



Ignaz Civelli

Der Pilger im Coupé

Pilgerreisen mit der Eisenbahn 1850 bis
1939 – Eine Alltagsgeschichte



www.tredition.de

Ignaz Civelli

Der Pilger im Coupé

Pilgerreisen mit der Eisenbahn 1850 bis 1939 –
Eine Alltagsgeschichte



www.tredition.de

© 2021 Ignaz Civelli

Verlag und Druck:
tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg

ISBN

Paperback:	978-3-347-24905-9
Hardcover:	978-3-347-24906-6
e-Book:	978-3-347-24907-3

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITENDE HINWEISE

1 DIE KATHOLISCHE KIRCHE UND DIE EISENBAHN

- 1.1 Katholische Alltagswelt um 1900
- 1.2 Von Skepsis und Ablehnung zu Versöhnung und Nutzung
- 1.3 Vergnügungszüge
- 1.4 Pilgerzüge

2 DIE GROßEN PILGERORTE UND DIE EISENBAHN

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Jerusalem
- 2.3 Rom
- 2.4 Santiago
- 2.5 Lourdes
- 2.6 Paray-le-Monial
- 2.7 Einsiedeln
- 2.8 Mariazell
- 2.9 Czenstochau
- 2.10 Fátima
- 2.11 Andere Pilgerziele

3 PILGERREISE ALS BUßREISE ?

- 3.1 Der Pilger geht zu Fuß
- 3.2 Der Pilger leistet Buße
- 3.3 Von Pilgern und Touristen
- 3.4 Eine neue Epoche
- 3.5 Der bequeme Pilger

4 VERKEHRSVOLUMEN UND PILGERROUTEN

- 4.1 Die Attraktivität eines Pilgerortes
- 4.2 Blütezeit und Niedergang des Eisenbahnpilgerverkehrs
- 4.3 Mehr Pilger oder mehr Touristen?
- 4.4 Reiserouten, Reisedauer, Reisekosten
 - 4.4.1 Die kurzen Wallfahrten
 - 4.4.2 Jerusalem
 - 4.4.3 Rom
 - 4.4.4 Lourdes
 - 4.4.5 Santiago
 - 4.4.6 Routenwahl und Zwischenziele
 - 4.4.7 Neben- und Zusatzkosten
 - 4.4.8 Kosten – Kritik und Entgegnung
 - 4.4.9 Außerkirchliche Kritik an den Pilgerfahrten

5 DIE EISENBAHNREISE

- 5.1 Vor der Reise
 - 5.1.1 Pilgermotive
 - 5.1.2 Das Publikum
 - 5.1.3 Gründe für eine Gruppenreise

- 5.1.4 Reiseplanung und Organisation
 - 5.1.4.1 *Pilgerkomitees*
 - 5.1.4.2 *Promotoren*
 - 5.1.4.3 *Reisebüros*
- 5.1.5 Die beste Reisezeit
- 5.1.6 Die Organisation der Unterkünfte
- 5.1.7 Eisenbahngesellschaften, Komitees und Pilger
 - 5.1.7.1 *Die Vorteile der Sonderzüge*
 - 5.1.7.2 *Verhandlungen mit der Bahngesellschaft*
 - 5.1.7.3 *Das Rollmaterial*
 - 5.1.7.4 *Geschwindigkeit und Länge der Züge*
 - 5.1.7.5 *Nicht bis ans Ziel*
 - 5.1.7.6 *Konfusion, nicht gehaltene Zusagen, Professionalisierung*
 - 5.1.7.7 *Verbilligte Spezialfahrtscheine*
- 5.1.8 Werbung und Reiseanmeldung
- 5.1.9 Reisehandbücher und Pilgerbüchlein
- 5.1.10 Gepäck und Reisegeld
- 5.1.11 Reisekleidung und Schuhwerk
- 5.2 Auf der Reise
 - 5.2.1 Aufbruch und Abfahrt
 - 5.2.2 Die Organisation während der Reise
 - 5.2.3 Kontakte und Beziehungen zu den Mitreisenden
 - 5.2.4 Die Begrüßung der Pilger unterwegs
 - 5.2.5 Unterwegshalte

- 5.2.6 Fremd, exotisch, gefährlich: Ankunft und Abreise in Jaffa
- 5.2.7 Essen, Trinken, Rauchen, Fasten
- 5.2.8 Beten und Singen
- 5.2.9 Lesen und Vorlesen
- 5.2.10 Die Aussicht aus dem Wagenfenster
- 5.2.11 Nachtfahrten
- 5.2.12 Gesellschaftsschichten und Reiseklassen
- 5.2.13 Pilger und Bahnpersonal
- 5.2.14 An der Grenze
- 5.2.15 Gesundheit, Krankheit, Sterben
- 5.2.16 Präsenz und Versagen der Reiseleitung
- 5.2.17 Reisewidrigkeiten
- 5.2.18 Händler und Bettler
- 5.2.19 Verlust und Diebstahl
- 5.2.20 Den Zug verpasst
- 5.2.21 Politische und antireligiöse Zwischenfälle
- 5.2.22 Eisenbahnunfälle und Eisenbahnkatastrophen
- 5.2.23 Korrespondenz und Korrespondenten
- 5.3 Am Pilgerort
 - 5.3.1 Ankunftsgefühle
 - 5.3.2 Ankunft und Fahrt ins Hotel
 - 5.3.3 ... oder Prozession zum Gnadenort
 - 5.3.4 Fremdes und Fremdheitserfahrungen
 - 5.3.5 Das Programm am Pilgerziel

- 5.3.6 Devotionalien und Souvenirs
- 5.4 Rückkehr und Rückschau
- 5.4.1 Abfahrt und Heimkehr
- 5.4.2 Rückschau
- 6 EXKURS : DI E KRANKENZÜGE NACH LOURDES
- 6.1 Anfänge und Entwicklung
- 6.2 'Le Train blanc' - Vom Renommee einer Farbe
- 6.3 Organisation und Reisealltag im Krankenzug
- 7 SCHLUSS UND WÜRDIGUNG
- 8 ANHANG : LÖHNE
- 8.1 Löhne in Österreich
- 8.2 Löhne in Deutschland
- 9 BILDTEIL
- 10 BIBLIOGRAPHIE
- 10.1 Quellen
- 10.1.1 Periodika
- 10.1.2 Zeitgenössische Pilger- und Reiseführer, Lexika
- 10.2 Darstellungen

EINLEITENDE HINWEISE

Zur Geschichte der großen, luxuriösen Expresszüge liegt eine Fülle von Forschungs- und Trivallliteratur vor. Die umfassende Aufarbeitung der Geschichte der zahlenmäßig weitaus häufigeren Pilgerzüge hingegen ist noch zu leisten. Dies mag daran liegen, dass das Thema 'Pilgerreisen mit der Eisenbahn' keine spektakulären Befunde erwarten lässt, sich Kirchenhistoriker nicht an Eisenbahnthemen abarbeiten wollen und Verkehrshistoriker religionsgeschichtliche Themen meiden. Die vorliegende Studie verbindet erstmalig systematisch beide Themen und hat die Pilgerreisen im Zeitraum von 1850 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 im Blick. Pilgerfahrten wurden in dieser Zeit überwiegend mit der Eisenbahn unternommen und entwickelten sich zu einem Massenphänomen.

Zudem existiert eine ganze Reihe hervorragender wissenschaftlicher Untersuchungen, welche die Entwicklung einzelner Pilgerorte, die Zeremonien und Rituale am Pilgerort und den (religions-)politischen Kontext im genannten Zeitraum darstellen. Es fehlen jedoch Darstellungen zur Reiseplanung, Organisation und Durchführung dieser Pilgerreisen und des Alltagserlebens der Pilger auf den Bahnhöfen und in den Zügen. Die vorliegende Arbeit fokussiert sich deshalb auf dieses bisher vernachlässigte Thema.

Aus der Zeit selber gibt es eine Fülle von Pilgerreiseberichten. Mittels einer Vielzahl von Zitaten aus zeitgenössischen Pilgerberichten soll das Fühlen und Erleben möglichst authentisch vermittelt werden. Die Beschreibung und Analyse der Aktivitäten der Pilger am Zielort selber wird hier bewusst nur cursorisch und im Sinne des Gesamtverständnisses des Reiseablaufs dargestellt und stellt in der vorliegenden Arbeit keinen Forschungsschwerpunkt dar.

Die Begriffe ‘Pilgerreise’ und ‘Wallfahrt’ sind weitgehend Synonyme. Präzisierend wird meist von einer Wallfahrt gesprochen, wenn die Reise nur ein bis zwei Tage dauert und zu einem räumlich nahe gelegenen Gnadenort führt.¹

Unbesehen davon, ob es sich um eine Wallfahrt oder eine Pilgerreise handelte, wurden die für den Transport der Gläubigen eingesetzten Züge auch von den Zeitgenossen stets als Pilgerzüge bezeichnet.² Der Begriff ‘Pilgerzug’ wiederum kann für zwei Bedeutungen stehen, einerseits für eine größere Gruppe von Pilgern und andererseits für einen Eisenbahnzug, der Pilger transportiert. Es konnte also durchaus vorkommen, dass ein viele Gläubige umfassender Pilgerzug (Gruppe) mit mehreren Pilgerzügen (Eisenbahnzug) zum Gnadenort anreiste.

Aus Gründen der Materialfülle und der Handhabbarkeit des Themas legt diese Studie ihren Schwerpunkt auf die katholischen Pilgerreisen, die vom deutschsprachigen Raum in seiner Ausdehnung im Untersuchungszeitraum ausgingen. Aufgrund des Themas überwiegen deshalb deutschsprachige Quellen. Hier gibt es insbesondere bei den Zeitungsquellen einen Überhang für Österreich-Ungarn, da zum einen das katholische Österreich besonders intensiv pilgerte, aber auch, weil mit der elektronischen Plattform ‘anno’ der Österreichischen Nationalbibliothek ein Quellenschatz zur Verfügung steht, der bei Zeitungen bezüglich Fülle und Recherchierbarkeit seinesgleichen für Deutschland und die Schweiz sucht. Texte in französischer, englischer und italienischer Sprache wurden beigezogen, wenn diese es ermöglichten, das Bild im Rahmen der gezogenen Grenzen zu vervollständigen und zu differenzieren. Für die leichtere Lesbarkeit und den angelsächsischen Forschungsgepflogenheiten folgend wurden alle fremdsprachigen Texte ins Deutsche übertragen.

Marienerscheinungen und Heilungswunder waren fester, nicht in Zweifel gezogener Bestandteil der damaligen katholisch-

konservativen Glaubenswelt. Deshalb und auch im Sinne der Lesbarkeit wurde bei der Nennung beider Phänomene durchgängig auf relativierende, subjektive Modalverbkonstruktionen (»soll erschienen sein«) verzichtet.

Aus den Quellentexten geht meistens nicht (eindeutig) hervor, ob es sich in bestimmten Situationen jeweils um ausschließlich männliche, um männliche und weibliche oder ausschließlich weibliche Pilger handelte. In der vorliegenden Untersuchung ist deshalb – abgesehen von Zitaten – im genderübergreifenden Sinn durchgängig von »Pilger« im Singular bzw. »Pilgern« im Plural die Rede. Sind explizit ausschließlich Frauen gemeint und ist dies durch die Quellen belegbar, so werden die Begriffe »Pilgerin« bzw. »Pilgerinnen« benutzt. Analoges gilt für Wallfahrer.

1 DIE KATHOLISCHE KIRCHE UND DIE EISEN-BAHN

1.1 KATHOLISCHE ALLTAGSWELT UM 1900

Um das um die Jahrhundertwende blühende Pilgerwesen in all seinen Aspekten zu verstehen, ist ein Blick in die damalige katholische Alltagswelt unverzichtbar. Die gläubigen Katholiken lassen sich im 19. und frühen 20. Jahrhundert vereinfacht und unter Weglassung aller Sonderformen und Schattierungen in zwei Hauptgruppen unterscheiden: die orthopraxen und die konservativen Katholiken. Die Orthopraxen waren liberal, praktizierten eine nüchterne, anwendungsorientierte Frömmigkeit und hielten sich längst nicht immer oder dann nur vordergründig an die Maßgaben der Kirche. Die konservativen Katholiken warfen ihnen dann auch folgerichtig Lauheit und Distanzierung oder gar Abfall vom wahren Glauben vor. Generell fanden sich die orthopraxen Gläubigen eher im städtischen und ländlich-industriellen und die konservativen überwiegend im bäuerlich-ländlichen Raum. Die soziale Kontrolle der Gläubigen erfolgte durch die Pfarrei und die katholischen Vereine. In den katholischen Gebieten gab es in jedem Dorf und in jedem Stadtteil mindestens eine katholische Kirche. Im ländlichen Raum und einer homogenen katholischen Bevölkerung war die religiöse Aufsicht durch die Kirche leichter zu bewerkstelligen. Der Dorfpfarrer war die oberste kirchliche Autorität vor Ort. Bischöfe oder gar Kardinäle bekamen nur Katholiken in den Städten zu Gesicht. Um jemals den Papst als ‘Stellvertreter Gottes auf Erden’ und oberste irdische Autorität der Katholischen Kirche zu sehen, blieb dem Laienvolk nur eine

Romreise mit Papstaudienz. Während sich die orthopraxen Katholiken bisweilen eine eigene, pragmatische Glaubenswelt zurechtlegten, teilten sich die konservativen Katholiken eine recht homogene, ultramontan orientierte Weltsicht. Diese Gemeinsamkeiten hatten einen hohen Grad an Konformität in allen Bereichen des Alltagslebens zur Folge: in der Ausgestaltung der öffentlich und privat gelebten Frömmigkeit, bei der Einstellung zur Arbeit, im Freizeitverhalten und in den Haltungen zu Geld und Konsum. Der Katechismus, ein in Fragen und Antworten angelegtes katholisches Lehrbuch, belehrte den Gläubigen in der fundamentalen Sinnfrage, wozu er auf Erden sei: Er existiere, um Gott zu lieben, ihm zu dienen und dadurch in den Himmel zu kommen. Ein guter Katholik kannte nicht nur die zehn Gebote, sondern wusste auch zu unterscheiden zwischen lässlichen und Todsünden und er vermochte die wichtigsten Gebete auswendig aufzusagen. Von einem praktizierenden Katholiken wurde erwartet, dass er im Idealfall täglich, mindestens aber jeden Sonntag, die Heilige Messe besuchte. Die Gottesdienste fanden grundsätzlich am Morgen statt, werktags meist zwischen sechs und acht Uhr, am Sonntag auch noch etwas später, denn der Tag sollte stets mit Gott begonnen werden. Die Lebenssicht war geprägt durch das Wissen um ein kurzes, irdisches Dasein und ein ewiges jenseitiges Leben im Himmel oder – bei schlechtem Lebenswandel und einem Tod ohne Reue und Vergebung – in der Hölle. Um die Kommunion zu empfangen, war die vorgängige Beichte notwendig. Die Verstorbenen, die zur Tilgung ihrer Sünden noch eine Fegefeuerstrafe verbüßen mussten, erlitten dort so lange höllenähnliche Qualen, bis die Seele ‘reingefegt’ war. Durch die Erlangung von Ablässen konnte die Verweildauer im Fegefeuer erheblich verkürzt werden. Zu besonderen Anlässen gab es Andachten, Vespern³, Bittgänge und Prozessionen. Auch bei diesen Anlässen wurde eine regelmäßige Teilnahme erwartet. Die religiösen Verrichtungen setzten sich auch zu Hause fort: In orthodox

orientierten katholischen Haushalten gab es eine Gebetsecke mit einer Herz-Jesu- oder Marienstatue, vor der man – knieend – das Morgen- und Abendgebet verrichtete oder täglich den Rosenkranz betete. Männern und Frauen waren innerhalb der Familie klare Rollen zugewiesen. Der Ehemann war, wie der heilige Josef, der Ernährer der Familie, er hatte einen Ertrag bringenden Beruf zu ergreifen und bei Pilgerreisen, die eine verheiratete Frau unternahm, war er der Finanzierer. Der Frau, im Familienbild in der Rolle Marias, waren die Funktionen zugedacht als Mutter, Erzieherin ihrer Kinder und Unterstützerin ihres Ehemanns. Die Katholische Kirche förderte die christliche Erziehung nach Kräften. In katholischen Regionen gab es auch an staatlichen Schulen katholischen Religionsunterricht. Häufig unterhielt die Kirche zudem eigene Bildungseinrichtungen, Internate, Seminare und Institute. Kirche und Klerus kümmerten sich auch um eine angemessene Freizeitgestaltung. Es gab eine Fülle von katholischen Vereinen, die sich teilweise ausschließlich dem jenseitigen Seelenheil widmeten, sich vielfach aber auch konkreten Lebensfragen aus katholischer Warte annahmen. Spezielle Vereine, die die Förderung von Pilgerreisen zum Ziel hatten, verbanden beide Zielsetzungen.

Das 19. und das frühe 20. Jahrhundert gelten religionsgeschichtlich als das marianische Zeitalter. In der Volksfrömmigkeit hatte die Marienverehrung einen festen Platz eingenommen. Die Vorstellung der Mutter Gottes mit ihrem weiten Schutzmantel, unter dem man auch selber Geborgenheit finden konnte, war sehr viel anschaulicher und verständlicher als das eher abstrakte und anspruchsvolle Bild der Heiligen Dreifaltigkeit, und selbst noch emotionaler als die damals ebenfalls sehr populäre Herz-Jesu-Verehrung. In der katholischen Alltagsfrömmigkeit nahm der Glaube an Wunder einen festen Platz ein. Sie bezeugten Gottes Eingreifen und seine Allmacht, auch über an sich existierende physikalische und biologische Grenzen hinaus. Wunder bestätigten letztlich die Wahrheit und Richtigkeit des katholischen Glaubens.

Die Mehrheit der Bevölkerung, und dies galt längst nicht nur für die Katholiken, lebte in einfachen Verhältnissen und hatte kaum Ersparnisse. Anschaffungen mussten wohlüberlegt getätigt werden. Kleider behielt man ein halbes Leben und Schadhafte wurden nicht ersetzt, sondern ausgebessert. Die häufig in bescheidenen Verhältnissen lebende katholische Landbevölkerung trug ihre schöne Kleidung vornehmlich an Sonn- und kirchlichen Feiertagen oder bei Wallfahrten und Pilgerreisen. Die Informationen zu Tagespolitik, Wirtschaft und Weltgeschehen bezog man aus der Zeitung. Die Kirche hatte die klare Erwartungshaltung, dass jeder katholische Haushalt auch auf eine katholische Zeitung abonniert war. Diese Zeitungen, die meist recht ausführlich über Wallfahrten und Pilgerreisen berichteten, beeinflussten die Meinungsbildung der Leserschaft und deren Weltbild mitsamt den Unterscheidungen nach Freund, Gegner und Feind nachhaltig. In unterschiedlicher Intensität auf Ablehnung stießen all jene, die den katholischen Glauben ignorierten oder sogar ablehnten und den Machtanspruch der Kirche in Frage stellten. Dies begann bereits bei den gleichgültigen, nicht praktizierenden Katholiken und zog sich hin über die Sozialisten, Atheisten, Freidenker, Andersgläubigen bis hin zu den Freimaurern. Zu den Gegnern gerechnet wurden auch all jene, die Pilgerreisen kritisierten.

Der ab Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzende Pilgerboom war auch Bestandteil eines katholischen Revitalisierungsprozesses, ein gelebter Widerstand gegen den modernen, als religionsfeindlich wahrgenommenen Zeitgeist. Ein unverzichtbares Instrument für diesen auch mittels Pilgerreisen geführten Glaubenskampf war die Eisenbahn. Im katholischen Lebensalltag spielte die Bahn meist keine Rolle. Insbesondere im ländlichen Raum arbeiteten die Menschen dort, wo sie wohnten. Pendlerbewegungen – definiert als das Überschreiten der Grenze der Wohngemeinde auf dem Arbeitsweg – entstanden nur im Umfeld größerer Städte und auch dann wurden die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Das Pendeln mit der Eisenbahn zum Arbeitsort kam höchstens bei Arbeitern oder Beamten in Großstädten wie Wien oder Berlin in Frage. Im Alltag benutzte man die Eisenbahn eher selten, etwa für einen Markt- oder Verwandtenbesuch, die Konsultation eines Facharztes in der Stadt, um einen Ausflug zu unternehmen oder dann für eine lokale Wallfahrt oder eine Pilgerreise in die Ferne. 1870 fand unter Papst Pius IX das Erste Vatikanische Konzil statt. Dabei wurde der Glaubenssatz der Unfehlbarkeit des Papstes verkündet, sofern er sich in Glaubens- oder Sittenfragen äußerte. Die Frage der Vereinbarkeit der Nutzung der Eisenbahn mit dem katholischen Glauben gehörte nicht dazu.⁴

1.2 VON SKEPSIS UND ABLEHNUNG ZU VERSÖHNUNG UND NUTZUNG

Das pointierte Diktum »Chemin de fer, chemin d'enfer« – »Eisenbahn, Höllenweg« – wird gemeinhin Papst Gregor XVI. zugeschrieben, dessen Pontifikat von 1831 bis 1846 dauerte.⁵ Auch wenn die Autorschaft mit einem Fragezeichen zu versehen ist⁶, so steht doch fest, dass Gregor XVI. der Eisenbahn skeptisch bis ablehnend gegenüberstand. Hinter dem anfänglichen katholischen Misstrauen gegenüber der Eisenbahn standen diffuse Ängste vor einer unberechenbaren, der göttlichen Ordnung zuwiderlaufenden Beschleunigung des Lebens, der Einleitung unkontrollierbarer Veränderungen, die die Gläubigen viel zu stark auf irdische Belange lenkten und den moralischen und kulturellen Zerfall vorantreiben würden. Die Kirche befürchtete, dass durch die Eisenbahn der Verbreitung aufrührerischer, antichristlicher Zeitirrtümer wie Liberalismus, Sozialismus, Materialismus, Säkularismus und Rationalismus Vorschub geleistet würde. Letztlich stand über allem die Angst der Kirche vor Verlust von Macht und Einfluss und die Sorge um das Seelenheil der Gläubigen. Als 1834 ein der Kirche

nahestehendes Konsortium eine Anbindung Roms an die Eisenbahn vorschlug, wurde diese Anregung von der Geistlichkeit umgehend zurückgewiesen, denn »man traute besonders an der Kurie der neuen Erfindung nicht und lehnte sie ab.«⁷

Am 8. Mai 1842 – einem Sonntag – kam es zu einer der schwersten Katastrophen im Eisenbahnverkehr des 19. Jahrhunderts. Nach einem Achsbruch an der vordersten Lokomotive eines Personenzuges schoben sich die zweite Lokomotive und die folgenden Personenwagen über den geborstenen Kessel und fingen Feuer. Mindestens 50 Menschen kamen ums Leben. In Fampoux an der Somme (bei Arras) starben am 8. Juli 1846 bei der Entgleisung eines Personenzuges 14 Menschen, darunter zwei Kinder. Die traumatischen Berichte der beiden Eisenbahnunfälle von Meudon und Fampoux erreichten auch Rom. Bei beiden Unfällen waren schnell Priester an der Unglücksstelle eingetroffen. In Meudon verlangten Schwerverletzte und Sterbende nicht nach einem Arzt, sondern nach einem Geistlichen. »Priester, im Namen Gottes, schickt uns Priester«, sollen sie gefleht haben.⁸ Es war diese für Gläubige erschütternde Erkenntnis, dass Katholiken, die als Eisenbahnreisende aus familiären Gründen, in Geschäften oder zum Vergnügen unterwegs waren, durch einen Eisenbahnunfall binnen Minuten oder gar Sekunden abrupt und ohne Beichte, Reue und Absolution in den Tod gerissen werden konnten. Unfälle, die sich – wie jener von Meudon – an einem Sonntag ereigneten, wurden häufig auch als göttliche Mahnung gegen die Verletzung der Sonntagsheiligung gedeutet.⁹ In Meudon wurde wenige Monate nach dem Unglück am Ort des Geschehens eine Kapelle errichtet, die zum Gedenken an die Umstände unter dem Namen 'Notre-Dames des flammes' geweiht wurde.

Im Gegensatz zu seinem eisenbahnskeptischen Vorgänger war Papst Pius IX. (Pontifikat 1846-1878) technischen Errungenschaften seiner Zeit aufgeschlossen. Noch 1846 initialisierte er Planungen

zum Bau von Eisenbahnlinien im Kirchenstaat, der damals noch bis Bologna im Norden, Ancona im Osten und Terracina im Süden reichte. 1856 erfolgte die Eröffnung einer Teilstrecke von Rom nach Frascati. 1859 wurde die Strecke zur Hafenstadt Civitavecchia eingeweiht. Ab Mitte der 1840er Jahre wurde es in katholischen Regionen üblich, neue Lokomotiven, Bahnhöfe, Streckenabschnitte, Tunnels und Eisenbahnbrücken vor deren Inbetriebnahme durch einen katholischen Geistlichen segnen zu lassen. Doch solche Segnungen bedeuteten noch nicht, dass sich die Kirche mit der Eisenbahn gänzlich versöhnt hätte. Viel zu schwer wog die Missachtung der biblisch begründeten Sonntagsheiligung durch die Eisenbahn. Konsequenterweise forderte die Katholische Kirche vehement die Einstellung oder zumindest die Reduktion des Personen-, Güter- und Postverkehrs mit der Eisenbahn an Sonntagen¹⁰ und erzielte dabei beachtliche Teilerfolge.

1.3 VERGNÜGUNGSZÜGE

In England wurden bereits ab den 1830er Jahren Vergnügungsfahrten mit der Eisenbahn angeboten. In den 1840er Jahren folgten Frankreich, Deutschland und Österreich-Ungarn und ab den 1850er Jahren auch die Schweiz mit solchen Gesellschaftsreisen. Die Vergnügungszüge, häufig auch als 'Lusttrains' oder einfach nur als 'Extrazüge' bezeichnet, beförderten in wachsender Zahl unternehmungslustige Ausflügler, meist im Rahmen von Halbtages- oder Tagesfahrten, an die See oder in die Berge, in die Sommerfrische oder zu einer Attraktion. Der Anteil der Passagiere von Ausflugszügen lag bei rund 1-3 Prozent aller verkauften Fahrkarten. Bald wurde nicht nur für diese Züge, sondern auch für Gruppen ein Rabatt gewährt. Die Ausflugszüge verkehrten insbesondere in den Sommermonaten und grundsätzlich an allen

Wochentagen. Um auch der unter der Woche arbeitenden Bevölkerung solche Ausflüge zu ermöglichen, boten die Eisenbahngesellschaften vermehrt Extrazüge an Sonntagen an. Die Benutzung der Eisenbahn für Ausflüge wurde ab den 1860er Jahren noch zusätzlich gefördert durch die Ausgabe von ermäßigten Sonntagsfahrtscheinen, die auf den fahrplanmäßigen Zügen galten. Meist wurden Tagesausflüge angeboten: Man reiste früh los und kam spät Abend zurück, um möglichst viel Zeit am Ausflugsziel verbringen zu können. Da die Exkursionszüge saisonal und anlassbezogen verkehrten, waren sie in den regulären Kursbüchern nicht aufgeführt.¹¹ Solange die Abfahrtszeiten der Züge so angesetzt waren, dass vor der Abfahrt oder alternativ am Zielort noch ein Messebesuch möglich war, beobachtete die Kirche die Entwicklung zwar mit Argwohn, beließ es aber bei Ermahnungen, den sonntäglichen Gottesdienstbesuch nicht zu vernachlässigen. Mit der wachsenden Zahl von Vergnügungszügen, die stets weiter entferntere Ziele ansteuerten und früher losfuhren, kam es jedoch immer häufiger vor, dass sich der Besuch der Sonntagsmesse und die Teilnahme an der Ausflugsfahrt zeitlich nicht mehr miteinander vereinbaren ließen: »Entweder muß man auf den Ausflug oder auf die Erfüllung des göttlichen Gebotes verzichten« kritisierte ein katholischer Zeitgenosse die missliche Situation.¹² Die Katholische Kirche wandte sich deshalb vermehrt gegen die aus ihrer Sicht »frivolen Lustreisen«, die die Gläubigen von der Erfüllung ihrer Sonntagspflicht abhielten. Tatsache sei, stellte ein katholisches Blatt 1890 bedauernd fest, dass in Ortschaften mit Bahnanbindung »der Besuch des Gottesdienstes abgenommen hat« und die Eisenbahn »die Pflege des religiösen Geistes« beeinträchtigt habe. Leider sei es so, dass »der Zudrang zu den Bahnen ein viel größerer geworden, dass, besonders an Sonn- und Feiertagen, ein großer Bruchtheil der Bevölkerung sich dem Dampfrosse anvertraut, dass an diesen Tagen eine förmliche Völkerwanderung stattfindet.«¹³ Diese Auffassung

wurde in katholischen Kreisen weitherum geteilt: »Kommt der Sonn- und Feiertrag, so setzt man sich anstatt des Gottesdienstes auf die Eisenbahn und macht einen Ausflug; von einer heiligen Messe kein Gedanke; von einer Predigt keine Spur; an einen Fasttag denkt man gar nicht mehr«, sekundierte eine andere katholische Zeitung.¹⁴ Das Versäumnis des sonntäglichen Messebesuches galt als schwerwiegend, denn die Kirche lehrte und der gute Katholik wusste: »Dem Sonntag ohne Messe folgt eine Woche ohne Segen.«¹⁵

Zumindest die orthoprax orientierte Geistlichkeit beließ es nicht bei der Beanstandung der Verhältnisse, sondern versuchte, die Notwendigkeit des sonntäglichen Kirchenbesuches mit dem Wunsch vieler Katholiken, einen Ausflug zu unternehmen, zu verbinden. So wurden etwa spezielle Frühmessen vor Abgang der Ausflugszüge angeboten: »Anlässlich der Vergnügungszüge nach Admont und Mürzzuschlag wird für die Theilnehmer an diesen Fahrten am 15. d. M. (Feiertrag) und 16. d. M. (Sonntag) um 4 Uhr 15 Minuten Früh in der Kirche der PP. Lazaristen [...] eine heilige Messe gelesen werden.«¹⁶ Oder man organisierte spezielle Messen in Bahnhofsnähe bei längeren Unterwegshalten oder am Ausflugsort selber: »Wer nun den schönen Ausflug [...] ins Montafon [...] machen will, der hat Gelegenheit, in Dalaas um 9 Uhr in der dem Bahnhof nächst gelegenen Pfarrkirche dem hl. Amte beizuwohnen.«¹⁷

1.4 PILGERZÜGE

Trotz aller Skepsis und Kritik: Eine grundsätzliche Ablehnung der Kirche gegenüber der Eisenbahn bestand seit den 1840er Jahren nicht mehr. Im Bereich des Pilgerwesens lässt sich zeigen, dass Geistliche und Kirchenvolk das neue Verkehrsmittel für Pilgerreisen

ab einem sehr frühen Zeitpunkt und mit der größten Selbstverständlichkeit akzeptierten und auch aktiv nutzten. Einige zeitlich frühe, davon abgesehen aber willkürlich gewählte (chronologisch präsentierte) Beispiele mögen dies verdeutlichen: Bereits ab 1851 verkehrten Sonderzüge für Pilger und Marktbesucher aus den nahegelegenen Orten Soest, Lippstadt und Geseke zum Libori-Fest, dem jährlich wiederkehrenden Kirchen- und Volksfest in Paderborn.¹⁸ Im März 1855 machte sich eine Pilgergruppe ab Wien auf nach Jerusalem. Bis Triest fuhren die Pilger mit der Eisenbahn.¹⁹ Zwei Jahre später nutzten Rompilger wie selbstverständlich den Zug zwischen Venedig und Padua.²⁰ Im August 1857 eilte der Bischof von Brünn mit dem Zug in Richtung Mariazell, um dort noch rechtzeitig eine zu Fuß eintreffende Pilgergruppe zu begrüßen.²¹ Und 1864 pilgerten rund 300 Katholiken von Paris nach Einsiedeln. Wo eine Eisenbahnlinie bestand, wurde diese benutzt.²² 1866 verkehrte der erste Zug mit Pilgern nach Lourdes. Im September 1868 brachte ein Sonderzug 600 ungarische Pilger von Budapest nach Wien. Ein weiterer Sonderzug beförderte die Gläubigen bis St. Pölten.²³

Mitte der 1860er Jahre war das System der Sonderzüge für Pilger bereits fest etabliert. Erste ausschließlich Pilgern vorbehaltene Extrazüge verkehrten ab den frühen 1850er Jahren. Wie solche Züge zu bestellen, zu organisieren, zu tarifieren und zu führen waren, wussten Bahngesellschaften und Kunden hinlänglich durch die zahlreichen Vergnügungszüge, die schon rund ein Dutzend und mehr Jahre früher eingeführt worden waren.

2 DIE GROßEN PILGERORTE UND DIE EISENBAHN

2.1 ALLGEMEINES

Ab den 1870er Jahren, einer ersten Blütezeit des europäischen Pilgerwesens, lassen sich allein für Deutschland, Österreich-Ungarn und Italien jeweils weit über hundert Gnadenorte ausmachen, bei denen die Eisenbahn eine zunehmend wichtige Rolle für den Pilgerverkehr spielte. Und auch für Frankreich und die Schweiz liegen diese Zahlen jeweils im mittleren bis hohen zweistelligen Bereich.²⁴ Nebst der überwiegenden Menge von Wallfahrtsstätten, denen stets nur eine lokale oder regionale Bedeutung zukam, gab es eine beachtliche Zahl, die nationale Bedeutung erlangten. Dazu gehörten in Deutschland etwa Trier, Aachen und Altötting, in Italien Padua, Loreto und Assisi, in Frankreich Lyon, Lisieux und Marseille oder in Spanien Zaragoza oder Montserrat. Nebst diesen großen Pilgerzentren von nationalem Rang existierten über die gesamte Betrachtungszeit acht katholische Pilgerorte, die auf Grund ihres religiösen Stellenwertes, ihrer Reputation, ihrer Alleinstellungsmerkmale und teilweise wegen der hohen Zahl in- und ausländischer Pilger eine supranationale Position einnahmen. Diese Pilgerorte waren Jerusalem in Palästina, Rom im noch jungen Italien, Santiago in Spanien, Lourdes und Paray-le-Monial in Frankreich, Einsiedeln in der Schweiz, Mariazell in Österreich und Czenstochau, das bis 1918 zu Russland gehörte und sich nach dem Ersten Weltkrieg im wiedererstandenen Polen wiederfand.

Das portugiesische Fátima nimmt in dieser Übersicht eine Sonderstellung ein: Die Pilgerstätte entstand im Vergleich mit den

übrigen hier dargestellten Orten erst spät. Fátima stieg zwar rasch zu einer nationalen Wallfahrtsstätte auf, entwickelte sich aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem supranationalen Pilgerort.

2.2 JERUSALEM

Jerusalem war der einzige für europäische Katholiken relevante Pilgerort außerhalb Europas. Jerusalem mit seinem Umland barg die bedeutendsten christlichen Stätten überhaupt, es war die Ursprungsregion der Christenheit. Ein Kirchenblatt schwärmte, »Palästina, das heilige Land, des Christen zweites, geistiges Heimatland mit seinen erhabenen, hehren Erinnerungen an den göttlichen Heiland, die seligste Jungfrau, die heiligen Apostel [...], woselbst das größte welthistorische Ereignis, die Welterlösung [= Tod Christi am Kreuz] sich einst vollzogen hat« müsse man einfach gesehen und dort gebetet haben.²⁵ Ende des 19. Jahrhunderts gab es vielfältige, von Westeuropa ausgehende Initiativen, die palästinensische Küstenstadt Jaffa mit Jerusalem mittels einer Bahnlinie zu verbinden. Die Planer und Investoren setzten – in dieser Reihenfolge – auf Pilger, Touristen und Einheimische. Weil die zu erschließende Landschaft sehr zerklüftet war, ein Höhenunterschied von rund 600 Metern zu überwinden war und nur wenig Geld zur Verfügung stand, entschied man sich für eine Schmalspurbahn mit der Spurweite von 1000 mm. Die 87 Kilometer lange Bahnlinie wurde im August 1892 eröffnet.²⁶

Pilgerfahrten nach Palästina wurden ab der Mitte des 19. Jahrhunderts im ganzen deutschen Sprachraum populär. Es handelte sich überwiegend um organisierte Gruppenreisen. Ab den 1860er Jahren, und insbesondere nach Eröffnung der Bahnlinie kamen immer mehr Kleingruppen von rund 20 Personen nach Jerusalem. Mit den Jahren wurden die Gruppen anzahlmäßig größer.

Wer eine Pilgerreise ins Heilige Land absolvieren konnte, genoss nach seiner Rückkehr hohes religiöses Prestige. Die ersten Reisen waren jedoch sehr teuer und blieben der höheren Geistlichkeit und der katholischen Laienelite – höheren Beamten, Unternehmern oder Adligen – vorbehalten.²⁷ Um die Jahrhundertwende gelangten pro Jahr rund 40 000 Pilger nach Jerusalem. Die größte Zahl der Gläubigen kam freilich nicht aus Westeuropa, sondern aus Russland. Ab den 1880er Jahren reisten pro Jahr rund 2000 Russen nach Palästina, 1883 waren es bereits 4000 und um 1900 war die Zahl bereits auf 20 bis 25 000 Gläubige angestiegen. Viele Pilger stellten ferner Frankreich, Deutschland und Spanien. Etwa tausend Gläubige kamen aus Österreich-Ungarn. Daneben gab es auch viele Touristen, insbesondere Engländer und Amerikaner.²⁸ Ab 1900 gab es erste Volkswallfahrten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Nachdem es bis dahin »nur wenigen Glücklichen«, »die besondere Opfer an Zeit und Geld zu bringen vermochten«, vergönnt gewesen war, nach Jerusalem zu reisen, wurde es nun möglich, dass »auch minder Bemittelte, ohne Gefahren, mit voller Schonung ihrer Gesundheit, in kurzer Zeit und mit geringen Kosten nach dem Heiligen Lande, der unerschöpflichen Quelle größter Gnaden, pilgern können«, freute sich das Wiener Diözesanblatt.²⁹ Die Pilgerzahlen für Palästina blieben aber stets deutlich hinter jenen anderer großer Pilgerorte zurück. 1902/3 wütete in und um Jerusalem die Cholera – bisweilen zeitgenössisch auch als Pest bezeichnet. Viele geplante Pilgerreisen ins Heilige Land wurden aus Sorge um Ansteckung deshalb gar nicht durchgeführt oder Teilnehmer zogen ihre Anmeldungen zurück. Reiste eine Pilgergruppe dennoch nach Palästina, so war sie deutlich kleiner als üblich. Erst im zweiten Halbjahr 1903 konnte wieder weitgehende Entwarnung gegeben werden: »Die Quarantaine in Bittir, der letzten Eisenbahnstation vor Jerusalem, ist seit 14 Tagen aufgehoben. Jaffa ist cholerafrei, der Mangel an Lebensmitteln hat aufgehört, doch sind

die Preise noch immer sehr hoch.«³⁰ Nach Abklingen der Seuche stiegen die Pilgerzahlen allmählich wieder an. Während des Ersten Weltkrieges kam der Pilgerverkehr komplett zum Erliegen. Erst ab 1924 gelangten wieder europäische Pilger ins Land. Ab den 1930er Jahren lagen die Pilgerzahlen höher als vor dem Krieg. Die Briten hatten aus militärischen Gründen die Bahnverbindung von Alexandria in Ägypten bis nach Jerusalem fertiggestellt, eine Strecke, die mit einer 17-stündigen Bahnfahrt zu bewältigen war und von vielen Pilgern, aber auch zahlreichen Touristen genutzt wurde, die nach Palästina wollten. Auch von Beirut über Damaskus bestand nun eine direkte Bahnverbindung. Mit Autos und Bussen konnten längere Exkursionen gemacht werden. Diese erleichterte Zugänglichkeit der Region führte dazu, dass in zunehmendem Ausmaß Touristen und nicht Pilger nach Jerusalem strömten.³¹ Der Zweite Weltkrieg beendete die Pilgerreise-Aktivitäten erneut.

2.3 ROM

In seiner religiösen Bedeutung rangierte Rom gleich hinter Jerusalem. Bezüglich der Pilgerzahlen positionierte sich die Stadt in vielen Jahren an erster Stelle aller katholischen Pilgerorte. Rom war die Hauptstadt der katholischen Christenheit, die Stadt der Märtyrer der Katakomben. Rom barg das Grab des 'Apostelfürsten Petrus' als physischen Stellvertreter Christi und Petrus lebte in den in Rom residierenden Päpsten fort. Rom war »der Mittelpunkt und das Ziel der Sehnsucht aller Katholiken«, wie ein Pilgerführer seinen Lesern darlegte.³² Erst in Rom empfinde man »das hohe Glück, ein katholischer Christ zu sein.«³³ Rom sei »eine Reise, wo man sein ganzes Leben etwas [davon] hat«, begeisterten sich Rompilger.³⁴

Die Stadt Rom erhielt 1856 ihre erste Eisenbahnverbindung mit dem südöstlich gelegenen Frascati. Der Römer Endbahnhof war die etwas abseitig gelegene Station Porta Maggiore. Ab 1859 konnte man von Bologna mit der Bahn zum ebenfalls nicht sehr günstig gelegenen Endbahnhof Porta Portese in Rom fahren. Frascati und Bologna waren beides Städte, die damals noch zum Kirchenstaat gehörten. 1863 erhielt die päpstliche Eisenbahn einen großen, zentralen Bahnhof direkt bei den Thermen Diokletians, jenem Ort, wo sich bis heute der ab Anbeginn nach den benachbarten antiken Bädern benannte Hauptbahnhof Roma Termini befindet. Alle drei erwähnten Römer Bahnhöfe wurden zur Eröffnung von hohen Geistlichen eingeseget, eine Zufahrtsbrücke sogar durch Papst Pius IX. persönlich.³⁵ Mit der im Zuge des Risorgimento erfolgten Zerschlagung des Kirchenstaates gingen weite Teile seines Territoriums samt den dort verlaufenden Eisenbahnlinien an das 1861 gegründete italienische Königreich über. Der 'Stato Pontificio' war auf das Gebiet der Region Latium geschrumpft. Bereits ab den 1860er Jahren galten Pilgerreisen nach Rom deshalb auch als Glaubenskundgebung zur Stärkung des Kirchenstaates. Zur Feier des Apostelmartyriums 1867 kamen gegen 140 000 Gläubige nach Rom, darunter 512 Bischöfe und knapp 20 000 Priester. 1869 wurde zum Anlass des Ersten Vatikanischen Konzils ein außerordentliches Heiliges Jahr ausgerufen. Zehntausende Pilger strömten nach Rom. Erstmalig kamen nun auch große Pilgergruppen aus Deutschland.³⁶ Häufig wurden Teilwege noch zu Fuß oder auf Karren zurückgelegt, wo es jedoch Eisenbahnlinien gab, benutzte man in der Regel diese.

1870 erfolgte die für den Kirchenstaat katastrophale Besetzung der Stadt durch italienische Truppen. Der Pontifexstaat war nun im Wesentlichen auf das Territorium des Vatikans reduziert. Der Papst sah sich in selbstaufgelegter Gefangenschaft im Vatikan. Der noch junge italienische Nationalstaat bekräftigte seine Machtansprüche, als er im Folgejahr die Hauptstadt des Landes von Florenz nach Rom

verlegte. Für konservative Katholiken waren die Einnahme Roms und deren Erhebung zur Hauptstadt Italiens ein Angriff auf Zentrum und Herz der Katholischen Kirche. Zudem entstand ein unauflösbarer Statuskonflikt, denn der Papst erachtete Rom nach wie vor als päpstliche Residenzstadt. Eine Pilgerreise nach Rom als solidarischer Akt der Unterstützung des 'gefangenen Papstes' wurde spätestens ab 1871 als katholische Pflicht angesehen. Die in den 1870er und 1880er Jahren nach Rom reisenden Pilgergruppen gehörten meist großen, nationalen Pilgerzügen an. Vielfach kamen verschiedene regionale Gruppen aus einem Land aus unterschiedlichen Richtungen zeitnah in Rom zusammen. Mittelgroße, individuell organisierte Pilgergruppenreisen, etwa auf Pfarreebene, waren damals noch nicht üblich. Der 1878 bis 1903 als Papst amtierende Leo XIII. verfolgte gezielt eine »Politik der Pilgerzüge« – mittels Eisenbahnzügen. Diese Politik war schon von seinem Vorgänger Pius IX. initialisiert worden. Im für das Jahr 1900 verkündeten ordentlichen Heiligen Jahr (diese fanden seit 1475 alle 25 Jahre statt) sollten möglichst viele Pilger nach Rom kommen, um der ganzen Welt die Macht der Katholischen Kirche vor Augen zu führen. Auch außerordentlich anberaumte Heilige Jahre (1879, 1881, 1886, 1913, 1929 und 1933/4) sollten die Stellung Roms als uneinnehmbare Festung der Kirche stärken. Da die Kirche nicht nur sich, sondern auch das Papsttum in Gefahr wähnte, wurden weitere, explizit auf das Pontifikat ausgerichtete Jubeljahre (1869, 1871, 1876, 1877, 1887/88, 1893, 1897) anberaumt, zu denen besondere Pilgerfahrten nach Rom organisiert wurden. Während der Heiligen Jahre und der Jubiläumsjahre wurden zudem besondere Sündenablässe gewährt. Die für die Gläubigen attraktiven Anlässe zogen jeweils weit über hunderttausend Pilger in die Stadt.³⁷ Der pilgerspezifische Eisenbahnverkehr von und nach Rom war beträchtlich und bescherte den an den Verkehrsachsen liegenden Ortschaften viel Zugsverkehr, wie das willkürlich gewählte Beispiel von Kleinreifling, einem Durchgangsbahnhof im Ennstal an der

Hauptverkehrsstrecke von Böhmen nach Italien für die ersten Apriltage im Jubeljahr 1888 verdeutlicht. »Am 4. April vormittags 9 Uhr 30 Minuten [...] trafen die Oberösterreicher hier ein [...]. Denselben Tag nachmittags 3 Uhr 18 Minuten passierten 360 Niederösterreicher [...] unsere Station. Am 5. April nachmittags 3 Uhr 18 kamen zwei Separat-Schnellzüge [...] hier durch, welche 750 Pilger aus Böhmen, Mähren und Schlesien führten und am 7. April nachmittags 2 Uhr 22 Minuten brachten zwei Separat-Schnellzüge [...] Pilger aus Galizien.«³⁸ Ein Pilgerreisender machte im Frühjahr desselben Jahres in Italien vergleichbare Beobachtungen: »Als wir in Ancona ankamen, war eben ein anderer Pilgerzug zur Abfahrt bereit. Als wir Loreto verließen, kam wieder ein Pilgerzug an. In Assisi war zu gleicher Zeit der Haupttheil des französischen Pilgerzuges. In Foligno, 2 Stationen vor Assisi, sahen wir bei unserer Ankunft die dalmatinischen Pilger in schmucker, farbiger Tracht aussteigen und wieder einige Stunden später fuhr ein Bahnzug mit Pilgern an uns vorüber. Dieselben hatten uns gleichfalls als Pilger erkannt und begrüßten uns im Vorübergehen als 'Pellegrini'. So waren um dieselbe Zeit 10.000 Pilger auf dem Wege nach Rom oder kehrten von dort zurück.«³⁹ Pius IX. mobilisierte die katholischen Massen auch durch Papstaudienzen – in Form von Generalaudienzen, eigentlichen Massenveranstaltungen mit 500 bis 1300 Teilnehmenden. Dies ermöglichte es vielen Rompilgern, den 'Stellvertreter Christi auf Erden' wenigstens von weitem zu sehen. Die meisten Rompilger erachteten diese Audienz als absoluten Höhepunkt der ganzen Rompilgerfahrt.⁴⁰ Zum ordentlichen Heiligen Jahr 1900 pilgerten rund zwei Millionen Gläubige in die Ewige Stadt. Zum Heiligen Jahr 1925 waren es zwischen 1,25 und 1,5 Millionen Gläubige.⁴¹ Die Reisen erfolgten nun meist zur Gänze mit der Eisenbahn. 1925 verkehrten 261 Sonderzüge nach Rom, darunter 119 inneritalienische Züge, 41 kamen aus Deutschland, 24 aus Frankreich, 18 aus Spanien, jeweils acht aus dem Königreich Jugoslawien und von der

Kanalküste mit Engländern, fünf aus Belgien, vier aus Österreich, drei aus der Schweiz, zwei aus den Niederlanden, und einer aus Portugal.⁴² Während der beiden Weltkriege ging die Zahl der Rompilger jeweils dramatisch zurück und der Pilgerverkehr blieb im Wesentlichen auf Italien beschränkt.

2.4 SANTIAGO

Santiago wurde bereits im frühen Mittelalter zum Pilgerort, nachdem man Gebeine gefunden hatte, die man alsbald dem Apostel Jakobus zuschrieb. Aus Furcht vor Plünderungen durch den englischen Freibeuter Francis Drake wurden 1589 die Knochen des Apostels an einem geheim gehaltenen Ort verborgen. 1879 versuchte man, den inzwischen vergessen gegangenen Platz des Versteckes zu ermitteln. Nach Knochenfunden bestätigte Papst Leo XIII. im Jahr 1884 die Echtheit der Jakobus-Reliquien. Diese zweite Auffindung, die zeitgerecht zum ordentlichen Heiligen Jahr von 1885 erfolgte, zog zahlreiche Pilger an.⁴³ Rasch erlangte Santiago eine neue Reputation als Pilgerort, die im Rang gleich hinter Jerusalem und Rom anzusiedeln war.

1873 wurde Santiago de Compostela von der Ortschaft Carril her mit der Eisenbahn erschlossen. Es war die erste in Betrieb genommene Eisenbahnlinie in Galizien. Die Pilger banden das neue Verkehrsmittel unverzüglich in ihre Pilgerreiserouten ein. Schon früh kamen auch Pilger aus dem deutschsprachigen Raum nach Santiago. In der Zeit von 1887 bis 1905 besuchten beispielsweise acht kleine Münchner Pilgergruppen die iberische Halbinsel und Santiago auf dem Schienenweg.

Die internationalen Pilgerfahrten nach Santiago kamen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts auf Grund der politischen Situation (Erster Weltkrieg, Wirtschaftskrisen, spanischer