

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
I Einleitung	13
1 Einführung	13
1.1 Fragestellung und theoretische Grundlagen	14
1.1.1 Definitorisches: Verkehr, Verkehrssystem, Verkehrsgeschichte	17
1.1.2 Exkurs: Der Infrastrukturbegriff	20
1.1.3 Mögliche theoretische Grundlagen zeitgemäßer Verkehrsgeschichte	23
1.2 Forschungsstand	29
1.3 Aufbau und Schwerpunkte der Arbeit	41
II Der Strukturwandel eines Verkehrssystems	47
2 Das Verkehrssystem in Innerösterreich und seinen Nachbargebieten um 1700: Ein Überblick	47
2.1 Verkehrsgeographische und verkehrsgeschichtliche Voraussetzungen: Flüsse, Täler, Pässe	48
2.2 Die Verkehrswege um 1700	52
2.2.1 Das Hauptstraßennetz zwischen Alpen und Adria im 16. und 17. Jahrhundert	52
2.2.2 Wasserwege	57
2.3 Verkehrsmittel	58
2.3.1 Der Güterverkehr um 1700	58
2.3.2 Der Personenverkehr um 1700	59
2.4 Die Post vor der „Incamerierung der Einkünfte“	59
2.5 Dynamik der Tradition?	66
3 Der Beginn der ersten Modernisierungswelle: Kunststraßenbau, Flußkorrektur und Kanalisierung in der Habsburgermonarchie unter Kaiser Karl VI.	67
3.1 Eine „Initialzündung“?	68

Inhaltsverzeichnis

3.2	Der Straßenbau im Dienste der Staatsidee	70
3.3	Die Baupraxis	72
3.3.1	Das Konzept	74
3.3.2	Die Ausführung des Straßenbaues	76
3.3.3	Technische Gesichtspunkte	80
3.3.4	Finanzierung und Organisation	83
4	Reformabsolutismus gegen Strukturschwächen: Straßen, Staat, Öffentlichkeit	91
4.1	Verkehrswegeausbau im Habsburgerreich seit der Regierungszeit Maria Theresias	92
4.1.1	Der Ausbau des Straßennetzes	92
4.1.2	Die Wasserbauten	93
4.1.3	Auswirkungen der Netzverdichtung	95
4.2	Staatliche Bürokratie und Verkehrswegebau	95
4.2.1	Straßenerhaltung unter Maria Theresia und Joseph II.	95
4.2.2	Zentralistische Ansätze in Kategorisierung und Bezeichnung der Straßen	97
4.2.3	Zentralistische Ansätze in der Straßenverkehrsordnung	98
4.2.4	Der lange Weg zum Zentralismus in der technischen Gestalt der Straßen	99
4.3	Zur Finanzierung des Verkehrswegeausbaus	100
4.3.1	Die Neubau-Finanzierung	100
4.3.2	Die Erhaltungs-Finanzierung	101
4.4	Ein Fallbeispiel: Krain	102
4.5	Öffentlichkeit und Verkehrswegebau	110
5	Straßenzüge	112
5.1	Straßen nach Triest	113
5.1.1	Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Triester Straße	113
5.1.2	Der Ausbau der Triester Straße	116
5.2	Straßen nach Fiume und zu den Häfen der kroatischen Militärgrenze	119
5.2.1	Die Straße Adelsberg-Fiume	119
5.2.2	Die „Via Carolina“	120
5.2.3	Die „Actien-Gesellschaft zur Schiffbarmachung der Kulpa von Ladasich bis Brod, und zur Errichtung einer Commercialstraße von Brod bis Fiume, Buccari und Porto Ré“ und die „Louisenstraße“	127
5.3	Die Straße zwischen Triest und Fiume	136
5.4	Nebenstraßen	147
5.4.1	Straßen nach Istrien	147
5.4.2	Die Straßen um Eisern (Železniki)	164

Inhaltsverzeichnis

5.4.3	Der Saumweg zum Eisenwerk Tschuber (Čabar)	165
6	Ingenieure und Arbeiter	166
6.1	Die Ingenieure	167
6.1.1	Der Ausgangspunkt: Die Ingenieure und Techniker Karls VI. und ihre Kenntnisse	167
6.1.2	Bemerkungen zu Ingenieuren und Verkehrssystem nach 1740 . .	172
6.2	Das Arbeitskräfteproblem	175
6.2.1	Die Robot-Ära bis zur „Wegrobot-Reluition“	175
6.2.2	Straßenunterhaltung durch Lohnarbeit	181
6.2.3	Bettler, Militärarrestanten und Sträflinge	182
7	Das private Fuhrwesen für Reisende und Frachten	183
7.1	Die Mittel des privaten Personenverkehrs	183
7.2	Mittel, Organisation und Struktur des Frachtfuhrwesens	185
7.3	Männer, Wagen, Pferde und Ochsen	187
8	Die Post	188
8.1	Vom Kammergefälle zur „auf das gemeine Beste abzielenden Anstalt“	189
8.1.1	Postverwaltungsreformen und sogenannte „Verstaatlichung“ unter Kaiser Karl VI.	190
8.1.2	Die Postreformen der Zeit Maria Theresias und ihrer Nachfolger	195
8.1.2.1	Verwaltungsreformen	198
8.1.2.2	Der Ausbau der Briefpostkurse	209
8.1.2.3	Die Einrichtung der Fahrpost	224
8.1.2.4	Briefposttarifreformen	232
8.1.2.5	Fahrposttarifreformen	235
8.1.2.6	Zur Bedeutung der Posteinnahmen für den Staatshaushalt . . .	238
8.1.2.7	Resümee: Reformabsolutismus und österreichische Postanstalt	241
8.2	Postkurse zur Seeküste	246
8.2.1	Postkurse nach Triest und Fiume	246
8.2.2	Poststationen, Postmeister, Postknechte	262
9	Bruchstücke zu Straßenraub und Straßensicherheit	267
III	Zur Veränderung der Wahrnehmungs- und Erfahrungswelten	275
10	Zu Mobilität und Modernisierung	275
10.1	„Aufsässig“: Männer am Zügel	279
10.2	Ein Kutscher erzählt	280
10.3	„Kaiserlich“: Die Postillions	284

Inhaltsverzeichnis

11	„Der Passagier auf der Reise“ in den südöstlichen Ländern der österreichischen Monarchie	285
11.1	Reisen als soziale und kulturelle Praxis	285
11.2	Eine von räumlicher Mobilität gezeichnete Gesellschaft: Ein Panorama der Reisen und Reisenden im Habsburgerreich um 1700	292
11.2.1	Formen räumlicher Mobilität im Habsburgerreich um 1700 . .	297
11.2.2	Der Raum zwischen Alpen und Adria in den Itinerarien adeliger und bürgerlicher Reisender um 1700	309
11.2.3	Exkurs: Krains „naturhistorische“ Besonderheiten als frühneuzeitlicher Forschungsgegenstand und damit Reiseziel	311
11.3	Sechs Reisende	315
11.3.1	Ein bürgerlicher Hofmeister unterwegs: Johann Georg Keyßlers Reise 1729–1731	318
11.3.1.1	Das Umfeld: Frühe Aufklärung, Reisen und ‚bürgerliche‘ Öffentlichkeit	319
11.3.1.2	Die Quelle und ihr Verfasser	322
11.3.1.3	Eine Reise von Venedig über Triest nach Wien, 1730	326
11.3.1.4	Resümee: Reisen und bürgerliche Emanzipation (1)	342
11.3.2	Für die „Ausbreitung der nützlichsten, nämlich der phisikalischen Wissenschaften“. Benedikt Franz Hermanns Reise 1780	347
11.3.2.1	Das Umfeld: ‚Bürgerliche‘ Öffentlichkeit nun auch im Habsburgerreich	348
11.3.2.2	Die Quelle und ihr Verfasser	348
11.3.2.3	Eine Reise von Wien nach Triest, 1780	352
11.3.2.4	Resümee: Reisen und bürgerliche Emanzipation (2)	356
11.3.3	An die äußersten Ränder Europas zum Zeitvertreib? Lady Elizabeth Cravens Reise 1785–1786	357
11.3.3.1	Das Umfeld: Distinktion durch ‚Meilenfresserei‘	357
11.3.3.2	Die Quelle und ihr Verfasserin	358
11.3.3.3	Eine Reise von Florenz über Venedig nach Wien, 1785	361
11.3.3.4	Resümee: Sozialer Raum, der zu eng wird	367
11.3.4	Zu wenig Ungarn in Ungarn: Graf Dominik Teleki de Széks Reise 1795	368
11.3.4.1	Das Umfeld: Reisen der ungarischen Führungsschichten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts	370
11.3.4.2	Die Quelle, ihr Verfasser und ihr Übersetzer	378
11.3.4.3	Eine Reise von Pest über Fiume nach Triest, 1795	392
11.3.4.4	Resümee: Zwischen Aufklärung und Nationalismus	407
11.3.5	Unter den ersten Badegästen am Mittelmeer? Joseph Georg Widemanns Reise 1800	408
11.3.5.1	Das Umfeld: Auf dem Höhepunkt einer säkularen Reisewelle	409

Inhaltsverzeichnis

11.3.5.1.1	Exkurs: Joseph August Schultes' Rezensionen von Reisewerken in den „Annalen der österreichischen Literatur“, 1802	409
11.3.5.1.2	Ein Ausblick auf die weitere Entwicklung des ‚österreichischen‘ Reiseberichts	419
11.3.5.2	Die Quelle und ihr Verfasser	422
11.3.5.3	Eine Reise von Wien über Triest nach Venedig und zurück, mit einem Abstecher nach Istrien, 1800	426
11.3.5.4	Resümee: Reisen und bürgerliche Emanzipation (3)	437
11.3.6	Der „gelehrte Reisende“: Joachim Heinrich Jäcks Reise 1821 . .	438
11.3.6.1	Das Umfeld: Verbesserte Reisemöglichkeiten, künstliche Mobilitätshindernisse	438
11.3.6.2	Die Quelle und ihr Verfasser	441
11.3.6.3	Eine Reise von Wien über Triest nach Venedig, 1821	449
11.3.6.4	Resümee: Reisen und bürgerliche Emanzipation (4)	470
11.3.7	Fragen, Antworten und ein paradoxes Ergebnis: Differenzierung und Rationalisierung des Reisens bei gleichzeitiger Verengung der Wahrnehmung der Reisenden	471
11.4	Die Anfänge des modernen Tourismus im Habsburgerreich . .	479
IV	Schluß	481
12	Ausblick – ein Verkehrsmittel auch für die, die bisher zu Fuß gingen	481
13	„... Ihre herrliche Monarchie zu einem totum zu machen...“: Zusammenfassung	486
	Quellen- und Literaturverzeichnis	492
	Ungedruckte Quellen	492
	Karten und Atlanten	493
	Gedruckte Quellen	493
	Literatur	500
	Verzeichnis der Karten, Tabellen und Grafiken	523
	Personenregister	525
	Ortsregister	534