

Die Geschichte der Eisenbahn in Kärnten

Johann Schwertner – Ulrike Lepuschitz-Schwertner

Die Anfänge der Eisenbahn in Kärnten gehen in eine Zeit zurück, in der Wien mit dem Adriatischen Meer durch den Bau der Südbahn bereits verbunden war. Diese Bahnlinie mit der Streckenführung von Wien über den Semmering durch das Mürztal bis Bruck/Mur, von dort der Mur entlang nach Graz führend, weiter nach Marburg, Laibach nach Triest, wurde 1857 fertiggestellt. Prunkstück dieser Strecke ist bis heute der für die damalige Zeit revolutionäre Abschnitt über den Semmering mit seinen zahlreichen Viadukten und Tunnelbauten geblieben. Carl Ritter von Ghega nahm seine Planungen für die Überschienung des Semmerings in einer Zeit vor, als es technisch noch keineswegs gesichert erschien, ob Dampflokomotiven solche Steigungen überhaupt bewältigen können.

Durch den Bau von Eisenbahnstrecken erfuhr die Österreichisch-Ungarische Monarchie einen großen wirtschaftlichen Aufschwung in Bezug auf Handelsbeziehungen durch den schnelleren und effektiveren Transport von Waren und Rohstoffen – etwa der Transport von Erz zu den großen eisenverarbeitenden Zentren. Das Kronland Kärnten bemühte sich jahrelang um einen Anschluss an das Eisenbahnnetz, wie aus einem Zeitungsartikel zu entnehmen ist:

„Kärnthens ist seit Jahren von seinen Nachbarprovinzen in jeder Beziehung überflügelt worden. Ohne Eisenbahn, gleichsam abgeschnitten aus dem directen Verkehre mit der übrigen Welt, wäre für die Dauer eine Concurrenz unserer Montanindustrie nahezu unmöglich.“¹

Die Planung und der Bau von Eisenbahnen war eine Privatangelegenheit. Ein nach alter Manier gebildetes Komitee beschloss am 21. Feber 1865 in seiner Versammlung, dass „jener Eisenbahn-Unternehmung, welche mit der derzeit projektierten Fanz-Josephs-Bahn und der Kaiserin-Elisabeth-Bahn in innigster Verbindung stehen wird, der erlauchte Name des durchl. kaiserlichen Kronprinzen zu führen allergnädigst gestattet werde.“² Am 20. Juli 1867 erfolgte die Konstituierung der Aktiengesellschaft „K.k. priv. Kronprinz-Rudolfs-Bahn“. Die Konzessionäre sicherten sich das nötige Kapital durch die Anglo-österreichische Bank, die erste in London 1864 gegründete „Foreign-Banks“, die in der Folge mehrere österreichische Banken finanzieren sollte.

Für die eingleisige Strecke wurde folgende Trassenführung gewählt: Einerseits ausgehend von Amstetten mit Anschluss an die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn entlang der Ybbs über Waidhofen nach Weyer, andererseits von St. Valentin über Steyr, wurden beide Linien in Kleinreifling zusammengeschlossen und von dort Enns aufwärts bis Selzthal geführt. Der weitere Verlauf durch

das Palten- und Liesingtal nach St. Michael, anschließend durch das Murtal führte die Bahnstrecke schließlich über den Neumarkter Sattel nach Kärnten und fand über St. Veit, Feldkirchen entlang des Ossiacher Sees schließlich in Villach ihren Endpunkt. Dort, in der alten Handelsstadt an der Drau schloss die Kronprinz-Rudolfs-Bahn an die Südbahn an, welche die sogenannte „Kärntner Bahn“ als Flügelbahn ihrer Hauptstrecke Marburg-Klagenfurt nach Villach seit 1864 betrieb.

Die Fertigstellung der nach dem Kronprinzen benannten Bahnstrecke brachte den angrenzenden Regionen überwiegend Vorteile. Bald entwickelte sich aus dieser Hauptstrecke ein weit verzweigtes Netz und erschloss damit ein weites Gebiet. In die Kronprinz-Rudolfs-Bahn mündeten folgende Bahnlinien: 1875 Selzthal – Bischofshofen; 1877 Stainach – Irdning – Gmunden; 1900 Zeltweg – Wolfsberg – Unterdrauburg – Cilli; 1906 die Pyhrnbahn von Selzthal nach Linz³.

Als Nebenbahnen dieser Bahnstrecke sind in Kärnten die Strecken Launsdorf – Hüttenberg, die Verbindung von St. Veit nach Klagenfurt, sowie die Weiterführung der Trasse bis Pontebba (Pontafel) zu erwähnen. Außerdem brachte die Verbindung Tarvis – Laibach einen weiteren Anschluß an die damals so wichtige Verkehrsader der Südbahn.

Im Folgenden gilt es den Streckenabschnitt Zeltweg – Cilli näher zu betrachten. Das erste Projekt zur Schaffung einer Lavanttalbahn geht auf das Jahr 1868 zurück und wurde vom sogenannten „Graf Henckel Donnersmark'schen Consortium“ ins Leben gerufen. 1869 bemühte man sich in Wien, ein diesbezügliches Projekt zu erstellen und 1871 einigte man sich auf eine Eisenbahnverbindung von Knittelfeld nach Zaprešić (Kroatien). Diese sollte, wie aus einer Gedenkschrift vom 10. April 1873 im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichischen-ungarischen Monarchie hervorgeht, die Interessen der Steiermark, Kärntens und der Nachbarländer in gleich hohem Maße verbinden. Man dachte dabei an die Erschließung der reichen Braunkohlevorkommen im Lavanttal ebenso wie an die reichhaltige Produktion von landwirtschaftlichen Gütern im Süden. Der erste Abschnitt der Gesamtstrecke entstand zwischen Unterdrauburg und Wolfsberg. Ursprünglich als Schmalspurbahn konzipiert, wurde am 12.3.1876 laut Staatsgesetz beschlossen, die Bahn in Normalspur als Secundärbahn zu errichten. Der Bau begann am 1.7.1878. Ein Jahr darauf wurde mit der Südbahngesellschaft ein Betriebsvertrag zur gemeinsamen Benutzung des Bahnhofes Unterdrauburg abgeschlossen. Am 4. Oktober 1879 konnte die 38,09 km lange Strecke in Betrieb genommen werden. In der Folge wurden die Abschnitte Cilli – Wöllan, Wöllan – Unterdrauburg und schließlich als letztes Teilstück die Verbindung Wolfsberg – Zeltweg sukzessive fertiggestellt. Ab 1899 löste die k.k. öst.

Staatsbahnen die k.k. priv. Südbahngesellschaft als Bahnbetreiber ab.

Im Jahre 1918 zerfiel die österr. – ungarische Monarchie und damit auch das in den Jahren zuvor mit großer Mühe errichtete Eisenbahnstreckennetz. Im Süden entstand ein neuer Staat der Serben, Kroaten und Slowenen (SHS-Staat) und durch die ungünstige Grenzziehung fiel Unterdrauburg gerade noch auf jugoslawisches Gebiet, wobei diese Situation bis Oktober 1920, dem Tag der Kärntner Volksabstimmung noch sehr unsicher war. Im Vertrag von St. Germain 1919 wurde Österreich ein Korridorverkehr von Lavamünd über Unterdrauburg nach Bleiburg ohne Grenzformalitäten zugesprochen. Nach den Wirren des Zweiten Weltkrieges und den schwierigen Zeiten des Wiederaufbaues konnte erst am 10. Oktober 1964 der langersehnte Wunsch nach einer österreichischen Verbindung der Lavanttalbahn mit der Südbahn mit der Eröffnung der Jauntalbahn Wirklichkeit werden. Die Strecke Lavamünd – Unterdrauburg versank zunehmend in Bedeutungslosigkeit und in der Folge wurde bis zum Jahre 1970 bis auf ein kleines Stück, das heute als Industrieanschluss dient, die gesamte Strecke auf ehemaligem jugoslawischem Boden abgetragen.

Eisenbahntechnik

Grundlagen

Bei der Eisenbahn handelt es sich um ein spurgebundenes Rad – Schiene – System mit den sich daraus ergebenden betrieblichen Einrichtungen wie Strecken, Bahnhöfen, Blockstellen, Weichen, Signalen und Fahrzeugen. Die Vorteile der Eisenbahn sind: niedriger Energieverbrauch wegen geringer Rollreibung zwischen Rad und Schiene; wenig Raumbedarf des Verkehrsweges; sicheres Verkehrssystem; lange Zugeinheiten bis 700 Meter sind möglich, bei minimalem Personalaufwand.

Es gibt unterschiedliche Spurweiten die in Millimeter angegeben werden. Man unterscheidet zwischen Normalspur (1434 mm), das Maß stammt von der englischen Postkutsche. Breitspuren von 1674 mm sowie Schmalspuren (von 760 mm bis 1000 mm Spurweite). Züge dürfen eine bestimmte Länge nicht überschreiten. So dürfen Güterzüge eine maximale Länge von 700 Metern oder 250 Achsen aufweisen, Reisezüge maximal 80 Achsen und Autoreisezüge maximal 100 Achsen. Die Einschränkungen ergeben sich aus der Gleislänge in den Bahnhöfen, der Bahnsteiglänge und den Bremsverhältnissen.

Signale

Signale dienen der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und seinem planmäßigen, pünktlichen Ablauf. Sie übermitteln dem Lockführer wichtige Informationen. Es gibt Signale, deren Bedeutung stets gleichbleibt, deren Signalbild also nicht verändert werden kann bzw.

darf. Früher wurden diese zum Teil als „Kennzeichen“ definiert. Weiters gibt es Signale, deren Signalbild entsprechend den betrieblichen Erfordernissen verändert werden kann. Insbesondere letztere dienen der Regelung des Zugverkehrs. Neben der Unterscheidung in Bezug auf den „Informationsinhalt“ der Signale gibt es noch die Unterscheidung nach Form und Lichtsignalen. Im Zuge der technischen Entwicklung in den letzten Jahrzehnten wurden und werden die früher allgemein üblichen Formsignale durch Lichtsignale ersetzt. Bei Formsignalen wird die Änderung des Signalbildes durch eine Änderung der mechanischen Form dargestellt. Bei Lichtsignalen bleibt dagegen die äußere Form unverändert, die Änderung des Signalbildes erfolgt durch eine Änderung des „Lichtbildes“, d.h. durch das je nach Bedarf wechselnde Aufleuchten von räumlich entsprechend angeordneten Lampen, vielfach unterstützt durch verschiedene Lichtfarben. Man könnte sogar Formsignale bei Nachtbetrieb auch als Lichtsignale betrachten. Bei Nacht sind die äußeren Formen kaum erkennbar, jedoch die Signallichter, mit denen Formsignale zusätzlich ausgerüstet waren.

Die neueste Entwicklung der Signaltechnik ist jene, die auf die Signale der herkömmlichen Formen, also Licht- oder gar Formsignale, verzichtet könnte und die Signalinformationen auf drahtlosem Weg zur Lok übertragen werden, z.B. bei Strecken mit Linienzugbeeinflussung (LZB). Meist werden dennoch Signale an den LZB-Strecken aufgestellt, da noch nicht alle Züge für diese Technik ausgerüstet sind.

Für die einzelnen Signalbilder⁴ bzw. Signalbedeutungen gibt es amtliche Kurzbezeichnungen. Sie sind für Form- und Lichtsignale meist gleich, weil auch der Befehlssinn gleich ist.

Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende, in Fahrtrichtung hinter dem Signal befindliche Gleisabschnitt befahren werden darf. Hier gelten die Kurzbezeichnungen Hp0 für Zughalt, Hp1 für freie Fahrt, Hp2 für Langsamfahrt und Hp00 für Zughalt und Rangierverbot.

Vorsignale kündigen an, welche Signalstellung am dazugehörigen Hauptsignal oder Schutzsignal zu erwarten ist. So zeigt Vr0 Zughalt erwarten an, Vr1 Fahrt erwarten und Vr2 Langsamfahrt erwarten.

Im Schienenverkehr gibt es aber noch eine große Reihe von weiteren Signalen wie Zusatzsignale, Schutzsignale oder Sperrsignale, Rangiersignale, Pfeiftafeln, Läute- und Pfeiftafeln, Langsamfahrtsignale sowie Nebensignale, deren nähere Beschreibung aber den Rahmen dieses Werkes sprengen würde.

Volkskundliches

Nachfolgende Ausführungen sind nach rein subjektiven Kriterien – dem Interesse des Autors folgend – ausgewählt und geben nur eine kleine volkscundliche Übersicht hinsichtlich des oberen Lavanttales.

Die Hauslandschaft

Vorweg seien einige allgemeine Worte zum Thema „Hauslandschaften“ erlaubt, wobei als Literatur in der Hauptsache „Das Bauernhaus und seine landschaftliche und historische Entwicklung in Kärnten“ von Oskar Moser herangezogen werden soll.⁵

Hauslandschaften sind charakterisiert durch die Hauskörperform, die Konstruktion des Daches und die Art der Dacheindeckung. Oskar Moser spricht von einer beträchtlichen Vielfalt und ebenso von augenscheinlichen Formengegensätzen der Kärntner Bauernhäuser, verursacht durch geographische und ethnische, aber auch andere wichtige Faktoren.

Stärker als andere Alpenländer ist Kärnten Sammel- und Binnenraum seit jeher, der zufolge seiner geographischen Lage zwischen Nord und Süd und West und Ost vermittelt, sich dabei aber in seiner äußeren und inneren Geschichte, in seiner z.T. heute noch aus Deutschen und Slowenen gemischten Bevölkerung sowie in seiner kulturlandschaftlichen Ausformung durch unverkennbare Eigenzüge von seinen Nachbarländern abhebt.⁶

Die starke naturräumliche Gliederung des Landes bedingte auch die deutlichen Unterschiede im Siedlungscharakter Kärntens, „in dem nun objektiv nach der Einheitlichkeit der Sachen, der Bauweisen, Hausanlagen und Siedlungsformen „Landschaften“ auszugrenzen sind, die wir zufolge ihrer bestimmten Merkmale „als Hauslandschaften“ bezeichnen.“⁷ Ausgehend von den überlieferten Altformen des Bauernhauses und seiner Hofanlagen unterscheidet man in Bezug auf diese Hauslandschaften im Wesentlichen vier sich von Westen nach Osten staffelnde Haupt- und Großlandschaften, die von einigen mehr oder weniger typischen Hausmerkmalen in Anlage und Aufbau von Hofanlage, Hauskörperform, Geschossbau, Dachneigung und -form, Bauweise und Bauausstattung – geprägt sind. Wie schon erwähnt, seien an dieser Stelle die Hausformen des Lavanttales näher skizziert. Vorwegzuschicke wäre, dass die meisten Täler Kärntens eine eigene, in sich relativ geschlossene Hauslandschaft bilden, wobei die Hauptmerkmale des größeren Raumes sehr wohl in Variationen vorkommen.

Allgemein wäre zu den Bauernhäusern des Kärntner Unterlandes zu sagen, dass sich die Hausformen dieser Großlandschaft ebenso stark voneinander unterscheiden wie jene Oberkärntens. Letztere erscheinen in ihrem äußeren Typ als vorwiegend alpine Formen und kennzeichnen als Paar- und Ringhöfe eine eher viehzüchterisch bergbäuerliche Welt, wohingegen erstere mehr die Berghöfe der Waldbauern sind, mit ihrer – jedenfalls in früheren Zeiten – Gewichtung auf Feldbau mit Ackerwirtschaft (im Jaun- und Lavanttal kommt in entsprechenden Lagen auch der Obstbau hinzu) gegenüber der Grünlandwirtschaft und der Viehzucht des Oberlandes. Diese Wirtschaftsformen wirkten sich nicht nur in der Betriebsform einer gänz-

lich anderen Feld- und Scheunenwirtschaft aus, sondern zeigen sich auch in den altertümlichen Hausanlagen.

Im Grund- und Aufriss bestanden diese „ursprünglichen“ Bauernhäuser aus unrationellen, wenig entwickelten Raumsystemen mit einer großen, saalartigen Rauchstube als Mittelpunkt. Eben diese wurde offenbar zunächst immer für sich und ohne Unterkellerung direkt auf dem Erdboden aufsitzend gebaut, und erst nach Bedarf wurden, gemäß dem additiven Bauprinzip des Blockbaues, weitere Räume in getrennter Zimmerung angefügt. Ein mächtiges Strohwalmdach überdeckte diesen Baukörper. Als „Labn“ diente der zwischen den Raumblocken freibleibende Raum, welchem auch die Funktion zukam, die ... „starken Niveauunterschiede der einzelnen Hausräume mit Gängen und Stufen auszugleichen, ein Baumerkmal, das an sich für gotische Hausanlagen des späten Mittelalters allgemein kennzeichnend ist“.⁸

Ein Erweiterungstypus aus dieser ursprünglichen Grundform des Rauchstubenhauses scheint das sogenannte „Winkelhaus“ zu sein, welches sich besonders in den Berglagen des nördlichen Unterkärntens entwickelt hat.

Hier waren im bergigen Gelände der Längsausdehnung des Hauses vielfach natürliche Grenzen gesetzt. Man behalf sich daher beim Schmalhaus durch Zubauten im rechten Winkel, so dass hier die charakteristischen „Winkelhäuser“ mit L-förmigem Grundriss entstanden, die etwa in den östlichen Gurktaler Bergen (z.B. am Gunzenberg) einsetzen, einstmals wohl auch das Krappfeld beherrschten... und die sich über das Görttschitztal, die Saualpenhänge und das Mittlere Lavanttal hinweg nach Osten bis in die Weststeiermark fortsetzen.⁹

Aus dieser eben genannten Winkelbauweise der ältesten Bauernhäuser entwickelten sich einige Eigentümlichkeiten: Zusammenbau von Stadel und Wohnhaus zu einer Anlage eines Wohnstallhauses, wobei sich in weiterer Folge Anlagen wirklich ringförmiger Höfe, zu bemerken im steirischen Obdacherland, entfalteten oder sich aber auch als regelrechte Einhöfe zeigten. Nach einem Vorschlag des Volkskundlers Prof. Oskar Moser sollten derartige Hofanlagen die Bezeichnung „Norische Gehöfte“ tragen, ein Begriff, der in der Ethnologie allerdings nicht unumstritten bleiben sollte. Zu erwähnen wäre weiters, dass sich diese „Norischen Gruppnhöfe“ im Lavanttal wie auch im Görttschitztal zu vieltraktigen Bauformen öffnen, überdacht mit einer Art Grabendächer, welche außergewöhnlich verschiedenförmig sein können.

„Die Haeuser der Lavantthaler sind fast durchwegs aus Holz und mit Stroh gedeckt; sie sind ausser der Unregelmässigkeit auch so mannigfaltig gebaut, daß im ganzen Thale (!) nicht ein einziges Haus dem anderen in der Bauart gleich ist. Stadel und Stall ist bald mit dem Wohnhause vereinigt, bald geschieden...“¹⁰

Diese Tendenz der Verbindung von Wohnhaus und Stadel nach Art eines Einhofes, die gerade im oberen Lavanttal bei den alten Bauernhäusern zu teils mächtigen Hausbauten führte, wird schon im mittleren Lavanttal seltener, taucht fallweise aber noch südlich der Sau- und Koralpe im Kömmelgebiet östlich von Bleiburg und vereinzelt auch im Jaunfeld auf.

Veränderungen im Lebens- wie im technischen Bereich setzten derartigen primären Hausanlagen mehr oder weniger ein Ende. Besonders seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts drängten rationellere Neuformen und Plantypen diese zurück, was verbunden sei mit dem Aufkommen professionellerer Bauleute im Land, neuen Werkstoffen, aber auch veränderten Lebens- und somit auch Wohnbedürfnissen. Allerdings wäre zum Abschluss noch zu erwähnen, dass sich die Hausforschung dieser, um es mit Oskar Moser zu sagen, wichtigen Neuschichte der Bauernhausformen unseres Landes kaum noch angenommen hat.

Lavanttaler Schwarzgeschirr

In Kärnten gab es mehrere Lagerstätten von Tonen unterschiedlicher Beschaffenheit; die bekannteste war aber wohl jene in der Umgebung von Jakling bei St. Andrä am Dachberg im Lavanttal, wo bereits im Mittelalter abgebaut worden war. Obwohl im unteren Lavanttal liegend, seien einige Worte dazu dennoch gestattet, da der Abbau von Tachen sowie die Produktion von Schwarzhafnerware für das gesamte Lavanttal bedeutend war, nicht zuletzt, weil das Schwarzgeschirr als Kochgerät und Gebrauchsgut beim offenen Herdfeuer wohl in keinem bäuerlichen Haushalt gefehlt hat. Die Bedeutung der Lavanttaler Schwarzhafnerei tritt erstmals im Jahre 1526 im Zuge des Auffindens einer archivalischen Quelle in Erscheinung, aus welcher hervorgeht, dass der Landesverweser in der Steiermark ...“ auf Ansuchen der „Meister Haffner Handwerchs im Landt Steyer“ das Haussiren mit „Hafnerwerch“ seitens von Leuten desselben Gewerbes, die als „Schapler oder Störer“ aus Oesterreich und Kärnten Ware einschleppen“, verbietet und dieselben abzuschaffen befiehlt“. ¹¹ Mit Beginn der Neuzeit ist also anzunehmen, dass eine umfangreiche Produktion auch einen „Export“ bis in die angrenzende Steiermark erlaubte, was offensichtlich – wie oben erkennbar – immer wieder zu Beschwerden der steirischen Hafner geführt hatte. Allerdings war das Lavanttaler Schwarzgeschirr preisgünstiger und in der Qualität überlegen, da die Grazer aus Mangel an geeignetem Lehm keine so gute irdene Ware zu erzeugen fähig waren, daher dürften die Beschwerden von keinem Erfolg gekrönt gewesen sein. Zu Unstimmigkeiten betreffend den Tonabbau und der daraus hergestellten Ware kam es aber auch innerhalb des Lavanttales selbst. Die Jaklinger waren Salzburger Untertanen, der Dachberg selbst war im Besitztum des Klosters St. Paul. Um künftige Streitigkeiten zu verhindern, wurde im Jahre 1754 – wie beinahe ein Jahr-

hundert zuvor schon einmal – ein Vertrag geschlossen, welcher besagte, ...“ dass für die Jaklinger der Verschleißort Wolfsberg sein sollte, von dem aus auch die Obersteiermark zu versorgen war, während für die St. Pauler, Völkermarkt den Umschlagsort bildete, von wo aus auch andere Teile Kärntens beliefert werden konnten“. ¹²

In der Zwischenkriegszeit erlosch der Abbau von Ton und somit die Herstellung von reduzierend gebrannter Schwarzhafnerware, nicht zuletzt aufgrund der Produktion einer viel kostengünstigeren Massenware konkurrierender Materialien. Viel ist vom „tachenen Geschirr“ verschwunden, nur Weniges in größeren Sammlungen einiger Museen heute noch zu betrachten.

Dieses grobirdene Geschirr, welches früher – wie schon erwähnt – in den Lavanttaler Haushalten weit verbreitet gewesen war, nannte der Volksmund „tachenes Gschirr“; es war aus dem besonderen Hafnerlehm, dem sogenannten „Tachn“ erzeugt, dem Werkstoff der zahlreichen Schwarzhafner im Tal. Gekennzeichnet ist es durch seine dunkle, graue bis blauschwarze Färbung und das diese erzeugende besondere Brennverfahren sowie keine Glasur. Der unverkennbare Unterschied zwischen schwarzirdenem und rotirdenem Geschirr hängt ausschließlich mit dem Brennverfahren zusammen und keineswegs mit der Zusammensetzung oder Beschaffenheit des Rohtones. Bringt man nämlich den Töpfer-ton in einem geschlossenen Brennofen zum Glühen, so erfolgt der sogenannte reduzierende Brand, bei dem sich die Scherben blaugrau färben. Wird hingegen dem Töpferofen beim Brennen Luft zugeführt, so geschieht ein oxydierender Brand des Tones und dieser färbt sich gelblich oder rötlich, also ziegelfarben.

Die weite Verbreitung des Schwarzgeschirrs und seine Verwendung für den täglichen Gebrauch war etwa gegenüber der glasierten Grünhafnerware dadurch gerechtfertigt, dass ersteres in der Herstellung einfacher zu bewerkstelligen war und somit auch „erschwinglicher“ und es sich im bäuerlichen Haushalt zudem als praktischer und zweckmäßiger erwies. ¹³

Die Eisenopfer zu St. Leonhard

Als die Türken im Jahre 1480 bis in das obere Lavanttal streiften, fesselten sie in Obdach einen Bauern namens Sturm an den Schweif eines Pferdes und führten ihn mit sich. In der Gegend, wo jetzt im sogenannten Zankergrund ein Kreuz steht und man die Kirche St. Leonhard zuerst erblickt, machte der Gefangene das Gelübde, im Falle seiner Befreiung eine Kette verfertigen zu lassen, die zweimal diese Kirche umziehen sollte. Er wurde erhört. Unbemerkt von seinem Führer lösten sich seine Bande und es gelang ihm, im Gesträuch zu entkommen. Der glücklich Befreite hielt getreulich sein Gelübde, ließ eine Kette anfertigen, von der jedes Glied einen Schuh lang war, und bestimmte, dass die Nachkommen seiner Familie für

die Erhaltung derselben sorgen oder, so oft sie durch ein Jahr keiner Ausbesserung bedürfte, ein Opfer von fünf Groschen entrichten sollten. So geschah es auch immer.¹⁴

Die Chronik der Kirche weiß zu berichten, dass in der Regierungszeit Kaiser Josef II. die Kette von der Kirche entfernt worden war. Im Jahre 1912 wurde aber eine neue angefertigt, welche die Kirche allerdings nur mehr einmal umspannen sollte.

Die Kirche zu St. Leonhard, die zu den interessantesten frühgotischen Sakralbauten Kärntens zählt, ist nicht nur dieser Kette wegen bemerkenswert, sondern auch wegen eines interessanten „Schatzes“, der heute noch im Kircheninneren in einem Wandschrank aufbewahrt wird. Das obere Lavanttal zählte mit seinem Eisen-, Gold- und Silberbergbau zu den reichsten bambergischen Besitzungen Kärntens. Das Städtchen St. Leonhard liegt mitten im Zentrum einer erzeichen Gegend und geht selbst auf eine Bergbausiedlung zurück und so scheint es nicht verwunderlich, dass die Kirche dem „Eisenheiligen“ St. Leonhard geweiht ist, welchem im Zuge der Wallfahrten vornehmlich Eisenopfer als Votivgaben dargebracht wurden.

Die Verehrung des heiligen Leonhard ist in Österreich wie auch in anderen deutschsprachigen Gebieten weit verbreitet. Etwa seit dem 11. Jahrhundert haben sich in Frankreich, England, Italien sowie durch das Wirken der Zisterzienser auch im deutschsprachigen Raum unzählige Bräuche um Leonhard ausgebreitet. Anfangs waren es solche, die mit seinem doch legendären Patronat für die Gefangenen, etwa in der Umfangung von Kirchen und Kapellen mit Ketten bei einer glücklichen Heimkehr nach Kreuz- oder Kriegszügen zu tun hatten oder auch mit der Gabe einer eisernen Kette bei einer gelungenen Entbindung, heute ist es in der Hauptsache ein Brauchtum, das mit dem heiligen Leonhard als Pferde- und Viehpatron zusammenhängt. Weiters bekannt sind die Votivgaben aus Eisen, die Hufeisen, die an die Stalltür genagelt werden, das Einschlagen der Leonhardnägel beziehungsweise die beliebten Leonhardfahrten und –ritte am Ehrentag des Heiligen.¹⁵

Über die Eisenopfer selbst sagt der Volkskundler Oskar Moser folgendes:

Diese Kunst der „Eisenopfer“ ist vor allem im Bayrisch-österreichischen Raum, und hier wiederum in besonderer Eigenständigkeit in einem Kärntnerisch-steirischen Formenkreis überliefert und bis herauf in die Gegenwart lebendig geblieben. Das Alter dieses religiösen Brauches, eiserne Figuren „EX VOTO“¹⁶ und als Weihegaben an bestimmten Kultorten und Wallfahrten darzubringen, geht nach aller Wahrscheinlichkeit bis in das hohe Mittelalter zurück. (...) Ganze menschliche Gestalten beiderlei Geschlechts, sämtliche Arten von Körperteilen und Gliedmaßen, Arme, Beine, Augenpaare, alle Arten von Haustieren, Gegenstände, Häuser wurden hiebei vollplastisch dargestellt. Über

die historischen Lebensbedingungen dieses Votivbrauches und besonders über die eigentlichen Herstellerkreise dieser weitgehend anonym gebliebenen Volkskunst eiserner Votivgaben gibt es nur sehr spärliche Unterlagen.¹⁷

Wenn die Wallfahrer nun nach St. Leonhard kamen, brachten sie eine Eisenfigur mit, die sie vermutlich bei einem Schmied der Umgebung besorgt haben dürften, da anzunehmen ist, dass die Reichenfelder Schmiede wohl diesen Kultort mit ihren Erzeugnissen versorgt haben. Eiserne Tiere vielerlei Gestalt, sowie menschliche Figuren oder auch wie oben beschrieben einzelne Gliedmaßen wurden als Weihegaben auf dem Hauptaltar geopfert in der Hoffnung auf Gesundung. Man soll wohl auch eiserne Ringe bei Kopfschmerzen und Handschellen in der Hoffnung auf einen richterlichen Freispruch unter den ehernen Weihegaben gefunden haben. Die Votivopfer blieben in der Kirche und konnten in späterer Zeit bei Bedarf gegen ein Entgelt entlehnt werden.

Vor etwa 200 Jahren muss die Anzahl der Opferfiguren ganz stattlich gewesen sein, was eine kleine Geschichte zu erzählen weiß:

In St. Leonhard konnte man nämlich erfahren, dass damals, als man die eiserne Kette in den Schmelzofen beförderte, auch ein großer Teil der eisernen Figuren verkauft und eingeschmolzen wurde. Das gläubige Volk empfand aber dieses Vorgehen als sündhaften Frevel, und noch gegenwärtig lebt die Überlieferung, dass jene zwei Schimmel, welche die gewaltige Kette zum Schmelzofen führten, bald darauf eingingen. Als die Kette mit den Opferfiguren in den Ofen geworfen wurde, entstand in seinem Feuerschlund ein furchtbarer Aufruhr. Die Figuren bäumten sich auf und sprangen im Feuer so wild umher, dass der Ofen zersprang.¹⁸

„Lavanttaler Impressionen“

Körperliche Beschaffenheit der Lavanttaler

Im Ganzen gehört der Lavanttaler Landmann /: von dem ich allein zu schreiben gedenke :/ seinem Körperbau nach zur Klasse der mittleren Menschen, doch wird man mehr finden, die zu Gewehrdienst tauglich sind, als solche, die viel unter den Musketiers Größe während. Sie sind größtentheils breitschultericht, von starkem Körperbau, zum schweren Arbeiten anwendbar und gewöhnlich proportioniert gebaut. Ihre Gesichtszüge sind mehr leidlich als schön, haben mehrertheils dunkel und lichtbraune Haare, welche bey Ebenern ziemlich kurz abgeschnitten, bey Gebirgern sonderheitlich in der Gegend Kauz, Theissenek, Breitenek, Prebel und Gräbern ziemlich in das Genick hinabhängend gelassen werden. Der Bauer in der Ebene ist durchgängig fleischichter als jener der Gebirge und von weißerner Gesichtsfarbe. Der Bauer in Gebirgen aber ist mehrentheils hagerer und von schwarzbräunlichem Gesichte. Beyderseits sind die arbeitsamen

zwar kräftig, aber steif und minder berührig. Das Gewicht von einem Zentner trägt er ohne Beschwerde. Während sich hingegen der berührigen Wende 3 Mahl umwendet, möchte es dem Lavantthaler kaum 2 Mahl gelingen.

Die Weiber stehen den Männern an Größe wenig nach, sie sind wie die Männer, in Ebenen fetter und blonder als an Gebirgen. Besonders schöne Gesichtszüge sind seltene Erscheinungen; sind wie die Männer breitschultericht, haben mehr kleine als große Brüste, breite Lenden und schwere Füße, dichte und lange Kopffaare, welche sie meistens mit einer Schnur oder Bändchen einflechten, in einer Rundung am Scheitel herum drehen, und sorgfältig unter der Haube verbergen. Hier kann ich auch besetzen, dass die meisten, sowohl Mädchen als Weiber in der Mitte des Kopfes geschoren sind, welches sie als Mittel wider Kopfweh pflegen. An Kraft fehlt es ihnen nicht, auch sind sie nur etwas mehr als die Männer berührig. Wenige sind unfruchtbar, sie gebären größtentheils leicht und glücklich, so dass unter Hausgeburten kaum eine gefährlich wird. Ich weiß aus sehr vielen Beispielen, von Weibern

a) Bei Mädchen an Gebirgen sind selbe kaum äußerlich bemerkbar welche am Vormittag gebären, und am Nachmittag schon wieder ihre häuslichen Geschäfte im Zimmer und Haus verrichten. Die meisten arbeiten durchgängig am 2ten und 3ten Tage nach der Geburt. Ihre Kinder lassen sie lange saugen, die meisten durch 1 ½ Jahre, mehrere noch lange darüber, so daß viele Kinder schon alleine gehen können und noch saugen, dabei aber auch schon, weil die Brust nicht mehr hinreichende Nahrung gibt, mit Milchbräue genährt werden müssen. Mehrerenteils werden die Kinder schon in ihrer Jugend an die gewöhnliche starke und grobe Kost von Erwachsener und Arbeitsamer gewöhnt, und mit zu viel Nahrung überhäuft, bekommen bey der Muttermilch schon öfters Most zu trinken. Überdieß sind die Mütter weder in der Schwangerschaft, noch während der Saugzeit enthaltsam, sondern genießen von allen gewöhnlichen Speisen.

b) Ihre Geburtshelferinnen sind meistens nur alte Bäuerinnen in der Nachbarschaft und nur bei Gefahren wird entweder nur eine geprüfte Hebamme oder Chirurgen geschickt.

Gewöhnliche körperliche Mängel

Mehr als an anderen Orten findet man hier Menschen mit Kröpfe, und eine ziemliche Anzahl Blödsinnige, die man Tocker oder Hascherl nennt. Was die Kropfichten anbelangt (a), kan ich bemerken, daß selbe ziemlich allgemein in diesem Thale ausgesät sind. Es lässt sich aber nicht bestimmen, ob sie mehr in Gebirgen oder Ebenen sind, wohl aber kann ich

a) Worunter ich nicht bloß die großen und auffallend sichtbaren, sondern auch die kleinen und sogenannten Stockkröpfe verstehe.

„Angaben, daß erstens mehr bey den ärmeren als reichen Klasse, 2tens bald mehr bey dem männlichen als bey dem weiblichen Geschlechte angetroffen werden. ... Meiner Beobachtung nach, möchten im Durchschnitt unter 10 Prozent, 2 Kropfichte seyn. Die Ursache so vieler Kröpfe kann ich nur muthmaßlich angeben, als vielleicht Mangel an schärferen Salz, als ein Stein oder Meersalz. Am meisten aber mag das Wasser schuld daran seyn. Gewiß ist es doch auch, daß die Sorglosigkeit der Aeltern bey der körperlichen Erziehung der Kinder sehr viel beyträgt, da man beim Entstehen der Kröpfe gar kein Mittel dawider anwendet. Die rohere Klasse der Menschen allein hat auch gar keinen Ekel von dieser menschlichen Ungestalt, sodaß man scherzweise von einen Kropfichten sagt: Dieser ist vornehmer als ein anderer, denn er hat doch alle Glieder. Oder: Der Kropf ist gut für die Sünde der Hoffahrt. Diesem nach möchte zur Ausstattung und Verminderung der Kröpfe wohl auch mehr Bildung und Belehrung nöthig seyn“.¹⁹

Diese nach heutiger Sicht nicht sehr „liebevolle“ Beschreibung des „Lavanttals“ stammt aus einer Handschrift, welche zum Verfasser den Pfarrer von St. Michael bei Wolfsberg, Mathias Decrignis, hat, der sie im Jahre 1812 vollendete. Diese sogenannte Decrignis-Handschrift birgt einen außerordentlich wertvollen Beitrag zum Volksleben im Lavanttal. Als Auftraggeber der zur Sprache stehenden Abfassung erscheint Erzherzog Johann, der Fragebögen versenden ließ zum Zwecke der Erstellung einer „Innerösterreichischen Statistik“. Die Ergebnisse, sowohl Handschriften als auch Akten, finden sich im Grazer Joanneum als „Göthsche Serie“ zusammengefasst.²⁰

Ausgewählt hat der Autor dieser Zeilen die Textstellen aus dem Grunde, weil sie zwei Hinweise enthalten, die man teilweise heute noch unmittelbar mit dem Lavanttal und seinen Bewohnern in Verbindung bringt: den Most und den Kropf.

„Pfiat di Goult scheans Lovnttol, Kroupfati gibbs überoll.“ In der Tat traf man – Erzählungen zufolge – im Lavanttal wie kaum in einem anderen Bundesland so viele Menschen beiderlei Geschlechts, die mit einem Kropf „ausgestattet“ waren. Man hörte auch einst die Geschichte, ein Arzt hätte behauptet, der Most wäre ein gutes Mittel zur Vorbeugung gegen den Kropf, womit wir beim zweiten Hinweis wären. Wenn dies der Fall wäre, so scheint es doch verwunderlich, warum so viele Bewohner des Lavanttales mit Kröpfen „gesegnet“ waren, wo doch der Most als tägliches Getränk in jedem Bauernhaus von den Kindern schon getrunken wurde. Mir selbst ist eine Geschichte bekannt, erzählt von einer Bekannten, die vor einigen Jahren irgendwo im Lavanttal die Urlaubsvertretung eines Landarztes

übernommen hatte. In die Praxis kam auch ein älterer Bauer, dessen Laborwerte, besonders die Leberwerte, nicht so gut waren. Auf die Frage, ob er viel Alkohol trinke, antwortete er „Nein, nur Most“!
Die Kröpfe der Bewohner sind heute beinahe zur Gänze verschwunden, der Most aber ist geblieben. Vom einst billigsten Volksgetränk zu einem kultivier-

ten Genussmittel ausgereift, braucht der Most heute unter dem Markennamen „Lavanttaler Mostbarkeiten“ den Vergleich mit guten Tafelweinen nicht mehr zu scheuen. Die Palette an Erzeugnissen reicht vom unfiltrierten, naturbelassenen und vergorenen Apfelsaft bis hin zum Mostsekt.²¹

1 Grazer Zeitung, Morgen-Ausgabe Nr. 498, Dienstag 26. October 1852.

2 Zitat nach R. Puschnig, Zur Entstehungsgeschichte der Kronprinz-Rudolfs-Bahn, S. 114.

3 Vgl. Puschnig, a.a.O., S. 129.

4 siehe Anhang

5 Oskar Moser, Das Bauernhaus und seine landschaftliche und historische Entwicklung in Kärnten. 2.Aufl., Klagenfurt 1992 (= Archiv für vaterländische Geschichte und Topographie, hrsg. vom Geschichtsverein für Kärnten, Bd.73).

6 Moser, Das Bauernhaus, S. 25.

7 Ebd., S. 166.

8 Ebd., S. 177f.

9 Ebd., S. 181f.

10 Mathias Decrignis, Der Lavanttaler Bauer mit seiner physisch und moralischen Beschaffenheit. St. Michael. 1812, S. 37.

11 Karl Eisner, Schwarzkeramik. Begleittext zur Sonderausstellung in der Propstei Maria Saal. Klagenfurt 1986, S. 4.

12 Ebd., S. 4f.

13 Vgl. Fidelius Deiser, Lavanttaler Schwarzgeschirr, Teil 1, In: Die Kärntner Landsmannschaft, Heft 2, 1965, S. 7-9.

14 Franz Pehr, Kärntner Sagen, 5.Aufl., Klagenfurt 1960, S. 28.

15 Vgl. Franz Attems, Johannes Koren, Schutzheilige Österreichs als Bewahrer und Helfer, Ihr Leben, ihre Patronate und Attribute, Innsbruck 1992, S. 72f.

16 Die lateinische Inschrift auf Votivgaben bedeutet „auf Grund eines Gelübdes“.

17 Oskar Moser, Der Schmiede Recht und Landgebrauch, Eine archivalische Notiz zur Geschichte der Lavanttaler Eisenopfer, In: Die Kärntner Landsmannschaft, Heft 5, 1965, S. 7f.

18 Matthias Maierbrugger, Die eisernen Weihgaben in Bad St. Leonhard, In: Die Kärntner Landsmannschaft, Heft 2, 1968, S. 6.

19 Decrignis, Der Lavanttaler Bauer, S. 1-3.

20 Vgl. Franz Koschier, Trachtenbeiträge, Gailtal – Rosental – Lavanttal, Klagenfurt 1992, S. 41.

21 Vgl. dazu: Franz Tatschl, Lavanttaler Impressionen, In: Die Kärntner Landsmannschaft, Heft 10, 1985, S. 71.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Rudolfinum- Jahrbuch des Landesmuseums für Kärnten](#)

Jahr/Year: 2002

Band/Volume: [2001_2002](#)

Autor(en)/Author(s): Schwertner Johann

Artikel/Article: [Die Geschichte der Eisenbahn in Kärnten. 341-347](#)