

## Erinnerungen an die Mondseer Jugendzeit

Von Bruno Reiffenstein

\*09.08.1868 in Wien, + 30.04.1951 in Wien, Fotograf und Lehrer in Wien,  
Inhaber eines Fotoverlages, Herausgeber zahlreicher Bildbände

### **Die Dampfschiffahrt am Mondsee**

Im Jahre 1871 durchfurchte zum erstenmal ein Dampfschiff den Mondsee. Es führte den Namen Ida, zu wessen Ehre ist unbekannt geblieben. Seine Länge mochte nur 15 oder 20 m betragen haben, aber es hatte 2 Schrauben, die es flink und wendig machten. Ein etwas zu geringer Tiefgang erhöhte wohl die Fahrgeschwindigkeit, nicht aber die Stabilität, so dass es schon bei mäßigem Wellenschlag leicht zu schaukeln begann. Das Merkwürdigste an der „Ida“ war ihr Bug, der nicht, wie bei andern Dampfbooten senkrecht ins Wasser stieß, sondern in eine Art Sporn auslief, der das ganze Profil des Schiffskörpers interessant gestaltete. Unwillkürlich musste man an ein Rammschiff denken. Und die Rammschiffe, das war doch die Sensation Tegetthoffs und der Schrecken der italienischen Flotte im Jahre 1866 gewesen. Weiß man denn, ob nicht fünf Jahre früher die brave Ida in der Adria bei Lissa kampfumtobt als Hilfsdampferchen Dienst machte, sie, die nun im ruhigen stillen Alpensee ihre Tage beschloss? Kurzum, jetzt lief sie täglich zur Sommerzeit ihren vorgeschriebenen Kurs auf dem Mondsee als ein den Ortsbewohnern und den Sommergästen hochwillkommenes Verkehrsmittel ab.

Einige Jahre später tauchte plötzlich ein zweites Dampfboot auf, das aber beileibe nicht als Konkurrent der „Ida“ anzusehen war und mit der Allgemeinheit nichts zu tun hatte. Es war ein reines Luxusboot, die Miniatur-Yacht des Wiener Hofphotographen Ludwig Angerer, der am Ufer des Mondsees oberhalb des Königsbades eine reizende Villa hatte. Angerer war ein begeisterter Wassersportler und in seinem weitläufigen Bootshaus standen stets eine Reihe feinsten Ruder- oder Segelboote zum Gebrauch bereit, darunter auch ein Juwel von einem Dreieriemer, die „Newa“, die so kostbar war, dass sie nach jeder Ausfahrt hochgezogen wurde. Das kleine, schön ausgestattete Dampfboot hatte Angerer auf der Wiener Weltausstellung 1873 kennen gelernt und es sofort erworben. Es erhielt in einem Anbau der Bootshütte seine eigene Box, in der es angeheizt werden konnte, um dann am Landungssteg im Vorgarten der Villa vorzufahren, wo es den Besitzer und seine Gäste aufnahm. Wie ein Schwan zog dann das schöne blütenweiße Boot seine Kreise oder strebte einem Landungsziel zu. Da die stationären Landungsstege der „Ida“ natürlich viel zu hoch für den kleinen Dampfer waren, sorgten unmittelbar daneben angebrachte Schwimmdocks für die Ausschiffung der Gäste. Angerer genoss das mit soviel Liebe gepflegte und ausgestattete Tusculum nur einige Jahre. Das Dampfboot aber wurde verkauft und war für Mondsee verloren. Nach mehrmaligem Besitzwechsel wusste schließlich niemand mehr, wohin es gekommen.

Viele Jahre später musste ich in Nussdorf bei Wien die große Donau übersetzen, um in einen entlegenen Stadtteil bei Floridsdorf zu gelangen. Das Fährboot war eben vom jenseitigen Ufer abgestoßen. Bald befand es sich in der Mitte des Stromes und ich beobachtete interessiert und fast bewundernd, wie tapfer sich das kleine Dampfboot durch die von einem eisigen Nordwest aufgeworfenen Wellen des mächtigen Stromes durchkämpfte. Als es angelegt und seine paar Passagiere abgesetzt hatte, trat ich als Einziger ein. Es schien mir auf einmal so bekannt: die ganze Bauart, die innere Einrichtung, das Motorgehäuse – und ein Blick auf die Bootswand beim Steuer mit der Marke der Schiffswerft lösten jeden Zweifel. Ich befand mich an Bord des Angerer-Bootes vom Mondsee. Aber wie sah der stolze, einst schneeweiße Schwan jetzt aus! Schmutziggrau wie die schwarzgrauen Novemberwolken über mir war sein Gefieder geworden, schmutzig und aufs Äußerste abgenutzt die Einrichtung und die paar armseligen Sitzgelegenheiten. Unwillkürlich musste ich zurückdenken, wie adrett, sauber und einladend einmal das Alles war und wie eine Fatamorgana stieg mir im Herbstnebel das Mondseebild auf, mit dem Schafberg und am Wasser das kleine herzige Dampfboot, kleine Rauchwölkchen ausstoßend, bis durch einen unsanften Ruck die Vision zerstört wurde. Ich war am Ziel und während mir der alte, tief in seinem Pelz verummte Fährmann beim Aussteigen behilflich war, sagte ich zu ihm: Das Schifferl, das kenn ich ganz genau, das hat auch einmal bessere Tage gesehen! So, so, meinte er, na ja, da geht´s ihm halt grad a so wie mir! Als ich schon am erhöhten Ufer stand, rief er mir noch zu: Hätt´mirs auch amal net träumen lassen! Und ein wehmütiges Lächeln lag auf seinem guten, verwitterten Gesicht.

Schon nach einigen Jahren stellte sich heraus, dass die „Ida“ dem stets wachsenden Verkehr nicht mehr gewachsen war, und als wir im Jahre 1877 zum gewohnten Aufenthalt nach Mondsee kamen, hatte sie einem weit größeren und stärkeren Bruder weichen müssen, dem Dampfer „Mondsee“, und stand nun, abgetakelt ans Land gezogen, ganz vereinsamt in einem Schuppen unweit ihres früheren Landungsplatzes, von dichtem Schilf umgeben, im Ruhestand. Nur einmal noch wurde sie in späteren Jahren reaktiviert und zur Dienstleistung herangezogen, was ihr aber zum Unheil gereichte, wie wir später erfahren werden.

Das neue Dampfschiff war ein Raddampfer und mit seinen zwei ausladenden Radkästen, dem großen Schornstein, dem hohen bewimpelten Mast und mit dem großen Hinterdeck sah er, an der Ida gemessen, geradezu imposant aus. Er konnte 250 Personen fassen und bewältigte mit Leichtigkeit den damaligen Verkehr. Das hatten wir aber bald heraus, wenn er auch gegenüber der Ida ein Riese war, schneller fuhr er deshalb doch nicht. Mögen auch oft Gewitterwolken am Himmel aufgestiegen sein oder sonstige Umstände zur Eile gemahnt haben, der neue Dampfer war nicht aus seiner Ruhe zu bringen und fuhr seinen Hundetrab ruhig weiter. Wie wir später durch eine Indiskretion des Maschinisten, der gleichzeitig sein eigener Heizer war, erfuhren, hatte das seinen Grund darin, dass der Dampfschiffahrts-Unternehmer, Ob.Ing. Kurant, ein strenger Rechenmeister war, der die Rentabilität auf ein bestimmtes Minimum des Holzverbrauches aufgebaut hatte, das zu überschreiten den Maschinisten mit Entlassung bedrohte. – Nun, den Passagieren konnte es ja recht sein, sie hatten nichts zu versäumen und konnten um so gemächlicher die schöne, abwechslungsreiche Wasserfahrt genießen.

Der Kapitän des Schiffes war bei den Passagieren sehr beliebt und die stabilen Sommergäste standen mit ihm auf vertrautem Fuß. Besonders die Fahrgäste des ersten Schiffes, das schon um ½ 7 Uhr Mondsee verließ, zogen oft seine stupende Ortskenntnis zu Rat und wenn er so, die Zwickzange in der Hand, von Mann zu Mann und von Familie zu Familie die Runde gemacht hatte, wusste er ganz genau, wo und wie seine Schäflein den Tag verbringen werden. Die Haupt-Ausfallstore waren die Stationen Scharfling und See. Von Scharfling gravitierte alles zum Wolfgang-, von See alles zum Attersee. Nicht auszudenken, was es da von den beiden Seiten des Schafbergs für herrliche Ausflüge gab. Nachdem sodann der Dampfer nach einer erquickenden Morgenfahrt seine Fahrgäste hüben und drüben abgesetzt hatte, trat er seine Rückfahrt nach Mondsee an, und hielt hier, nach Absolvierung einer zweiten Rundfahrt, sein Mittagsschläfchen. Am Nachmittag, gegen 2 Uhr rüstete er dann wieder zur Abfahrt. Aber das Publikum war jetzt anderer Art und wesentlich verschieden von dem der Vormittags-Schiffe. Es neigte mehr zu leiblichen Genüssen einer Jausenfahrt. Touristische Ambitionen waren ihm fremd. Hauptsache war gemütliches Beisammenhocken und Tratsch bei gutem Café oder frischem Bier. Je nachdem. Beides fand man gleich an der ersten Station, in Plomberg. O wie gut saß es sich da, unmittelbar am See, unter der mächtigen Baumkrone der uralten Linde, vor sich das liebliche, freundliche, jenseitige Ufer mit den Mondseerbergen, rechts das ernste Massiv des Schafbergs, hinterrucks die schroffen Felsen der Drachenwand. Es gab aber auch Jausengäste edlerer Natur als die, die es nicht erwarten konnten, sich vom Dampfschiff gleich auf den Futternapf zu stürzen. Diese hatten Ehrgeiz und wollten sich ihre köstliche Jause erst richtig verdient haben. Auch für diese Sorte bot Plomberg schönste Auswahl, etwa zu einer Waldidylle der Theklakapelle, zur Plomberger Alm, zum Gasthaus zum Drachenloch, oder nach St. Lorenz usw. Auch auf der Schafbergseite, der ersten Hälfte der Straße nach Scharfling, wo auf der steil aufstrebenden dicht bewaldeten Bergseite ganze Rudeln von Cyklamen blühten, die einen berausenden, würzigen Duft ausatmeten, war es ein Genuss, im Nachmittags-Schatten zu wandern.

Auch das Schiffspersonal konnte der Anziehungskraft Plombergs nicht widerstehen. Wenn der Dampfer, von Mondsee kommend, die tief in die Seite ragende Landzunge erreicht hatte und in die Bucht von Plomberg einbog, ertönte der übliche Annäherungspfeiff, dem sich mehrere ganz kurze Einzelpfeiffe anschlossen. Den ortsfremden Schiffspassagieren mag diese Art akustischer Signalgebung etwas unklar erschienen sein, den Einheimischen war sie längst bekannt und sie wussten sie auch zu deuten: So viel Kurzpfeiffe, mit soviel vollgefüllten Bierkrügeln hatte sich die Kellnerin am Landungssteg einzufinden. Und richtig, da stand sie auch schon, die schwarze Leni, und wenn der Kegel ausgeworfen, die Seilschlinge um den Pfosten fiel und der Landungssteg sich ächzend an der Bordwand rieb, übergab sie ihre schaumgekrönte Batterie den ausgestreckten Armen des Matrosen, der sie behend im Vorderteil des Schiffes verstaute. Dann erst wurde die Brücke ausgelegt und ein ganzer Schwarm von Passagieren stieg ans Land. Das Schiff fuhr weiter nach Scharfling, von da nach Pichl-Auhof, einer nicht minder beliebten Jausenstation, schließlich nach der Endstation See, wo es eine ausgiebige Ruhepause machte und bis zur letzten Heimfahrt liegen blieb. Zeit war genug, dass die Mannschaft das Schiff verlassen konnte, sich auf die Wiese in den Schatten des großen Birnbaums legte, oder im nahen Wirtshaus Karten zu spielen, Bier zu trinken oder vor sich

hin zu dösen. – Die Sonne beginnt sich dem Horizont zuzuneigen, die Mannschaft rafft sich auf und begibt sich aufs Schiff. Der Maschinist schürt das Feuer, die Matrosen machen sich zu schaffen. Ein paar naive Angsthasen, die die Sitten und Gebräuche der Mondseer Dampfschiffahrt noch nicht kennen und Angst hatten, die Abfahrtszeit zu versäumen, sitzen längst schon schön brav auf ihren Plätzen und langsam kommen die übrigen Heimkehrer herangetrottet. Es sind aber noch lange nicht alle. Der Kapitän sieht auf die Uhr und pfeift. Jetzt sollte er eigentlich fahren, denkt man. Aber der weithinhallende Pfiff war nur so pro forma. Die Säumigen anzuspornen und ihre Schritte zu beschleunigen. Er kennt seine Pappenheimer und findet es menschlich, dass unvorhergesehene Umstände oder entzücktes Verweilen bei den Aussichtspunkten Verzögerungen herbeiführen können. Und die Pappenheimer wieder kennen ihren Kapitän und denken sich, ach, der wart´ eh noch ein bissl. Auf diese Art kommt eine ganz ansehnliche Erstreckung der Abfahrtszeit zustande. Nun aber glaubt er doch soweit zu sein, losfahren zu können. Aber vorsichtig wie er ist, geht er doch noch einmal die ganze Corona des Hinterdecks durch. – Halt, da fehlen ja noch die und die, gerade die Gewichtigen! Jetzt wird er aber energisch und lässt Volldampf in die Dampfpeife stoßen, dass ihr schriller Ton in eine Art Tremolo überschnappt und fast wie ein Jodler endet. Das ist sein letztes Wort und soll heißen: Jetzt kann ich aber wirklich nimmer länger warten. Und siehe da! Aus dem Wald und über die Wiesen kommen Einzelne und Grüppchen schweißtriefender, rufender, mit den Sonnenschirmen winkender Spätlinge, die dem Schiff zustreben und dem Kapitän, der schon am Steuerruder steht, innige Blicke voll Dankbarkeit zuwerfen. Lächelnd gedenkt dieser bei sich der geöffneten Zigarren und Brieftaschen, die ihm seine Geduld reichlich belohnen werden und fährt ab. Nachdem auch die anderen Stationen abgeklappert sind, ist das Schiff voll fröhlicher Menschen, die in heiterer Stimmung Mondsee zustreben. Wenn man so in das Stimmengewirr hineinhorchte, konnte man auch allerhand Idiome herausfinden, die aus dem Nachbarreich stammten, den Berliner, den Rheinländer, den Sachsen etc. So waren wir bald mit einem sehr netten Ehepaar, das sich als Herr und Frau Dünnebier aus Kötzschenbroda bei Dresden vorgestellt hatte, bekannt geworden. Er, ein gesetzter Mann mit sehr guten Umgangsformen, vollständig städtisch gekleidet mit langem Rock, der in zwei Schössen endigte, mit steifer Hemdbrust und mit einer Melone am Kopf, sie ein junges, goldblondes Weibchen mit einem Gesichtchen „als blicke Vollmond drein“. Eben senkte sich der Abend hernieder und tauchte die mächtige Drachenwand, an der wir jetzt vorbeifuhren, in immer tieferes Rot. Die große Plache wurde zurückgezogen, so dass man das großartige Naturschauspiel in seiner ganzen Größe bewundern konnte. Dünnebies, deren Mund die ganze Zeit lustig geklappert hatte, wurden sprachlos. Ich hörte nur, wie er ganz leise zu sich sprach: Nee Kinder; das is zu scheen! Endlich stand er langsam auf, kramte etwas in seiner hinteren, tiefen Rocktasche und zog ein kleines gewundenes Röhrchen heraus, ein richtiges Waldhorn. Aha! Nun wussten wir alle, was kommen sollte. Er setzte an, und was singt, spielt oder bläst ein Deutscher, wenn er von Gefühl übergeht, am Wasser ist und es dunkelt? Natürlich die Loreley! Als er geendet, ertönte Beifall, der ihn zu einer Draufgabe ermutigte. Es folgte die „Waldeinsamkeit“ von Abt. Das blies er wunderschön, es schlug auch schon besser ins österreichische Empfinden ein, so dass man jubelnd applaudierte, worauf sich Herr Dünnebier nach allen Seiten bedankte. Man merkte ihm in der kurzen Pause, die nun folgte, die Überlegung an, was wohl jetzt noch den Höhepunkt bilden könnte. Frau Dünnebier bemerkte dies und zupfte ihn heimlich am Ärmel: Ach, Männer, nu spiel doch mal recht was Lust´ches! Aber Männer überhörte es, denn er war zu sehr in lyrischer Stimmung. Nun ist es schon so, dass Wald- und Flügelhornbläser am liebsten auf der Wiese grasen, wo die allergrößten Schmachtfetzen blühen. Er setzte also an und blies das Lied der Lieder der damaligen Zeit: „Behüt dich Gott, es wär zu schön gewesen!“ mit allem ihm zu Gebot stehenden Gefühl. Als er geendet, brach frenetischer Beifall los. Herr Dünnebier dankte gerührt nach allen Seiten, dann setzte er sich glückstrahlend an die Seite seines ebenso glücklichen Weibchens, nicht ohne vorher verstohlen und unauffällig die „Tränen der Rührung“ aus seinem Hörnchen geklopft zu haben. Solche musikalischen Ausbrüche einer gehobenen Stimmung galten damals als ungemein romantisch und waren sehr beliebt. Nicht nur den Klang von Hörnern, auch von Frauen- und Männerstimmen, von ganzen Quartetten habe ich oft und oft an Bord des Schiffes miterlebt, aber ich habe immer den Eindruck gehabt, dass manche der unfreiwilligen Zuhörer es vorgezogen hätten, die unvergleichlichen Szenerien des Sonnenunterganges und des Abendhimmels in stiller Bewunderung und Andacht für sich allein genießen zu können. Nur ein kleines, musikalisches Erlebnis muss ich aus den meist recht vulgären Darbietungen herausheben, weil es von diesen völlig abstach und mir deshalb noch heute in schönster Erinnerung ist. Wieder war es auf der letzten abendlich-dämmerigen Fahrt des Dampfers. Das Hinterdeck voll Leute in angeregter Unterhaltung. Da klangen merkwürdige abgerissene Töne, wie von einer Schalmel oder Hirtenflöte an mein Ohr, die vom vordersten Teil des Schiffes zu kommen schienen. Ich ging ihnen nach und da sah ich einen jungen Mann, der ganz allein, halblaut wie für sich hin, auf einer Oboe in ganz virtuoser weise improvisierte und phantasierte. Hie und da schollen die sehnsüchtig-süßen Töne im Eifer des Spieles an und drangen durch das Stimmengewirr auch nach rückwärts. Man wurde aufmerksam, es wurde stiller und stiller, schließlich mäuschenstill und alles lauschte dem

schönen Spiel. Der junge Musiker musste kaum wahrgenommen haben, dass er die allgemeine Aufmerksamkeit erregte, als er abbrach und sich etwas verlegen zurückzog. Alles Bitten und freundliche Drängen konnten ihn nicht zum Weiterspielen bewegen. Um dieses einen kurzen Genusses leiste ich Abbitte für alle die andern „Romantiker“.

Das war wirklich schön!

In tiefer Dämmerung war endlich Mondsee erreicht und mit gestoppter Maschine schwamm der Dampfer in eleganter Kurve den Uferbogen aus, dem Landungsplatz zu. Als Alles wieder festen Boden unter den Füßen hatte, beendete ein fröhliches Abschiednehmen und „Gute Nacht“ Sagen den schönen Tag. Was sich des Morgens bei der Abfahrt noch fremd oder gleichgiltig gegenüberstanden, das war durch die gemeinsame Tagespartie und deren Erlebnisse einander näher gebracht worden und das Dampfschiff hatte den Vermittler gespielt ..., war überhaupt aus dem Gesellschaftsleben der damaligen Zeit nicht mehr wegzudenken. Deshalb mögen die paar eben geschilderten Episoden um das Dampfschiff herum, etwas verallgemeinert, einen Begriff geben von jener unbeschwerten, unbewusst glücklichen Zeit tiefsten Friedens, die Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts der Gesellschaft das Gepräge gaben. [1880!]

Der Fremdenverkehr Mondsees wuchs zusehends und bald konnte manchesmal auch der Dampfer „Mondsee“ die Zahl der Gäste nicht mehr fassen. Die Situation wurde kritisch, wenn, wie es immer häufiger vorkam, ganze Korporationen, Reisegesellschaften, Gesangsvereine etc., die allein schon ein Schiff für sich gebraucht hätten, Rundfahrten unternehmen wollten. Die Unternehmung suchte einen Ausweg und fand ihn. Jahrelang war die „Ida“ abgetakelt in ihrem Verschlag gelegen. Nun sollte sie wieder zu neuem Leben erweckt werden, gute Dienste leisten und Geld einbringen. Sie wurde also repariert, renoviert und kommissioniert und so stand sie eines Jahres dem „Mondsee“ als Hilfsdampfer zur Seite und hatte schon wiederholt gute Dienste geleistet, bis ein bedauerlicher Zwischenfall gegen Ende der Saison eintrat. Irgend eine Vereinigung hatte den kleinen Dampfer gemietet, alles war gut gegangen, aber auf der Heimfahrt hatte sich ein Sturm erhoben. Es war eigentlich kein Sturm, sondern nur eine scharfe Brise, die aber Wellen zog, so dass die „Ida“ infolge ihrer früher beschriebenen Bauart zu tänzeln anfang. Das genügte, um unter ängstlichen Gemütern, besonders Frauen, Unruhe zu erwecken, die die ganze Gesellschaft ansteckte. Zum Unglück befand sich in ihrer Mitte auch ein Mitglied, das sich stets guter Beziehungen zur Presse rühmte. Für diesen Mann war das natürlich ein gefundenes Fressen und in den nächsten Tagen erschien in einem verbreiteten, radikal gefärbten Abendblatt ein groß aufgemachter Artikel: „Skandalöse Zustände bei der Dampfschiffahrt am Mondsee“, „Dampfer in Seenot“, „Panik unter den Passagieren“, „ein Wrack, neu aufgetakelt“, etc., der allgemeine Aufmerksamkeit erweckte. Damit war das Schicksal der guten „Ida“ besiegelt. Sie wurde alsobald aus dem Verkehr gezogen und verschwand für immer vom Schauplatz.

Nach ihrem Ausscheiden vollzog sich überhaupt in der Mondseer Dampfschiffahrt eine einschneidende Veränderung. Mondsee hatte das Glück gehabt, in Robert Baum einen Mann voll jugendlicher Unternehmungslust und Tatkraft bekommen zu haben. Es scheint eine Liebe auf den ersten Blick gewesen zu sein, die ihn, einen Abkömmling der großen Familie Krupp in Essen, veranlasste, sich gerade in Mondsee niederzulassen. Zunächst kaufte er das weitberühmte Mondseer Sensenwerk und erbaute sich in dessen Nähe eine stattliche Villa auf einem der schönsten Aussichtspunkte. Dann wandte er sein Augenmerk auch der Dampfschiffahrt zu. Mit dem scharfen Blick des Weltmannes erkannte er bald das Ganze als ärmlich, veraltet, und Mondsee nicht mehr würdig, und er erwarb auch dieses Unternehmen, das er bald von Grund auf reorganisierte. Aus einer wüsten „Gstetten“ bei der Einmündung des Steinerbaches wuchs auf großem, planiertem Terrain der neue Landungsplatz. Eine Abfertigungsstelle, ein Direktionsbüro mit Warteraum entstanden, daran sich eine saubere Gastwirtschaft – nein, ein Restaurant – mit einer noblen Abteilung (grill room) und einer volkstümlichen schlossen. Anliegend lud ein Strand-Café mit gedeckten Tischen unter den großen Schirmen recht einladend zum Verweilen ein. Es gab wirklich kein schöneres Plätzchen als hier, unmittelbar am See mit den plätschernden Wellen und dem großartigen, den See umfassenden Gebirgspanorama.

Eine Großtat Baums war aber die Anlage einer Zufahrtsstraße, die sich vom Ende der großen Lindenallee bis zum Landungsplatz hinzog. Damit hatte Mondsee eine herrliche, dicht mit Bäumen bepflanzte Promenade, eine Esplanade erhalten, die ihm bisher immer gefehlt hatte, auf der sich bald ein lebhafter Verkehr der Sommergäste entwickelte.

Auch der Dampfer „Mondsee“ hatte sich sehr zu seinem Vorteil verändert. Es bestand zwar kein tieferer Grund die beiden Radkästen etwas zu überhöhen und zu verbreitern, aber es war dadurch die Möglichkeit gegeben, eine „Kommandobrücke“ aufzubauen, auf der nun der Kapitän vor dem Steuerrad einherstolztierte. Er, wie auch die übrige Mannschaft war in tadellosen, marineblauen Uniformen mit Goldborten an der weißen Kappe und Ärmelstreifen gekleidet. Am Vorderdeck glänzte die Schiffsglocke wie pures Gold, und der, wohl nur zu Dekorationszwecken an schwerer Kette hängende große Anker machte sich auch nicht übel. Auf dem Hinterdeck unter der großen Sonnenplache luden gepolsterte Sitzreihen, Liegestühle und allerhand andere Sitzgelegenheiten zum Verweilen ein, und am hohen Maste flatterte ein langer Wimpel lustig im Winde, während über Bug und Heck sich die Flaggen in den Landesfarben blähten. Kleine Täfelchen an allen Orten ermahnten die Passagiere in höflicher Form, wie man sich auf si einem Musterbetrieb auch zu benehmen hätte, was man zu unterlassen und zu tun habe. – Kurzum, der „Mondsee“ war nicht wiederzuerkennen, deshalb hatte er auch seinen Namen geändert und hieß fortan „Habsburg“. Neben der „Habsburg“ lief auch ein kleiner Schraubendampfer, nach der Tochter des fürstlichen Hauses „Helena“ genannt, als Hilfsdampfer, wenn es erforderlich war. Seine Signale gab er im Dreiklang mit einer sog. „Harmoniepfeife“, einem Idiom, das die Mondseer bisher noch nicht am See gehört hatten. Es war nicht zu leugnen, dass unter Robert Baums Einfluss das gesellschaftliche Leben Mondsees einen großen Aufschwung nahm, der sich überall bemerkbar machte, an deren Auswirkungen ich aber nicht mehr teilhaben konnte. Deshalb will ich hiemit die Reihe der willkürlich herausgegriffenen Episoden aus meinem Leben schließen.

Der Höhepunkt des goldenen Zeitalters meiner Jugend war erreicht. Der Ernst des Lebens trat an mich heran, mit den regelmäßigen, alljährlichen Ferienaufenthalten war´s vorbei und ich konnte in der Zukunft nur mehr ganz sporadisch mein geliebtes Mondseerland wieder sehen. Zwar waren es immer wieder Festtage, aber sie klangen alle aus in der Elegie des Abschieds von der Jugend. Das ewige Lied, das jedermann einmal gesungen wird, das „Brüderlein fein – einmal muß geschieden sein“ war nicht mehr zu überhören. – Die Jahre flogen dahin, und immer wenn ich wiederkam, war etwas verändert. Der Tod hatte unter guten alten Freunden und Bekannten Lücken gerissen, die gesellschaftliche Struktur war entfremdet, angestammte Besitzverhältnisse waren verworfen, kurz, es war alles nicht mehr so wie früher, so dass ich wie jener Wanderer hätte singen können: „Ich bin ein Fremdling überall“. Aber die unsagbar schönen Erinnerungen saßen fest und keine Macht der Erde konnte sie mir entreißen. Unterstützt von Tagebuch-Aufzeichnungen, Briefen und Photographien eigener Erzeugung war ich immer fest mit Mondsee verbunden geblieben. Zudem hatte mir das Schicksal einen lieben Arbeitskameraden, Vincenz Schmidzell, an die Seite gegeben, der, ein gebürtiger Mondseer und fest mit Mondsee verwurzelt, in guten und in schlechten Zeiten, auch wenn es durch dick und dünn ging, treu an meiner Seite stand. Ich brauchte ihn nur anzusehen und seine Mundart zu hören, so war´s ein Stück Mondsee, das neben mir stand.

Heute stehe ich nach vielen bewegten Jahren wieder einmal am Ufer des Sees, meine Augen saugen das liebliche Landschaftsbild in sich ein, denn es heißt wieder einmal Abschied nehmen.

Mondsee entlässt einen nicht ohne innigen Abschiedsgruß. Unmittelbar beim Bahnhof steht, zur Pyramide aufgeschichtet, ein Haufen Steine und eine Tafel sagt, dass es Gletschersteine aus der großen Eiszeit sind, die auf Mondseer Boden ausgegraben wurden. Äonen sind vergangen, seit sie der riesige Dachsteingletscher von seinem Abfluss hier abgelagert hat und wieder nach unvorstellbaren Zeiträumen, die doch nur Sekunden auf der großen Weltuhr des Universums sind, hat die göttliche Schaffenskraft daraus das liebliche Salzkammergut geformt mit seinen Seen, darunter den Mondsee. Dem Scheidenden, der willens und fähig ist, die Sprache der Steine zu verstehen, dem wird der unscheinbare Haufen Steine im wahrsten Sinne des Wortes zu einem Denkmal, ja zu einem Mahnmal, denn er spürt den Atem der Ewigkeit, der ihn umweht.

Wien, im September 1949.