

## Karl Renners eitler Wunsch wurde erfüllt

Der Leopoldinische Trakt der Hofburg wurde nach 1945 kein Museum, sondern sein Amtssitz.

VON HANS WERNER SCHEIDL

„Heute ist die Burg kein Herrschersitz mehr: Sie ist ein historisches Museum geworden, Eigentum der Nation und für jedermann gegen drei Kronen Entree, an Sonntagen zwei Kronen, bis in ihre verschwiegensten Gemächer zugänglich.“ Was die „Kronen-Zeitung“ am 1. Oktober 1919 in republikanischer Hochstimmung bejubelte, traf weder damals zu, noch ist es heute richtig. Zu vielfältig ist die Nutzung der zahlreichen Gebäude, die zusammen die größte Burganlage Europas bilden. Dass ein kleiner Teil davon, nämlich der Leopoldinische Trakt, heute die Kanzlei der Bundespräsidenten beherbergt, war nach 1945 gar nicht so selbstverständlich, wie es uns heute erscheint.

Denn in der Zwischenkriegszeit amtierten die Bundespräsidenten (Seitz, Hainisch, Miklas) unter einem Dach mit dem Bundeskanzler am Ballhausplatz. Sie gelangten durch den Hintereingang in der Metastasio-Gasse zu ihren Büros. Das genügte damals völlig, schließlich hatten sie einen kleinen Stab, benötigten keine sechzig Beamte und Vertragsbedienstete wie heute.

Im Zweiten Weltkrieg erlitt das Kanzleramt auf der Seite der heutigen Bruno-Kreisky-Gasse schwere Bombentreffer, also sah sich Staatsgründer Karl Renner nach einer neuen Herberge um. Obwohl äußerlich eher unansehnlich, war dem Politiker ein gerüttelt Maß an Eitelkeit eigen. Ein Wesenszug, der – vielleicht mit Ausnahme von Franz Jonas oder Rudolf Kirchschläger – offenbar auch manche Amtsnachfolger charakterisiert. Also spähte er den prächtigen musealen Leopoldinischen Trakt mit seinen drei Stockwerken aus, in Wahrheit völlig ungeeignet für einen Bürobetrieb, wie sich auch heute immer wieder erweist. Vom Zigarettenrauch ganz zu schweigen (Renner war sogar Zigarettenraucher). Staatssekretär Julius Raab suchte noch den alten Herrn einzubremsen, schlug ihm die Palais Palavicini, Trautson, Auersperg vor. Es half alles nichts, Renner bekam von der russischen Besatzungsmacht – zwei Tage vor seiner Wahl zum Staatsoberhaupt – das „Verfügungsrecht über alle Stockwerke des Leopoldinischen Trakts“. Sämtliche Mieter, darunter auch ein Referat der Bundespolizei, wurden abgesiedelt.

Die Sanierungsarbeiten gestalteten sich schleppend, es fehlte an Baumaterial, an geeigneten Fachkräften. Dazu kamen Kunstexperten, die recht unglücklich über die „Zweckentfremdung“ waren. Die berühmte Standuhr im ehemaligen Schlafzimmer Maria Theresias kam aus Moskau zurück. Am 19. Oktober 1946 konnte Kabinettsdirektor Klastersky endlich die Presseleute zu einem ersten stauenden Rundgang einladen.

Im zweiten Stock sollte ein Museum der Republik, eine alte Idee Renners, Platz finden. Über ein paar Büsten, Gemälde und Schriftstücke kam diese Sammlung aber nie hinaus, blieb bis 1971 dort und ging später ins heutige Haus der Geschichte über. Erst Bundespräsident Thomas Klestil entschloss sich zur totalen Sanierung des zweiten Stockwerks. Die umfangreiche Bibliothek ging ans Staatsarchiv, damit war Platz für Büros und einen Veranstaltungssaal geschaffen. So mancher neuer „Höfling“ fand hier eine noble Arbeitsstätte mit Ausblick auf den Heldenplatz.

Sechs Experten stellen nun in einem prachtvoll illustrierten Buch die Geschichte der Hofburg und dieses einen speziellen Trakts dar. Man darf es als interessantes und durchaus angenehmes Stück „Staatsbürgerkunde“ empfehlen.



„Die Österreichische Präsidentschaftskanzlei in der Wiener Hofburg“

Brandstätter Verlag, 200 Seiten, 50 Euro



Unterwegs auf immer denselben alten Wegen. Sie änderten sich ebenso wenig wie die Menschen und Tiere, die sie benützten. Foto: Karawane im Nordosten Afghanistans, 1971.

[AKG/Picturedesk/Roland und Sabrina Michaud]

## Auf alten Handelswegen

**Verkehr.** Fernrouten waren die Adern der Welt, hier wurden begehrte Waren wie Seide oder Weihrauch transportiert, doch im Gepäck der Händler waren immer auch neue Ideen.

Wie Scharniere zwischen Ost und West, Nord und Süd durchpflügten die großen Handelsrouten unsere Erde. Hier waren die polyglotten Kaufleute unterwegs, sie benützten die uralten Landverbindungen oder fanden neue, in ihrem Gepäck lagerten die begehrten Produkte, zugleich waren sie Überbringer von Nachrichten und neuen Ideen. Ist es schon an der Zeit, einen Abgesang auf diese wirtschaftliche Verflechtung zu schreiben? Beginnt sich der Welthandel vom klassischen Güterverkehr zum internationalen Datenverkehr zu verschieben?

Unsichere Weltlagen haben immer zu weniger Wachstum im globalen Handel geführt, Krieg konnte ihn völlig unterbinden. Risikoreich waren die Handelsgeschäfte immer schon: Passte die Jahreszeit, waren die Berge passierbar, die Flüsse überquerbar, taugten die Transportmittel, waren sie hinreichend geschützt vor Räubern, und wenn ja, würde der erwartete Preis vom Kunden auch wirklich gezahlt werden?

Wie gingen die Menschen in verschiedenen Zeiträumen mit diesen Schwierigkeiten um? Ein soeben erschienener neuer Band (siehe Literaturtipp) untersucht die Abläufe des Fernhandels, zeichnet die Herausforderungen nach und präsentiert die originellen Lösungen, die Menschen ersannen, um ihr Handelsgeschäft „auf Schiene“ zu bringen und Verluste zu vermeiden. Die Vielfalt der Aspekte rund um die bis in die Antike zurückreichenden Handelsrouten von der Sahara bis zur Wolga macht die Lektüre der zehn Beiträge zu einem abwechslungsreichen Erlebnis. Oft erwiesen sich die Händlernetzwerke trotz politischer Umwälzungen als außerordentlich stabil.

### Auf Kamelen durch die Sahara

Man erlebt beim Lesen viel Überraschendes: Wer hätte gedacht, wie intensiv in historischer Zeit die Interaktion zwischen den Menschen südlich der Sahara und der afrikanischen Mittelmeerküste war, trotz des Wüstengürtels, der zwischen ihnen lag? Sie begann mit der arabischen Eroberung des Maghreb ab dem 7. Jahrhundert, erzählt Andreas Obenaus. Die neue islamische Führungsschicht war mit Wüstengebieten vertraut, die ansässigen Berber wussten Bescheid über Wasserstellen, das Dromedar kam von Arabien nach Nordafrika, es war wüstentauglicher als Esel und Pferd.

So entstanden Sammelpunkte und Zwischenstopps für Karawanen, oft mehr als hundert Tragtiere, und Routen von der Mittelmeerküste bis zum Nigerbogen und Tschadsee, ins „Land der Schwarzen“ (arabisch Bilad al-Sudan). Begehrte waren ab dem 9. Jahrhundert Gold, Kupfer, Glasperlen, Salz und – Sklaven. Der Norden lieferte dafür eine neue Religion, den Islam.

Ein funktionierendes Straßennetz gilt als zivilisatorische Errungenschaft des Imperium Romanum. Doch es wurde meist nicht neu angelegt, sondern auf Basis von älteren

überregionalen Wegenetzen, die schon seit Jahrhunderten genutzt wurden, ausgebaut, etwa in der Provinz Anatolien (der heutigen Türkei). Hier gab es die berühmte Persische Königsstraße, schreibt Andreas Külzer, sie führte über 2700 Kilometer von Susa in Richtung Westen bis Ephesos. Wir wissen Bescheid über Raststätten und Herbergen entlang dieser Straße. Manche Verläufe lassen sich bis ins heutige türkische Autobahnssystem nachvollziehen.

Mit dem Verfall des Römerreiches war die Herrlichkeit des Straßennetzes freilich zu Ende. Schaurig der Zustand mancher Nebenrouten: Gewässer wurden zumeist an Furten überquert, Brücken gab es nur wenige, und manchmal wucherte Pflanzenbewuchs die Straße zu. Stufenstraßen schlossen den Gebrauch von Karren oder Kutschen von vornherein aus. Doch duldsame

reisen war vom 9. bis 13. Jahrhundert, dann wurden maritime Routen wichtiger. Es war nie nur eine einzige „Straße“, sondern immer ein Netzwerk, es wurde nie nur Seide transportiert, und der Warentransport erfolgte immer auch vom Westen nach Osten. Auch der von Ideen und Technologien, wie der Papierherstellung und neuester medizinischer Kenntnisse. Dazu leibliche Genüsse: „Keine Paella ohne vorherige islamische Vermittlung von Reis und Safran!“ (Bert Fragner) Über enorme Distanzen ging von Zentralasien aus ein Händlernetz nach Osten und Norden: Es war das längste Transport- und Kommunikationssystem der vormodernen Welt.

Im Hochmittelalter erlangte die Donauhandelsroute als durchgehender Fernhandelsweg zwischen dem Schwarzen Meer und Zentraleuropa an Bedeutung. Von ihr zweigten wichtige Handelsstraßen ab und erschlossen ein gewaltiges Hinterland, über die Alpenpässe nach Norditalien und über den Rhein bis zur Nordsee. Es stellte sich freilich bald heraus, „dass der zweitlängste Fluss Europas mit dem noch billigeren Warentransport auf dem Meer nicht mithalten konnte“, so Philipp A. Sutner. Es schlug die Stunde der überlegenen italienischen Seerepubliken.

### Die Eisdecke der Wolga als Landroute

Wie kommt die Wolga in ein Buch über Landhandelsrouten? Johannes Preiser-Kapeller schreibt in seinem Beitrag: „Im Winter, wenn die Wolga zumindest von Anfang November bis Ende März zufroren, kam die Schifffahrt zum Erliegen. Dann wurde die dicke Eisdecke gleichsam zu einer Landroute.“ Die verstärkte überregionale Verflechtung zeigte im 14. Jahrhundert ihre Schattenseite: Die Ausbreitung von Krankheitserregern. Das unter den Nagetieren der Steppe endemische Pestbakterium mutierte, ein neuer Erregerstamm begann ab den 1340er Jahren zu wandern, über das Schwarze Meer nach Europa. Die Auswirkungen der Seuche waren verheerend.

Auch die Übersee-Expansion in der Neuzeit konnte Kaufleute aus Westeuropa nicht abhalten, das transkontinentale Potenzial der Wolgarouten zu nutzen. Sie sahen sich einer erstarkten Macht gegenüber: den Moskauer Großfürsten. Für sie wurde, so Preiser-Kapeller, „die Wolga zur Hauptachse imperialer Bestrebungen in all jene Himmelsrichtungen, aus denen über Jahrtausende Menschen und Waren dort zusammengekommen waren. Damit begann eine neue Epoche in der Geschichte der Region.“

### DIE WELT BIS GESTERN



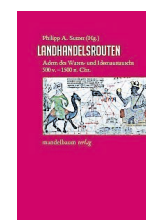
VON GÜNTHER HALLER

Esel und Lastkamele trugen die Waren dorthin, wo sie gebraucht wurden, auch wenn räuberische Türkavölker alles schwierig machten. Rekonstruierbar ist das anatolische Straßennetz auch durch die Abbildung in der berühmten „Tabula Peutingeriana“.

Je nach Region und Jahreszeit waren manchmal Flüsse als Transportwege günstiger als die Landrouten, wie Michael Mann in seinem Beitrag über Südasien schreibt. Auf den breiten Strömen in Nordindien etwa ließen sich sperrige und schwere Güter leichter transportieren, auf primitiven Bambusflößen, Pontons bis hin zu ausladenden Transportschiffen. Doch viele Flüsse waren nur in der Monsunzeit gut befahrbar, bei Niedrigwasser waren Sandbänke, Stromschnellen und Felsen oft tödliche Hindernisse. Zu Lande trugen Packochsen die Produkte auf ihren Rücken. Doch fraß so ein Lasttier mehr als die Ware einbrachte, war das Geschäftsmodell zu hinterfragen.

Im Verlauf der Jahrtausende entstand das „Indische Z“, ein Netz an Heer- und Landstraßen, das in Form eines Z den südasiatischen Subkontinent überzog, von Kabul bis zum Golf von Bengalen. Daran änderte selbst die britische Kolonialherrschaft nichts. Laut einem britischen Zeitzeugen konnte man auf den Handelsstraßen Hindustans bequemer reisen als auf den meisten Straßen Europas. Vor allem die Allee-Bepflanzungen wurden gerühmt.

Heute gilt die Seidenstraße, die das östliche Mittelmeer mit den Städten Chinas verband, als bekannteste Landhandelsroute. Sie erlebt gerade ein Revival. Die Blütezeit der aufwendigen und riskanten Karawanen-



Philipp A. Sutner (Hrsg.) „Landhandelsrouten. Adern des Waren- und Ideenaustauschs 500 v. – 1500 n. Chr.“

Mandelbaum-Verlag 263 S., 23 €