erblickten. Nicht lange darauf rollte unser Zug in die Bahnhofshalle von Triest, der größten Hafen- und Seehandelsstadt der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Da auch für Triest (zirka 190000 Einwohner) nur ein kürzerer Aufenthalt vorgesehen war, mußten wir auf eine Besichtigung der meisten Sehenswürdigkeiten natürlich im voraus verzichten. Nach dem offiziellen Programm wohnten die Pilger in der Kirche San Antonio Nuovo einer Messe bei und nahmen dann in der Südbahnhof-Restauration das Frühstück ein.

Der 1756 angelegte Alte Hafen wurde 1867/83 mit einem Kostenaufwand von 30 Millionen Kronen umgestaltet und erweitert durch den nördlich anschließenden, von einem 1085 m langen Wellenbrecher geschützten Neuen Hafen (4 Molen mit 3260 m Kais und 417328□m Fläche, dazu 26 ha Lagerfläche längs der Ufer); eine weitere Vergrößerung, die nach dem Voranschlage 41 Millionen Kronen kosten wird, ist in Ausführung begriffen.

Welch hervorragende wirtschaftliche Bedeutung der Hafen von Triest für unsere ganze Monarchie besitzt, erhellt schon aus der einen Tatsache, daß im Jahre 1912 12606 Schiffe mit 4½ Millionen Tonnen (à 20 Zentner) in Triest einliefen und 12405 Schiffe mit 4,2 Millionen Tonnen aus Triest abgingen. Schon im Jahre 1905 bewertete sich der Gesamthandel in Triest (hauptsächlich Umschlagsverkehr) mit 1541½ Millionen M. (51,5% Einfuhr, 48,1 Ausfuhr), davon entfielen 781 Millionen auf den See-, 760 Millionen auf den Landverkehr. Schon diese Zahlen allein machen es erklärlich, warum die italienische Irredenta so planmäßig und hartnäckig gerade in Triest einsetzt, um den Boden für eine »gelegentliche« Angliederung des »unerlösten« Triest an Italien vorzubereiten. Die Bevölkerung von Triest ist zum weitaus größten Teile italienisch und weist kaum 10000 Deutsche und beiläufig 24000 Slowenen

auf. Daß an einem wirtschaftlich so wichtigen Punkte auch viele Tausende Juden sich ansässig machten, ist leicht begreiflich. Unbegreiflich aber ist es, warum man in Wien gegenüber der offenen und versteckten Förderung der italienischen Irredenta durch jüdische und judendienerische Presseelemente, Logenemissäre und Volksverhetzer so lange gutmütig zugesehen hat. Erst in der allerjüngsten Zeit ist man daran gegangen, der Willkürherrschaft der freisinnigen Italiener und ihrer »internationalen« Hintermänner Schranken zu ziehen und die Stadtverwaltung zu zwingen, wenigstens jene Beamten zu entlassen, die es nicht einmal für notwendig fanden, sich das österreichische Staatsbürgerrecht zu sichern, obwohl sie auf österreichischem Boden zu Ämtern und Einfluß gelangten.

Der Österreichische Lloyd, der in unmittelbarer Nähe des Alten Hafens gegenüber dem Statthaltereigebäude sein palastartiges Heim besitzt, wurde im Jahre 1836 von dem späteren österreichischen Minister Bruck gegründet. Sein Aktienkapital betrug im Jahre 1904 25 Millionen Kronen, die Prioritätsschulden betrugen 39 Millionen Kronen, der Wert des Schiffsparkes (70 Seedampfer) 48½ Millionen Kronen. Der Österreichische Lloyd unterhält Schiffahrtsverbindungen mit dem Mittelmeer, Schwarzen Meer, Ostafrika, Indien, Ostasien, Brasilien usw. Er bezieht vom Staate eine jährliche Unterstützung, übernahm aber dafür die Verpflichtung, die einverständlich festgesetzten Fahrten aufrecht zu erhalten, seine Flotte allmählich auszugestalten und den Postdienst ohne weitere Entschädigung zu besorgen.

Von Triest nach Venedig.

Früher als mir lieb war, hieß es mit dem Gepäck das Coupé in dem italienischen Sonderzug (Treno Speciale) aufsuchen. Zur Ehre der italienischen Bahnverwaltung muß anerkannt werden, daß sie für unsere Fahrt durch Norditalien eine tadellose Zugsgarnitur hatte zusammenstellen lassen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN