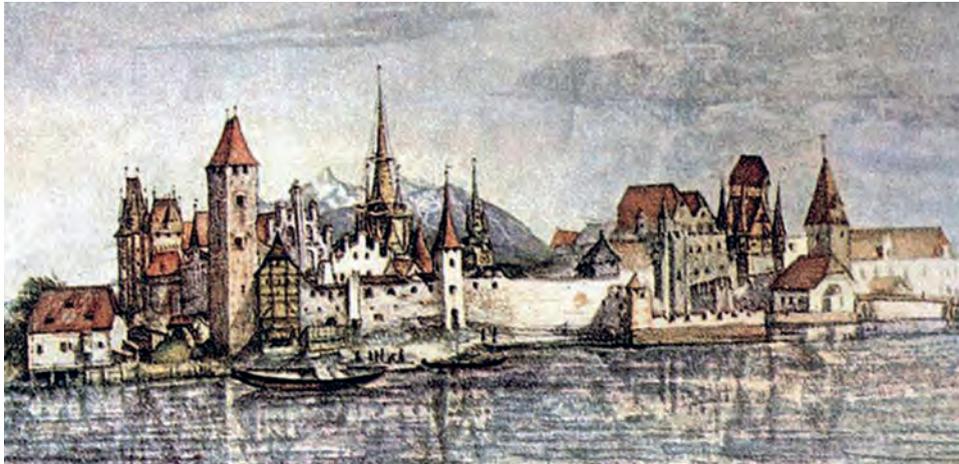


Elmar Samsinger

# INNSBRUCK

HALL UND SCHWAZ



K.u.k. Sehnsuchtsorte  
im Herzen der Alpen



# INHALT



ZUM GELEIT 6

INNSBRUCK – EINE STADT IM HERZEN DER ALPEN 9  
*Eine Zeitreise von der Steinzeit bis zum Ersten Weltkrieg*

Die Alpen 13  
Vom Ötzi zu Römern und Germanen 14  
Eine Stadt entsteht 17  
Albertiner und Meinhardiner 22  
Innsbrucks Bürger und ihre Häuser 27  
Von Mönchen, Pfaffen und Heiligen 34  
Die frühen Habsburger 39  
Die Fugger 49  
Der Knappen- und Bauernaufstand 52  
1524/25  
Wunderkammer und Einsiedelei 57  
Dreißigjähriger Krieg 70  
Leopold und Claudia 72  
Die letzten Landesfürsten in Tirol 79  
Innsbruck, eine Barockstadt 82  
Eine unglückliche Hochzeit 101  
Habsburg bis zum Ende 107

KAISER MAXIMILIAN I. 131  
*Altstadt – Goldenes Dachl – Hofkirche*

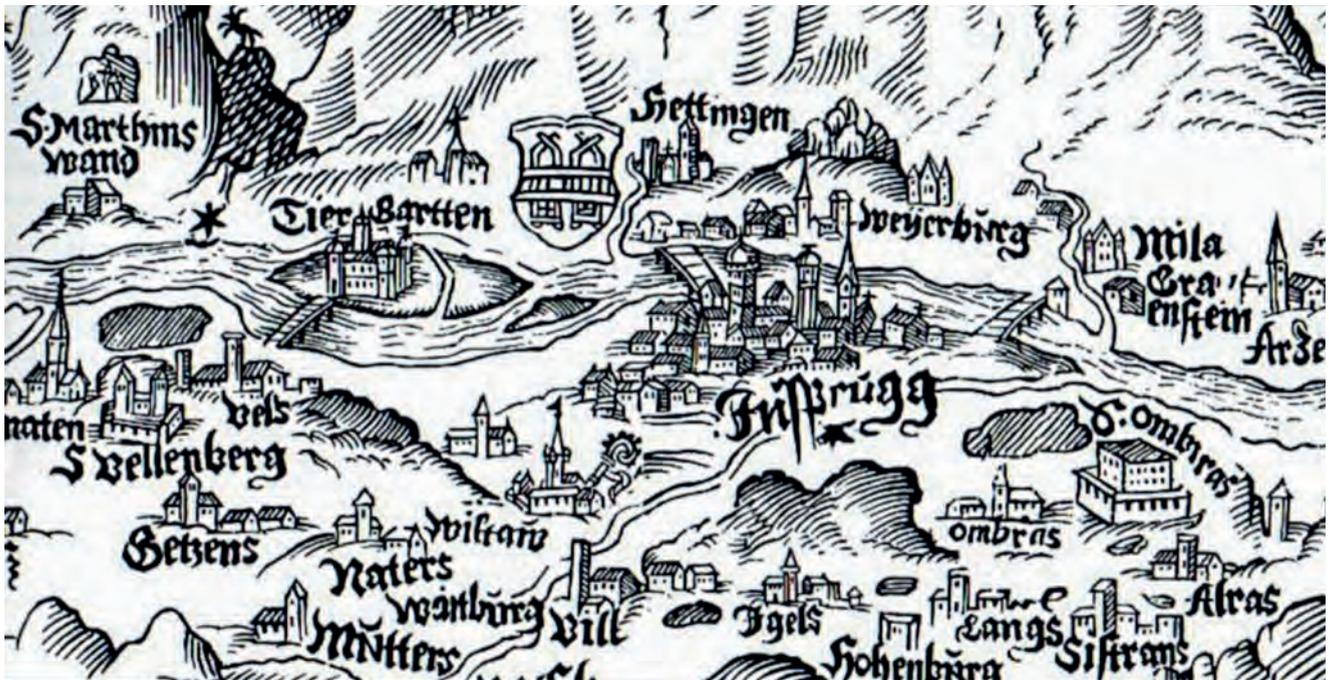
Max 132  
Maria und Bianca 134  
Der Medienkaiser 136

Innsbruck	138	<b>ANDRE HOFER UND DIE TIROLER FREIHEIT</b>	<b>211</b>
Der letzte Ritter	140	<i>Bergisel – Tirol Panorama – Kaiserjäger-</i>	
Der erste Kanonier	142	<i>museum – Hofkirche</i>	
Mummereien	144	Aufstieg und Fall des Andre Hofers	212
Fischen und Jagen	146	Das Riesenrundgemälde	224
Triumphzug	148	Tiroler Kaiserjäger	225
Schwarze Mander und Weiber	150	Tirol isch lei oans !	228
<b>HALL UND SCHWAZ, SALZ UND SILBER</b>	<b>153</b>	<b>BAEDEKER UND ALLERHÖCHSTE BESUCHE</b>	<b>235</b>
<i>Hall – Schwaz – Zeughaus – Büchsenhausen –</i>		<i>Bahnhof – Museen – Wirtshäuser – Bergisel</i>	
<i>Glockengießerei</i>			
Hall – Sudpfannen und Tiroler Plätten	154	Dampfrösser	236
Glück und Glas	158	Durischten	241
Sechser und Guldiner	160	Zu Gast in Innsbruck	251
Eine mittelalterliche Metropole	166	Allerhöchste Besuche	259
Schwaz – Mutter aller Bergwerke	169		
Tänzl, Stöckl, Fieger, Fugger und	179		
die anderen			
Schwarze Mander, Scharfmetze und	184	<b>ZU GAST BEIM KASERMÄNDL</b>	<b>269</b>
Glockenklang		<i>Sagen – Kulinarisches – Alpenzoo – Weiherburg</i>	
Der Nabel der Welt	194	<i>– Kloster Wilten – Frau Hitt – Umbrüggler Alm</i>	
		<i>– Martinswand</i>	
<b>OPER, CAPELLPARTIE UND CANTOREI</b>	<b>197</b>	Kaiser, Riese und versteinerte Frau – eine	270
<i>Tiroler Landestheater – Schloss Ambras</i>		neue Sage entsteht!	
Innsbruck ich muß dich lassen	198	Wer, was wann?	280
Hofkapelle und Comedihaus	201	Nachlese	288
Musikland	207	Musik, Museen, Dank und Bildrechte	291

## Die Alpen

Vor etwa 25 Millionen Jahren prallten Afrika und Europa aufeinander. Wie eine Ziehharmonika falteten sich nun die zwischen den Kontinentalplatten liegenden Sedimentgesteine des Urmeerbodens zu riesigen Bergmassiven auf. Im Gestein eingeschlossen Ammoniten, Muscheln und versteinerte Fische. Heftige Vulkanausbrüche förderten Granitgestein an die Oberfläche. Die Alpen waren geboren. Die beiden Kontinentalplatten bewegen sich noch heute, die Berge wachsen jedes Jahr um einige Millimeter. Dagegen nagten Wasser, Wind und Wetter an Gipfeln und Graten. Mächtige Gletscher hobelten Gebirgszüge ab, Millionen Tonnen Gestein donner-

ten über tausende Jahre talwärts. Ohne Erosion wären die Berggipfel heute um ein Vielfaches höher. Flüsse gruben nun tiefe Täler durch die Bergzüge, Urwälder begrüneten die nackten Felsen. Die Alpen sind der bedeutendste Gebirgszug Europas, mächtiger als Pyrenäen und Kaukasus. Sie erstrecken sich in einem riesigen Bogen von Wien über 1200 Kilometer bis an die französische Mittelmeerküste. Und mitten im Herzen der Alpen, in einem vom eiszeitlichen Inntalglacier geschaffenen Tal, liegt eine geschichtenreiche Stadt: Innsbruck, die Hauptstadt der alten *Gefürsteten Grafschaft Tirol*, heute des *Bundeslandes Tirol*.



Mathias Burgklechner, Innsbruck und das Inntal bis Hall.  
Große Tirol-Karte von 1611 (wikimedia commons/TLA)

## Vom Ötzi zu Römern und Germanen

**L**awinen und Muren, Überschwemmungen, Morast, Wälder und dichtes Gestrüpp – Tirol war ein raues und wenig einladendes Land. Der Inn mäanderte durch das Tal, er wurde erst in späteren Jahrhunderten in sein heutiges Bett gezwungen. Doch schon seit der späten Jungsteinzeit siedelte man im Raum Innsbruck, im Stadtteil Hötting und am Bergisel. Es war dies die Zeit, als Jäger und Sammler sesshaft wurden. Der *Mann aus dem Eis*, Ötzi, stammte aus derselben Epoche. Er wurde etwa 180 km von Innsbruck entfernt, vor etwa 5.300 Jahren ermordet. In der Eisenzeit wanderten keltische Stämme auch in den Tiroler Raum. Wegen ständig drohender Überschwemmungen in den weit verzweigten Flusslandschaften besiedelten die frühen *Tiroler* nicht den Talboden, sondern die den Bergketten vorgelagerten Mittelgebirgsstufen und Hügel. Sie betrieben Ackerbau und handelten mit Waren aus dem Süden, etwa Wein, Öl, Oliven, Südfrüchten, Töpferwaren, Gläsern, Lampen, Stoffen und tauschten dafür Honig, Wachs, Baumharz und Jagdwild. An mehreren Grabungsorten in und um Innsbruck brachten Archäologen vorrömische Siedlungsreste und Urnenfelder ans Tageslicht.

**A**ls Drusus und Tiberius, Stiefsöhne von Kaiser Augustus, 15 v. Chr. nach Norden vorstießen und den Alpenraum unterwarfen, siedelten im Inntal rätische Breonen, welche die Kelten verdrängten. Was veranlasste nun die Römer, in dieser Einöde das Militärlager *Veldidena* zu errichten? Es war die begünstigte Verkehrslage der Örtlichkeit, wo später Innsbruck liegen sollte. Hier gabelte sich die aus dem

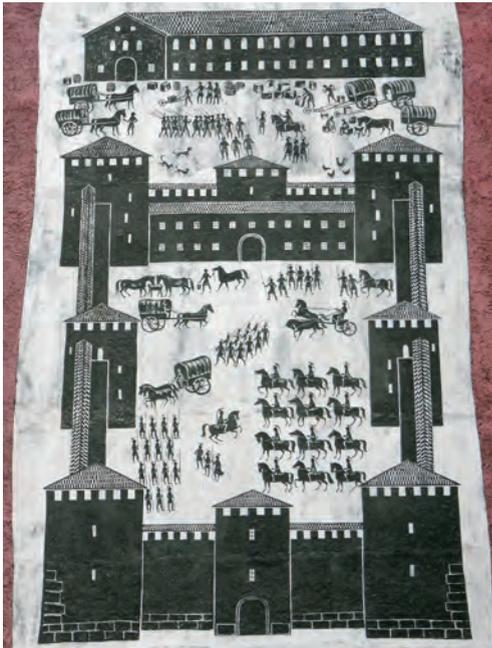
Süden durchs Eisack- und Wipptal kommende *Via Raetia* in zwei Äste. Einer führte längs des Inntals Richtung Osten. Wichtiger war der Ast nach Norden über den Seefeldler Sattel zum Donaulimes. Der Innübergang lag westlich von *Veldidena* unterhalb der Martinswand. Die seit dem 2. Jahrhundert n. Chr. stark frequentierte Fernstraße *Via Raetia* überquerte keine 40 Kilometer südlich von Innsbruck die Alpen. Der Brennerpass war mit nur 1372 Metern Seehöhe der niedrigste aller Alpenübergänge. Damit verlor die ältere römische Heerstraße *Via Claudia Augusta*, die von Italien kommend über den Reschen- und Fernpass ebenfalls in Augsburg endete, ihre Bedeutung. Die Brennerroute war nun die kürzeste Nord-Süd-Verbin-



Die römischen Legionäre des Militärlagers *Veldidena* zählten wohl nicht zu den Elitesoldaten des römischen Heeres. Foto 1912 (SA)

dung zwischen Italien und den römischen Militärlagern an Donau und Rhein. Im Mittelalter Teil der Reichsstraße

*Via Imperii*, zogen hier Kaiser auf ihrem Romzug, Soldaten, Händler mit vollbepackten Karren und Heerscharen von Pilgern, zur höheren Ehre Gottes und zum eigenen Seelenheil, Richtung Rom, Jerusalem oder Santiago de Compostella. Der Brenner ist bis heute der meist befahrene Alpenübergang, Innsbruck eine europäische Drehscheibe zwischen Nord und Süd, Ost und West.



Das römische Militärlager *Veldidena* wurde im 2. Jahrhundert n. Chr. zu einer bedeutenden Etappenstation und zum Versorgungsstützpunkt ausgebaut. Ausgegraben wurden 3 große, von Mauern mit Wehrtürmen umschlossene Hallen, wohl Lagerräume für Lebensmittel und Waffen sowie Werkstätten. Als Endpunkt eines Tagesmarsches von 30 bis 40 km diente *Veldidena* als Rast-, Nächtigungs-, Verpflegungs- und Pferdewechselstation. Hier kam auch ein römischer Meilenstein zu Tage. Nahe dem befestigten Lager grub man zudem zivile Wohn-

stätten und eine Veteranensiedlung aus. Die rätische Bevölkerung profitierte von der römischen Besatzung. An durstigen Soldatenkehlen hatten Schankwirte ihre Freude und man mag mutmaßen, dass die eine oder andere liederliche Weibsperson hier ihre Dienste anbot. Im Zentrum des spärlichen Wohllebens stand eine kleine Badeanstalt. Es gab in *Veldidena* sicher auch römische Kultstätten, wo Legionäre etwa dem Mithraskult huldigten. Besonders abwechslungsreich war das Leben damals trotz allem wohl nicht. Das Lager *Veldidena* war für Legionäre und römische Zivilbeamte sicherlich kein Wunschstützpunkt. Und nicht nur einer sah die südliche Sonne nicht wieder und fand seine letzte Ruhe inmitten der Berge.



Römischer Reisewagen, Grabplatte in Maria Saal (SA)  
Das befestigte Kastel Veldidena am Haus Leopoldstraße 44 im Stadtteil Wilten (SA)

Die rätischen Breonen nahmen im Laufe der Zeit die höher entwickelte römische Lebensweise an, aus Rättern wurden Rätoromanen. Ihre Sprache war ladinisch. Funde belegen rege Handelsbeziehungen mit Italien und anderen Provinzen. Doch die Zeiten gestalteten sich für die Römer immer unsicherer. Germanenstämme durchbrachen den Limes und drängten nach Süden. Letztlich blieb nur der Rückzug. Das Lager *Veldidena* wurde Anfang des 5. Jahrhunderts aufgegeben und niedergebrannt.

schneiten Berge, den Markt *Anbruggen* samt neuem Ansitz. Der Ort war gut gewählt, lag er doch an einer belebten Fernstraße. Kaufleute von und nach Italien zogen hier durch. Das Kloster Wilten betrieb daselbst bis 1165 eine Fährre über den Inn. Wegen des zunehmenden Verkehrs ließ Berchtold V. von Andechs eine Holzbalkenbrücke über den Fluss schlagen. Damals ein schwieriges Unterfangen. Die Pfeiler bildeten Kästen aus massiven Baumstämmen, die mit großen Steinen gefüllt waren. In der Mitte der Brücke errichtete man ein Haus. Hier wurde Maut eingehoben. Das älteste Stadtsiegel Innsbrucks aus dem Jahr 1267 macht mehr her, als die stilisierten jüngeren. Es zeigt die Innbrücke nämlich mit drei statt zwei Brückenpfeilern. Die Ansicht links aus späterer Zeit zeigt die Innbrücke mit fünf Pfeilern und das Mauthaus. Da Hochwässer den Übergang häufig beschädigten und auch mitrissen, mussten die Innsbrucker regelmäßig für kleine-

re und größere Reparaturen aufkommen. Die Ansiedlung im unteren Teil des Bildes ist das ältere Anbruggen. Die mauernumgürtete Stadt gegenüber entstand erst später.

In *Anbruggen* wurde es nämlich bald eng, der Markt prosperierte. 1180 bezeugt eine Urkunde, dass die Andechser Grafen „vom Probeste Heinrich von Wilten die Befugniß erlangt haben, ihren Markt auf den jenseits der Brücke gelegenen Grund und Boden des Stiftes Wilten zu verlegen.“ Sogleich legte Graf Berchtold am gegenüberliegenden Ufer des Inns, *trans pontem*, die Marktsiedlung *Jnspruk* an. Zudem erbaute er sich an der Brücke eine Wohnburg. Die älteste urkundliche Namensnennung stammt aus den Jahren zwischen 1167 und 1183. Irgendwann zwischen 1187 und 1204 wurde *Jnspruk* zur Stadt erhoben. Die Bewohner hatten zuvor ihren Markt mit Mauern und einem Graben umgeben. Eine Bestätigung des Stadtrechts erfolgte 1239.



Stadtsiegel 1267 (*Innsbrucker Stadtnachrichten*) – Medaille 800 Jahre Innsbrucks (SA)

## Max

Maximilians Großeltern waren imponierende Gestalten. Ernst der Eiserne, ein Herkules, legte seine Ritterrüstung nur fürs Beilager ab. Cymburg von Masowien, eine Schönheit, stemmte Heuwagen und zerbrach Hufeisen mit bloßer Hand. Sagte man wenigstens. Sein in Innsbruck geborener Vater, Kaiser Friedrich III. galt demgegenüber als *des Heiligen Römischen Reiches Erzschlafmütze*. Sein Haus Habsburg führte er allerdings zielstrebig nach dem Motto AEIOU – *Alles Erdreich ist Österreich untertan!* Maximilians Mutter Eleonora war von ganz anderer Wesensart als der verschlossene, zaudernde Vater. Von ihr erbt er den offenen Blick für die Welt.

Maximilian kam am 22. März 1459 in Wiener Neustadt im Zeichen des Widders zur Welt. Menschen dieses Sternkreiszeichens wird ein starker Wille zugeschrieben, es sind Einzelkämpfer und prädestinierte Anführer. Sie wollen hoch hinaus, lieben den Wettkampf, stellen sich Herausforderungen und lassen sich durch Niederlagen nicht entmutigen. Nicht überraschend daher Maximilians Wahlspruch: *Per tot discrimina rerum – Durch so viele Gefahren*. Maximilian wurde zum Inbegriff eines glänzenden und vielschichtigen Herrschers am Übergang vom Mittelalter zur Renaissance.



Humanistische Gelehrte und ritterliche Haudegen formten Maximilian zum gebildeten und kühnen Mann, der in sieben Sprachen parlierte, reiten, schießen, schwimmen, klettern, ringen, tanzen und hofieren konnte. Die Jagd, schöne Frauen, luxuriöse Waffen, edle Pferde, und teure Bücher blieben seine Leidenschaft, ein Leben lang. Er war freigiebig, hatte Humor, war volkstümlich, hatte Sinn für Repräsentation und liebte das verschwenderische Leben. Geld zerrann ihm zwischen den Fingern. Unbeständigkeit, Ungeduld, zuweilen Gewalttätigkeit, Anflüge von Melancholie und oft viel zu hochfliegende Pläne waren Kehrseiten seines unruhigen Charakters.

Maximilian wurde in bewegten Zeiten geboren, mit Kriegen, Hungersnöten und Seuchen. Das Volk suchte sein Heil bei Gott und der Heiligen Mutter Kirche. Auch Maximilian war ein gläubiger Mensch. Er selbst erlebte traumatische Gewalt schon als dreijähriger Junge, als sein Onkel die kaiserliche Familie 1462 in der Wiener Burg aushungerte. Und Kriege begleiteten Maximilian sein ganzes Leben lang. Um ihn drehte sich die Welt, ein neues Zeitalter brach an. Sechs Jahre vor Maximilian wurde Leonardo da Vinci, fünf Jahre nach ihm Galileo Galilei geboren. 1453 erschütterte die Eroberung von Byzanz durch die Osmanen die Welt. In Florenz überragte Brunelleschis Kuppel die Stadt. Und als Martin Luther geboren und Cristoforo Colombo Amerika entdeckte, stand Maximilian in seinen besten Jahren.

Der Schluchtenscheißer am Goldenen Dachl, 1500 (SA)



Der sechsjährige Max mit seinem Lehrbuch, 1466 (Faksimile/ONB)  
Drei Landesfürsten: Maximilian, Friedrich III. als Hofnarr und Siegmund der Münzreiche, 1500 (Museum Goldenes Dachl/SA)



## Dampfzröser

**K**aizer Franz Joseph stand technischen Neuerungen, etwa dem Automobil oder dem Telefon grundsätz- lich skeptisch gegenüber, nicht jedoch der Eisenbahn. In ihr sah er vor allem das militärische Potential, Truppen in seinem großen Reich einfach und schnell zu verlegen. Außerdem hatte er einen Teil seines Vermögens in Eisen- bahnaktien angelegt. Während seiner Herrschaft gab es, einzigartig in Europa, seit 1896 sogar ein k.k. Eisenbahn- ministerium. Erster k.k. Eisenbahnminister war zugleich Feldmarschallleutnant. Das Kaisertum Österreich war ein

frühes Eisenbahnland. Schon 1832, nur sieben Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnstrecke in Groß- britannien, rollte eine Pferdeisenbahn von Linz nach Budweis. Franz Josephs Vorgänger, Kaiser Ferdinand, eröffnete am 23. November 1837 die erste Dampfisen- bahnstrecke von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram. Mit der *Semmeringbahn* schuf Karl Ritter von Ghega 1848 bis 1854 die erste Gebirgsbahn Europas. Von Wien nach Salzburg reiste man seit 1860 mit der *Kaiserin-Elisabeth- Bahn*.



Eisenbahnviadukt und Brücke bei Innsbruck (TLF)

**I**nnsbruck war von alters her ein Verkehrsknoten zwischen Ost und West, Süd und Nord. Zwei Jahrtausende lang bewegte man sich auf den Straßen Tirols *per pedes*, am Rücken eines Reittiers, mit Fuhrwerken und Pferdewagen, am Inn auf Flößen und Booten. Doch dann brach das Eisenbahnzeitalter an. Bereits 1837 erstellte Alois Negrelli Ritter von Moldelbe, der später den Suez-Kanal plante, ein Projekt für eine Bahnstrecke im Inntal. Es scheiterte an den Kosten. In Tirol begann der Bahnbau dann tatsächlich 1854 mit der eingleisigen Strecke Kufstein-Innsbruck. Konzessionsinhaber war die nachmalige *k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft*. Die Bayern begannen gleichzeitig den Anschluss von München aus zu errichten. Der oberste Bauleiter, Karl Ritter von Ghega, änderte den Bauplan der Bahntrasse in Innsbruck, indem an Stelle eines Bahndamms ein Viadukt gebaut wurde. Die *Tiroler Schützen-Zeitung* vom 24. November 1858 berichtete über die Eröffnung der Strecke Innsbruck-Kufstein:

*„Heute 7 Uhr früh ist von unserm mit Flaggen und Fahnen geschmückten Bahnhoftzug zur Eröffnung der Bahnstrecke Kufstein-Innsbruck nach Kufstein abgegangen. Eine große Menge aus der hiesigen Bevölkerung hatte sich trotz der frühen Stunde eingefunden, um die Abfahrt sich anzusehen. Der Train hatte an die 500 Personen verschiedener Stände aufgenommen. Auch aus dem Oberinntal waren viele Gemeinderepräsentanten hieher gekommen, um an der Eröffnungsfahrt Theil zu nehmen. Von hier ging zur Verherrlichung des Festes auch die ganze Liedertafel mit.“*

Die Eröffnungsfeier wurde in Innsbruck mit einem Festschießen und einem Sängerfest gehörig gefeiert. Die geschmückte Lokomotive trug den Ehrennamen *Dampfwagen Tirol*, die Schaffner trugen Tiroler Tracht. In allen Stationen machten Musikkapellen samt Festabordnungen großen Bahnhof. Das k.k. National Theater brachte die Posse mit Gesang von Nestroy *Eisenbahn-Heirathen* zur

Aufführung. Die *Innsbrucker Nachrichten* vom 23. November 1858 berichteten, dass

*„zum Schlusse des Stückes wandelnde Dekorationen, bestehend in den schönsten Gegenden der Eisenbahnstrecke von Kufstein bis Innsbruck in 6 Tableaus erscheinen, neu gemalt von Herrn Juliano: 1. Kufstein von der Nordseite; 2. Rattenberg von der Südseite; 3. Schwaz, vom Bahnhof aus gesehen; 4. Hall bei Abendbeleuchtung aufgenommen; 5. Innsbruck mit der Eisenbahn-Brücke und Viadukt von Arzl bei Sonnen-Untergang; 6 der Innsbruck Bahnhof bei Mondscheinbeleuchtung.“*

Reisende, die der Eisenbahn ablehnend gegenüberstanden, – und davon gab es im konservativen Volk nicht wenige – mussten in den Zeitungen die deprimierende Nachricht lesen, dass am Tag der Eröffnung der Eisenbahn der Post- und Stellwagen zwischen Innsbruck und Kufstein den Dienst einstellte. Es gab aber auch gute Nachrichten, nicht zuletzt für Innsbruck. Die *Tiroler Schützen-Zeitung* vom 25. Oktober 1858 berichtete etwa:

*„Der Eröffnung der Eisenbahn sehen insbesondere unsere Hausfrauen mit großer Hoffnung entgegen, sie erwarten, daß durch die Zufuhr von außen eine Konkurrenz herbeigeführt werde, welche die Preise für manche Lebensbedürfnisse, die wirklich unverhältnismäßig hoch sind, herabdrücke. So bezahlt man unter ander'm das Pfund frische Butter auf hiesigem Markt mit 36 kr. Die Stadt unterliegt ganz der Willkür der nächsten Dörfer, welche dieses Verhältniß tüchtig auszubeuten verstehen. Allein obwohl die Bauern jede Kleinigkeit zu hohem Preis verwerten und bei der Teuerung der Lebensmittel in den letzten Jahren sehr viel gewannen, so sind sie doch meist verschuldet. [...] Anstatt das Geld zur Tilgung von Schulden aufzuwenden, oder es sicher zu hinterlegen, wird es unersättlichem Luxus in den Schlund geworfen, oder ist es etwas anderes, wenn Bauernsöhne und*

*Bauerntöchter in den feinsten Tüchern, den schwersten Seidenstoffen prangen, und Goldtroddeln auf den Hüten tragen, die oft 20 bis 30 Gulden wert sind? Zudem verlockt die Nähe der Stadt an Sonntagen zu allerlei Genüssen und Auslagen; ein paar Guldenzettel auf oder ab, was liegt einem flotten Burschen daran, wenn er seinem Diendl aufwächst?“*

Mit Vollendung der Strecke München-Salzburg konnte der Bahnreisende seit Sommer 1860 von Innsbruck aus über Bayern in die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien dampfen. Es dauerte noch 15 Jahre, bis mit der *Erzherzogin-Gisela-Bahn* eine eingleisige Verbindung zwischen Salzburg und Tirol über Zell am See auf ausschließlich österreichischem Boden hergestellt wurde.

In der Folge entwickelte sich Innsbruck auch zum Bahnknotenpunkt. Als Verlängerung der Strecke von Kufstein wurde von Carl von Etzel die Brennerbahn Innsbruck-Bozen erbaut. Die *k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft* konnte nun neben der Semmeringbahn eine weitere Alpenbahn ihr Eigen nennen. Wegen der Hoftrauer anlässlich des gewaltigen Todes Kaiser Maximilians von Mexikos verzichtete die Bahngesellschaft am 24. August 1867 jedoch auf die feierliche Einweihung und spendete die ersparte Summe Bedürftigen. Von Bozen konnte man weiter nach Verona dampfen, die Strecke wurde bereits 1859 eröffnet. Die neue Brennerbahn entsprach, wie man der *Bozner Zeitung* vom 28. August entnimmt, jedoch noch keineswegs allen Ansprüchen:



Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (SA)