

ROSE GGER IN BEWEGUNG



Broschüre zur
Ausstellung

2
VORWORT

4
EINLEITUNG

14
ZU EBENER ERD' ...
MIT DEM AUTOMOBIL

26
ZU EBENER ERD' ...
MIT DER EISENBAHN

36
ÜBER DAS WASSER ...

46
UND (FAST) IN DER LUFT ...

56
ANHANG

IMPRESSUM

Steiermärkische Landesbibliothek
Kalchberggasse 2
8010 Graz
www.landesbibliothek.steiermark.at
landesbibliothek@stmk.gv.at

HERAUSGEBERIN

Mag.^a Katharina Kocher-Lichem

LAYOUT

BUERO41A

ILLUSTRATIONEN

Jacqueline Kaulfersch

DRUCK

A2 Zentrale Dienste

Sehr geehrte Damen und Herren!

Danke, dass Sie sich für die Ausstellung „Rosegger in Bewegung“ interessieren.

Die Steiermärkische Landesbibliothek ist im Besitz des sehr umfangreichen Nachlasses von Peter Rosegger, der z. B. seine Bibliothek, seine Korrespondenz, aber auch Alben, Realien etc. umfasst. Dieser Nachlass ist weit über 80 Jahre im Hause der Landesbibliothek, aber noch immer nicht in allen Details bekannt – wir werden also in Zukunft noch Neues präsentieren, vielleicht auch deshalb, weil wir heute einen anderen Blick auf manches werfen als vor Jahrzehnten.

In den vergangenen fünf Jahren haben wir uns dem umfangreichen Schriftverkehr dieses Dichters gewidmet. Stellen Sie sich vor, alle Ihre E-Mails, SMS-Nachrichten, WhatsApp-Chats etc. werden gesammelt und aufbewahrt und müssten in Zukunft von Bibliothekar:innen ausgewertet werden – so etwa dürfen Sie sich die Korrespondenz Peter Roseggers vorstellen. Er hat im Laufe seines Lebens mit mehr als 1000 Personen korrespondiert, oft wurde seitenlang geschrieben, manchmal ging es nur um schnelle Nachrichten – wie eben heute unsere digitalen Kurznachrichten sind.

Aus diesen vielen Briefen haben die Kolleg:innen in den letzten Jahren Schwerpunkte herausgearbeitet und so kam es zur aktuellen Themenkonzentration „Rosegger in Bewegung“. Mein Dank gilt an dieser Stelle Mag. (FH) Markus Kostajnsek, Dr.ⁱⁿ Monika Primas, Mag. Michael Sittinger und Mag. René Pangratz für die Konzeption und Umsetzung dieser eindrucksvollen Ausstellung.

Der größte unserer Nachlässe ist für uns Auftrag, alle fünf Jahre entlang der runden Geburts- und Todestage Peter Roseggers Neues zeitgemäß aufzubereiten. Für diese aktuelle Präsentation zeichnet das junge Team rund um das BUERO41A verantwortlich – danke an alle Kreativen für die frischen Ideen, die eine fröhliche Leichtigkeit vermitteln!

Viel Vergnügen bei der Ausstellung wünscht Ihnen

Mag.^a Katharina Kocher-Lichem

Direktorin der Steiermärkischen Landesbibliothek

PETER ROSEGGER
1843-1918



„WOHIN, NACH MÜRZZUSCHLAG?“ –

„nein“ antwortete ich,
„empor, empor in
eine bessere Welt.“¹

Die Ausstellung „Rosegger in Bewegung“ beschäftigt sich mit den Transportmitteln, die Peter Rosegger (31.07.1843–26.06.1918) zeit seines Lebens benutzt hat. Seine ersten Begegnungen mit den damals revolutionären technischen Erfindungen – der Eisenbahn, dem Automobil, dem Dampfschiff und (fast) dem Ballon – seine anfängliche Skepsis und seine anschließende Begeisterung ihnen gegenüber, bilden den Kern der Schau. Dass er oft auf Wanderschaft, also zu Fuß unterwegs war, wird nur am Rande behandelt, die Vorlesereisen Roseggers mit der Eisenbahn sind ebenso bewusst ausgespart. Seine zum Teil kuriose Korrespondenz mit bekannten, ob adelig oder prominent, und weniger bekannten Persönlichkeiten der Zeit ergänzt die Ausstellung.

In der zweiten Hälfte des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts veränderte sich das alltägliche Leben, somit die Gesellschaft, in ökonomischer und sozialer Hinsicht fundamental. Durch neue Erfindungen und die Weiterentwicklung bereits bestehender technischer Errungenschaften war die Bevölkerung gezwungen, sich an neue Lebens- und Arbeitsbedingungen anzupassen. Die soziale Kluft zwischen Arm und Reich wurde zusehends größer, die Gewinner:innen und Verlierer:innen dieser neuen Zeit waren für Peter Rosegger eindeutig auszumachen. Landflucht sowie der Verkauf von Bauernhöfen und eine damit häufig verbundene Umwandlung von Agrar- in Waldland waren zentrale Indikatoren der Veränderung der Lebensumstände. Die Industrialisierung der

Steiermark war eng mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes verbunden, für die Obersteiermark war vor allem die Streckenführung der Südbahn über den Semmering von großer Bedeutung.²

„[...] Die alte Zeit will eine vornehm bemessene Lebensführung, die neue Zeit eilt, jagt, will auf einmal alles Mögliche und Unmögliche und doch möglich werdende erringen.“³

Die neuen Erfindungen bedeuteten aber für Peter Rosegger nicht automatisch eine Verschlechterung der Lebensumstände. Die Eisenbahn revolutionierte nicht nur das Gütertransportwesen, sondern erleichterte und beschleunigte auch den Personenverkehr. Im Vergleich zu Fahrten mit der Postkutsche ersparte man sich viel Zeit und reiste mit der Bahn wesentlich angenehmer und bequemer. Dass er sehr gerne und oft mit der Eisenbahn gefahren ist, dokumentiert seine Freifahrkarte für die Südbahn. Das Reisen auf einem Dampfschiff war ein elitäres Erlebnis.

Mit dem Automobil konnte man ebenfalls Distanzen in wesentlich kürzerer Zeit als bisher zurücklegen. Hier gab es zwar Kritikpunkte, unter anderem die massive Staubentwicklung und rücksichtsloses

Schnellfahren, aber gerade die Geschwindigkeit und die damit verbundene veränderte Wahrnehmung der Landschaft übten auf Peter Rosegger eine gewisse Faszination aus. Die Annehmlichkeiten des Alltags schließlich, der vermehrte Einsatz von Technik im Haushalt, ließen ihn auch dort Vorteile für sich erkennen.

„In die Zeit eines Menschenlebens haben sich Veränderungen zusammengedrängt, wie sie sonst Jahrhunderte bedurften zur Entwicklung. Und doch kann sie ein Menschenleben ganz bequem fassen: Das elektrische Licht, die elektrische Bahn, das Zweirad, das Automobil, das Luftschiff, die Röntgenstrahlen, das Telephon, der Phonograph, das Grammophon usw. Lauter Dinge, die in meiner jüngeren Zeit nicht da waren, die ich werden sah, und die jetzt alles Treiben ändern, die Welt erfüllen und die mir so gewöhnlich, so selbstverständlich sind, als ob sie immer da gewesen wären.“⁴

Peter Rosegger beschrieb das technische Wettrüsten seiner Zeit im Bereich der

Mobilität auch durchaus ironisch, wenn er z. B. vom ersten Anblick eines Flugzeugs berichtete.

„[...] Ich huldigte gerade dem Sport der Greise – dem Mittagsschläfchen, als meine Tochter zur Tür hereinstürmte: ‚Vater, komm schnell! Ein Aero-plan gerade über unserem Hause!‘ – Es war der erste, den ich sah. [...] Also, so wird es sein. Das ist die Reisekutsche des zwanzigsten Jahrhunderts. – Wenige Wochen vorher soll über unser Tal auch einer geflogen sein – von Wien bis Görz in drei Stunden. – Armes Automobil – alter Zopf!“⁵

Das schnelle Automobil war schon wieder langsam, überholt vom noch schnelleren Flugzeug. Rosegger deutete die Substitution einer Erfindung durch die nächste an. Technikgläubigkeit, getragen von den zahlreichen Innovationen der Zeit, regte die Phantasie an, dem technischen Fortschritt schienen keine Grenzen gesetzt.

Jules Verne traf mit seinen „Voyages extraordinaires“ (Außergewöhnliche Reisen) den Nerv der Zeit und unterstützte damit die allgemein herrschende Technikbegeisterung, Peter Rosegger schätzte ihn als phantasievollen Erzähler. Seine phantasti-

schen Geschichten basierten auf scheinbar naturwissenschaftlich fundierten Recherchen und erweckten somit den Anschein, keine Fiktion zu sein, sondern Ergebnis wissenschaftlicher Forschung. Die darin vorkommenden Transportmittel – Eisenbahn, Schiff, U-Boot, Ballon und Automobil – waren kühn gezeichnet und zu technischen Höchstleistungen befähigt.⁶

„[...] Julius Verne hingegen verehren wir [...] Verne spielt mit dem, was anderen Leuten so schwer und ernst ist; er tändelt mit Himmel und Erde. [...] nimmt er dann schon einmal Besitz vom Geiste seines Lesers, so entführt er ihn weit; [...] unerforschte Länder, in die Tiefen des Meeres, in die Ungründe unseres Planeten, nach dem Mittelpunkte der Erde, viele tausend Fuß hoch in die Luft und endlich gar in die scheinbar ungemessenen Räume des Himmels hinein. [...] ein Sohn unserer Zeit: der Naturforscher. Freilich der Naturforscher auf dem Pegasus.“⁷

In seiner Jugendschrift „Im Paradiese“ ging Peter Rosegger selbst auf eine abenteuerliche Reise, die den Erzählungen Jules Vernes in keiner Weise nachsteht.

„Ein Fandasiestück von Pet. Kett: Rossegger

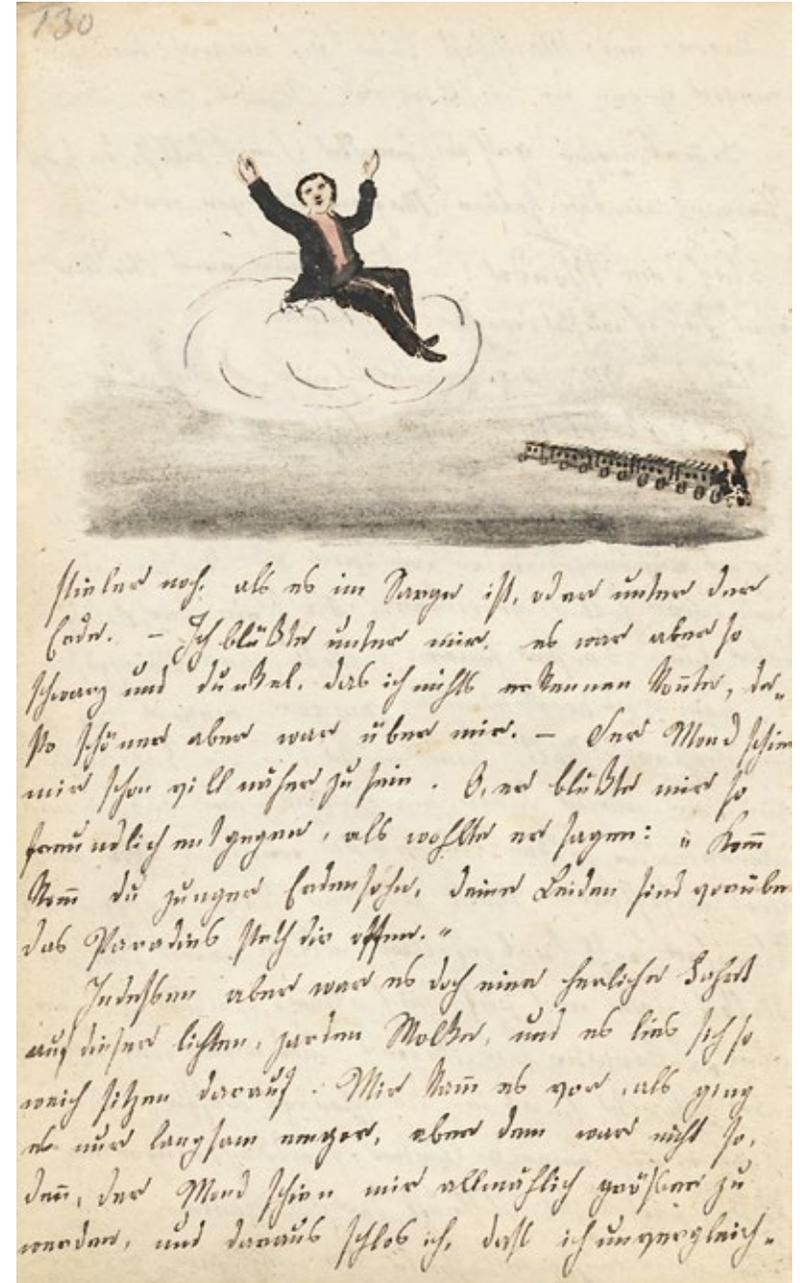
[...]

So verlies ich den, den ungastlichen Orth und beschloss in der Nacht noch mittelst der Eisenbahn heumzufahren. Ich begab mich auf den Bahnhofe, und kaufte mir eine Fahrkarte bis Mürzzuschlag. [...] – Ich mochte eine Stunde geschlafen haben, als mich das Anschlagen der Gloke aufschreckte. Das Lokomotiv brauste heran, und stand stiel vor dem Bahnhofe, ich grief nach meinem kleinen Bindel, und schwang mich auf einem mir angedeuteten Wogon III. Klasse. Balt wurde das Signal gegeben durch die Gloke, dem Horne, und des Lokomotives, und es ging. [...]

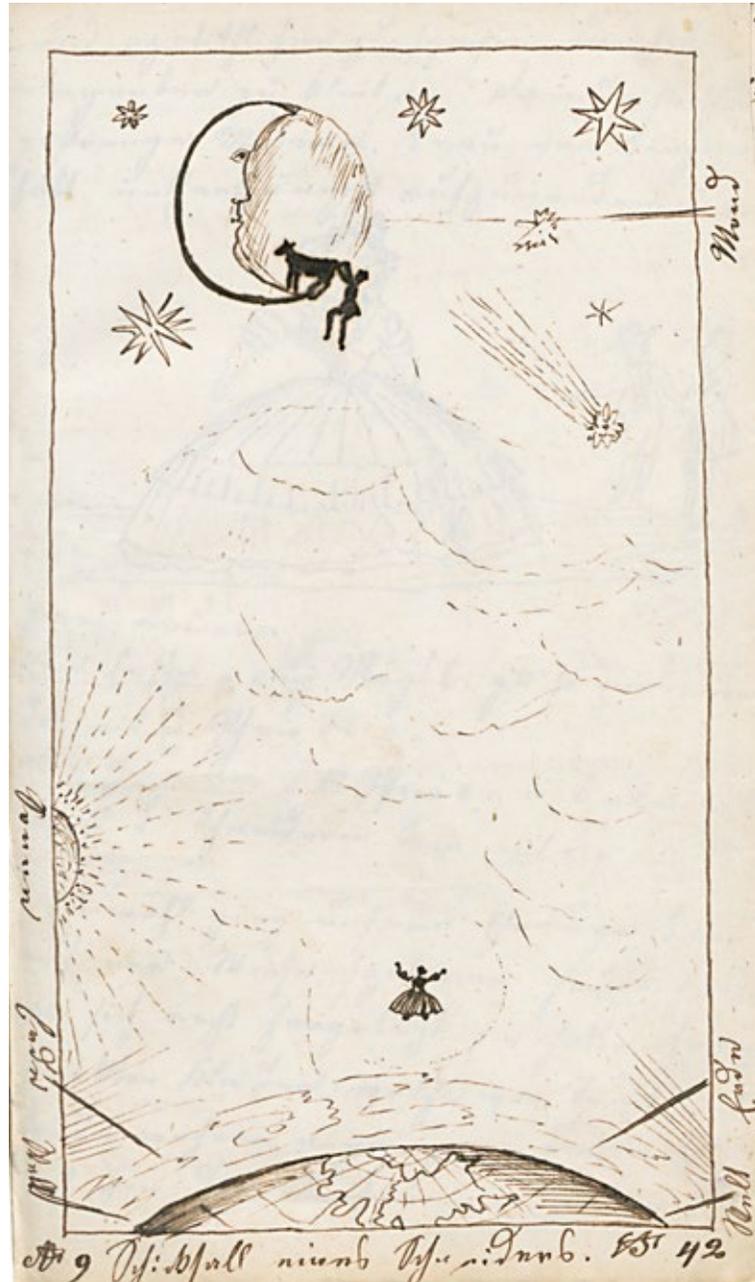
– auf einmahl jedoch, – mir ahnte längst schon ein Unglück, – fuhr das Lokomotiv aus den Bahngeleuse, – jedoch, ohne auf einer Seite in die Tiefe zu stürzen, sondern, das ganze Fahrzeug, samt Wagons und Manschaft, fuhr sanft empor, und zwar empor gegen die Richtung des Mondes. Himmel, wohin geht es, fragte ich mich selbst, da sonst Niemand in den selben Wagon zugegen war. Nach dem Monde! – sagte mir eine Stimme, ohne das ich wusste, woher sie kamm. Nach dem Monde? – dachte ich mir, – auch gut, vielleicht ist dort Jehnseits eine bessere Welt als hienieden.

Eine lange Strecke waren wir gefahren, und immer aufwerz, unter uns war es dunkler, über uns immer heller geworden. Da schrie der Kondüktör zum Fenster herein: ‚Wohin, nach Mürzzuschlag?‘ – ‚nein‘ antwortete ich, ‚empor, empor, in eine bessere Welt.‘ und reichte ihm die Fahrkarte hin, er machte darin ein Zeichen, und gab sie mir wieder. Im selben Augenblük wurde ich von einer unsichtbaren Macht aus dem Wagon geschleidert, ich wäre sonst hinabgefallen, allein, eine weisse Wolke nahm mich auf, mich allein, – alles andere aber, Lokomotiv und Wogons, und alles was darin war, stürzte hinab in die schwarze Tiefe, nur hörte ich noch einen gellenten, herzdurchdringenten Pfiff, der lezte Nothruff der Stürzenten, – und Alles ward ruhig und stiele um mich her, vill *stieler noch, als es im Sarge ist, oder unter der Erde. – Ich blükte unter mir, es war aber so schwarz und dunkel, das ich nichts erkennen konnte, desto schöner aber war über mir. – Der Mond schien mir schon vill näher zu sein. O, er blükte mir so freundlich entgegen, als wollte er sagen: ‚Komm komm du junger Erdensohn, deine Leiden sind vorüber das Paradies steht dir offen. [...]‘⁸

* Beginn des Textes auf der gegenüberliegenden Seite.



Manuskript von Peter Rosegger mit einer kolorierten Zeichnung aus dem Jahr 1863: „Im Paradiese“.



Zeichnung von Peter Rosegger aus dem Jahr 1860: „Schicksall eines Schneiders“.

Peter Rosegger stand den technischen Erfindungen der Zeit ambivalent gegenüber, er erkannte und definierte für sich sowohl die Gefahren und Nachteile als auch die Annehmlichkeiten und Vorteile dieser Entwicklungen. Der Gegensatz zwischen der bäuerlichen Arbeit und der modernen Technik, zwischen der beschwerlichen Handarbeit und der maschinellen Fertigung, wurde zu einem wiederkehrenden Thema in seinen Geschichten. Die unmittelbaren Auswirkungen dieser neuen „Geschwindigkeit“ auf die ländliche Bevölkerung, auf die direkte Nachbarschaft Peter Roseggers, flossen in seine Schilderungen ein und stellten die Kehrseite der Medaille dar.

Dieser ablehnenden Haltung stand die Neugier Peter Roseggers entgegen. Nach einem ersten Kennenlernen der neuen Fortbewegungsmittel, u. a. nach einer ersten Probefahrt, sah er durchaus positive Aspekte, die in weiterer Folge nicht selten in helle Begeisterung umschlugen. Der Gewöhnungseffekt setzte auch bei ihm schnell ein, so wurden aus den „Exoten“ bald nicht mehr wegzu-denkende alltägliche Erscheinungen. Die Fahrten mit dem Automobil, der Eisenbahn, dem Ballon und dem Dampfschiff waren freilich einem gesellschaftlichen Kreis vorbehalten, der auch die dafür notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung hatte. Die bäuerliche Bevölkerung kam

mit den Vorzügen und Annehmlichkeiten der modernen Technik kaum, meist gar nicht, in Berührung.

In seinen Erzählungen und in zahlreichen Beiträgen im Heimgarten nahm er Bezug darauf und formulierte seine Gedanken zum wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel in seiner Heimat. Er wurde so zum kritischen Beobachter, Kommentator und zugleich Chronisten der tiefgreifenden Veränderungen.

ZU EBENER ERD' ...

... MIT DEM AUTOMOBIL



Ende des 19. Jahrhunderts trat der moderne Automobilismus eine „rasante Fahrt“ an. Die deutschen Konstrukteure Carl Benz (1844–1929) und Gottlieb Daimler (1834–1900) setzten 1886 durch die Entwicklung von Vehikeln mit Viertakt-Verbrennungsmotoren einen nachhaltigen Impuls. In Österreich wurde 1898 ein heute noch erhaltener Benzinwagen des Erfinders Siegfried Marcus (1831–1898) präsentiert.⁹

Motorbetriebene Fahrzeuge fanden in vielfältiger Bauart Verbreitung, etwa in Fahrrad- oder Kutschenform, als offener oder mit Klappverdeck ausgestatteter Wagen, als Dampf-, Elektro- oder Benzinautomobil. Anfangs sollte das Auto hauptsächlich als Sportgerät oder Vergnügungsmittel, erst später als Nutzfahrzeug in Verwendung stehen.

Die Motorisierung nahm stetig zu, was auch durch die Gründung von Automobil-Clubs unterstützt wurde. Neue gesetzliche, infrastrukturelle und gesellschaftliche Herausforderungen mussten bewältigt werden.

Peter Rosegger äußerte sich in dieser Zeit immer wieder sehr kritisch dem Automobil gegenüber, sei es hinsichtlich der übermäßig aufkommenden Staubentwicklung, der gefährdenden Fahrweise oder der Beeinträchtigung der Natur. Doch seine Einstellung wandelte sich über die Jahre. Was er anfangs als „wahnsinnige Maschine“¹⁰ argwöhnisch beschrieb, wurde nach und nach – selbst als lustvoller Mitfahrer agierend – der aktuellen Zeit und der nächsten Generation zugestanden. Allerdings nur, sofern ein „allseitiges Zusammenwirken die Nachteile schlichten“¹¹ würde.

„KILOMETERFRESSEREI“ SCHAFFT GROBE KRITIK



Autounfall mit Kutsche.

Peter Rosegger griff die aktuellen Probleme zum Thema Auto in zahlreichen Artikeln auf und regte immer wieder zu heftigen Debatten an. Unter anderem kam es durch die Zunahme der „Automobilerei“ im Straßenverkehr zu gefährlichen Situationen für Mensch und Tier.

„Nun aber auf der Straße! Da entstand eine fortlaufende Panik. [...] Mein Kutscher konnte nicht genug wägen und wenden und bremsen, um die wahnsinnige Maschine gefahrlos zu machen. Ja, die wahnsinnige Maschine.“¹²

„[...] während die heutigen Kilometerfresser, Automobilteufel genannt, nichts zurücklassen, als hie und da ein totes Hündlein oder ein sterbendes Kindlein, das sie niedergeführt haben.“¹³

Es passierten Unfälle zwischen den ungleichen Gefährten und die Kritik an den „rasenden“ Städtern nahm zu. Rosegger bekriftelte nicht nur das Schnellfahren, sondern brachte auch den Aspekt des „Heißhungers nach Natur“ auf den Plan.

„Die sportlichen Schnellfahrten, besonders die Automobilerei, werden Kilometerfresserei genannt. Sollte es nicht noch was anderes sein? Etwa Heißhunger des überkultivierten Städters nach freier Natur und Landschaft?“¹⁴

Durch die Gründung von Automobil-Clubs, wie dem „Österreichischen Automobil-Club“ 1898¹⁵, stieg die Anzahl der Automobile weiter an. Zählte man 1905 in der österreichischen Reichshälfte der Donaumonarchie 306 Automobile, waren es 1907 bereits 2304 und 1911 schon 7703.¹⁶

Der von Rosegger hervorgehobene gesellschaftliche Aspekt trat hier deutlich in den Vordergrund. Anfangs waren „Automobi-

listen“ in erster Linie in großbürgerlichen und adligen Kreisen zu finden, gestalteten sich doch die Kosten als nicht für jedermann leistbar. Der Preis eines Daimler-Tourenwagens beispielsweise betrug um 1900 34.000 Kronen¹⁷, das war teurer als eine kleine Villa in einem Wiener Außenbezirk.¹⁸

Bei der Gründung des „Steiermärkischen Automobil-Clubs“ 1899 fanden sich unter den Mitgliedern namhafte Persönlichkeiten. Als Präsident fungierte Johann Dietrich „Hans“ von Reininghaus (1867–1959)¹⁹, als Ausschussmitglied unter anderem Johann Puch (1862–1914).²⁰

Vom Automobil-Club wurden zahlreiche öffentliche Probe- und Demonstrationfahrten, Wettkonkurrenzen und Automobilausstellungen organisiert. Bei einer Ausfahrt auf den Grazer Schloßberg im Jahr 1900 verzeichnete Johann Puch mit einer „Voiturette“, er hatte seine Fahrradproduktion um eine Automobil- und Motorradproduktion erweitert, einen „Bombenerfolg“.²¹

Eine erste gesetzliche Grundlage, um das zunehmende Verkehrsaufkommen zu regeln, stellte die „Automobilverordnung“ von 1905 dar.²² Darin wurden Bestimmungen zur „Zulassung“ von Automobilen, zur „Fahrerlizenz“ inklusive dafür notwendiger Prüfung zum Nachweis über theoretische und praktische Fachkenntnisse, „Sicherheitsvorschriften“ zur Fahrgeschwindigkeit und eine „Kennzeichnspflicht“ festgehalten.



Automobil auf dem Weg nach Alpi um 1900, links Raimund Orthofer²³ auf der Ladefläche.

VERGNÜGUNGSFAHRTEN VERSUS GEMEINNÜTZIGKEIT

In einem emotionalen Heimgartenbeitrag fachte Rosegger die Diskussion zur Besteuerung der staubaufwirbelnden „Automobilflexen“ bei ihren Vergnügungsfahrten an. Eine verstärkte Akzeptanz des Automobils hingegen sah er in dessen Verwendung für gemeinnützige Zwecke.

Für Bewohner:innen an stark frequentierten Routen war es eine Plage, täglich Fenster geschlossen zu halten, um dem Staub nicht gänzlich ausgesetzt zu sein. Die Staubentwicklung wurde nicht nur zu einem infrastrukturellen und landwirtschaftlichen, sondern auch zu einem gesundheitlichen Problem.

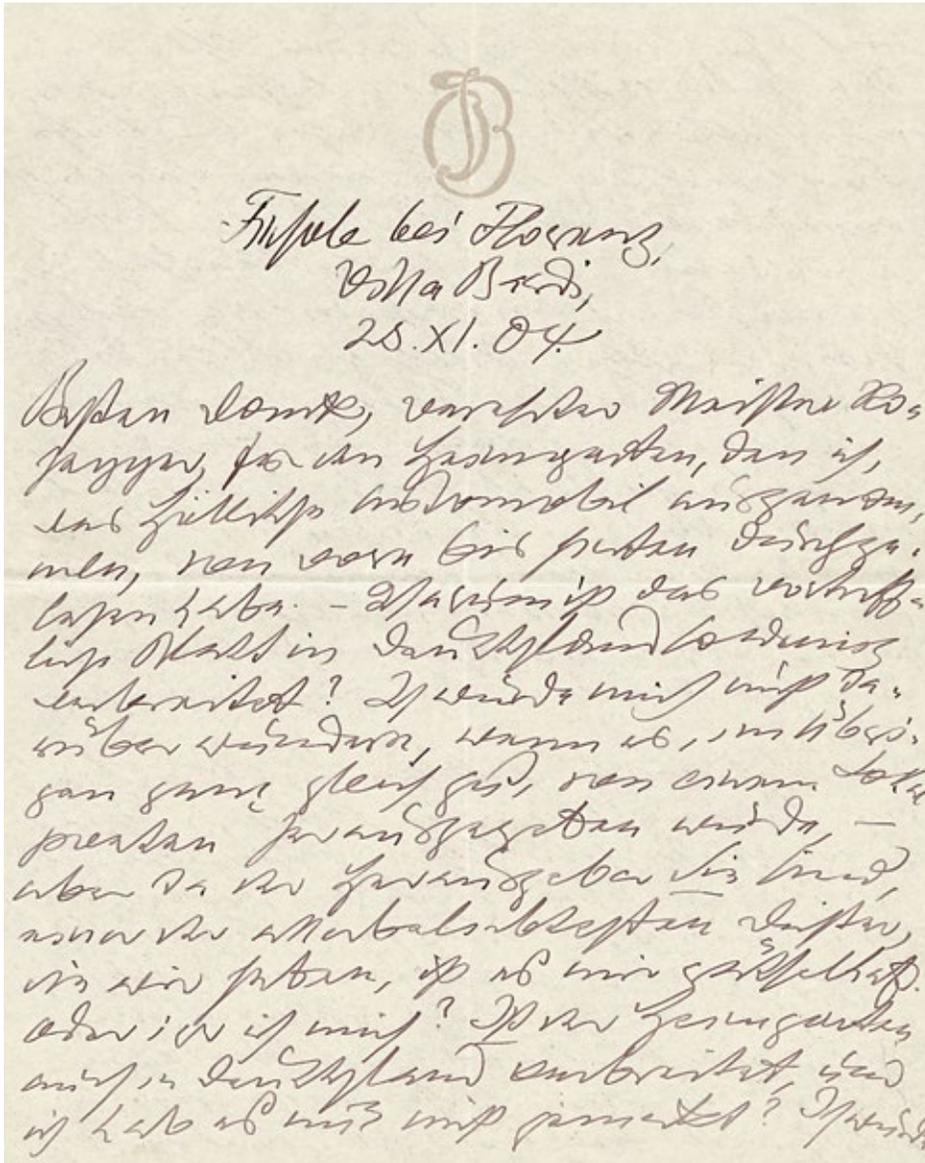
„Jeder Löffel Suppe wird besteuert und das Salz dazu noch besonders. Das Zuviel aber, der Luxus, wird zumeist nicht besteuert, oder ganz ungenügend. [...] Vor allem aber denke ich heute an eine – Staubsteuer. ‚Wer überflüssigerweise Staub aufwirbelt, der soll scharf besteuert werden.‘ Wäre das nicht ein vernünftiger Paragraph? [...] die Automobilflexen – verbietet ihnen nicht ihr staubiges Vergnügen, aber besteuert es empfindlich. – Wer in diesem Sommer ein Haus an der Landstraße bewohnte, der mußte Tag für Tag alle Fenster geschlossen halten, wenn er auf seinen Möbeln nicht faden-dicken Staub haben wollte – von der armen Lunge erst gar nicht zu reden.“²⁴

Nach deutschem Vorbild formierte sich 1904 in Wien eine Initiative zur Gründung einer „Österreichischen Gesellschaft zur Bekämpfung des Straßenstaubes“.²⁵ Detaillierte Untersuchungen zu Staubaufkommen sowie Vorschläge zur Reduzierung sollten zur Umsetzung kommen. Im Jahre 1913 wurde eine allgemeine Automobilsteuer beschlossen, welche sich, in Kategorien gestaffelt, an der PS-Anzahl der Wagen orientierte.²⁶

Im Bericht über eine Autofahrt mit seinem Routen war es eine Plage, täglich Fenster geschlossen zu halten, um dem Staub nicht gänzlich ausgesetzt zu sein. Die Staubentwicklung wurde nicht nur zu einem infrastrukturellen und landwirtschaftlichen, sondern auch zu einem gesundheitlichen Problem.

„Mein Freund und Verleger kommt aus Leipzig mit seinem Auto nach Krieglach, nimmt mich in das Wunderfahrzeug und führt mich im steirischen Oberlande umher. In köstlichen Stunden wird zusammengefaßt, wozu man sonst Tage bedarf, um es zu erreichen, um es so bequem, so schön zu genießen – unter der Hut der ruhigen, völlig sicheren Führung. [...] Wird es erst recht viel gemeinnützigen Zwecken dienen, dann ist ihm auch eine allgemeine Achtung sicher, die uns auf unserer trautsamen Landfahrt vorwegs zuteil geworden ist.“²⁷

Schon in den Anfängen nutzten etwa Ärzte oder Geschäftsleute das Automobil für berufliche Fahrten. Durch die rasche Entwicklung von Automobilwerken unterstützt, stieg auch das Interesse an Nutzfahrzeugen, wie Lastwagen, Omnibus oder Feuerwehrauto. So wurde beispielsweise der erste Grazer Rettungswagen 1913 angeschafft, mitfinanziert durch eine Spende von 2000 Kronen vom Steiermärkischen Automobil-Club.²⁸



Brief von Otto Julius Bierbaum an Peter Rosegger.

EINE EMPFINDSAME REISE IM AUTOMOBIL

Peter Rosegger wurde durch seine kritische Rezeption zum Automobil auch über die Grenzen Österreichs hinaus bekannt. Diese Tatsache führte in weiterer Folge zu einer interessanten Korrespondenz.

Im Jahr 1904 erreichte den Dichter ein Schreiben des deutschen Journalisten und Schriftstellers Otto Julius Bierbaum (1865-1910). Bierbaum war der Verfasser des Autoreisebuchs „Eine empfindsame Reise im Automobil“³³, das als erstes seiner Art in der deutschen Literatur gilt. Um die Skepsis dem Automobil gegenüber wissend, legte Bierbaum sein Autoreisebuch dem Kritiker Rosegger für ein „Urteil“ vor.

„[...] Außerdem laße ich Ihnen meine ‚Empfindsame Reise im Automobil‘ schicken. Die können Sie pulverweis zu sich nehmen, auch in nicht ganz ruhigen Stunden. Und über die hätt ich Ihr Urteil sehr gerne. Nämlich: ich bin ein Anhänger dieser Sache, und Sie sind ihr entgegen, wie ich aus Ihrem freundlichen Brief entnommen habe [...]

*Ich bilde mir aber ein, daß Sie mit meiner Art des Eintretens für die Kraftwagensache zufrieden sein werden, auch wenn Ihnen die und jene Meinung in dem Buche mißbehagen sollte. Es steckt nämlich voller – Meinungen über alles Mögliche. Und das ist nun der zweite Grund, warum ich möchte, daß Sie's lesen. Ich hätte gern, daß Sie ein Bild von mir hätten, wie ich jetzt fühle und denke. [...]*³⁴

Am Buch dürfte Rosegger Gefallen gefunden haben, denn in Form einer Rezension im Heimgarten folgte die Antwort prompt – und äußerst wohlwollend.

„[...] Und es gelingt ihm, auch den automobilschrickigen Leser so weit zu bringen, daß der sagt: ‚Na, denn man los!‘“³⁵

EINLADUNG ZUR „AUSSÖHNUNG“

In den Anfängen des Automobils galten Wettfahrten mit Zuverlässigkeitsprüfungen als probates Mittel, um einerseits das Automobil populär zu machen, andererseits auch für Unternehmen, sich werbewirksam zu positionieren.



Gedruckte Beilage zum Brief von August Horch an Peter Rosegger.

In Deutschland wurde ein solches Rennen erstmals 1905 von Hubert von Herkomer (1849–1914) initiiert. Die zweite Herkomer-Konkurrenz fand 1906 statt und führte von Frankfurt über München – Linz – Wien – Klagenfurt – Innsbruck zurück nach München. An dieser Autozuverlässigkeitsfahrt nahm auch die Firma „August Horch & Cie“ mit einem Fahrzeug eigener Marke teil. Im Zuge der Vorbereitungen – die Strecke verlief über den Semmering und Krieglach – besuchte der Automobilbauingenieur August Horch (1868–1951) den „geliebten Waldpoeten“ Rosegger. Der Horch-Wagen siegte und es folgten Glückwünsche des Dichters, dem erst zu diesem Zeitpunkt bewusst wurde, wer vor einigen Wochen bei ihm zu Gast gewesen war. Horch erwiderte mit einem Dankeschreiben und der Einladung zu einer „versöhnlichen“ Fahrt mit dem Automobil.

„Für den Willkommerzug durch unser Land habe ich mich sehr interessiert, er hat mich mit dem Automobil beinahe ausgesöhnt. Es war was Großes um die Sache. Und nun, durch ein Schreiben des Pfarrers Hahn wird es mir erst klar, daß es derselbe Horch ist, den ich vor vier Wochen in Krieglach persönlich kennenlernen durfte und dessen Wagen gesiegt hat. Darüber freue ich mich ganz außerordentlich und rufe Ihnen froh und herzlich Glück-auf! zu.
21. 6. 1906

Dr. Peter Rosegger⁴³⁶

„Hochverehrter Herr Dr. Rosegger!

Sie haben mir eine ungemein große Freude mit Ihrer so unerwartet eingetroffenen Glückwunschkarte bereitet, und ich spreche Ihnen meinen herzlichsten Dank aus.

Vielleicht ist es mir einmal vergönnt Sie auf einer längeren Autoreise ganz mit diesem modernen Verkehrsmittel auszusöhnen, möglicherweise sogar dafür zu begeistern.

Durch Krieglach für ich mit meinem Wagen ganz langsam, damit meine Frau, welche die Fahrt mitgemacht hat, ihren Lieblingsdichter wenigstens im Vorbeifahren begrüßen könnte, aber leider war unser Spähen vergebens, wahrscheinlich, so sagten wir uns, wird unser geliebter Waldpoet von der Höhe aus die Fahrer verfolgen, und ihnen seine Glückwünsche mitsenden.

Nochmals von Herzen Dank, und ehrfurchtvollen Gruß, auch von meiner Frau
Ihr ergebener
A.Horch.⁴³⁷

Vier Jahre später ließ August Horch die „Audi Automobilwerke GmbH“ ins Handelsregister eintragen. Die Bezeichnung des Unternehmens leitet sich vom lateinischen Verb *audire* (hören) ab und fand in Form des Imperativs *audi!* (höre! bzw. *horch!*) entsprechende Anwendung.³⁸

ZU EBENER ERD'



... MIT DER EISENBAHN



Im Zuge der Industrialisierung nahm am Beginn des 19. Jahrhunderts die Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens nach englischem Vorbild seinen Ausgang. Einmal mehr war es Erzherzog Johann (1782–1859), der sich für eine effiziente Verkehrsverbindung von den Industriezentren Böhmens und der Steiermark nach Triest einsetzte.

1837 wurde die erste Dampfeisenbahn Österreichs dem öffentlichen Verkehr auf der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ übergeben. Zwanzig Jahre später, 1857, fuhr der Eröffnungszug mit dem Kaiserpaar über die „Südbahn“ von Wien kommend in Triest ein. Maßgeblich für

die Verwirklichung dieses Projekts war die ingenieurtechnische Meisterleistung von Carl Ritter von Ghèga (1802–1860), dem es 1854 gelang, den Semmering³⁹ mit der Dampflokomotive überwindbar zu machen.⁴⁰

Die Eisenbahn wurde zum Symbol für Mobilität, öffnete den „Weg in die weite Welt“ – auch für den Tourismus – und war wesentlich eingebunden in einen nachhaltigen ökonomischen, ökologischen und soziokulturellen Wandel.

Peter Rosegger freundete sich nach anfänglicher Skepsis mit dem unheimlichen „kohlschwarzen Wesen“⁴¹ seiner Kindheitstage an und avancierte zum leidenschaftlichen Bahnfahrer auf seinem „Pegasus“⁴². Die besondere Verbindung zur Südbahn begleitete ihn sein Leben lang.



LEBEN RUND UM DIE EISENBAHN

Mit der Industrialisierung und dem einhergehenden Aufkommen des Eisenbahnwesens stellte sich ein weitreichender Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft ein.



Zeichnung von Peter Rosegger aus dem Jahr 1863: „Der Bahnhof in Würzzuschlag“.

Peter Rosegger nahm in seinen Schriften stets Stellung zu diesen Neuerungen, so auch zum Bahnhof als einen neuen öffentlichen Raum mit vielseitiger Funktion. Der Bahnhof wurde zum Tummelplatz für Reisende, die ankommen und abfahren, zum Umschlagplatz für Handelswaren und Rohstoffe, zum Treffpunkt eines „Sehen und Gesehen werden“ und schon bald auch zur Sammelstelle sozialer Randgruppen. Die Betriebsamkeit am Bahnhofsareal erweiterte sich, zu den Billettschaltern kamen Buchhandlungen, um Reiseliteratur bereitzustellen, sowie Bahnhofsrestaurationen zur Verköstigung der Reisenden.

Außerdem entstand eine neue Berufsgruppe, die „Eisenbahnberufe“. Die Bahnhofsgebäude zeigten sich meist äußerst repräsentativ, symbolisierten technischen Fortschritt sowie wirtschaftlichen Erfolg und dienten als Prestigeobjekte der Bahngesellschaften.⁴³ In spezieller Zuwendung widmete sich Rosegger dem Dorfbahnhof und attestierte diesem eine große wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung wie auch eine gewisse Schutzfunktion.

„[...] weil die Eisenbahn so billig geworden ist, gibt der Mann mehr aus, als wenn sie

teuer und er daheim geblieben wäre und so ist's schon in einem, daß wir uns nun anstatt der Tabakspfeife eine Zigarre in den Mund stecken, wenn sie auch nicht so gut schmeckt, vornehmer ist sie doch [...] Der Bahnhof ist der Mittelpunkt des Dorflebens geworden, auch wenn man nicht abreist. Erlaubt es die Zeit, so geht man auf den Bahnhof, wenn die Züge verkehren. [...] in tiefer Nacht ist das Unglück da, der Bahntelegroph ruft die Nachbardörfer um Hilfe. Und in kurzer Zeit bringt der Extrazug die Feuerwehren mit ihren Werkzeugen.“⁴⁴

Roseggers erste Kindheitsbegegnung mit der Dampfeisenbahn war „teuflisch“, wie er in seiner bekannten Geschichte über die „erste Fahrt im Dampfwagen“⁴⁵ ausführte. Jahre später hingegen nahm seine Begeisterung für diese neue technische Errungenschaft, die „eisernen Blutadern“, welche „Existenz“ bringen, deutlich zu.

„[...] Die Eisenbahnen, diese eisernen Blutadern, ich liebe sie. Sie heben die Fernen auf und vergrößern doch das Land, weil sie überallhin Tätigkeit, Fruchtbarkeit und Existenzmöglichkeit bringen. [...]“⁴⁶

Der Dichter erkannte das Potenzial der Bahn, weil sie nicht nur den Zentralraum belebte, sondern auch die Peripherie erschloss. Allerdings gab es auch oft Schwierigkeiten beim Eisenbahnbau, da dieser Einfluss auf die Besitzverhältnisse der Bauern nahm. Das führte zu Diskrepanzen, welche nicht immer in beiderseitigem Wohlgefallen endeten. Doch die

Notwendigkeit der Bahn stand für den Schriftsteller außer Zweifel.

„[...] Und jetzt kommen auf einmal die Ausmesser und sagen: ‚Hier wollen wir unsere Eisenbahn bauen und diesen Weidegrund und diesen Acker und diesen Garten muß du uns dazu geben!‘ – ‚Nein! sagst du, der ist meinen Voreltern nicht feil gewesen und ist auch mir nicht feil.‘ – ‚Wir bieten dir dafür diese oder diese Summe!‘, sagt der Ingenieur, ‚dann aber mußt du uns den Grund abtreten!‘ – ‚Mußt?! Was ist das denn für ein Eigentum!‘, sagst du, ‚das man mir in einem Rechtsstaat nehmen kann, wann man will?‘ [...] Ihr seht die Nothwendigkeit der Eisenbahnen nicht ein, aber ihr werdet sie nicht hindern können, denn alle Welt weiß: da die Eisenbahnen einmal sind, so müssen sie sein und kein Mensch wird sie mehr aus der Welt schaffen. Wer sich widersetzt, der geht zu Grunde.“⁴⁷

Der Erwerb von Grundstücken für den Eisenbahnbau brachte gerade im Laufe der Anfangsjahrzehnte große Schwierigkeiten. Deshalb wurden Enteignungsbestimmungen in verschiedensten Gesetzen erlassen, um eine Regelung dafür zu finden. War den Grundeigentümer:innen die angebotene Ablösesumme zu niedrig, konnte sich das Eisenbahnunternehmen mit der Enteignung behelfen. Eine maßgebliche Reform des Enteignungsrechts zum Zweck des Eisenbahnbaus konnte schließlich durch das „Gesetz vom 18. Februar 1878 betreffend die Enteignung zur Herstellung und Betriebe von Eisenbahnen“ verwirklicht werden.⁴⁸



Collage von Peter Rosegger aus dem Jahr 1883: „Mittwoch 24. Januar 1883“.

BEFLÜGELNDES UNTERWEGSSEIN

Über die Jahre entwickelte sich Rosegger zum leidenschaftlichen Bahnfahrer und genoss jede Fahrt im Eisenbahncoupé.

„In allem Ernste, ich kenne wenig größere Vergnügungen, als im traulichen Eisenbahncoupé zu sitzen, die Fenster an beiden Seiten zu beherrschen, die Welt anzuschauen, die da links und rechts vorbeifliegt und darüber angenehme Stimmungen zu hegen, fürwitzige Gedanken zu machen. Mein Erdenleben ist nichts als ein Spaziergang, so sind auch meine Eisenbahnreisen kaum etwas anderes, als Spazierfahrten, bei denen nicht das Ziel, sondern das Unterwegs die Hauptsache ist.“⁴⁹

Außerdem versetzte die Eisenbahn – sein „Dampfroß, Flügelroß“ – den Dichter in Euphorie, wenn er davon träumte, ohne Aufenthalt um den Erdball zu reisen, um zu guter Letzt wieder in Graz anzukommen.

„Die schöne Fahrt durchs Land hat mich erfreut, die Hoffnung aufs Meer erfrischt. Dampfroß, Flügelroß – vorwärts, vorwärts! – Vielleicht komme ich einmal unversehens auf einen Schnellzug, der nirgends anhält, bis er rings um den Ball von der anderen Seite her wieder nach Graz kommt. Das ist mein Zug. Freilich, die Reise um die Welt müßte so schnell gehen, daß man am Abend wieder zu Hause sein kann.“⁵⁰

Rosegger war ein begnadeter Zeichner und liebte es, Collagen anzufertigen. Dabei durfte auch ein Stück augenzwinkernder Humor nicht fehlen. In diesem Sinne

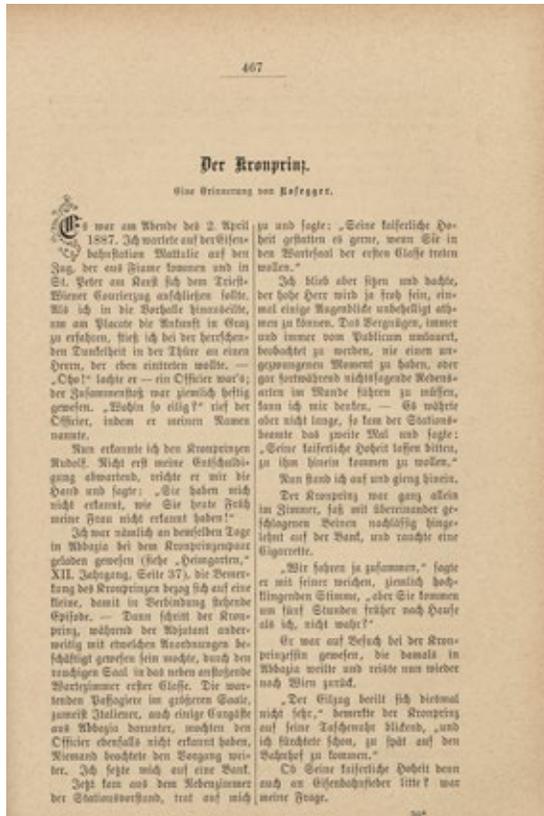
collagierte Rosegger ironisch seine Eisenbahnfahrt 1883 von Graz nach Wien, indem er sich einem Kutscher gleich darstellte. Zahlreiche weitere Zeichnungen und Collagen werden im Nachlass des Dichters in der Steiermärkischen Landesbibliothek verwahrt.



Reisepass von Peter Rosegger, ausgestellt im Jahr 1870.

ERINNERUNG AN KRONPRINZ RUDOLF

Die Fahrten mit der Eisenbahn brachten Rosegger viele Erlebnisse in sehr unterschiedlichen Reisegesellschaften. Die Bahn selbst wurde dem Dichter zeitweise sogar zur „fahrenden Herberge“.



Beitrag im Heimgarten von Peter Rosegger.

In besonderer Erinnerung blieb ihm ein Treffen mit Kronprinz Rudolf (1858–1889) an der Bahnstation Matulji bei Abbazia (Opatija⁵¹) im Jahre 1887. Der Kronprinz lud Rosegger zu sich in den Warteraum der 1. Klasse, wo sie sich ungestört und ungezwungen über Literatur und Reisen austauschten. Rosegger war denkwürdig berührt.

„Nicht so sehr, w a s gesprochen wurde, ist das Merkwürdige, als vielmehr, w e r es sprach. Es kommt ja nicht gar so oft vor, daß ein so hoher Herr sich traulich macht mit einem Menschen, der seinen Kreisen weit ab-, in manchem Grundsatzte ihnen sogar entgegensteht.“⁵²

Von unsäglicher Betroffenheit gezeichnet, verfasste Rosegger den zuvor zitierten Heimgartenbeitrag im Jahre 1889 aus Anlass des Todes von Kronprinz Rudolf. Er schilderte darin auch seinen erfolgreichen Versuch, dem Thronfolger seine letzte Ehre bei dessen Aufbahrung in der Wiener Hofburg zu erweisen.

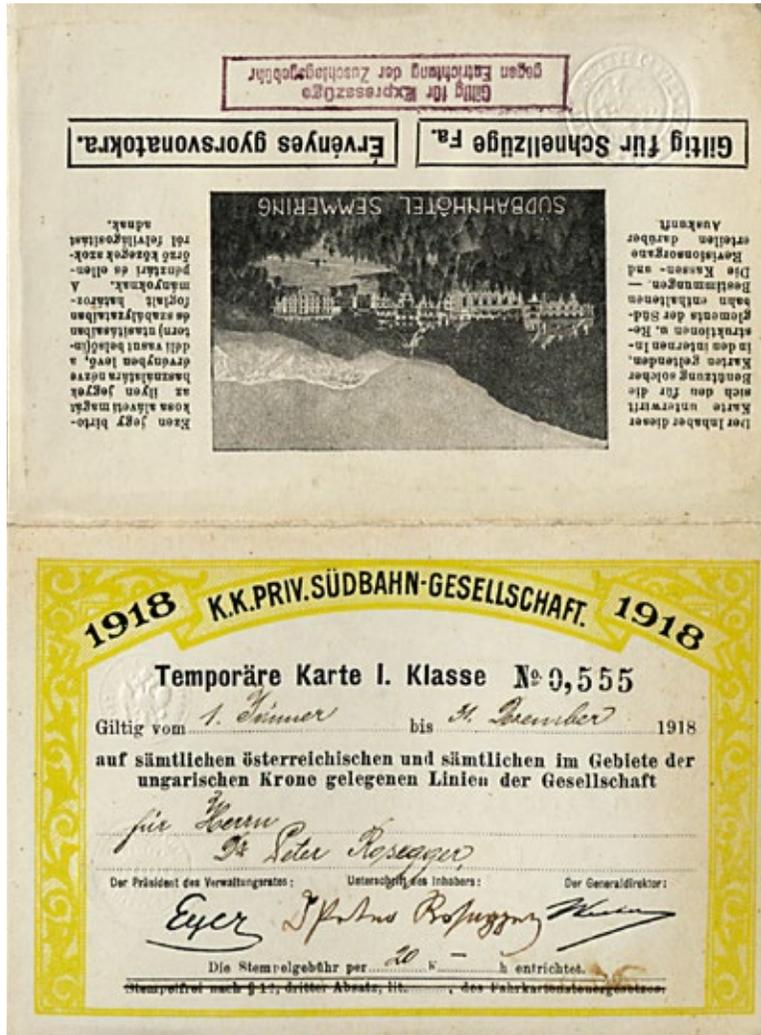
„Es zog mich in dem Gedränge voran, durch das Thor der alten Kaiserburg hinein, [...] wir versuchten den Eintritt in die Wohngemächer des Kronprinzen, [...] der Eintritt war an diesem Tage dem Volke auf's Strengste untersagt. [...] Doch sah ich, wie fortwährend Wägen mit Blumen und Kränzen vorfuhr, die ungehindert [...] in den Hof einbogen. [...] Ich ging hin, kaufte in einer Blumenhandlung der inneren Stadt den Lorbeerkranz, nahm einen Wagen, fuhr ungehindert

in die Hofburg und legte mein geringes Zeichen der Verehrung dem toten Kaiser- sohne zu Füßen.“⁵³

Verbunden war der Schriftsteller nicht nur dem Kronprinzen selbst, sondern auch der nach ihm benannten „Kronprinz Rudolfs-Bahn“, für welche Rosegger 1872 eine „permanente Freikarte“ bekam. Wie ihm diese Bahn zur „Herberge“ wurde, schilderte er im Feuilleton der Zeitung „Die Presse“.

„Das war ein Jubeltag, als im Jahre 1872 die Rudolphsbahn durch das Gesäuse eröffnet wurde. Ich stieg von einem der Ennsthaler Berge nieder, auf welchen ich mich wochenlang munter herumgetrieben hatte, und löste mir in Rottenmann eine Fahrkarte [...] Kurz danach fand mich in meiner Stadtzelle ein Schreiben von der Betriebs-Direction der Rudolphsbahn, die mich einlud, ihre Strecke nach Belieben zu benützen. [...] Dem Schreiben lag ein goldgelbes Kärtlein bei – eine permanente Freikarte für alle Strecken der Kronprinz-Rudolphsbahn erster Classe. [...] Im Spätherbst 1872, sowie im Sommer 1873 wohnte ich großentheils auf der Rudolphsbahn. Da hatte ich ohne Hotelrechnung allen mir nur denkbaren Comfort und, was bei meiner Reiselust die Hauptsache war, ein wanderndes Haus. [...] Bald darauf nahm ich mir ein Weib. Ich bezog mit ihr meine Wohnung auf der Rudolphsbahn nur noch für die Hochzeitsreise, um mir dann ein eigenes Heim zu gründen, das wohl nicht erster Classe ist, aber fest und treu auf einem Flecke stehen bleibt.“⁵⁴

ENGE VERBUNDENHEIT ZUR „SÜDBAHN“



„Südbahn-Freikarte“ von Peter Rosegger aus dem Jahr 1918.

Im Jahre 1888 erhielt Rosegger für die Südbahn „freies Geleite“, welches sein literarisches Schaffen in besonderer Weise „befruchtete“. Er schwärmte vom „Dampfroß“ als seinem „Pegasus“, welcher „dem manchmal steril werdenden Gehirn immer wieder neue Eindrücke“ vermittelte.

„Mir das Liebste auf der Welt aber liegt an der Südbahn. Die Waldheimat, mein Graz, das große Wien. Die Stränge dieser Bahn gehen hinauf gegen die Gletscherwelt, sie gehen hinab ans Meer; sie durchziehen die allerschönsten Länder. [...] Wenn je einmal untersucht werden sollte, woher denn diesem ‚fruchtbaren Poeten‘ die vielen Dinge in den Kopf gekommen sind, so dürften nicht viele Professoren, nicht viele Bücher genannt werden, aber man würde finden, daß es die k. k. privilegierte Südbahn war, die ihm freies Geleite gab durch die Schule, in welcher dieser Mensch seine Wissenschaften geholt. [...] Ich gehöre nicht zu solchen, die das Eisenbahnwesen für den Tod der Reisepoesie halten. [...] sie vermittelt dem manchmal steril werdenden Gehirn immer wieder neue Eindrücke.“⁵⁵

Die Freikarte auf der Südbahn verdankte Peter Rosegger zu einem großen Teil dem Südbahnbeamten Heinrich Freiheim (1855–1923) mit dessen Vater er in Graz befreundet war.⁵⁶

Im Jahre 1899 entstand eine Publikation der Südbahn-Gesellschaft zu ihrem Ver-

kehrsgebiet in Österreich-Ungarn. Mit dem Ausspruch „Heil euch Wanderer! Es hebt eine schöne Fahrt an.“ leitete Rosegger sein Vorwort „Ein Schwalbenflug über das Bereich der Südbahn“ ein.⁵⁷ Zahlreiche schöne Fahrten dokumentierte er in weiteren Büchern und Beiträgen. Schlussendlich war es auch Roseggers „letzte Fahrt“, welche ihm der Direktor der Südbahn, Moriz Leonore Domenego (1858–1935)⁵⁸, einen Monat vor seinem Tod von Graz nach Krieglach ermöglichte.

„[...] Ihr Herr Sohn Sepp, [...] erfreut mich nun mit der Nachricht, daß Sie, hochverehrter Gönner und Meister am Mittwoch den 29. zur vollen Wiederherstellung Ihres uns allen so am Herzen liegenden Wohlbefindens nach Krieglach reisen.

Das bedeutet für mich die hocherfreuliche Gelegenheit für die tunlichst bequeme Reise für Sie und Ihre Begleitung vorzusorgen und ist die Station Graz mit Direktionsauftrag angewiesen, diesbezüglich bestens Vorsorge zu treffen. [...]“⁵⁹

ÜBER DAS WASSER ...

Reiseerlebnisse bildeten das Thema und lieferten den Stoff zu mancherlei Erzählungen und Berichten in Roseggers Werken. Spiegel der Seele und heilende Kraft: Seit der Antike zieht es die Menschen ans Meer. Auch der zeitlebens an Asthma leidende Rosegger wusste die Heilkraft des Meers zu schätzen. Seine Erfahrungen mit Reisen „über das Wasser“ sind mehrfach in seiner Zeitschrift „Heimgarten“ dokumentiert. Umfangreich sind die Schreiben, welche von den verschiedensten Persönlichkeiten, wie

dem Obersthofmeister des Kronprinzen Rudolf, Carl Albert von Bombelles, dem Präsidenten des Schiffahrtsunternehmens „Österreichischer Lloyd“, Victor von Kalchberg und dem Auswanderer Rudolf Oberwimmer sowie dem auf der Isle of Man internierten Hans Bleich an Rosegger gerichtet wurden. Dank der vielen Einladungen, Freikarten und Briefe aus Übersee, die der Dichter im Laufe seines Lebens erhielt, lernte er auch die am Meer liegenden Sehnsuchtsorte Honolulu, Opatija, Dubrovnik, Trieste und Mali Lošinj kennen.



Die Prob. fahrt der „Styria“.

L. Triest, 4. April. Dem Kronlande Steiermark zu Ehren hat der Oesterreichische Lloyd seinen neuesten Dampfer „Styria“ benannt und die heute stattgehabe Probefahrt benützt, um dem Lande und seinen Bürgern, von denen Mancher zu den tüchtigsten Kräften des Lloydarsenals zählt, oder in der Oesterreichischen Marine einen Ehrenmannen führt - vor nennen nur Tegethoff - eine Ehrgang zu bereiten. Um dieser Ehrgang einen persönlichen Ausdruck zu geben, hatte Lloyd-Präsident Freiherr v. Kalchberg den Landesoberhauptmann von Steiermark Graf Attems und den Dichter Peter Rosegger zu dieser Probefahrt geladen. Graf Attems ist durch den eben tagenden Landtag verhindert gewesen, theilzunehmen. Rosegger aber folgte der Einladung mit seinem Sohne.

Heute Punkt 10 1/2 Uhr Vormittags hiefen zwei Dampfbaracken mit den Aehnelnennern vom Molo San Carlo ab und fuhren nach dem im Hafen ankertenden neuen Dampfer „Styria“. Der Lloydpräsident mit seiner Gemahlin, sowie die einzelnen Departementleiter, der Arsenaldirector v. Rodolitsch, Schiffsfabrikdirector Konhäuser und commercialer Director Cav. Janninacher in lebenswärtigster Weise die Honourable. Es waren etwa 40 geladene Gäste, darunter Statthalter Graf Gossk und Gemahlin, der Präsident der Seebeförderung, Bacher, Militär-Stationcommandant Contre-admiral K. v. Perin, Brigadier Generalmajor Konrad v. Hörschendorf erschienen. Erst wurde das elegante Schiff, das sofort in See ging, in allen seinen Ahamen besichtigt. Alles, was die moderne Technik und die hochentwickelte Kunstindustrie, die im Arsenal gepflegt wird, zu leisten vermag, war angewendet worden. Dem Namen entsprechend ist in der Ausstatung zumeist die grüne Farbe vorherrschend. Der geräumige Speisesaal zumal hat glänzend polierte grüne Wände und ebensolche Möbel und seine Hauptzierde ist ein großes Gemälde, der Steiermark liebliche Hauptstadt Graz darstellend, vom Marinemaler Alexander Kircher prächtig in frischem und harmonisch zum Gesamtton passendem Grün gemalt. Elegant ausgestattet, wie man sich etwa ein vornehmes Privathaus denkt, ohne Prunk und Ueberladung, aber ansehnlich in allen Details, sind auch der Kabinen- und der Damen Salon.

Auf dem weiten Deck - es war ein herrlicher, lauer, windstillter Frühlingstag - bewegte sich die Gesellschaft in zwangloser Weise, während der Dampfer langsam und ganz in den Buchten von Muggia und Capo d'Istria manövrirte. Dann, etwa um die Mittagstunde, trat das Schiff eine Fahrt längs der Küste bis auf die Höhe von Parenzo an, wo es umkehrte und in den Golf von Triest zurückkehrte, hier noch verschiedene Proben vornahm und um 5 Uhr Abends die Gesellschaft auslieferte.

Während der Fahrt gegen Parenzo wurde ein Dejeuner servirt. Lloydpräsident Baron Kalchberg zur Rechten die Gemahlin des Statthalters, zur Linken den verehrten Dichter, der heute den Mittelpunkt der Gesellschaft bildete, eröffnete die Reihe der Trinksprüche mit einem Hinweise darauf, daß der Dampfer den Namen eines Kronlandes trägt, der in der ganzen Welt gefamnt ist und überall sympathisch berührt. Vor der Haupttafel gleichsam die Vermählung der grünen Steiermark mit dem blauen Adriameere, so soll die heutige Probefahrt die Hochzeitreise sein und speciell, wie die Hüttenwachen, sollte sie sich gestalten durch die Auszeichnung, daß der Dichter daran theilnimmt, der durch seine Geburt der Steiermark, durch seine Werke

aber der ganzen gebildeten Welt angehört. Aufspielend auf Rosegger's Vers, daß Adam und Noah, die Erfinder der Liebe und des Weines, Steirer gewesen sein müssen, wies der Redner darauf hin, daß somit auch ein Steirer als Erbauer der Arche der erste Schiffbaumeister gewesen. Unter lebhaftem Beifalle gedachte er dann Steiermarks ruhmvollem Sohnes Tegethoff, gedachte des freien Aufschwunges des Oesterreichischen Lloyd und schloß mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf den Kaiser, der allzeit und überall der rastlosen Arbeit ein leuchtendes Beispiel ist. Nach Baron Kalchberg sprach Statthalter Graf Gossk, der den Lloyd zu dem heutigen neuen Erfolge beglückwünschte. Er gab seiner Freude Ausdruck über den Namen des Schiffes, da auch er sich als Steirer fühle. Mit dem Wunsche, daß der Lloyd seiner stolzen Deutse „Botschaft“ treu bleibe zum Ruhme der Oesterreichischen Handelsmarine, schloß der Statthalter mit einem Hoch auf den Lloyd, seinen Präsidenten und seinen Verwaltungsrath. Es sprach dann Präsident Bacher, dessen Trinkspruch dem Lloydarsenal und seinem Director v. Rodolitsch galt, worauf dieser mit manchen interessanten Details über den Bau des Schiffes erwiderte. Besonders sein Hinweis auf die Bedeutung des Schiffbaues für die Industrie und auf die Schwierigkeiten, die in dieser Richtung Oesterreich im Gegensatz zu anderen Ländern zu überwinden hat, verdiente volle Beachtung. Nun nahm, mit gespannter Aufmerksamkeit erwartet, Rosegger das Wort. Er sprach mit seinem bekannten, zum Herzen gehenden Humor, er dankte dafür, daß der Lloyd ein Schiff geschaffen, in das er gleichsam die Steiermark hineingestellt hat. Nun könne er, der Dichter, „Der arme Keil“, der so schnell immer vom Heimweh wieder nach seinem Lande zurückgeführt werde, endlich auch eine Seereise unternehmen. Er schloß mit einem Heil und Hoch auf Steiermark, in das Alle freudig einstimmten. Von den zahlreichen, noch folgenden Toasten sei noch jener des Weinerschiffbauers Dell'Adami erwähnt, der Rosegger als - Seemann feierte, denn wenn dieser auch nicht selbst, so seien doch seine Werke über alle Meere gedungen und haben überall den Namen Oesterreichs und speciell der Steiermark zu Ehre und Ansehen gebracht.

Der neue Dampfer tritt am 14. d. seine erste Fahrt an. Er wird für die Gilsfahrten nach Konstantinopel, dem Schwarzen Meere, wegen seines geringen Tiefganges auch nach der unteren Donau und für Kleinassen bestimmt. Der Dampfer nimmt 42 Passagiere erster Classe an Bord. An Größe ist er etwa den Lloyd dampfern „Donau“ und „Caterpe“ gleich.

Bericht über die Probefahrt mit dem Lloyd-Dampfer „Styria“.

EINE FREIKARTE FÜR PETER ROSEGGER

In einem Brief vom 14. März 1900 lud Freiherr Victor Kalchegger von Kalchberg (1843-1924) Peter Rosegger und dessen Sohn zur Probefahrt mit dem neuen Dampfer „Styria“ nach Triest (Trieste) ein.

Peter und Hans (1880-1929) Rosegger begaben sich am 3. April 1900 per Zug nach Triest. Bei der Ankunft lag noch frischer Schnee am Dach des Zugs.

An Bord des Dampfers „Styria“ fanden sich vierzig geladene Gäste, darunter viele Steirer:innen, ein. Die angenehme wie auch komfortable Probefahrt führte von den malerischen Buchten von Muggia und Capo d'Istria (Koper) entlang der Küste nach Parenzo (Poreč). Um fünf Uhr abends war die Gesellschaft nach einem delikaten Déjeuner wieder zurück in Triest. Im Anschluss an die Probefahrt reisten Rosegger und sein Sohn an Bord der „Graf Wurmbrand“ nach Ragusa (Dubrovnik).

„Hochgeehrter Herr!

Der oesterr. Lloyd hat einen neuen Dampfer für seine Levante- eventuell auch Ost-Afrika-Linien erbaut, welcher den Namen Styria tragen wird.

Da sowohl der Erbauer des Schiffes, Arsenaldirector von Kodolitsch als auch ich Steirer sind, so wurde der malerischen und wohnlichen Ausschmückung der Gesellschaftsräume dieses Schiffes besondere Liebe zugewendet.

Es würde nun der Verwaltung des oesterr. Lloyd und speziell mir zur

größten Genugthuung gereichen, wenn an der Probefahrt dieses Schiffes [...] einige Vertreter des Landes Steiermark theilnehmen würden [...]“⁶⁰

Am 23. April 1901 öffnete Rosegger erneut einen erfreulichen Brief, Absender war kein geringerer als Kalchberg, welcher ihn abermals zu einer Freifahrt mit dem ihm schon bekannten Dampfschiff „Graf Wurmbrand“ einlud. Die Reise führte ihn gemeinsam mit seinem Sohn Hans von Triest nach Cattaro (Kotor).⁶¹

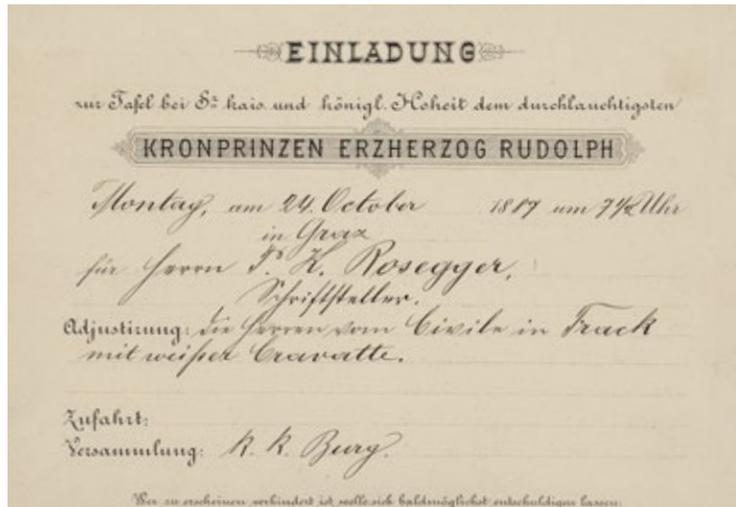
„Ich bin ein Freund von raschem Reisen. Wenige Stunden genügen mir an jedem herrlichen Orte, um den schönsten bleibendsten Eindruck aufzunehmen.“⁶²

Anlässlich des 60. Geburtstags von Peter Rosegger schickte Victor von Kalchberg aus der „Villa Carolina“ in Bairisch Gmain (Bayerisch Gmain) am 28.07.1903 erneut einen Brief. Neben den Glückwünschen erinnerte sich Victor von Kalchberg an die Probefahrt von 1900.

„Wir gedenken noch mit Freude und oft der Stunden die Sie uns in Triest und an Bord der „Styria“ schenkten [...]“⁶³

DÉJEUNER MIT DEM KRONPRINZENPAAR

1887 reiste Peter Rosegger anlässlich einer „Vorlesung in steirischer Mundart“ im „Hôtel Kronprinzessin Stephanie“ (heute Heritage Hotel Imperial) nach Abbazia (Opatija) und lernte dort neben dem Kronprinzen Rudolf und dessen Frau Stefanie den Obersthofmeister Graf Carl Albert von Bombelles (1832–1889) kennen.



„Einladung von Kronprinz Rudolph“ an Peter Rosegger aus dem Jahr 1887.

Im Anschluss an die Vorlesung wurde Rosegger die Ehre zuteil, von der Kronprinzessin Stefanie zu einem Déjeuner in die „Villa Angiolina“ eingeladen zu werden. Rosegger kam einen Tag später pünktlich um 12 Uhr mittags, wurde vor dem Déjeuner vom Kronprinzenpaar in liebenswürdigster Weise begrüßt und den übrigen Gästen vorgestellt. Es war eine auserlesene kleine Gesellschaft, die sich eingefunden hatte. Neben dem Obersthofmeister Graf Carl Albert von Bombelles lernte Rosegger die beiden Hofdamen der Kronprinzessin, Gräfin Marie Waldstein und Gräfin Fanny Palffy, sowie den Flügeladjutanten des Kronprinzen, Major Joseph Ritter von Eschenbacher und den kaiserlichen Arzt Dr. Franz Auchenthaler kennen. In einem nicht datierten, persönlich gehaltenen Brief bedankte sich Graf Bombelles bei Rosegger für dessen Zusammentreffen mit dem Kronprinzenpaar:

„Der freundliche Nachklang Ihres Besuches in Abbazia, der in so ergreifenden Worten von Gratz hier eintraf hat unserem theuren Kronprinzen-Paare so recht in's Herz hineingeklungen [...] Gestatten Sie, sich Ihren Freund zu nennen, Ihrem aufrichtigst ergebenden Carl Albert Bombelles“⁶⁴

Vom 24. Oktober bis zur Abreise am 30. Oktober 1887 weilte das Kronprinzenpaar anlässlich eines offiziellen Besuchs in Graz. Im Zuge dessen fanden mehrere festliche Empfänge statt, zu welchen auch Rosegger persönlich geladen wurde. Letzterer trug, der Einladung entsprechend, einen Frack mit einer weißen Krawatte.

Nur wenige Tage nach dem Tod des Kronprinzen in Mayerling erhielt Rosegger aus München einen mit 19. Februar 1889 datierten Brief von seinem Freund Franz von Defregger (1835–1921). In diesem schrieb er ihm:

„Die Erzählung von Abbazia die so einfach und liebenswürdig ist hat mich auch deshalb angezogen weil ich mich so lebhaft an meine ersten Einladungen bei Hof erinnerte [...]“⁶⁵

In seinem Schreiben nahm er damit Bezug auf Roseggers Veröffentlichung im Heimgarten in der Ausgabe 1887 mit dem Titel „Beim Kronprinzen Rudolf. Eine Erinnerung aus dem Weltleben von P. K. Rosegger“.⁶⁶

EINE ZEITUNG AUS HAWAII

Der 50. Geburtstag Peter Roseggers am 31. Juli 1893 gab seinen Verehrer:innen und der Öffentlichkeit Anlass zu vielen Huldigungen und Auszeichnungen. Auch der Wiener Auswanderer Rudolf Oberwimmer (1861–1931) fand sich unter den Gratulant:innen.



Exotisches Geschenk von Rudolf Oberwimmer an Peter Rosegger aus dem Jahre 1893.

Der mit 11. September 1893 datierte Brief inklusive hawaiianischer Zeitung aus der Hauptstadt Honolulu der Sandwich-Inseln (Hawaii) schmeichelte dem Dichter. Der Schreiber des Briefs war weder bekannt noch von hohem Ansehen. Rudolf Oberwimmer wagte schon früh die lange und beschwerliche Auswanderung nach Amerika und später nach Hawaii, nachdem die Wiener Schuhwarenfabrik seines Vaters in Konkurs gegangen war. Zur Schande der Familie wurde damals Vater Anton der selbstverschuldeten Krida schuldig gesprochen und zu vierzehn Tagen Gefängnis verurteilt.⁶⁷

Der in Znaim (Znojmo) geborene Rudolf Oberwimmer besuchte zu jener Zeit noch die Handelsakademie in Wien, welche den Grundstein für sein späteres Leben in Übersee, New Jersey und Hawaii, legen sollte. Ohne Zukunftsaussichten in Wien entschied sich Oberwimmer seine Heimat zu verlassen. Nach einer fünfzehntägigen Überfahrt mit der „S. S. Silesia“ von Hamburg erreichte er am 15. Dezember 1879 Castle Garden in New York. Bald erfuhr er vom missglückten Selbstmordversuch seines Vaters mit

einem Revolver in einem Preßburger Hotel. Nach einem erneuten Wohnortswechsel in das damalige Königreich Hawaii fand er Beschäftigung als Buchhalter und danach als Handelsreisender der Firma Ed. Hofschlaeger & Co. In Honolulu lernte er die Tochter des deutschen Auswanderers Georg Luddecke kennen und lieben. 1889 ehelichte er Wilhelmina Luddecke und gründete in der Folge eine Familie.⁶⁸

Am 11. Dezember 1895 erreichte Rosegger erneut ein Brief von Rudolf Oberwimmer, in dem sich dieser höflichst für die Zusage von Roseggers brandneuem Buch „Der Waldvogel. Neue Geschichten aus Berg und Thal“⁶⁹ bedankte.⁷⁰

Nach politischen Umbrüchen in Hawaii verließ die Familie später die Insel und wandte sich erneut dem amerikanischen Festland zu.

1931 verstarb der erfolgreiche Kaufmann und Textilimporteur Rudolf Oberwimmer im Kreise seiner Familie in seinem Haus in New Jersey als angesehenes Mitglied der örtlichen Kaufmannschaft.

EINE „LEDERNE HOSEN“ FÜR HANS BLEICH

Im Oktober 1917 schrieb der schon drei Jahre im Knockaloe Camp (Isle of Man) auf seine Freilassung wartende Gefangene Johann Bleich (1884–1975) einen Brief an den Schriftsteller Peter Rosegger.

In diesem bat der aus Gußwerk bei Mariazell stammende Steirer um ein „schönes Buch“ und eine alte „Lederne Hosen“. Bleich dürfte die Antwort wohl nicht mehr erhalten haben, denn bereits 19 Tage nach Absendung des Briefs wurde er aus dem Camp entlassen.



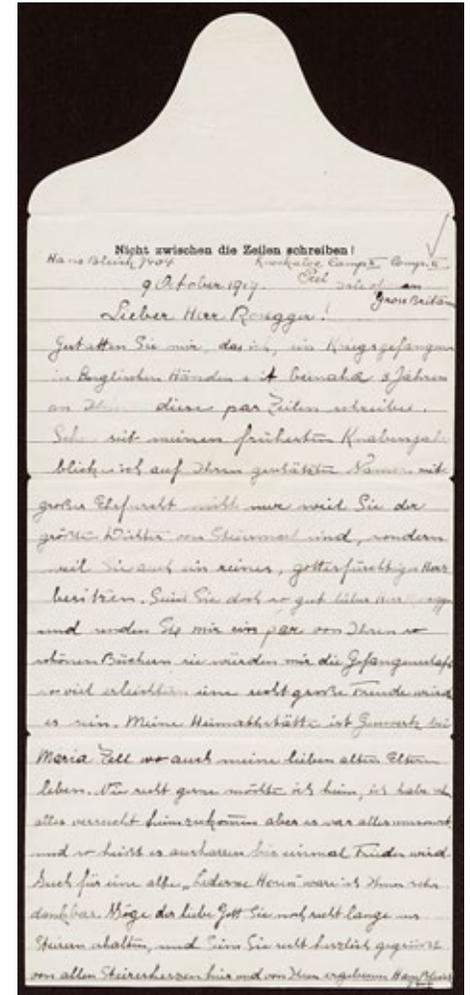
Kriegsgefangenenlager Knockaloe, Insel Man.

Kriegsgefangenenlager Knockaloe Camp – Entwurf, Stich und Druck wurden im Lager ausgeführt.

Alles begann, als Großbritannien kurz nach Kriegsausbruch im August 1914 wahllos deutsche, osmanische und österreich-ungarische Staatsbürger, welche wie Hans Bleich einer Arbeit nachgingen, im Knockaloe Camp auf der Isle of Man internierte.

„Wie recht gerne möchte ich heim, ich habe schon alles versucht heimzukommen aber es war alles umsonst, und so heißt es ausharren bis einmal Frieden wird [...]“⁷¹

Das Knockaloe Camp war das größte Internierungslager des Ersten Weltkriegs (1914–1918). Gefangene konnten während der Dauer des Kriegs mehrmals verlegt werden, aber die überwiegende Mehrheit von ihnen verbrachte einen Teil oder die gesamte Internierungszeit in Knockaloe. Die meisten, wie auch Bleich, sollten erst 1919 nach einem Aufenthalt in einem Repatriierungs-Camp in North Yorkshire in die Heimat zurückkehren. Johann Bleich überlebte die schwere Zeit in den Kriegsgefangenenlagern, nahm seinen Beruf als Werksarbeiter wieder auf und blieb bis zu seinem Tode im Jahre 1975 seiner Heimat verbunden.



Zensurierter Brief des Kriegsgefangenen Hans Bleich an Peter Rosegger.

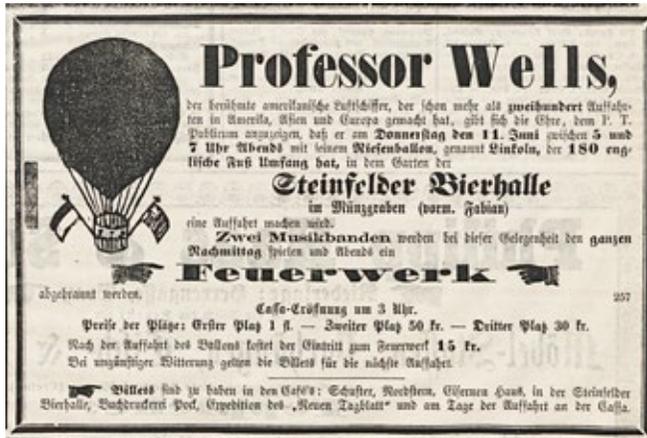


UND (FAST) IN DER LUFT ...

Der Traum vom Fliegen begleitet die Menschheit schon seit vielen Jahrhunderten. Von Ikarus über Leonardo da Vinci bis hin zu den ersten erfolgreichen Ballonfahrten der Brüder Montgolfier waren es technikbegeisterte Menschen, vor allem aber Abenteurer, die sich mit Leib und Leben diesem Traum verschrieben. Eine rasante Weiterentwicklung des Flugwesens setzte Mitte des 19. Jahrhunderts ein: Ballone, Luftschiffe und letztlich auch die ersten Flugzeuge der Gebrüder Wright ebneten den Weg sowohl für die zivile als auch militärische Nutzung der Fluggeräte, die aus unserer heutigen Zeit nicht mehr wegzudenken sind.

Das Thema Luft und die Möglichkeiten der Fortbewegung in diesem Element beschäftigten Peter Rosegger rund fünf Jahrzehnte lang. Einerseits wollte er das Fahren mit dem Ballon oder das Fliegen mit dem Flugzeug unbedingt einmal selbst ausprobieren, andererseits wirkte er dann in seinen Texten abgeklärt und wenig begeistert über das Flugwesen an sich. Doch auch, wenn sich alle persönlichen Bestrebungen zu fliegen letztlich in Luft auflösten, verschloss er sich nicht den rasanten technischen Neuerungen und Leistungen auf diesem Gebiet und blieb zumindest deren kritischer Begleiter.

DIE VERHINDERTE BALLONFAHRT VON 1868



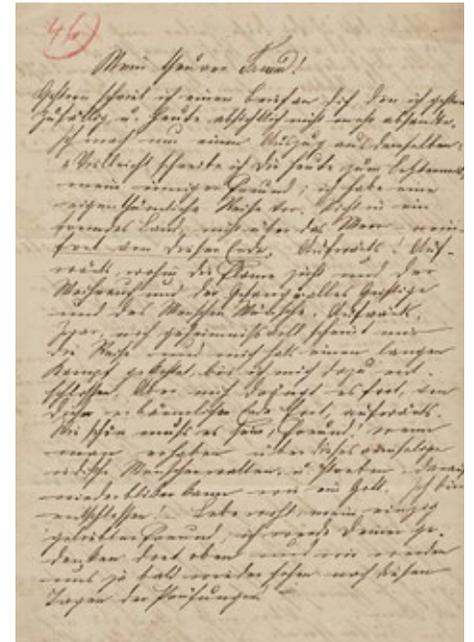
Inserat zur Ballonfahrt von Professor Wells im Grazer Volksblatt vom 11.06.1868.

Ballonstarts hatten im 19. Jahrhundert den Charakter eines großen Spektakels. 1868 kam ein gewisser Professor J. Wells nach Graz, der mit Inseraten für den 11. Juni die Auffahrt seines Riesen-Ballons „Lincoln“ ankündigte – und Peter Rosegger hätte es fast geschafft, dabei zu sein. Wegen ungünstiger Witterung wurde das mit Musik und Feuerwerk geplante Ereignis um drei Tage verschoben. Zeitungsberichten zufolge drängten sich Tausende Menschen im Zuschauerraum – Tumulte und zahlreiche Verhaftungen waren die Folge.

Am 9. Juni 1868 schrieb Peter Rosegger, der gerade die „Academie für Handel und Industrie“ in Graz besuchte, an August Brunlechner (1849–1916):

„Mein teurer Freund!
Gestern schrieb ich einen Brief an Dich, den ich gestern zufällig und heute absichtlich nicht mehr absandte. Ich mach' nun einen Auszug aus demselben:
„Vielleicht schreibe ich Dir heute zum letztenmal, mein inniger Freund; ich habe eine eigenthümliche Reise vor. Nicht in ein fremdes Land, nicht über das Meer – nein – fort von dieser Erde. Aufwärts! Aufwärts, wohin die Flame zieht und der Weihrauch und der Gesang u. alles Geistige und des Menschen Wünsche. Aufwärts. Zwar, noch geheimnißvoll scheint mir die Reise und mich hats einen langen Kampf gekostet, bis ich mich dazu entschlossen. Aber mich drängt es fort, von dieser erbärmlichen Erde fort, aufwärts. Wie schön muß es sein, Freund! Wenn man erhaben über dieses armselige irdische Menschenwalten und -streben darauf niederblicken kann wie ein Gott. Ich bin entschlossen! – Lebe wohl, mein einzig geliebter Freund, ich werde Deiner gedenken dort oben und wir werden uns ja bald wieder sehen nach diesen Tagen der Prüfungen! – ‘Schade, daß ich Dir diese Zeilen nicht sandte, sie hätten Dir vielleicht Spaß gemacht, aber ich hätte dich belogen. – Denn heute Morgens läßt mich der Direktor in sein Zimmer rufen nimmt mich bei

der Hand und sagt: ‚Ich habe von Ihrem Unternehmen gehört, sage Ihnen aber unbedingt, daß daraus nichts wird. Sie sind zu schwächlich und können die Luftveränderung nicht vertragen. Zudem steigt der Ballon erst Abends 7 Uhr und eine Luftschiffahrt in der Nacht scheint mir weniger angenehm als gefährlich.‘ Somit unterbleibts et je reste encore à la terre. Der Ballon des Prof. Wells aus Amerika aber steigt am Frohnleichnamstag Abends bei Fabian im Münzgraben in die Luft. [...]“⁷²



Brief von Peter Rosegger an seinen Freund August Brunlechner.

DIE „RENNER-BUBEN“

Die Artistenfamilie Renner – die „Renner-Buben“ – zählt zu den Pionieren der österreichischen Luftfahrtgeschichte. Vater Franz (1866–1912) sorgte mit seinen Söhnen Anatol (1890–1982) und Alexander (1892–1966) für waghalsige Premieren in ganz Österreich-Ungarn.



Die „Renner-Buben“ 1909/10.

Am 26. September 1909 starteten die „Renner-Buben“ während der Grazer Herbstmesse erstmals einen Lenkballon namens „Estaric 1“. Damit hatten sie das erste starre Luftschiff der Habsburger-Monarchie zum Fliegen gebracht. Ein zweites Luftschiff trug den Namen „Graz“ und war rund 62 Meter lang. Dessen erster Aufstieg erfolgte am 29. Oktober 1910 erneut am Grazer Trabrennplatz neben der Grazer Messe. Das Luftschiff knickte jedoch in der Mitte ein, musste notlanden, konnte aber am nächsten Tag wieder zur Trabrennbahn gebracht werden.⁷³

Peter Rosegger zeigte sich vom Luftschiff wenig begeistert, machte sich aber Gedanken über andere technische Entwicklungen:

„In den östlichen Alpenländern reift die Luftschiffahrt ein bißchen langsam. So habe ich erst heute (29. Oktober 1910) das erste lenkbare Luftschiff fliegen gesehen. Mich wundert es, daß ich nicht erstaunter war. Die Idee des Fliegens ist eben schon zu alt, ich hörte mein Lebtag davon, daß die Leute das Fliegen lernen wollen. Mittlerweile sind unvergleichlich wunderbare Erfindungen gemacht worden. Zum Beispiel das elektrische Licht, der drahtlose Telegraph. Bei dem letzteren kann ich mir nur noch eine Steigerung denken, und vielleicht kommt auch die. Jedes Menschenhaupt ist ein telegraphischer Apparat. Braucht von dem einen zum anderen nur die Verbindung hergestellt werden, wenn sie aufeinander eingestellt sind. Mein Freund ist fern, ich weiß, was er sich in diesem Augenblick denkt, sein Gedanke denkt sich mittelst der geheimnisvollen Kraft (die wir zum Teil jetzt schon ausnützen) in meinem Kopfe nach! – Kommt das noch? [...]“⁷⁴

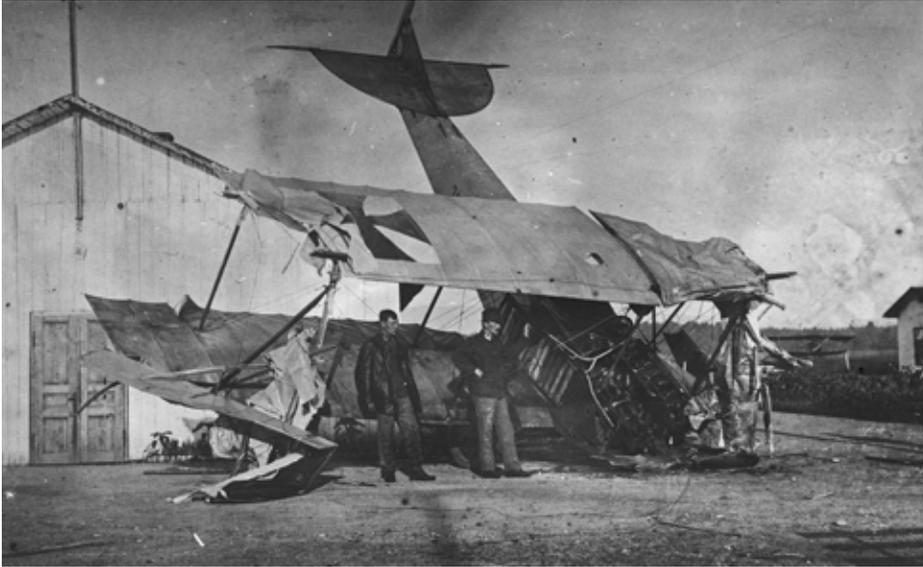


Das Renner-Luftschiff über dem interessierten Publikum.

Die Behörden verhinderten weitere Aufstiege des Luftschiffs, weshalb sich die Zahlungsschwierigkeiten der Familie Renner vergrößerten. Am 26. November 1911 schrieb Franz Renner schließlich einen Brief an Peter Rosegger, worin er diesen um Unterstützung bat.⁷⁵ Da litt Renner bereits unter gesundheitlichen Problemen, nur wenige Monate nach diesem Brief verstarb er im Juni 1912. Der gesamte Besitz der Familie wurde verkauft, die erwachsenen Kinder nahmen Stellungen an, in der Grazer Keplerstraße betrieb man ein kleines Geschäft, das letztlich auch verkauft werden musste. Alexander Renner wurde Flieger im Ersten Weltkrieg, sein Bruder Anatol schloss sich wieder dem Zirkus an.



Der erste Aufstieg des Luftschiffs „Graz“ Ende Oktober 1910.



Bruchlandung eines Flugzeugs am Thalerhof, 1914–1918.

EIN FLUGHAFEN FÜR GRAZ

Manfred Graf Clary und Aldringen (1852–1928), k. k. Statthalter der Steiermark, wandte sich am 1. Juni 1912 an Peter Rosegger. Dem Schreiben lag ein Aufruf zur Förderung des Flugwesens bei und Rosegger wurde gebeten, einem Ehrenkomitee zur Errichtung eines Flugfelds beizutreten. Am Ende des Briefs – nach der Unterschrift des Statthalters – hatte der steirische Dichter handschriftlich hinzugefügt: „Ja! Rosegger“.⁷⁶

Der in Wien geborene Graf Clary und Aldringen entstammte einem böhmischen Fürstengeschlecht, studierte Rechtswissenschaft und trat 1877 in den Staatsdienst ein. Politische Ämter sollten sein weiteres Leben bestimmen, ob als Bezirkshauptmann des Bezirks Wiener Neustadt, Landespräsident von Österreichisch-Schlesien, jahrelanges Mitglied des Herrenhauses des Wiener Reichsrats, ja sogar als kurzzeitiger Ministerpräsident von Cisleithanien, der österreichischen Reichshälfte des Habsburgerreichs.

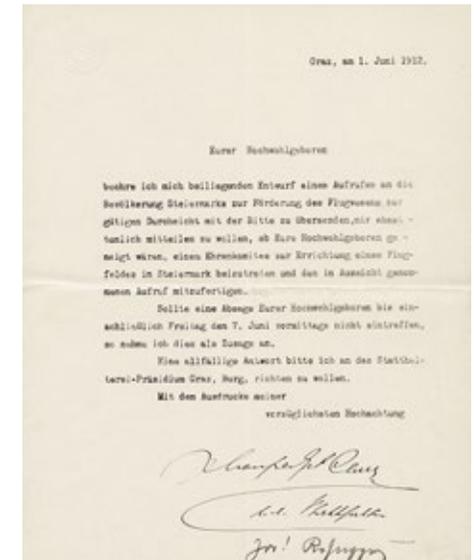
Seine rund 20-jährige Funktion als letzter k. k. Statthalter der Steiermark (1898–1918) sowie sein soziales und gesellschaftliches Engagement (Gründer des Steirischen Notfallfonds, Bekämpfung der Tuberkulose, Präsident des Roten Kreuzes im Kronland) führten ihn schließlich mit Peter Rosegger zusammen. Von 1901 an stand er in reger brieflicher Korrespondenz mit dem steirischen Dichter, der in weiterer Folge viele Projekte des Statthalters unterstützte – so auch jenes für die Errichtung des Flughafens Thalerhof.

Zur Vorgeschichte: Am 3. Mai 1912 war Oberleutnant Eduard Nittner mit einer „Etrich-Taube“⁷⁷ in Graz gelandet. Von Wiener Neustadt kommend hatte er zuvor den Semmering-Pass überquert und damit maßgeblich die Flugzeug-Ära in der steirischen Landeshauptstadt begründet. Nur wenige Wochen später wurde in Graz

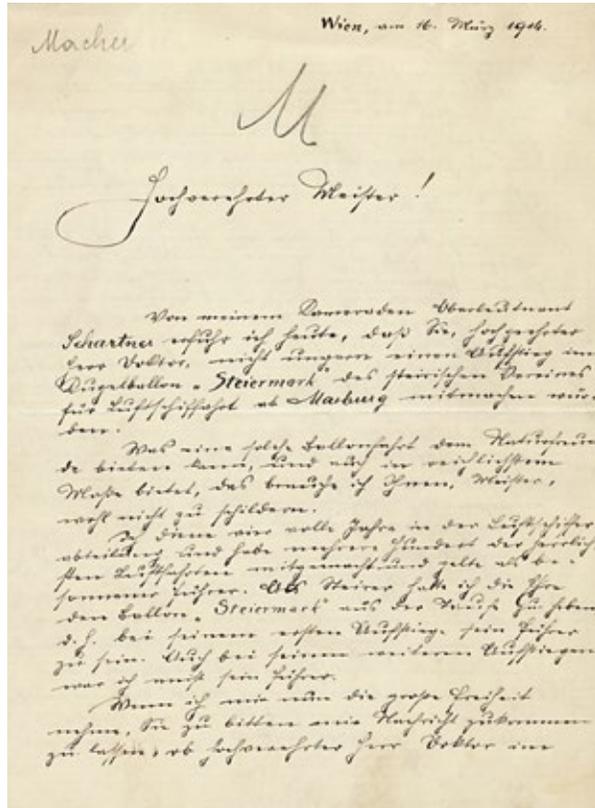
eine Initiative ins Leben gerufen, die den Bau eines örtlichen Flugfelds förderte.

Im Jahr 1913 starteten auf dem Exerzierplatz Thalerhof der Garnison Graz die Bauarbeiten für ein Areal der k. k. Luftfahrtruppe. Hangars wurden errichtet und ein Grasflugfeld angelegt. Am 26. Juni 1914 hob schließlich offiziell das erste Flugzeug vom Thalerhof ab.

Der Flughafen Graz ist heute der älteste Verkehrsflughafen Österreichs, international erfolgreich und konnte bereits jährlich mehr als 1 Million Fluggäste zählen.



Brief von Manfred Graf Clary und Aldringen an Peter Rosegger.



Brief von Oberleutnant Max Macher an Peter Rosegger.

DER „STEIERMARK“-BALLON

Am 16. März 1914 sandte der aufstrebende Oberleutnant Max Macher (1882–1930) einen drei Seiten langen Brief an Rosegger, verbunden mit der Einladung zu einer Ballonfahrt im Kugelballon „Steiermark“.

„Wien, am 16. März 1914.
Hochverehrter Meister!

Von meinem Kameraden Oberleutnant Schartner erfuhr ich heute, daß Sie, hochgeehrter Herr Doktor, nicht ungern einen Aufstieg im Kugelballon ‚Steiermark‘ des steirischen Vereines für Luftschiffahrt ab Marburg mitmachen würden. Was eine solche Ballonfahrt dem Naturfreunde bieten kann, und auch in reichlichstem Maße bietet, das brauche ich Ihnen, Meister, wohl nicht zu schildern. Ich diene vier volle Jahre in der Luftschifferabteilung und habe mehrere hundert der herrlichsten Luftfahrten mitgemacht und gelte als besonderer Führer. Als Steirer hatte ich die Ehre den Ballon ‚Steiermark‘ aus der Taufe zu heben, d.h. bei seinem ersten Aufstiege sein Führer zu sein. [...]

Ich bin im Ballon von Wien an die Ostsee geflogen, anlässlich einer Landung im Herzen Bosniens von dem dortigen Landvolke für eine Gottheit gehalten und angebetet worden, bin ab Stuttgart im Ballon bis in das Siebenbürgische Bergland gelangt und habe viermal ab Innsbruck die Zentralalpenkette überquert. Die Eindrücke, die ich bei diesen und noch vielen andren Aufstiegen erhielt, sind mir unvergänglich und unauslöschlich. All diese Erinnerungen jedoch würde ich mit tausend Freuden hingeben, wenn es mir vergönnt wäre, mit dem steirischen Dichterstürzen im Korbe über mein grünes Heimatland dahinzugleiten. Die Fahrt selbst wäre mit keinerlei gesundheitlichem Risiko verbunden. Man befindet sich im Korbe selbst beim größten Sturme

in vollkommener Windstille, da man ja ‚mit dem Winde‘ fliegt. Die Landung selbst kann und würde derart gemacht werden, daß das Aufkommen auf den Boden nicht verspürt wird, und was die Dauer des Fluges anlangt, so kann diese ganz dem Wunsche der Insassen angepaßt werden. [...]⁷⁸

Über Roseggers Antwort ist nichts bekannt, doch der schon im Juli 1914 beginnende Erste Weltkrieg wird dieses Vorhaben wohl verhindert haben, wie überhaupt der „Steiermark“-Ballon nur auf insgesamt drei Aufstiege kam.⁷⁹

Max Macher stellte als k. k. Offizier mit seinen Ballonfahrten zahlreiche Rekorde auf und kam im Ersten Weltkrieg als „Leihgabe“ zur deutschen Luftschifflotte, wo er an rund 100 Kriegsfahrten teilnahm. Immer wiederkehrende gesundheitliche Probleme verhinderten jedoch eine Fortführung seiner aktiven Karriere und bedingten zahlreiche lange Aufenthalte in Krankenhäusern und Kuranstalten.⁸⁰



Max Macher (rechts) mit Ferdinand Graf von Zeppelin.

ABKÜRZUNGEN

Österreichische Nationalbibliothek/ÖNB
 Universalmuseum Joanneum/UMJ
 Steiermärkisches Landesarchiv/StLA
 Nachlass Peter Rosegger in der Steiermärkischen Landesbibliothek/NL PR

Reproduktionen: Steiermärkische Landesbibliothek, wenn nicht anders angegeben.

ANMERKUNGEN

- 1 Rosegger, Peter: Im Paradiese. In: Fröhliche Stunde pro 1865, Illustriertes Volksbuch für Geist und Gemuth, Heuterkeit und Frohsinn. Krieglach Albl 1863, S. 129.
- 2 Strimitzer, Birgit: Von den Idyllen einer untergehenden Welt zur Vision einer aufgehenden Epoche. Die Industrielle Revolution in der Steiermark im Spiegelbild der Literatur Peter Roseggers. Diplomarbeit, Graz 1992, S. 61.
- 3 Rosegger, Peter: Schönheit in der Technik. In: Heimgarten 33, 1909/10, S. 206.
- 4 Ders.: Die Erfindungen unserer Zeit. In: Heimgarten 36, 1912/13, S. 539.
- 5 Ders.: Die neue Zeit. In: Heimgarten 38, 1914/15, S. 225.
- 6 Harenbergs Lexikon der Weltliteratur. Dortmund 1989, S. 771.
- 7 Rosegger, Peter: Der Naturforscher auf dem Pegasus. In: Heimgarten 2, 1877/78, S. 695.
- 8 Ders.: Im Paradiese. In: Fröhliche Stunde pro 1865, Illustriertes Volksbuch für Geist und Gemuth, Heuterkeit und Frohsinn. Krieglach Albl 1863, Transkription, Auszug S. 127–130, NL PR.
- 9 Vgl. Seper, Hans; Pfundner, Martin; Lenz, Hans Peter: Österreichische Automobilgeschichte. Wien 1999, S. 18 f.
- 10 Rosegger, Peter: Wie ich das erstmal auf dem Selbstlaufer saß. In: Heimgarten 28, 1903/04, S. 217.
- 11 Ders.: Das Auto. In: Heimgarten 37, 1911/12, S. 62.
- 12 Ders.: Wie ich das erstmal auf dem Selbstlaufer saß. In: Heimgarten 28, 1903/04, S. 216–217.
- 13 Ders.: Eine Staubsteuer. In: Heimgarten 28, 1903/04, S. 939.
- 14 Ders.: Der Bauer und das Automobil. In: Heimgarten 31, 1906/07, S. 777.
- 15 Der Österreichische Automobil-Club fusionierte 1914 mit dem Österreichischen Touring-Club zum Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club, ÖAMTC. Seper, Pfundner, Lenz: Österreichische Automobilgeschichte, S. 312.
- 16 Vgl. Seper, Pfundner, Lenz: Österreichische Automobilgeschichte, S. 163.
- 17 Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ) 2, 1901, Nr. 34, S. 9, ANNO/ÖNB.
- 18 Vgl. Seper, Pfundner, Lenz: Österreichische Automobilgeschichte, S. 44.

- 19 Zu Hans von Reininghaus, dem Sohn von Johann Peter von Reininghaus (1818–1901) – Gönner Roseggers –, hatte Rosegger eine sehr enge Verbindung. Des Öfteren besuchte Hans von Reininghaus den Dichter im obersteirischen Krieglach mit seinem „Schnoufer“, wie aus deren Briefwechsel hervorgeht. Korrespondenz Hans von Reininghaus mit Peter Rosegger, NL PR.
- 20 AAZ 1, 1900, Nr. 12, S. 2, ANNO/ÖNB.
- 21 AAZ 1, 1900, Nr. 13, S. 1, ANNO/ÖNB.
- 22 Verordnung des Ministeriums des Innern vom 27. September 1905, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern, Nr. 156, ALEX/ÖNB.
- 23 Raimund Orthofer (1875–1951) war der Sohn von Ignaz Orthofer (1815–1902), bei welchem Rosegger das Schneiderhandwerk erlernte, außerdem in den 1910er Jahren Bürgermeister von St. Kathrein am Hauenstein.
- 24 Rosegger, Peter: Eine Staubsteuer. In: Heimgarten 28, 1903/04, S. 939.
- 25 AAZ 5, 1904, Nr. 40, S. 25, ANNO/ÖNB.
- 26 Sandgruber, Roman: Das Auto. In: Beiträge zur Historischen Sozialkunde 17, 1987, S. 62.
- 27 Rosegger, Peter: Das Auto. In: Heimgarten 37, 1911/12, S. 62.
- 28 Vgl. Harrer, Hilde: Automobilismus in der Steiermark um 1900. Dissertation, Graz 2006, S. 140.
- 29 Rosegger, Peter: Das Automobil im Mürztal. In: Heimgarten 31, 1906/07, S. 942.
- 30 Ders.: Meine Fahrt mit dem Motorwagen von Wien nach Krieglach. In: Heimgarten 32, 1907/08, S. 140–141.
- 31 Die Bezeichnung Eliaswagen steht in Verbindung mit dem Propheten Elija aus dem Alten Testament und dessen Auffahrt in den Himmel mit einem feurigen Wagen.
- 32 Rosegger, Peter: Das Steirerwagerl des zwanzigsten Jahrhunderts. In: Heimgarten 38, 1913/14, S. 224.
- 33 Bierbaum, Otto Julius: Eine empfindsame Reise im Automobil von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein. München 1904.
- 34 Brief Otto Julius Bierbaum an Peter Rosegger. Fiesole bei Florenz, 28.11.1904, Transkription, Auszug S. 3 u. 4, NL PR.
- 35 Rosegger, Peter: Eine empfindsame Reise im Automobil. [Rezension] In: Heimgarten 29, 1904/05, S. 314.
- 36 Horch, August: Ich baute Autos. In: Buschmann, Arno (Hg.): Das Auto – Mein Leben. Von August Horch bis heute. Stuttgart-Degerloch 1983, S. 135.
- 37 Brief August Horch an Peter Rosegger. Zwickau, Juni 1906, Transkription, Auszug S. 1 u. 2, NL PR.
- 38 Horch: Ich baute Autos, S. 150–152.
- 39 Die Semmeringbahn samt Umgebung wurde 1998 in die Liste des UNESCO Welterbes aufgenommen und umfasst

- die Strecke von Mürzzuschlag über den Semmering bis Gloggnitz, ebenso die dazugehörigen Viadukte, Brücken, Tunnel und Bahngebäude.
- 40 Vgl. Dienes, Gerhard M. (Hg.): Die Südbahn. Vom Donauraum zur Adria. Graz 1987, S. 19 f.
- 41 Rosegger, Peter: Waldheimat. Preßburg 1877, S. 151.
- 42 Ders.: Mein Weltleben. (= Gesammelte Werke von Peter Rosegger 40), Leipzig 1916, S. 212.
- 43 Vgl. Dienes: Die Südbahn, S. 237 f.
- 44 Rosegger, Peter: Alpensommer. (= Gesammelte Werke von Peter Rosegger 5), Leipzig 1913, S. 265.
- 45 Ders.: Waldheimat. Preßburg 1877, S. 149–158.
- 46 Ders.: Ausflug von Villach ins Rosenthal. In: Heimgarten 30, 1905/06, S. 931.
- 47 Ders.: Es pfeift auf ihn! In: Heimgarten 1, 1877, S. 952 f.
- 48 Vgl. Peischl, Ronald Werner: Das Eisenbahn-Enteignungsgesetz von 1878. Der parlamentarische Entstehungsprozess. Diplomarbeit, Graz 2020, S. 9 f.
- 49 Rosegger, Peter: Eisenbahnwünsche? In: Heimgarten 23, 1898/99, S. 395.
- 50 Ders.: Dampfroß, Flügelroß! In: Heimgarten 36, 1911/12, S. 783.
- 51 Abbazia, heute Opatija, wurde durch den Ausbau der Südbahn von Wien nach Triest zu einem der bedeutendsten Kur- und Erholungsorte der Donaumonarchie.
- 52 Rosegger, Peter: Der Kronprinz. Eine Erinnerung von Rosegger. In: Heimgarten 13, 1888/89, S. 469.
- 53 Ebd., S. 470 f.
- 54 Rosegger, Peter: Auf der Rudolphsbahn in der Herberg. Eine Erinnerung von P. K. Rosegger. In: Die Presse 35, 1882, Nr. 146, S. 1–3, ANNO/ÖNB.
- 55 Ders.: Mein Weltleben. (= Gesammelte Werke von Peter Rosegger 40), Leipzig 1916, S. 211–212.
- 56 Schad'n, Hans P.: Roseggers Freundschaft zu dem Südbahnbeamten Heinrich Freiheim. In: Zeitschrift des Historischen Vereins Steiermark 55, 1964, S. 151–169.
- 57 K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Hg.): Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn. Wien-Brünn-Leipzig 1899, S. V.
- 58 Moriz Leonore Domenego (1858–1935) war Direktor der Südbahn und großer Verehrer des Schriftstellers Peter Rosegger.
- 59 Brief Moriz Leonore Domenego an Peter Rosegger. Wien, 26.05.1918, Transkription, Auszug S. 1 u. 2, NL PR.
- 60 Brief Victor von Kalchberg an Peter Rosegger. Triest, 14.03.1900, 4 S., Transkription, Auszug S. 1 u. 2, NL PR.
- 61 Brief Victor von Kalchberg an Peter Rosegger. Triest, 23.04.1901, 3 S., NL PR.
- 62 Rosegger, Peter: Ein Schwalbenflug nach dem Markusplatz. In: Heimgarten 26, 1902/03, S. 663.
- 63 Brief Victor von Kalchberg an Peter Rosegger, Bairisch Gmain, Villa Carolina, 28.07.1903, 2 S., Transkription, Auszug S. 2, Rosegger-Museum Krieglach/UMJ.
- 64 Brief Carl Albert von Bombelles an Peter Rosegger. O.O., o.J., 3 S., Transkription, Auszug S. 1 u. 3, NL PR.
- 65 Brief Franz von Defregger an Peter Rosegger. München, 19.02.1889, 2 S., Transkription, Auszug S. 2, NL PR.
- 66 Rosegger, Peter: Beim Kronprinzen Rudolf. Eine Erinnerung aus dem Weltleben von P. K. Rosegger. In: Heimgarten 12, 1887, S. 37–42.
- 67 Vgl. Aus dem Rechtsleben. Wiener Zeitung, Wien, 15.04.1870, S. 212, ANNO/ÖNB.
- 68 Passport Application No. 15805 Rudolf Oberwimmer, 28.07.1896, State of New York/United States of America.
- 69 Rosegger, Peter: Der Waldvogel. Leipzig 1896.
- 70 Brief Rudolf Oberwimmer an Peter Rosegger. Honolulu, 11.12.1895, 2 S., NL PR.
- 71 Brief Hans Bleich an Peter Rosegger, Knockaloe Camp, Peel, Isle of Man, 09.10.1917, 2 S., Transkription, Auszug S. 1, NL PR.
- 72 Brief Peter Rosegger an August Brunlechner. Graz, 09.06.1868, 4 S., Auszug S.1 u. 2, NL PR.
- 73 Keimel, Reinhard: Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918. Graz 1981, S. 45–49.
- 74 Rosegger, Peter: Heimgärtners Tagebuch. In: Heimgarten 35, 1910/11, S. 233.
- 75 Brief Franz Renner an Peter Rosegger. Windorf bei Graz, 26.11.1911, 2 S., NL PR.
- 76 Brief Manfred Graf Clary und Aldringen an Peter Rosegger. Graz, 01.06.1912, 1 S., maschinschriftlich, NL PR.
- 77 Legendäres, in Österreich-Ungarn konstruiertes Flugzeug.
- 78 Brief Max Macher an Peter Rosegger. Wien, 16.03.1914, 3 S., Transkription, Auszug S. 1 u. 2, NL PR.
- 79 Keimel, Reinhard: Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918. Graz 1981, S. 27.
- 80 Vgl. Kustan, Alexander; Penz, Gerald: Hptm. Max Macher. Arge-Feldpost Austria. O.O. 2014.

AUTOR:INNEN

Mag. (FH) Markus Kostajnek
 Dr.ⁱⁿ Monika Primas
 Mag. Michael Sittinger
 Mag. René Pangratz

ABBILDUNGEN

Seite 4–5: Correspondenz-Karte von Peter Rosegger. Mürzzuschlag, o.J., Foto: Franz Josef Böhm, NL PR.

Seite 11: „Im Paradiese“. In: Fröhliche Stunde pro 1865. Illustriertes Volksbuch für Geist und Gemuth, Heuterkeit und Frohsinn. Krieglach Albl, 1863, S. 130, Zeichnung von Peter Rosegger, NL PR.

Seite 12: „Schicksall eines Schneiders“. In: Die Welt. Ein Wochenblatt zur Belehrung und Unterhaltung. Kriglag, Alpel, 1860, [S. 170a], Zeichnung von Peter Rosegger, NL PR.

Seite 16: Autounfall mit Kutsche. O.O., o.J., Foto: Franz Josef Böhm, Multimediale Sammlungen/UMJ.

Seite 18: Automobil auf dem Weg nach Alpl, auf der Ladefläche Raimund Orthofer. O.O., um 1900, Foto: Franz Josef Böhm, Multimediale Sammlungen/UMJ.

Seite 20: „Autofahrten 1913“. O.O., 1913, Reiseskizze von Peter Rosegger, NL PR.

Seite 22: Brief Otto Julius Bierbaum an Peter Rosegger. Fiesole bei Florenz, 28.11.1904, 4 S., NL PR.

Seite 24: Brief August Horch an Peter Rosegger. Zwickau, Juni 1906, 4 S., S. 3 u. 4 gedruckt, NL PR.

Seite 28: „Der Bahnhof in Mürzzuschlag“. In: Volkskalender 1864. Zeichnung von Peter Rosegger, NL PR.

Seite 30: „Mittwoch 24. Januar 1883“. O.O., 1883, Collage von Peter Rosegger, NL PR.

Seite 31: Reisepass von Peter Rosegger. Graz, 25.04.1870, NL PR.

Seite 32: Der Kronprinz. Eine Erinnerung von Rosegger. In: Heimgarten 13, 1888/89, S. 467.

Seite 34: „Südbahn-Freikarte“ von Peter Rosegger. Wien, 1918, NL PR.

Seite 38: Probefahrt mit dem Lloyd-Dampfer „Styria“. In: Tagespost, Graz, 05.04.1900.

Seite 40: „Einladung von Kronprinz Rudolph“ an Peter Rosegger. Graz, 24.10.1887, 1 Karte, NL PR.

Seite 42: The Hawaiian Star. Honolulu, 11.09.1893, Chronicling America/Library of Congress.

Seite 44: Kriegsgefangenenlager Knockaloe, Insel Man. O.O., o.J., Postkarte, The Knockaloe Charitable Trust.

Seite 45: Zensierter Brief des Kriegsgefangenen Hans Bleich an Peter Rosegger, Peel, Knockaloe Camp, Isle of Man, 09.10.1917, 2 S., NL PR.

Seite 48: Inserat zur Ballonfahrt von Professor Wells. Grazer Volksblatt, Graz, 11.06.1868, Beilage, S. 3.

Seite 49: Brief Peter Rosegger an August Brunlechner. Graz, 09.06.1868, 4 S., Transkription, Auszug S. 1 u. 2, NL PR.

Seite 50: Die „Renner-Buben“ 1909/10. O.O., o.J., StLA.

Seite 51: Das Renner-Luftschiff über dem interessierten Publikum. Graz, Oktober 1910, StLA.

Seite 51: Der erste Aufstieg des Luftschiffs „Graz“ Ende Oktober 1910. Graz, Oktober 1910, StLA.

Seite 52: Bruchlandung eines Flugzeugs am Thalerhof, 1914–1918. Foto: Gustav Koroschetz, Multimediale Sammlungen/UMJ.

Seite 53: Brief Manfred Graf Clary und Aldringen an Peter Rosegger. Graz, 01.06.1912, 1 S., NL PR.

Seite 54: Brief Max Macher an Peter Rosegger. Wien, 16.03.1914, 3 S., S. 1, NL PR.

Seite 55: Max Macher mit Ferdinand Graf von Zeppelin. In: Österreichische Touring-Zeitung, Wien, April 1930, S. 24, ANNO/ÖNB.

DANK AN

Familie Reininghaus, Murau

Grazer Eisenbahner Modell-Eisenbahn Club (GEMEC), Graz

A-Z Ballonfahrten, Kindermann-Schön KG, Bad Waltersdorf

Rosegger-Museum Krieglach/UMJ, Krieglach

Multimediale Sammlungen/UMJ, Graz

Steiermärkisches Landesarchiv, Graz

August Horch Museum, Zwickau

Civico Museo del Mare, Trieste

The Knockaloe Charitable Trust, Peel, Isle of Man

Steiermärkische Landesbibliothek
Kalchberggasse 2, 8010 Graz
landesbibliothek.steiermark.at

Mo-Fr 9 – 17 h, Do 9 – 20 h

Sommer-, Weihnachtsferien Mo-Fr 9 – 13 h

