

Von Schienen, Schloten und Schulen

Postkarten als Quelle für Modernisierung

in der Untersteiermark/Spodnja Štajerska

zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Martin Sauerbrey

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts sah eine Vielzahl von neuen Prozessen, Bewegungen und Ideen, die zwar schon zuvor angedacht und in Ansätzen umgesetzt wurden, aber erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts ihre volle Wirkung entfalteten. Industrialisierung, Modernisierung, Alphabetisierung erreichten mehr oder weniger abgelegene Regionen erst mit einiger Verspätung. Ausgehend von den Zentren in England, Deutschland, Frankreich und der Habsburger Monarchie verbreiteten sich neues Gedankengut und neue Technologien bis in entlegene Winkel dieser Reiche.¹ Einer dieser Winkel, der für eine lange Zeit ein beschauliches Dasein fristete, war die zweisprachige Untersteiermark/Spodnja Štajerska, die, abgesehen von den drei kleinen Städten Maribor/Marburg, Celje/Cilli und Ptuj/Pettau und einigen Bergwerksunternehmungen, mehrheitlich agrarisch geprägt war. Mit dem Bau der Südbahn von Wien nach Triest und der Eröffnung des Teilabschnitts Graz – Celje/Cilli am 2. Juni 1848 wurden Maribor/Marburg und Celje/Cilli an das Bahnsystem der Monarchie angeschlossen und lagen damit an einer der wichtigsten Bahnstrecken des Reiches. Mit der Eisenbahn ergaben sich für die Region neue Möglichkeiten der Entwicklung und des wirtschaftlichen Aufschwungs, zogen Menschen aus allen Teilen der Monarchie in die Region, hielten neue Ideen

1 Zu Modernisierung und Industrialisierung siehe: Jürgen Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt, Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, München 2009, S. 909-958; für die Steiermark: Stefan Karner, *Die Steiermark im 20. Jahrhundert, Politik – Wirtschaft – Gesellschaft – Kultur*, Graz 2005, S. 39-103.

Einzug. Schnell wurden weitere Nebenlinien gebaut und die schon unter Erzherzog Johann vorangetriebene Erschließung der Region weitergeführt. Neue Industrien – sowohl staatlich als auch privat – entstanden. Mit der Bahn kamen – ebenfalls ein noch junges Phänomen – Touristen in die Region, die die Städte und Bahnhöfe entlang der Südbahn zu bevölkern begannen und später auch die – nun auch mit der Bahn erreichbaren – Erholungsorte aufsuchten.

Ein Medium, das zeitgleich aufkam und diese Entwicklungen auch in Bild und Schrift festhielt, war die Postkarte. Ab 1890 in zunehmendem Maße im Umlauf, professionell produziert und von allen Bevölkerungsschichten verwendet, hielt sie in Wort und Bild fest, wie die Menschen dieser Zeit die Welt wahrnahmen, wie sie sie beschrieben, wie sie mit den Veränderungen umgingen, auf was sie stolz waren, worauf sie den Fokus legten, wovor sie Angst hatten und zu guter Letzt, wie sie sich die Zukunft vorstellten.²

Im Folgenden soll gezeigt werden, wie die Modernisierung in der Untersteiermark bis 1918 voranschritt und wie Prozesse der Modernisierung und ihre diskursive Verarbeitung und Aushandlung auf Postkarten in der Untersteiermark rekonstruiert werden können. Eindeutige Indikatoren für den Wandel, wie der Eisenbahnknotenpunkt Zidani Most/Steinbrück oder das Bergwerk und die Industrie in Trbovlje/Trifail, aber auch auf den ersten Blick weniger spektakuläre, wie Volksschulen am Land finden sich auf den Postkarten der Zeit. Diese präsentieren sich, in Verbindung mit Reiseberichten und Zeitungsberichten, als ausgezeichnetes Quellenmedium, um die Fahrt aufnehmende Modernisierung in der Habsburger Monarchie zu Beginn des 20. Jahrhunderts in ihrer gesellschaftlichen Rezeption und Verarbeitung durch ein massenhaft verbreitetes Bildmedium zu analysieren.³

2 Zur Postkarte siehe: Sandor Bekesi, „Die Topographische Ansichtskarte: Zur Geschichte und Theorie eines Massenmediums“, *RELATION. Beiträge zur vergleichenden Kommunikationsforschung*, 1, 2004, S. 382-404; Esther Milne, *Letters, postcards, email. Technologies of presence*, New York 2010; Anett Holzheid, *Das Medium Postkarte*, Würzburg 2011; Eva Tropper, Timm Starl (Hg.), *Format Postkarte. Illustrierte Korrespondenzen, 1900 bis 1936*, Wien: new academic press, 2014 (= *Beiträge zur Geschichte der Fotografie in Österreich*, Bd. 9); Timm Starl, Eva Tropper (Hg.): *Zeigen, Grüßen, Senden. Aspekte der fotografisch illustrierten Postkarte* (= *Fotogeschichte* 118, 2010)

3 Das FWF-finanzierte Forschungsprojekt „Postcarding Lower Styria. Nation, Language and Identities on Picture Postcards (1890-1920)“, Laufzeit 2016–2019 ist am Institut für Slawistik angesiedelt und steht unter der Leitung von Heinrich Pfandl. <https://postcarding.uni-graz.at/de/> Alle in diesem Artikel gebrachten Bildbeispiele sind Digitalisate

SCHIENEN

Als zu Beginn des 19. Jahrhunderts die ersten Eisenbahnstrecken gebaut wurden, wurde diese neue Technologie von vielen noch mit Argwohn betrachtet und als lautes und unnützes Spielzeug abgetan. Einige jedoch erkannten die Eisenbahn als das, was sie war: ein Agent historischen Wandels.⁴

In der Untersteiermark übernahm diese Funktion die Südbahn.⁵ Durch den Bau dieser Bahnstrecke wurde die Reichs-, Haupt- und Residenzstadt Wien mit dem wichtigsten Hafen der Donaumonarchie Trieste/Triest/Trst verbunden und durch den Anschluss an andere Bahnstrecken mit wichtigen Industriegebieten, z. B. in Böhmen und dem restlichen Europa, vernetzt. Gleichzeitig machte die Bahn es nötig, dass eine einheitliche Zeitrechnung entlang der Strecken eingeführt werden musste, damit die Pünktlichkeit der Fahrpläne gewährleistet werden konnte. Von den Bahnhöfen breitete sich diese einheitliche Zeit auch auf den Rest des Landes aus; die Kursbücher bestimmten die neue Zeit.⁶ In Maribor/Marburg wurden die Südbahnwerkstätten zu einem großen Arbeitgeber, der Menschen aus der ganzen Monarchie beschäftigte. Celje/Cilli – „die Perle an der Sann“⁷ – wurde

aus Postkartenbeständen unserer Kooperationspartner und -leihgeber und sind im digitalen Archiv POLOS einzusehen <https://gams.uni-graz.at/context:polos>. Begleitband zur Ausstellung: Karin Almasy, Eva Tropper, *Štajer-mark. Der gemeinsamen Geschichte auf der Spur: Postkarten der historischen Untersteiermark 1890–1920 = Posledeh skupne preteklosti: razglednice zgodovinske spodnje Štajerske 1890–1920*, Bad Radkersburg 2018.

- 4 Dirk Van Laak, *Alles im Fluss, Die Lebensadern unserer Gesellschaft*, Verlag S. Fischer, Frankfurt am Main, 2018, S. 49.
- 5 Zum Eisenbahnwesen in Österreich-Ungarn und zur Südbahn siehe: Klaus Reisinger, „Österreichs Eisenbahnwesen als Bindeglied zwischen Zentraleuropa und den Balkanländern“, in: Harald Heppner [Hg.], *Der Weg führt über Österreich... Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa (18. Jahrhundert bis zur Gegenwart)*. Wien, Köln, Weimar 1996, S. 107-142; Klaus Reisinger, „Vivat! – Es lebe die Eisenbahn...“, *Die Anfänge des Eisenbahnbaus in Österreich, Begleitband zur gleichnamigen Ausstellung an der Universitätsbibliothek Graz*, Graz 2002;
- 6 Karl Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit*, Fischer Taschenbuch, Frankfurt am Main, 5. Auflage 2016, S. 347-352.
- 7 Andrej Studen, „Gremo na rajžo: Potovalna kultura in začetki modernega turizma na Slovenskem v stoletju meščanstva“, in: Janez Bogataj et al. (Hg.), *Turizem smo ljudje. zbornik ob 100-letnici ustanovitve Deželne zveze za pospeševanje prometa tujcev na*

zu einem beliebten Ausflugs- und Kurort, der ähnlich wie andere Kurorte in der Untersteiermark mit seinen Bädern und dem milden Klima bei den Gästen punkten konnte. Teilweise waren diese Kurorte und der Tourismus auch ein wesentliches Argument für den Bau von Nebenbahnen.⁸ Besonders prägte die Eisenbahn jedoch Orte wie Zidani Most/Steinbrück, der, am Zusammenfluß von Sava/Save und Savinja/Sann gelegen, zu einem wichtigen Bahnknotenpunkt ausgebaut wurde. Der Fertigstellung der Strecke bis nach Ljubljana 1849 folgte im Jahr 1862 die Fertigstellung der Bahnstrecke nach Zagreb, wodurch zwei zentrale Strecken in Zidani Most/Steinbrück zusammenliefen und für ein reges Kommen und Gehen sorgten. So schreibt ein junger Slowene im Jahr 1900 auf einer Postkarte aus diesem Ort an seinen Freund: „Tu je tako gibanje, kakor v kakem velikem mestu“ (Hier ist soviel Bewegung wie in irgendeiner großen Stadt').⁹

Diese Bewegung findet auch ihren Niederschlag in der sprachlichen Vielfalt jener Postkarten, die aus Durchzugsorten wie Zidani Most/Steinbrück verschickt wurden; so finden sich unter den handschriftlichen Postkartentexten neben Deutsch und Slowenisch auch Ungarisch, Tschechisch, Serbokroatisch u.a. in einem viel höheren Ausmaß als in Orten abseits der Bahn. Das Gros der Karten aus solchen Durchzugsorten weist einen deutschen Aufdrucktext auf, was dadurch bedingt ist, dass Deutsch die überregionale Verkehrssprache und Lingua franca der österreichischen Reichshälfte darstellte.¹⁰ Diese Sprachverteilung auf Postkarten aus Zidani Most/Steinbrück ist auch in den Postausgangsstempeln ersichtlich. Verbreiteten sich zweisprachige slowenisch-deutsche Stempel abseits der größeren Städte um 1900 zusehends über fast die ganze Untersteiermark, so bleibt der Stempel dieses Ortes bis 1918 rein deutschsprachig.¹¹

Kranjskem, Turistniče zveze Slovenije in organiziranega turizma v Sloveniji: 1905–2005, Ljubljana 2006, S. 34.

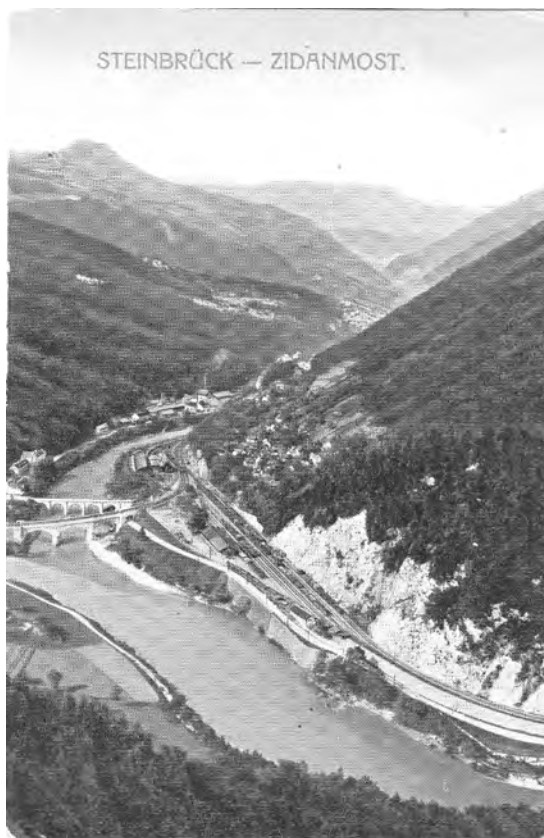
8 Van Laak, *Alles im Fluss*, S. 95.

9 <https://gams.uni-graz.at/o:polos.1306>

10 Von 37 Karten der Sammlung POLOS, die von Zidani Most/Steinbrück mit einem handschriftlichen Text versandt wurden, sind 16 auf Deutsch, 13 auf Slowenisch und 8 in anderen Sprachen verfasst. Von den 43 Karten, die Zidani Most/Steinbrück zeigen, tragen 32 einen deutschen Aufdrucktext, 5 einen slowenischen und 6 sind bilingual, wobei hier darauf hingewiesen werden muss, dass wir bei der Auswahl der Karten für POLOS Karten mit slowenischen Spuren mehrheitlich berücksichtigt haben, dutzende deutschsprachige jedoch nicht, sodass das reale Verhältnis deutscher zu slowenischer Aufdrucktexte eher als etwa 90:10 eingeschätzt werden kann.

11 In der Untersteiermark wurden sowohl rein deutschsprachige als auch deutsch-slowenischsprachige Stempel verwendet. In den drei größeren Städten waren die Stempel bis

Abb. 1: STEINBRÜCK – ZIDANMOST, Verlag M. Petermann, Zidani Most gelaufen 1909



Quelle: Sammlung Pfandl (polos.2144)

Eine der seltenen Ausnahmen mit zweisprachigem Aufdrucktext bildet die Postkarte aus Abb. 1, welche den Bahnknoten von Zidani Most/Steinbrück mit Blick nach Norden in Richtung Celje/Cilli zeigt.

Die Abbildung verdeutlicht die Ausmaße des Bahnhofes im Vergleich zu der kleinen Siedlung am Hang darüber. Im Norden sieht man die Zementfabrik, westlich des Bahnhofes zwei Brücken, die die Savinja/Sann überqueren und die Unterkünfte für das bei der Südbahn beschäftigte Personal. Die kleinere Brücke im

1918 ausschließlich deutschsprachig; Poststempel kleiner Orte auf dem Land waren hingegen zunehmend zweisprachig gehalten.

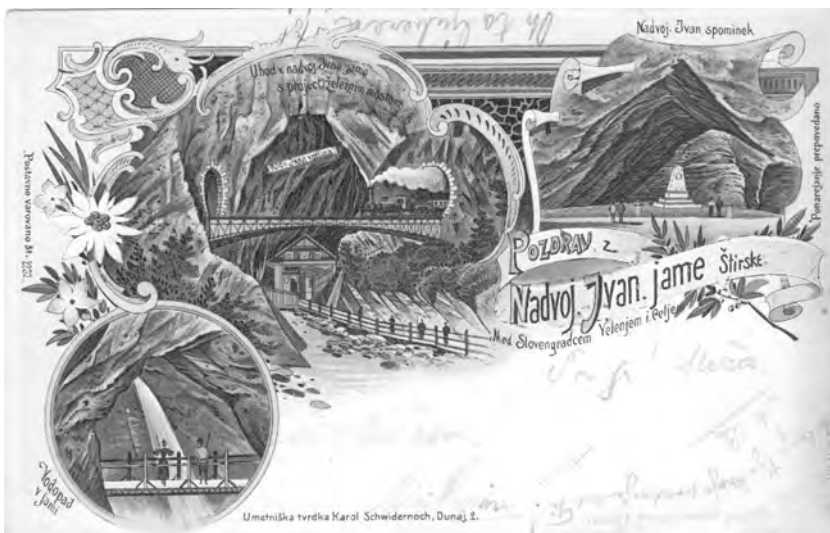
Hintergrund wurde schon zu Zeiten Erzherzog Johanns gebaut, galt als technische Meisterleistung und wird auch heute noch als Straßenbrücke genutzt. Die große Eisenbahnbrücke im Vordergrund galt ebenfalls als herausragende Konstruktionsleistung, da sie aufgrund ihrer Biegung nur schwer zu realisieren war.¹² So schreibt der Gymnasialprofessor, Schriftsteller, Dichter und erste Stadthistoriograph Maribors/Marburgs Dr. Rudolph Puff im *Österreichischen Morgenblatt* vom 17. Juli 1847:

„[...] so gehört ihr [der Südbahn] Schluß, die Station Steinbrücke, selbst zu den großartigsten Objecten, welche das europäische Festland aufzuweisen hat. Der Platz für den Stationshof wurde durch Sprengung und 8 bis 9° hohe Mauern dem engen Boden abgetrotzt. Die Bahnbrücke kommt unterhalb der schönen Steinbrücke dicht an der Mündung der Sann zu stehen zum Siegesdenkmal gesteigerter Kraft über vereinzelte [Kräfte]. Unter einem Winkel von 63° erbaut, bildet sie einen Bogen von 100° Radius, ist aus den schönsten Quadern, hat drei Öffnungen, jede mit 12° Spannung und mehr als 8' Höhe über dem Wasserspiegel, die Wölbungen aus Quadern sind 4' dick, von Herrn Eduard Heider gebaut.“¹³

Die Begeisterung, die der Beschreibung Puffs abzulesen ist, wird auch auf den etwas später produzierten Postkarten widergespiegelt, die „begeisterte Botschafter des technischen Landschaftskonsums“ waren.¹⁴ Brücken, Viadukte, Tunnel, Bahnhöfe finden sich in großer Zahl und sehr prominent auf den Karten. Der Stolz auf die zivilisatorischen und technischen Errungenschaften und die Zuversicht einer von Fortschrittsglauben geprägten Gesellschaft, die noch nichts von der Katastrophe des Ersten Weltkrieges ahnte, ist hier klar ersichtlich.¹⁵

-
- 12 Marjan Drnovšek, *Pozdravi iz slovenskih krajev, dežela in ljude na starih razglednicah, Mladinska knjiga*, Ljubljana 1990, S. 153.
 - 13 Rudolph Puff, „Wanderskizzen aus der Umgebung des Römerbades Töplić nächst Tüffer bei Cilli an der Südbahn“, in: *Oesterreichisches Morgenblatt*, 12. Jahrgang, No. 84 vom 14. Juli 1847, S. 2.
 - 14 Monika Burri, *Die Welt im Taschenformat. Die Postkartensammlung Adolf Feller*, Zürich 2011.
 - 15 Hierzu siehe: Phillip Blom, *Der taumelnde Kontinent, Europa 1900–1914*, dtv, 7. Auflage 2015, S. 287–319.

Abb. 2: Pozdrav z Nadvoj. Ivan. Jame Štirске. Med. Slovengradcem Velenjem i. Celjem. Uhod v nadvoj. Ivan. Jame s project. železnim mostom, Nadvoj. Ivan. Spominek. Vodopad v jami. [Gruss aus der Erzherzog-Johann-Grotte, Steiermark, zwischen Windischgrätz, Wöllan u. Cilli. Eingang Erzherzog-Johann-Grotte mit projektierter Bahnbrücke. Erzherzog-Johann-Denkmal. Wasserfall in der Grotte], Verlag K. Schwidernoch, gelaufen 1898



Quelle: Osrednja knjižnica Celje (polos.679)

Eignen sich diese Motive schon an und für sich als Postkartenmotive, so wird ihre Attraktivität durch landschaftliche Besonderheiten noch gesteigert. Die Karte aus Abb. 2¹⁶ zeigt einen Abschnitt der Verlängerung der ehemaligen Lavanttalbahn in der Nähe von Mislinja/Missling nördlich von Celje/Cilli. Diese Bahnstrecke wurde von 1878 bis 1900 als eine Verbindung zwischen der Rudolfs- und der Süd-

16 Das Motiv wurde von dem Verlag Karl Schwidernoch auch mit deutschem Aufdruck aufgelegt. Es gehörte zur gängigen Praxis des Verlags, Postkarten sowohl auf Deutsch als auch in den jeweiligen Sprachen der Region aufzulegen und so viele Orte wie möglich abzudecken. Siehe die deutsche Version unter: <https://gams.uni-graz.at/o:polos.3046>.

bahn erbaut und verlief von Zeltweg im Norden bis Celje/Cilli im Süden. Der gezeigte Abschnitt diente vor allem der Erschließung der Kohlegruben von Velenje/Wöllan und wurde 1891 fertiggestellt.¹⁷

Die Karte der Kunstanstalt Karl Schwidernoch in Abb. 2 zeigt den Wasserfall in der Erzherzog-Johann-Grotte, der heutigen Huda Luknja, die Eisenbahnbrücke, die die Schlucht vor der Grotte überquert und das auf der gegenüberliegenden Seite der Schlucht aufgestellte Erzherzog-Johann-Denkmal. Alle drei Bilder zeigen Elemente der Moderne, die auch in diese eher abgelegene Region Einzug gehalten hat. So wurde die Grotte touristisch erschlossen und die Abbildung zeigt auch zwei Touristen – in Tracht gekleidet –, die auf einer Holzbrücke den Wasserfall in der Grotte bestaunen. Damit rückt auch indirekt der Tourismus in den Fokus, der nun, da die Eisenbahn schnelle Ortsveränderungen zulässt, immer stärker in der Region Einzug hält.¹⁸ Möglich wurde dies jedoch erst durch die nötige Infrastruktur, auf die das Denkmal gegenüber verweist:

„Der Grotte gegenüber steht, geschützt durch das natürliche Dach eines überhängenden Felsens, ein Denkmal der Dankbarkeit für den erhabenen Beförderer alles Guten und Nützlichen in der Steiermark, den Erzherzog Johann, das zweite dieser Art, welchem wir im Cillier-Kreis begegnen. Ein Steinmonument umschließt nämlich das, nach einer Original-Zeichnung des braven Malers, Johann Wachtel, in Bronze gearbeitete Bildniß des allgeliebten Prinzen. Am 24. Juni 1830 fand die feierliche Enthüllung unter allgemeinem Jubel statt.“¹⁹

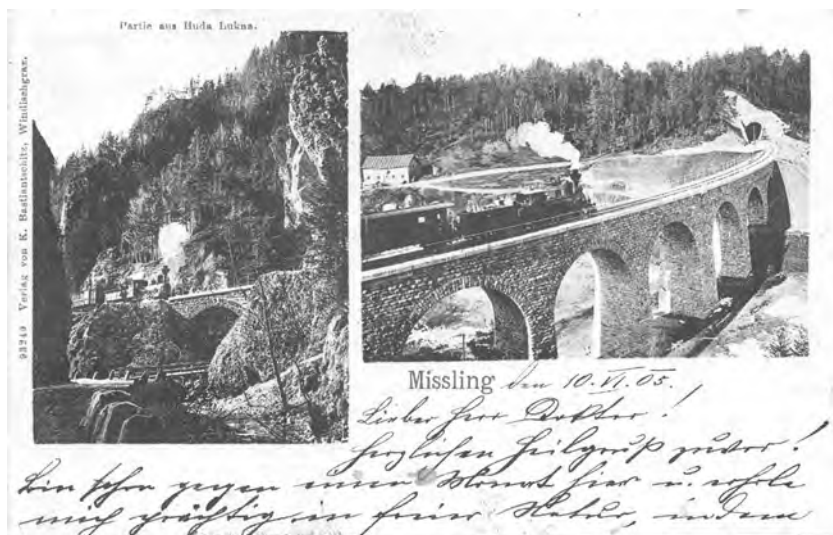
Errichtet wurde das Denkmal als Dank für die neu angelegte Straße, die nun Velenje/Wöllan und Mislinja/Missling durch die enge Schlucht verband. Das Hauptbild der lithographischen Mehrbildpostkarte zeigt den Eingang zur Erzherzog-Johann-Grotte mit projektierte, d. h. geplanter Bahnbrücke, wobei die Bahnbrücke – ganz im Sinne der Zeit – als moderne Stahlkonstruktion dargestellt wurde, obwohl die Strecke zu diesem Zeitpunkt noch nicht gebaut war. Der obligate Zug mit rauchender Dampflok fährt gerade über die Brücke, die zwei Tunnel – die auch eine große technische Leistung darstellten – miteinander verbindet.

17 Alenka Pečar, *Oživljanje opuščениh želežnih prog na primeru opuščene železniške proge Hrpelje-Kozina-Trst*, Diplomsko delo, Ljubljana 2008, S. 15-18.

18 Die Kurorte Rogaška Slatina/Rohitsch-Sauerbrunn und Rimske Toplice/Römerbad erleben regen Zulauf, die Logarjeva dolina/das Logartal und die das Tal abschließenden Gipfel in den Steiner- und Sann-Alpen werden zum beliebten Motiv.

19 Johann Gabriel Seidl, *Wanderungen durch Tyrol und Steiermark*, Bd. 2, Leipzig 1841, S. 75.

Abb. 3: Missling. Partie aus Huda Lukna, Verlag K. Bastianschitz, gelaufen 1905



Quelle: Narodna in univerzitetna knjižnica Ljubljana (polos.1040)

Wie die Schwidernoch'sche Utopie aus Abb. 2 umgesetzt wurde, zeigt nun die Karte aus Abb. 3. Die Stahlkonstruktion wurde als Steinkonstruktion – die eine wesentlich kürzere Distanz überspannt – umgesetzt, der zweite Tunnel in Fahrtrichtung Süden war ebenfalls der Fantasie der Kunstanstalt entsprungen. Im Vordergrund sind auch die Straße und der Eingang in die Grotte zu sehen. Dass der Bau der Bahn eine technische Herausforderung war, zeigt auch die zweite Abbildung auf der Karte, die ein längeres Viadukt und einen Tunnel bei Gornji Dolič/Oberdollitsch zeigt. Wieder wurden Motive gewählt, bei denen Züge die Brücken überqueren, womit sich die Karten perfekt in die gängige Praxis der Präsentation von Moderne und Fortschritt einreihen. Die rauchende Lokomotive als dynamisches Bildelement, die auf den Bildhintergrund strebenden Schienen und die Viaduktbögen entsprechen der zu dieser Zeit gängigen Praxis der Einschreibung industrieästhetischer Perspektiven in den Naturraum. Heute existiert die Bahnstrecke im slowenischen Teilabschnitt nicht mehr, die letzten Gleise wurden 1974 abgebaut. Die Station Huda Luknja wurde wegen zu geringer Fahrgastzahlen schon früher eingestellt und die Tunnelleinfahrt ist so zugewachsen, dass sie fast nicht mehr auffindbar ist.²⁰

20 Pečar, *Oživljanje opuščenih železnih prog*, S. 16.

SCHLOTE

Obwohl die Untersteiermark im Vergleich mit der stark von Bergbau und Schwerindustrie dominierten Obersteiermark immer noch primär agrarisch geprägt war, kam es auch hier immer stärker zur Ansiedelung von Fabriken und Industrie. Es entstanden Tonwaren- und Zementfabriken, Glaswerke und Steingutfabriken und es gab einige Bergbauunternehmen. In Trbovlje/Trifail, Hrastnik/Hrastnigg und Velenje/Wöllan wurde Bergbau betrieben; große Industriebetriebe gab es nur vereinzelte wie die Südbahnwerkstätten in Maribor/Marburg, die Österreichischen Stickstoffwerke in Ruše/Maria Rast oder das Stahlwerk in Štore/Store.²¹ So wie die Eisenbahn wurden die großen Fabrikanlagen, die zugehörigen Arbeitersiedlungen und die rauchenden Fabriksschloten als Zeichen des Fortschritts wahrgenommen und auch voller Stolz präsentiert. Es war im Interesse der Unternehmen und der Orte, in denen diese angesiedelt waren, zu zeigen, wie modern, ausgeräumt, ordentlich, produktiv und erfolgreich sie waren. Postkarten boten hier ein perfektes Medium der Selbstinszenierung nach innen wie nach außen, präsentierten die Fabrik, das Unternehmen oder den Ort einem größeren Publikum.²² Und das Publikum kaufte und verschickte diese Postkarten durchaus auch. So auch jene in Abb 4., die den Bergbauort Trbovlje/Trifail zeigt.

Im Vordergrund dominiert eine Fabrik das Bild, deren Schornstein eine Wolke schwarzen Rauchs ausstößt, dahinter sieht man die in Reih und Glied erbauten Unterkünfte für die Arbeiter und deren Familien. Die Landschaft steht hier gänzlich im Schatten des wuchtigen industriellen Fortschritts und der angebrochenen Moderne. In Zeiten des Klimawandels und eines wachsenden ökologischen Bewusstseins mag ein solches Motiv verstörend wirken, versucht man doch heute, das Vorhandensein von Schwerindustrie auf Fotos so gut es geht zu kaschieren.²³ Für die Menschen damals waren diese Motive durchaus attraktiv, und Karten mit Abbildungen von Industrieanlagen gibt es aus vielen Orten der Untersteiermark.

21 Karner, *Steiermark*, S. 55-58.

22 Jens Jäger, *Fotographie und Geschichte*, Frankfurt/New York 2009, S. 113-120.

23 Der heutige Internetauftritt der Gemeinde Trbovlje zum Vergleich: <https://www.trbovlje.si/galerije/trbovlje/3> (21.12.2019).

Abb. 4: TRBOVLJE. – Kolonije, ohne Verlagsangabe, gelaufen 1905–1918



Quelle: Narodna in Univerzitetna Knjižnica Ljubljana (polos.1301)

Der Wandel hält auch in den Städten Einzug und zeigt sich hier am deutlichsten durch die Übernahme von Gaslampen und der zunehmenden Verwendung von elektrischem Strom. Kamen zuerst nur große Städte in den Genuss dieser Technik, so zogen kleinere Ortschaften um die Jahrhundertwende nach. Als erste Stadt der Habsburger Monarchie führte Bad Radkersburg 1896 eine Wassergasbeleuchtung ein, und im selben Jahr berichtet „Der Gastechner“, die Zeitschrift des Vereines der Gasindustriellen Österreich-Ungarns, über eine Anfrage der Stadt Ptuj/Pettau an Radkersburg/Radgona:

„(Stadtbeleuchtung mit Wassergas.) Am 25. Jänner wurde, wie wir dem ‚Bautechniker‘ entnehmen, die in Radkersburg (Steiermark) eingeführte Beleuchtung mit Wassergas eröffnet. Radkersburg ist die erste Stadt in Oesterreich-Ungarn, in der diese Beleuchtungsart allgemein eingeführt wurde, denn in Wien ist die Beleuchtung mit diesem Gas auf die Fabrik der einführenden Actien-Gesellschaft [...] beschränkt. In letzter Zeit sind zahlreiche Zuschriften um Aufklärung bezüglich dieser Beleuchtungsart an die Gemeinde eingelangt, und zwar von den Verwaltungen der Städte Fürstenfeld, Pettau, Brünn, Klosterneuburg etc. Die am 10. Jänner vorgenommene Probebeleuchtung in einem Raume der Gasanstalt ist sehr gut ausgefallen.“

Im Jahr 1898 liest man:

„(Wassergasanlage, System Strache, in Pettau, Steiermark) Nach Besichtigung der Wassergasanlage im k.k. allgemeinen Krankenhause und Begutachtung derselben durch Sachverständige, beschloss die Gemeindevertretung unter Ablehnung der gleichfalls vorliegenden Projecte von Steinkohlegas-, Oelgas-, Acetylgas- und elektrischer Beleuchtung die Errichtung einer Beleuchtungsanlage mit nichtcarburirtem Wassergas [...] Die Hauptstrassen werden mit 100kerzigen, die Nebenstrassen mit 80kerzigen Flammen beleuchtet. Die Anlage, in welcher das Wassergas aus steirischer Braunkohle gewonnen werden soll, wird noch im Laufe des kommenden Winters in Betrieb gesetzt werden.“²⁴

Die Arbeiten gestalten sich jedoch offensichtlich schwierig, und der Übergang wurde wohl nicht so gut geplant, wie die Auswahl des Systems; so berichtet die *Pettauer Zeitung* am 14. November 1898:

„(Pettau bei Nacht.)²⁵ Wenn die Gasarbeiten noch immer weiter fortschreiten, werden die Bewohner Pettaus bald genug aufgeschlagene Kniee, zerschundene Schienbeine und Beulen aufzuweisen haben. Wo Gruben sind, ist gewöhnlich kein Licht, oder es führen so morsche oder schwache Bretter hinüber, dass sie zu wahren Fallgruben werden. Es scheint man protegirt hier Fallgruben und Fallstricke. [...] Wir rufen mit Göthe [sic]: „Licht, mehr Licht“ [...] Seit einiger Zeit, seit sich die Laufgräben und Schachte, die Erdwälle und Dämme vermehren, vermindert sich die ohnedies elende Beleuchtung von Pettau sowohl quantitativ als auch qualitativ. [...] Laternen [...] sind so heruntergeschraubt, dass man sie nicht mehr sieht, sondern nur mehr riecht. Wahrscheinlich ist dieser Tric von einem genialen Kopfausgedacht, der sich denkt, je düsterer die Petroleumlampen brennen, desto mehr Effekt wird dann das Wassergas machen.“²⁶

Eine im Jahr 1900 gelaufene Postkarte des Verlegers Wilhelm Blanke beweist, dass die Bauarbeiten letzten Endes aber doch erfolgreich abgeschlossen wurden. Sie zeigt das Innere des Wassergaswerkes, das das für die Beleuchtung der Straßen notwendige Gas herstellte, mit einem Bediensteten – Blanke verlor nicht viel Zeit, um diese Sensation festzuhalten und der Öffentlichkeit sichtbar zu machen, und zu guter Letzt konnte man ja doch stolz auf die moderne Straßenbeleuchtung

24 *Der Gastechner, Organ des Vereines der Gasindustriellen Österreich-Ungarns*, XXV. Band, Heft 9, Wien 1896, S.212 und XXX. Band, Heft 10, Wien 1898, S. 237.

25 Der Titel dieses Zeitungsberichts entspricht übrigens jenen Titeln, die auf – zu dieser Zeit sehr beliebten – Postkarten im Stil „XY bei Nacht“ zu finden waren. Siehe: <https://gams.uni-graz.at/o:polos.841>

26 *Pettauer Zeitung* vom 14. November 1898, S. 3.

sein.²⁷ Interessanterweise findet die neue Beleuchtung – obwohl sie sogar in überregionalen Vereinszeitungen diskutiert wurde – keinen Platz auf den Postkarten; die Karte Blankes ist der einzige Hinweis darauf, dass es in der Stadt eine für die damalige Zeit hochmoderne Beleuchtungsanlage gab.

Dieselbe Karte zeigt auch das Schlacht- und Kühlhaus der Stadt und damit auch wieder eine Errungenschaft der Technik, da mit der nun möglichen Kühlung von Lebensmitteln ganz andere Lager- und Verarbeitungsmöglichkeiten von verderblichen Lebensmitteln gegeben waren.

Der mit fortschreitender Industrialisierung und auch Elektrifizierung der Steiermark steigende Energiebedarf wurde schließlich mit der Errichtung des Wasserkraftwerkes Fala/Faal, dem ersten Kraftwerk an der Drau und zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung 1918 das leistungsstärkste der Steiermark und eines der größten in ganz Europa, gedeckt. Der Bau des Kraftwerks, der auch unter Einsatz von Kriegsgefangenen erfolgte,²⁸ wurde auf der Karte aus Abb. 5 des Verlags Albin Sussitz in Graz festgehalten. Auf diesem Bild stehen die Konstruktion des in Bau befindlichen Kraftwerkes und die mächtigen Kräne im Vordergrund. Links im Bild sieht man einen Arbeiter hinter einer Lore auf Gleisen stehen, die zur Baustelle führen.

27 <https://gams.uni-graz.at/o:polos.812>

28 Karner, *Steiermark*, S. 66.

Abb. 5: Faal, Bau des Elektrizitätswerkes, Verlag Albin Sussitz, gelaufen 1916



Quelle: Sammlung Pfandl (polos.2732)

Eine weitere 1916 gelaufene Karte aus Fala/Faal zeigt das „Gasthaus zum Elektrizitätswerk“, auch dieser Name ein Hinweis darauf, dass man auf die Errungenschaften der Moderne stolz war. Die Textseite verweist wiederum auf eine andere Neuerung dieser Zeit – die Auflösung der Habsburgermonarchie und die Gründung des Königreiches SHS. Der Schreiber entschuldigt sich, nur eine primitive „deutsche“ Karte zu schicken, es gäbe allerdings noch keine neuen in slowenischer Sprache.²⁹

SCHULEN

Postkarten von Industrieanlagen, Elektrizitätswerken und Eisenbahnanlagen waren ein beliebtes Motiv, zeigten sie doch die offensichtlichen Seiten von Fortschritt und Moderne, zahlenmäßig waren sie jedoch in der Minderheit. Die meisten Postkarten zeigten Ansichten von Dörfern und kleineren Städten und Märkten. Die Popularität der Postkarte und die verbesserten Möglichkeiten der Fotografie brachten es mit sich, dass nun nahezu jedes Dorf, jedes Gasthaus oder Geschäft eigene Postkarten in Auftrag gab und verkaufte. Dies bewirkte zum ersten Mal

²⁹ <https://gams.uni-graz.at/o:polos.932>

eine Sichtbarmachung des ländlichen Raumes, bewirkte, dass die Adressaten sich ein Bild von einer bis dahin kaum bebilderten ländlichen Welt machen konnten, also endlich sehen konnten, wie eine ihnen vielleicht gänzlich unbekannte Region aussah. Die Eindrücke, die über Postkarten vermittelt wurden, waren jedoch – analog zu der Präsentation von Industrie und Fortschritt – keine zufälligen. Private Postkartenverleger wie Gasthäuser und Geschäfte suchten sorgfältig aus, was dargestellt wurde und was die Welt zu sehen bekommen sollte. Zugegeben war die Auswahl in den meisten Dörfern beschränkt, aber dennoch bildete sich ein Kanon des Herzeigbaren heraus, der auf unzähligen Postkarten zu sehen ist. Dazu gehörten allen voran Kirchen, Schlösser und Burgen, Gasthäuser, Geschäfte, die Post und auch Schulen. Man zeigte also alle wichtigen Eckpunkte des dörflichen Lebens. Die Schule, meist neben der Kirche das größte und modernste Gebäude im Ort, nahm hier sehr oft eine prominente Rolle ein.³⁰

Ein gutes Beispiel für diesen Bildkanon ist die Karte aus Abb. 6, in der sowohl Kirche, Schloss, Gasthaus oder Geschäft, die Schule und eine Brücke des Ortes Petrovče/Pletrowitsch abgebildet sind, wodurch alle Sehenswürdigkeiten des Dorfes abgedeckt wurden.

Im anbrechenden 19. Jahrhundert waren die Alphabetisierungsraten vor allem im ländlichen Raum noch sehr niedrig. Während im städtischen Raum bereits Schulen vorhanden waren und die Zahl derjenigen, die eine zumindest rudimentäre schulische Ausbildung erhalten hatten stieg, fehlte sie im ländlichen Raum stärker. Durch die Modernisierung und den staatlich orchestrierten Ausbau des Schulsystems ab 1848 aber veränderte sich diese Situation in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts frappant. Stellte der Analphabetismus noch über die längste Zeit des 19. Jahrhunderts kein Stigma dar, so hatte er am Ende des Jahrhunderts seine historische Selbstverständlichkeit verloren.³¹ Lesen und Schreiben waren nun erstrebenswerte Fähigkeiten und fungierten auch als Eintrittskarten in eine bessere Zukunft. Der Staat förderte diese Entwicklung durch den Bau von Schulen in noch so abgelegenen Dörfern; die Verbreitung der Lesefähigkeit wurde zu einem der „wichtigsten kulturellen Basisprozesse des 19. Jahrhunderts.“³² Im Jahr

30 Almasy, Tropper, *Štajer-mark*. S. 54-55.

31 Karin Almasy, „Prosperität und Modernisierung der Untersteiermark zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Spiegel illustrierter Postkarten“, in: Harald Heppner (Hg.), *Prosperität und Wirtschaftsaufschwung im Donau-Karpatenraum 1718–1918* [Arbeitstitel], im Druck.

32 Osterhammel, *Verwandlung*, S. 1117.

1900 betrug die Zahl der Männer und Frauen über sechs Jahren, die in der Steiermark Lesen und Schreiben konnten 85% bzw. 80%³³ – ein durchaus respektablem Wert, wenn man in Betracht zieht, dass Frankreich und Belgien zu dieser Zeit vergleichbare Quoten aufwiesen, während Spanien und Italien lediglich 50% bzw. 62% alphabetisierte Bürger besaßen.³⁴

Abb. 6: Petrovče. Novo Celje. Ljudska šola. Partija ob Savinji, Verlag Anton Vodenik, gelaufen 1915



Quelle: Osrednja Knjižnica Celje (polos.432)

Diese Entwicklungen präsentieren sich nun auf Postkarten zum einen durch die häufige Abbildung von Schulgebäuden und die Bedeutung, die man diesen Symbolen des Fortschritts zumaß; zum anderen beginnen aber auch die eben erst alphabetisierten Schichten über die Postkarte mit der weiteren Welt zu kommunizieren, wodurch sie uns Einblicke in ihren Alltag gewähren und uns ein wenig über sich selbst berichten. Die Sprache selbst ist oft von Sprachkontakt, von uneinheitlicher Orthographie, phonetischen Schreibweisen und einfachem, dialektalen Sprachgebrauch geprägt. So schreibt der Absender der Karte aus Abb. 7 am 10.07.1913 an einen Bekannten:

33 K.k. statistische Central-Commission, Oesterreichische Statistik. *Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1900* (63/2), Wien 1902, XLVI.

34 Osterhammel, *Verwandlung*, S. 1118.

„Prosim dragi prijatelj popravi tisti bicikl do 19 | julju tedaj jaz pridem v maribor po svojih opravkih | daj se videti zvečer pri kolniku in mi prdaj to reč | pozdravi Hani Andrašič“

[Übersetzung: 'Bitte lieber Freund richte dieses Fahrrad bis 19. Juli her dann komme ich nach Maribor wegen meiner Erledigungen. Schau dass wir uns am Abend beim Kolnik sehen und übergib mir diese Sache. Grüß' die Hana Andrašič']

Nachrichten wie diese zeigen, dass Postkarten zur alltäglichen Kommunikation genutzt wurden, gleichzeitig legen sie Zeugnis von der fortschreitenden Alphabetisierung der einfachen Bevölkerung ab, die sich nun auch für alltägliche Absprachen der Schrift bedient. Der Schreiber dieser Postkarte schreibt in einem einfachen, dialektal geprägten Slowenisch, verzichtet gänzlich auf Großschreibung, auch bei Eigennamen (*v maribor, pri kolniku*), lässt vielfach Buchstaben aus, die der phonetischen Aussprache widersprechen (*prijatelj* statt *prijatelj*; *prdaj* statt *predaj*) und verwendete für sein Gefährt das umgangssprachliche, aus dem Französischen bzw. Englischen entlehnte Lehnwort *bicikl*. Das Fahrrad, um dessen Reparatur gebeten wird, ist eines der kleinen Zeichen von Modernisierung auf dem Land. Auf vielen Fotografien wird das Fahrrad prominent präsentiert oder es werden Fahrradausritte erwähnt, woraus man schließen kann, dass es mit einigem Stolz hergezeigt wurde und die individuelle Mobilität stark erhöhte. Auch in gängigen Darstellungen der Zukunft darf das Fahrrad nicht fehlen.

ZUKUNFTSVISIONEN UND MODERNISIERUNGSANGST

Der rasante Fortschritt, der das ausgehende 19. und beginnende 20. Jahrhundert prägte, manifestierte sich auch in einem tiefen Vertrauen darauf, dass dieser Aufschwung ungebrems so weitergehen würde. Vor der Katastrophe des Ersten Weltkriegs waren die meisten Zeitgenossen überzeugt, dass sich das Leben in der Zukunft durch zahlreiche technische Neuerungen angenehmer, schneller und effizienter, aber auch aufregender gestalten würde. Postkartenverleger in ganz Europa legten Postkarten auf, die eine imaginierte Zukunft zeigten, die vor technischen Geräten und Neuerungen nur so wimmelte.

Dieser Trend fand seinen Weg auch in die Untersteiermark und so legte der Verleger E. Pufitsch aus Rogaska Slatina/Rohitsch Sauerbrunn 1911 eine Karte auf, die den damals beliebten Kurort in der Zukunft zeigte.

Abb. 8: Rohitsch-Sauerbrunn in der Zukunft, Verlag E. Pufitsch, produziert 1911



Quelle: Osrednja Knjižnica Celje (polos.355)

Der verschlafene Ort wird hier als eine pulsierende Großstadt dargestellt. Die Straßen sind gesäumt von Hochhäusern, Straßenbahnen fahren kreuz und quer durch das Bild und Automobile brausen über die Straßen. Dazwischen finden sich noch Motorradfahrer und Radfahrer- und -innen. Der Luftraum wird ebenfalls von einer Vielzahl an Zeppelin und Flugzeugen verschiedenster Bauarten bereist. Der öffentliche Verkehr wird – neben der Straßenbahn – durch eine moderne Schwebbahn abgewickelt. Eine ganz ähnliche Karte legte Wilhelm Blanke aus Ptuj/Pettau auf, die ebenfalls das geschäftige Treiben in der Zukunft zeigt.³⁵ Insgesamt gab es solche generischen imaginierten Zukunftssujets auf Postkarten, stets unter dem Titel „XY in der Zukunft“ aus allen größeren Städten. Interessant erscheint, dass das Fahrrad in diesen Darstellungen nicht fehlen durfte, also durchaus als fortschrittliches Fortbewegungsmittel betrachtet wurde. Ebenfalls bemerkenswert ist, dass für die Zukunft zwar eine erhebliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens angenommen wurde und Automobile und Flugzeuge allgegenwärtig zu sein scheinen, gleichzeitig jedoch keinerlei utopische Geräte, die über die bekannten Technologien hinausgehen, auf den Karten zu sehen sind. Auch ist die Mode in der Zukunft offensichtlich noch immer dieselbe. Ein weiteres Merkmal jener prototypischen Zukunftsvisionen ist die Darstellung eines Unfalls, der, angesichts der

35 <https://gams.uni-graz.at/o:polos.783>

fehlenden Verkehrsregulierung, nicht verwunderlich ist. Auf beiden Karten sieht man Menschen, die in diesem Gewirr zu Sturz gekommen sind.

Diese Unfälle dürften auch ein Hinweis auf gewisse Sorgen und Ängste sein, die die Zeitgenossen angesichts der Entwicklungen empfunden haben müssen. Ein anschauliches Zeugnis dieser Skepsis gegenüber der Modernisierung in ihren vielen Facetten überliefert uns eine Postkarte, die ein Priester am 11.09.1913 in lateinischer Sprache an einen Ordensbruder geschrieben hat.

„R.A.D.D.sup. | Feliciter iter peregrini in via becinica „Auto“ acquo plus | tremente. Nullum habeo | desiderium vehendi amplius cum | hac machina sine misericordia tre- | mente. Non fiet sine necessitate. | Hic susceptus sum non cum Laeti- | tia propter moram meam ultro | 3 dies protractam. Sed nunc factum | est positum extra ordinem. Fui in | Gomilsko feria III. R.D. paroch. non iuve- | ni. Salutem Tibi B.D. sup. Tuisque ..ibus addict.”

[Übersetzung: 'R.A.D.D.sup. Ich habe eine Reise auf dem Benzinweg mit einem „Auto“ unternommen, wenn auch mit viel Zittern. Ich habe kein Verlangen, weiter mit dieser ohne Mitleid zitternden Maschine zu fahren. Es wird nicht ohne Notwendigkeit geschehen. Hier wurde ich nicht mit Freude empfangen, da sich mein Aufenthalt um drei Tage verlängerte. Aber nun ist das mal ein Fakt außerhalb der Ordnung. Ich war am 3. Feiertag in Gomilsko. Ich grüße Dich. [...]']

Abb. 9: Gomilsko. Trgovina Cukala. Strauseneegg, ohne Verlagsangabe, gelaufen 1913



Quelle: Osrednja knjižnica Celje (polos.427)

In der Nachricht beschwert sich der Geistliche – in schönstem Latein – über eine Reise, die er mit einem neuartigen Gerät namens „Auto“ unternommen hatte und er hält fest, dass er eine weitere Reise mit „dieser Maschine, die so erbarmungslos zittert“ nicht für wahrscheinlich hält – zumindest nicht ohne dringende Notwendigkeit. Obwohl der gute Pfarrer dem Automobil offensichtlich wenig Zukunftschancen einräumt, so ist es doch ein bemerkenswertes Exemplar von einer Postkarte, die im handschriftlichen Individualtext direkt auf diese Neuerung Bezug nimmt. Zieht man weiters in Betracht, dass noch 10 Jahre zuvor in der Untersteiermark gerade einmal ein Lastkraftwagen und kein Automobil in Maribor/Marburg gemeldet gewesen war und selbst 1920 die Zahl der in der gesamten Steiermark gemeldeten Kraftfahrzeuge sich noch auf lediglich 1370 Lastkraftfahrzeuge

und 487 Personenkraftwagen belief,³⁶ so kann unser Herr Pfarrer als Pionier betrachtet werden, war er doch einer der wenigen Zeitgenossen, die in den zweifelhaften Genuss einer frühen Autofahrt kamen.

Doch auch auf der visuellen Ebene zeigten Postkarten nicht immer nur Modernitätsbegeisterung, sondern manchmal auch deren Schattenseiten. Immer wieder wurden selbst tragisch verlaufene Unfälle auf Postkarten abgebildet. Eine 1911 verlegte Fotopostkarte zeigt ein Zugunglück, das sich am 11. Mai 1909 nahe Maribor/Marburg ereignete.

Abb. 10: Zugzusammenstoss bei PÖSSNITZ am 11. Mai 1909, ungelaufen



Quelle: Sammlung Lukan (polos.3089)

Die *Marburger Zeitung* berichtete über dieses Unglück folgendermaßen:

„Heute früh nach 1 Uhr ereignete sich außerhalb der Station Pößnitz ein schweres Eisenbahnunglück, hervorgerufen dadurch, dass ein Schnellzug in einen vor ihm stehenden Personenzug hineinfuhr, wobei ein in Marburg wohlbekannter Kunstmaler [...] den Tod fand, während andere Reisende verletzt wurden.“³⁷

36 Karner, *Steiermark*, S. 61 und 607.

37 *Marburger Zeitung* vom 11. Mai 1909, Nr. 56 1909, S. 4-5. Eine makabre Seite dieses Unglücks wird in derselben Ausgabe so beschrieben: „Der Streit um die Leiche. – Das

Ein lokaler Fotograf war offenbar unmittelbar nach dem Unglück bereits vor Ort und konnte die Szenerie festhalten. Doch nicht nur das: Das Ereignis schien ihm offenbar so wichtig, dass er aus der angefertigten Fotografie auch gleich eine Fotopostkarte machte.³⁸ Die *Marburger Zeitung* berichtet weiters über die entstehenden Behinderungen auf der Südbahn, die jedoch umsichtig behoben wurden, was den Wartenden – darunter auch der steirische Statthalter Graf Manfred von Clary und Aldringen – eine baldige Weiterreise ermöglichte.

In derselben Ausgabe der *Marburger Zeitung* findet sich noch ein Hinweis darauf, dass das Reisen mit modernen Fortbewegungsmitteln nicht immer reibungslos verlief, da sich am gleichen Tag ein weiterer Unfall in Laški trg/Tüffer ereignete:

„Zum Eisenbahnunfall in der Station Tüffer wird mitgeteilt, daß der Maschinführer [sic] gänzlich unverletzt blieb und daß der Heizer, der zwischen Maschine und Tender eingeklemmt war, keine schweren Verletzungen erlitt. Das Gerücht, dass er gestorben sei, bewahrheitete sich glücklicherweise nicht. Er befindet sich im Cillier Krankenhause.“³⁹

Die journalistische Berichterstattung über diese Zugunglücke zeigen zu guter Letzt aber doch auch noch eine weitere Segnung der neuen modernen Zeiten: Alle Verletzten wurden in den Krankenhäusern von Celje/Cilli und Maribor/Marburg versorgt – es wurde ihnen also eine moderne Gesundheitsversorgung zu teil, die es wenige Jahrzehnte zuvor in dieser Form nicht gegeben hätte.

Unglück geschah im Gemeindegebiet von St. Egydi; als Walters Leiche über die Böschung hinabstürzte, kam sie ins Gemeindegebiet Jaring und heute früh wurde sie nach Marburg überführt. Nun will der Pfarrer von St. Egydi die Leiche einsegnen, weil dort das Unglück geschah; der Pfarrer von Jaring will sie ebenfalls einsegnen, weil der Tote auf Jaringer Gebiete gefunden wurde und die Marburger Franziskaner sagen ihrerseits, dass sie die Leiche einsegnen wollen, weil sie sich in Marburg befindet. [...] Zur Stunde sind diese Kompetenzstreitigkeiten noch nicht entschieden.“

38 Darstellungen von Katastrophen bildeten ein eigenes Genre und waren durchaus üblich, vgl. Tropper, *Format Postkarte*, S.38.

39 *Marburger Zeitung* vom 11. Mai 1909, Nr. 56 1909, S. 4.

CONCLUSIO

Die besprochenen Beispiele sollen verdeutlichen, wie sich Postkarten als Quellenmedium für Modernisierungsprozesse in ihren unterschiedlichen Formen eignen. Die thematische Breite der Postkarten macht es möglich sowohl zu Eisenbahn, Industrialisierung, aber auch weniger deutlichen Zeichen von Fortschritt Belege zu finden und zu veranschaulichen. Dabei wurde aufgezeigt, wie die Postkarte in Kombination mit anderen Quellen, wie Zeitungen und Reiseberichten hervorragende Einblicke in historische Prozesse bieten kann. Erstens kann sie zur visuellen Unterstützung von ungebildeten Quellen herangezogen werden, zweitens lenkt sie den Blick auf Dinge, die sehr oft nicht in schriftlichen Quellen thematisiert werden und drittens macht sie gesellschaftliche Diskurse greifbar, wodurch über die Postkarte nachvollzogen werden kann, wie Prozesse von Modernisierung wahrgenommen und verarbeitet worden sind. Dass sie ein textuelles Element mitbringt, mit dem sich Einblicke in den Alltag der Absender und Adressaten ergeben, macht sie als Quellenmedium besonders wertvoll. Interessant ist hierbei, dass die Nachrichten sich oft nicht auf die bildlich gezeigten Zeichen von Moderne beziehen. Der Text enthält in den allermeisten Fällen konventionalisierte Grußformeln.⁴⁰ Nur selten – wie im Beispiel des Pfarrers aus Abb. 9 – wird auch direkt auf Erfahrungen mit neuen Technologien eingegangen. Aber schlussendlich war die Postkarte ein Medium der Alltagskommunikation und ihr begrenzter Raum ließ auch keine langen Abhandlungen zu. Die Bildseite musste genügen, um die wichtigsten Dinge der Region zu zeigen. Die Produzenten, Verleger und Fotografen sorgten für die Auswahl des Gezeigten und setzten dadurch einen kommunikativen Akt. So konnte „der Fotograf [...] bei der Abbildung und Wahl der Objekte seine Stilpräferenzen, seine subjektive Sensibilität und sein technisches Können einbringen. Sein Schaffen ist aber zugleich in visuelle Diskurse und ästhetische Genres eingebunden und muss den von kommerziellen Prioritäten diktierten Vorgaben des Verlegers Rechnung tragen. Diesem geht es wiederum darum, ein Produkt auf den Markt zu bringen, das die Nachfrage einer möglichst breiten Konsumentenschaft befriedigen (oder erzeugen) kann. Er beeinflusst den visuellen Produktionsprozess dabei nicht nur a priori, sondern auch a posteriori [...]“.⁴¹ Und auch wenn nicht viele Absender ihre Meinungen zu Modernisierung und Industrialisierung abgaben, so macht es die Masse der versandten Postkarten möglich,

40 Roberto Gaugg, „Zwischen Europäisierung und Afrikanisierung, Zur visuellen Konstruktion der Kapverden auf kolonialen Postkarten“, *Fotogeschichte*, Heft 118, 2010. S. 17.

41 Gaugg, *Europäisierung*, S. 17.

immer wieder Stimmungsbilder auch in Textform zu erhalten. All diese Komponenten machen die Postkarte zu einem höchst vielseitigen Quellenmedium, dessen zunehmende Beachtung durch die Geschichts- und Sprachwissenschaften nur zu begrüßen ist.