

Tourismus. Auf den Spuren der Archäologie »in die interessantesten Länder der Welt«

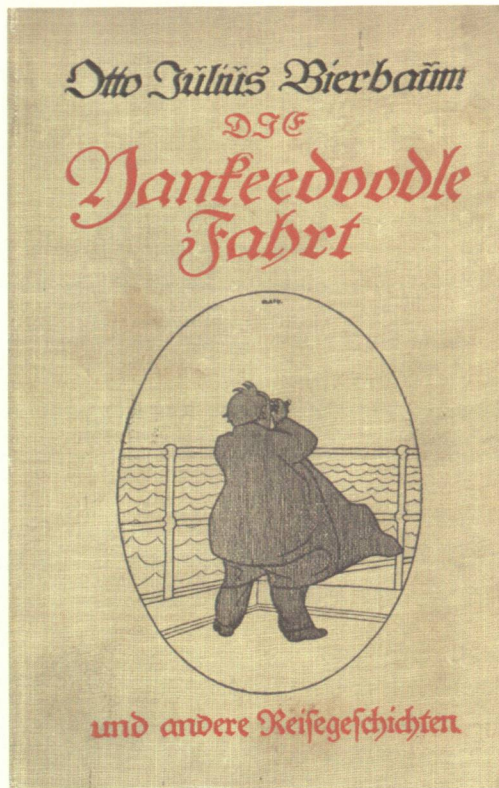
Nils Büttner

Sommerfrische und Bildungsreise

»In der Art, wie die Menschen einer Zeit reisen, und in der Art der Bücher, durch die sie sich auf ihren Reisen begleiten: führen lassen, spricht sich ein gut Teil des Gehaltes und der Richtung ihrer Kultur aus«, hatte der deutsche Schriftsteller Otto Julius Bierbaum in seiner *Yankeedoodle-Fahrt* konstatiert. Dieser 1910 in München erschienene Reisebericht schildert die Erlebnisse auf jener »Grand Winter Cruise to Madeira, Spain, the Mediterranean and the orient« die den Autor 1908 ausweislich des von ihm zitierten Reiseprospektes für 79 Tage »in die interessantesten Länder der Welt« geführt hatte, »to the most interesting countries in the world«. Seinerzeit war nach nicht einmal hundert Jahren das Reisen zu einem festen Bestandteil bürgerlicher Kultur geworden, wobei vor allem der vordem völlig unbekannte Erholungsurlaub gepflegt wurde. Schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war eine zunehmend größere Zahl von erwachsenen Angehörigen des Bürgertums zu Reisen aufgebrochen, die keinem religiösen oder beruflichen Zweck, sondern allein dem körperlichen und geistigen Wohlbefinden dienen sollten. In Deutschland besuchte man kleine Ortschaften in Bayern oder im Harz, vor allem aber fuhr man auf die Nord- und Ostseeinseln und in die Seebäder an den Küsten. In England waren insbesondere Küstenorte wie Brighton, Harrogate oder Bournemouth »the usual places« für den Ferienaufenthalt der »middle class« und auch in Frankreich strebte man aufs Land und an die See. In zahlreichen literarischen Schilderungen hat diese gleichermaßen mit postromantischer Naturverklärung und Großstadtkritik gepaarte gesamt-europäische Gepflogenheit ihre Spuren hinterlassen, für die in Deutschland das »in die Sommerfrische gehen« zur gängigen Formulierung wurde.

Zugleich mit dem sommerlichen Ferienaufenthalt hatte es sich zunehmend etabliert, Bildungsreisen zu unternehmen, wobei die Stätten der klassischen Kultur zu den favorisierten Zielen wurden. In Deutschland wurde diese neue Form des Reisens besonders durch Johann Wolfgang von Goethe motiviert, über dessen Werke die Idee, dass die Begegnung mit Wahrem, Gutem und Schöner analoge Kräfte in der menschlichen Seele wecke, zu einem Gemeinplatz bürgerlicher Kultur wurde. In seiner 1829 erstmals vollständig erschienenen *Italienischen Reise* fand diese Vorstellung ihr konkretes Programm. Auf ihren Spuren entwickelte sich in der Folge die bürgerliche Bildungsreise. Andere romantische Reisebeschreibungen verhalfen einer neuen Landschaftsbewertung zum Durchbruch. So wurde durch Lord Byrons *Child Harold's Pilgrimage* die Rheinreise populär, während die Schriften Albrecht von Hallers und Jean-Jacques Rousseaus eine wahre Alpenbegeisterung auslösten. Vor allem aber wirkten sich die viel gelesenen Bücher Johann Joachim Winckelmanns auf die Wahl der Reiseziele aus, indem man sich nicht mehr allein für Italien, sondern nun auch für das klassische Griechenland begeisterte. Die Schriften popularisierten eine neue Art der Kunstanschauung und wurden zum Auslöser einer Graecophilie, die überall in Europa, vor allem aber in Deutschland, als kultureller Habitus aufgenommen wurde. In Winckelmanns »Erfindung« des Griechentums fand ein Bildungsanspruch seine Begründung, der als Ferment in die schulische

Postkarte vom Aufstieg
auf die Pyramiden
von Gizeh, um 1900
(Lars Petersen, Freiburg)



Titelbild der Publikation *Die Yankeedoodle-Fahrt und andere Reisegeschichten*, Otto Julius Bierbaum, München 1910



Reiseprospekt von Carl Stangen's Reisebüro in Berlin, 1896 (Pierre de Gigord, Paris)

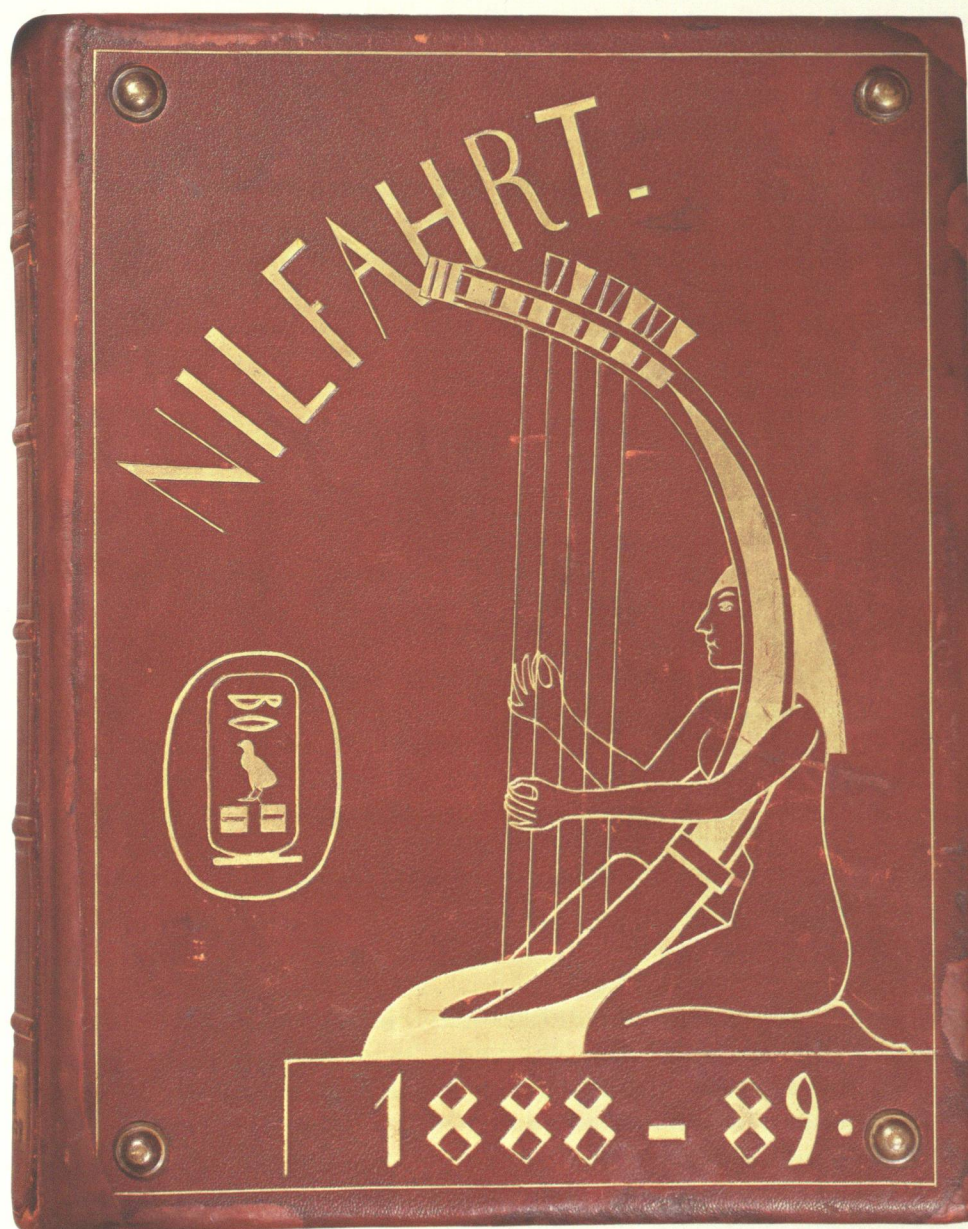
und universitäre Ausbildung der bürgerlichen Elite einging. Die im Verlauf des 19. Jahrhunderts in gehobenen Kreisen obligat gewordene Fahrt nach Italien oder Griechenland wurde durch die Lektüre kunst- und kulturhistorischer Abhandlungen, vor allem aber durch literarische Reiseschilderungen angeregt und vorbereitet. Die zunehmend breitere Literatur über Reisen und ferne Länder, die zahlreich erscheinenden Führer und Erfahrungsberichte trugen damals zu einem neuen Reisefieber bei, das zunehmend breitere Gesellschaftsschichten erfasste, wobei die Ziele immer exotischer wurden.

Massenverkehrsmittel Eisenbahn

Der wachsenden Beliebtheit fern gelegener Aufenthaltsorte leistete vor allem die Entwicklung des Verkehrswesens Vorschub, das durch die Erfindung des Dampfschiffes und der Eisenbahn revolutioniert worden war. Neben dem Ausbau des Post- und Nachrichtenwesens war es vor allem der seit 1850 zunehmend betriebene Ausbau des Schienennetzes für den Güter- und Personenverkehr, der das Reisen in nie dagewesener Weise erleichterte. Nun stand bei vergleichsweise geringen Fahrtkosten ein Personentransportmittel mit hohen Kapazitäten zur Verfügung, das es erlaubte, in nur einer Stunde Strecken zurückzulegen, die vordem beinahe einem Tagespensum entsprachen hatten. Weitere Erleichterungen bedeutete 1883 die Einführung luxuriöser Schlafwagenzüge, mit denen die Durchquerung Europas im Expresstempo ermöglicht wurde. So konnte man in Paris den berühmten Orient-Express besteigen, der durchgehend bis Giurgiu in Rumänien und

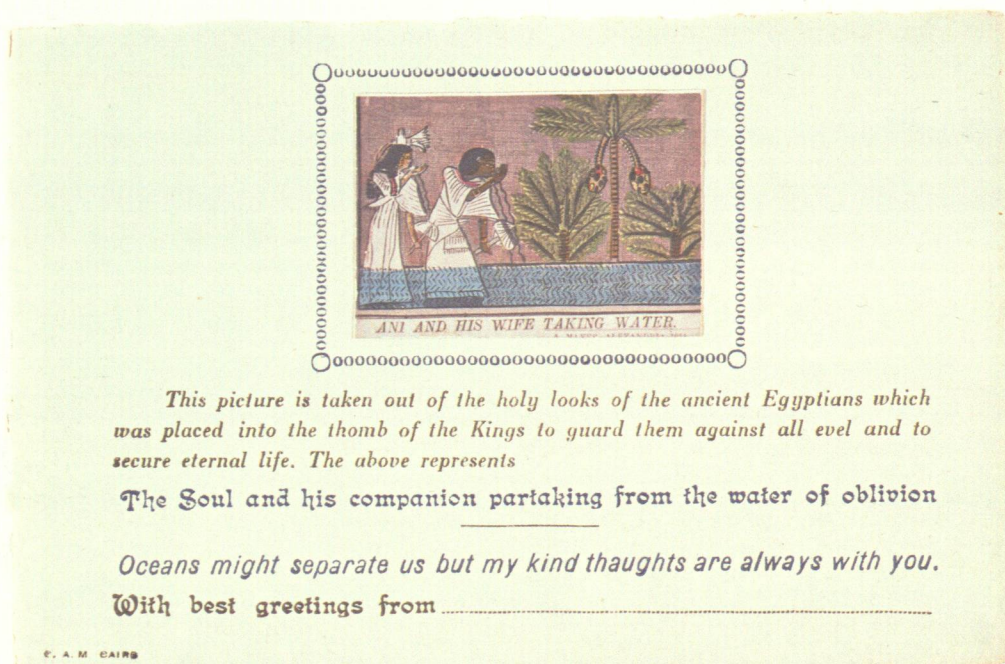
seit 1888 bis Istanbul fuhr. Dabei versteht es sich, dass auch das Übernachtungs- und Hotelgewerbe von den zunehmend besseren Verkehrsanbindungen profitierte.

Der Ausbau der Bahnstrecken hatte auch unmittelbare Auswirkungen auf die Archäologie, denn Tunnelgrabungen und Trassenbauten brachten nicht selten archäologische Funde hervor. Zudem machten sich Ausgräber das technische Know-how der im Bahnbau tätigen Ingenieure zunutze, so Heinrich Schliemann, der sich zum Beispiel bei der Ausgrabung von Hissarlik von Adolphe Laurent unterstützen ließ, der am Ausbau der Bahnstrecke Piräus-Lamia beteiligt war. Die unmittelbare Verknüpfung politischer, wirtschaftlicher, touristischer und archäologischer Interessen dokumentiert auch die zwischen 1903 und 1940 ausgebaute Bagdadbahn, deren Trasse in unmittelbarer Nähe



Fotoalbum von Margarethe und Friedrich Alfred Krupp, Ägyptenreise 1888–1889 (Hausarchiv Krupp, Essen)

bedeutender Grabungsplätze wie Babylon, Nimrud, Ninive, Ur und Nippur verläuft (s. Beitrag Heimsoth, S. 354). Schon 1874 hatte der deutsche Historiker Johann Nepomuk Sepp, der auf der vergeblichen Suche nach den Gebeinen Barbarossas eine Expedition nach Tyros unternommen hatte, nachdrücklich in Analogie zur amerikanischen Pazifik-Eisenbahn eine »Euphrat-Bahn« gefordert, von der er sich die wirtschaftliche und touristische Erschließung der Region erhoffte und eine zumindest »vorläufige Lösung der Orientfrage«. Dabei konstatierte er, dass die Schar »der Natur- und Geschichtsforscher, Sprach- und Altertumskenner ... allenthalben dem Kolonialisten den Weg« bereite. Vor allem führten die Bahntrassen auch Schaulustige in großer Zahl an die archäologischen Stätten, die die Ziele ihrer Bildungsreisen zunehmend an den werbewirksam in den Medien dargebotenen Erfolgen der Archäologie orientierten. Das einst aus der auf Reisen gewonnenen Autopsie der Originale als wissenschaftliche Disziplin erwachsene Fach setzte nun kulturelle Trends, indem seine Forscher oder Vertreter dem touristischen Laienpublikum neue Reiseziele eröffneten.

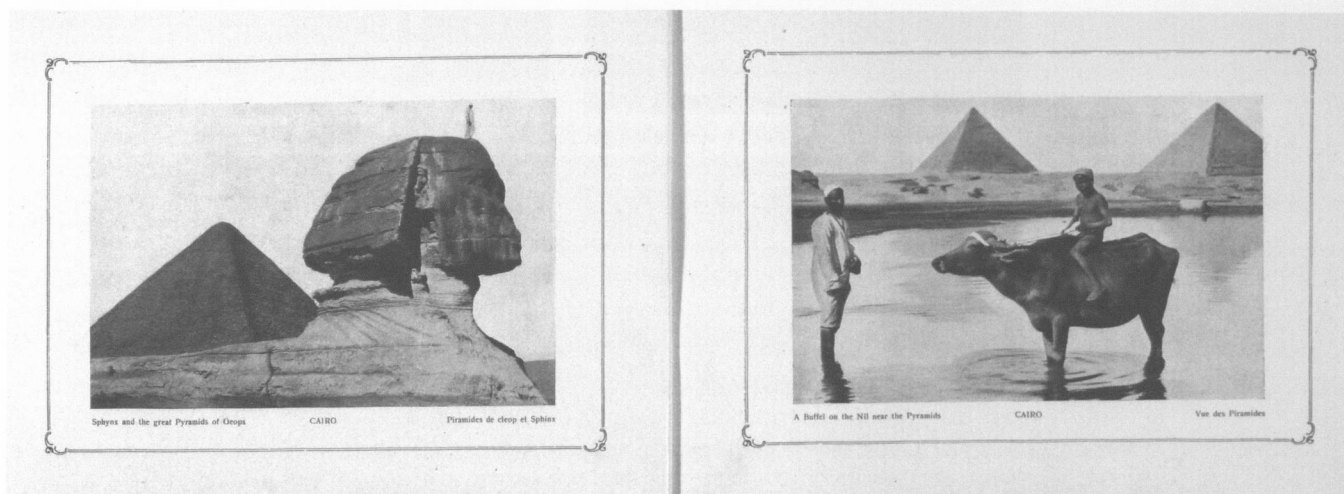


Postkarte mit einem handgemalten Bild aus einem ägyptischen Königsgrab mit dem Text: »Meere mögen uns trennen, aber meine lieben Gedanken sind immer bei Dir« (Privatbesitz)

Reisebüros

Dem sich mit dem Ausbau der Verkehrswege rasant entwickelnden Tourismus arbeiteten spezialisierte Unternehmer zu, die Gruppen- und Gesellschaftsreisen in die archäologisch interessanten Regionen anboten. Im Juli des Jahres 1841 hatte der Engländer Thomas Cook eine erste Pauschalreise in England veranstaltet, eine Gesellschaftsfahrt mit der Bahn »von Leicester ins 10 Meilen entfernte Loughborough, Hin- und Rückfahrt mit Tee, Rosinenbrötchen und Blasmusik für 1 Shilling«, an der 570 Personen teilgenommen hatten. Eine zwei Jahre später organisierte Fahrt für eine Sonntagsschule wurde ebenso zum geschäftlichen Erfolg, was ihn ermutigte, 1845 sein erstes Reisebüro zu gründen.

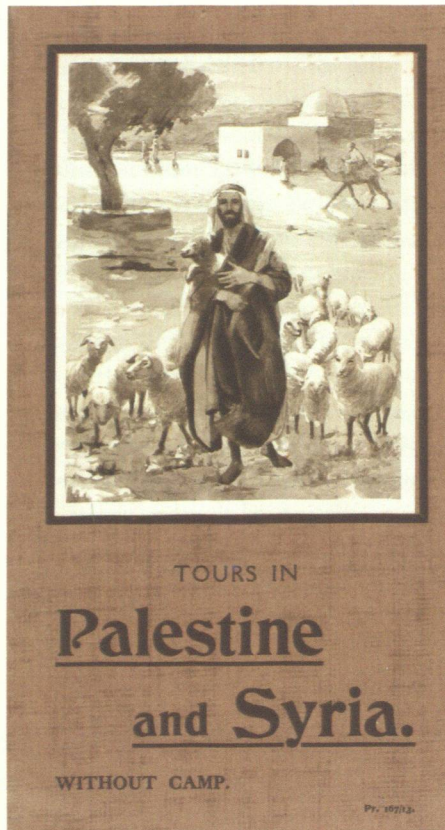
Dieses erste Unternehmen seiner Art fand in England größten Anklang und auf dem europäischen Festland schon bald Nachahmer. In Deutschland, wo 1854 das erste Reiseunternehmen gegründet worden war, gelangte vor allem Carl Stangen zu Ruhm, der seit 1863 Touren in aller Herren Länder organisierte. Dazu gehörten beispielsweise 1869 eine Gesellschaftsreise zur Eröffnung des Suezkanals, 1873 eine Fahrt nach Palästina und 1878 eine Weltreise. Außerdem charterte er Sonderzüge, sogenannte Separat-Kurierzüge, die von Berlin aus an die Nord- und Ostsee, in die deutschen Mittelgebirge, nach Süddeutschland, Österreich und in die Schweiz fuhren. Stangen, dessen Reisebüro seit 1905 zur Hamburger Hapag gehörte, hatte Cooks Pauschalsystem übernommen, bei dem Reisende gegen einen feststehenden und im voraus zu entrichtenden Betrag mit Schiff, Eisenbahn oder Postkutsche befördert und untergebracht wurden. Cook war damals schon zu einer globalen Organisation aufgestiegen, und ein weltumspannendes dichtes Netz von Niederlassungen garantierte den Fahrgästen die nötige Betreuung vor Ort. Mit Handzetteln und Plakaten, seit 1862 auch mit Katalogen, wurde für Reisen in die Schweiz oder Ägypten geworben, die ihren touristischen Aufstieg zu einem nicht geringen Teil Cooks Reisebüro verdankten. Zugleich war er der erste, der von Luxor aus Nil-Kreuzfahrten organisierte, die schon wegen ihres vergleichsweise günstigen Preises als Meilenstein in der Geschichte des Massentourismus gelten. Genau wie die Organisationsform fand auch Cooks Werbestrategie bald Nachahmer.



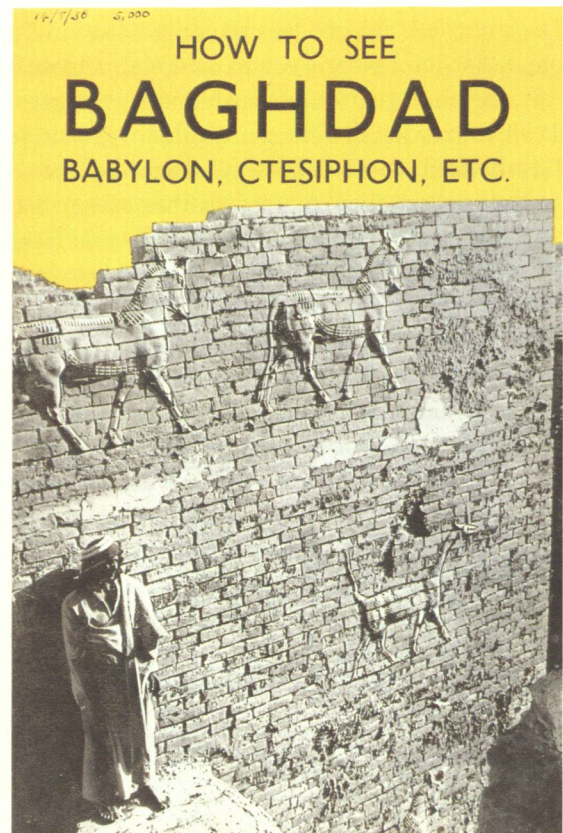
Die Sphinx und die Pyramiden von Gizeh, Bilderalbum von Kairo, um 1910 (Pierre de Gigord, Paris)

Der Baedeker

Wer auf den Pfaden der Archäologen und Entdecker in ferne Länder reiste, wurde von den Pauschalveranstaltern in der Regel mit Informationen über die Reiseroute und die speziellen Gepflogenheiten sowie die Sehenswürdigkeiten der bereisten Länder versehen. Für den, der sich darüber hinaus informieren wollte, gab es – will man Jules Verne glauben – nur eine Möglichkeit, an zutreffende Informationen zu gelangen. In seinem 1896 erschienenen Roman *Clovis Dardentor* sprach der Dichter die Empfehlung aus, »Wenn man ein Land nicht kennt, tut man am besten daran, seinen Baedeker zu Rate zu ziehen, oder im Fall, dass man dieses treffliche Büchlein nicht zur Hand hat, sich einen lebenden



Titelbild eines Reiseprospektes von Palästina und Syrien, um 1900 (Pierre de Gigord, Paris)

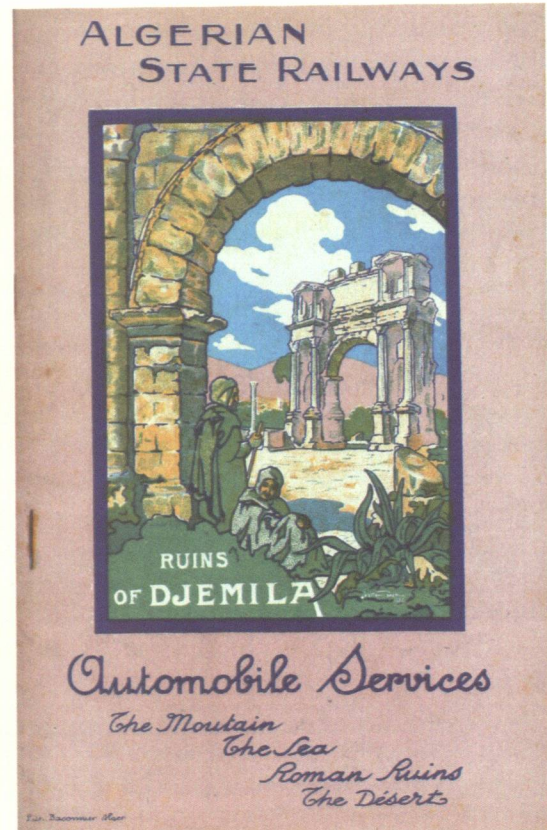


Das Ishtar-Tor von Babylon auf einem Reiseprospekt für Bagdad, 1936 (Thomas Cook Archives, Peterborough)

Führer zu nehmen.« Der erste Baedeker, der schnell international zum Inbegriff des Reiseführers wurde, war 1842 erschienen und schon bald nach seinem Erscheinen schnellten die Auflagenzahlen in die Höhe. Kaum ein halbes Jahrhundert später war er, was Jules Verne und auch andere Autoren der Zeit bezeugen, zum Synonym für »Reiseführer« geworden. Indem sein rotes Buch gleichsam zum Symbol für eine ganze Industrie sowie für Technik und Kultur des Reisens geworden war, hatte Karl Baedeker Maßstäbe gesetzt. Ein erster verlegerischer Erfolg war dem damals erst 26-Jährigen bereits 1827 gelungen, indem er die Beschreibung einer *Rheinreise vom Mainz bis Cöln* veröffentlichte. Seine später edierten, als Serie konzipierten Reisehandbücher unterschieden sich auch von englischen Vorbildern vor allem durch die gründlich recherchierte und standardisierte pedantische Aufbereitung der Informationen. Die Bücher boten zuverlässige und detaillierte Hinweise nicht allein auf Verkehrsmittel und Unterkunftsmöglichkeiten, Preise und Ausflugsziele, sondern auch Beschreibungen von Sehenswürdigkeiten und Empfehlungen, wie und von wo aus diese am besten zu betrachten seien. Für Otto Julius Bierbaum, der sich selbstverständlich auf seiner 1908 unternommenen »Yankeedoodle-Fahrt« von einem Baedeker begleiten ließ, wurde dessen zumal im Kontext archäologischer Erörterungen mit Fachausdrücken überfrachtete Sprache genauso zum Ziel des Spottes wie die hektische Bildungsbeflissenheit, die seine deutschen Landsleute beim Besuch von Museen und Ausgrabungsstätten an den Tag legten.



Reiseprospekt der Hamburg-Amerika-Linie für Reisen nach Griechenland und Kleinasien, 1914 (Pierre de Gigord, Paris)



Reiseprospekt der Algerischen Eisenbahngesellschaft mit den Ruinen von Djemila, Algerien, 1927 (Pierre de Gigord, Paris)

die Palmen. Und alles ist viel saftiger grün. ... Nein, wie üppig die Felder sind.« Besonders die im spezifischen Blick der Europäer auf die bereisten Länder zum Ausdruck kommende Sicht hat Bierbaum treffend beschrieben, der hinsichtlich seiner deutschen Mitreisenden bemerkte, er habe »noch recht oft die Beobachtung machen müssen, dass unsre Landsleute sich gerne darin gefallen, fremde Sitten, Gewohnheiten, Einrichtungen unter dem Gesichtswinkel des in Deutschland Ueblichen zu beurteilen, zuweilen direkt mit dem Schlusstrumpf: hier sollten wir Ordnung schaffen dürfen! Ob Geibel das gemeint hat, als er ausrief ›Und es mag am deutschen Wesen einmal noch die Welt genesen, scheint mir fraglich, während ich der sehr bestimmten Ueberzeugung bin, dass dieses Wesensmachen vom deutschen Wesen sehr dazu angetan ist, das deutsche Wesen in Mißkredit zu bringen.« Das Leiden unter seinen Begleitern führte Bierbaum zu einer allgemeinen Einsicht, dass man als Gruppenreisender in der »Karawane« ein Reisender dritter Klasse sei: »Die erste Klasse ist die der Fremden von Distinktion, die offizielle Kawassen als Führer haben; die zweite ist die der Reisenden auf eigene Faust, die sich einen Privatführer mieten; die dritte kennen wir schon (*wie kenne ich sie!*); die vierte ist die der ganz gescheiterten Leute, die ohne Führer herumbummeln; dazu gehören zum Beispiel Archäologen, Künstler, Handwerksburschen. Wenn ich wieder reise, reise ich vierter Klasse, da ich erster nicht reisen kann, mangels der Distinktion.« Die hier spürbar werdende Distanznahme des sich als Individuum empfindenden Reisenden, der dem Mas-

sentourismus genauso skeptisch gegenüber steht wie seinen Mitreisenden, ist bis heute ein fester Bestandteil der Selbstwahrnehmung des reisenden Bürgertums geblieben. Allerdings haben sich seither die Interessen verschoben, auch wenn die angestrebten Orte über das Ende der europäischen Kolonialherrschaft hinaus die gleichen blieben. Zu Zeiten Bierbaums war das Reisen zu den Stätten der Antiken Kultur durchaus von archäologischen Interessen geleitet. Für die Gegenwart der bereisten Länder interessierte man sich nur, wo sie die kolonialen Interessen des eigenen Herkunftslandes berührte. Die Angebote zielten damals vor allem auf die humanistisch geprägten, politisch und kulturell konservativen »Bildungsbürger«, die in ihren Reiseländern auf eine archäologisch aufbereitete Antike trafen, die ganz ihren Erwartungen entsprach. In einer globalisierten Welt ist den meisten Reisenden, die nun zumeist anderen gesellschaftlichen Schichten angehören, diese historisierende Perspektive fremd geworden. Ihr Interesse hat sich auf Natur und Gegenwart der jeweils besuchten Länder verlagert, wobei die Perspektive der Archäologie nur noch eine mögliche, wenn auch selten gewählte ist.

Literatur

- O. J. Bierbaum, *Die Yankeedoodle-Fahrt und andere Reise geschichten* (Neue Beiträge zur Kunst des Reisens), München 1910
- G. F. Budde, *Auf dem Weg ins Bürgerleben: Kindheit und Erziehung in deutschen und englischen Bürgerfamilien 1840–1914*, Göttingen 1994
- W. Günter, »Bildungsreise, Studienreise«, in: H. Hahn, H. J. Kagelmann (Hrsg.), *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie*, München 1993, S. 355–362
- C. Holloway, *The Business of Tourism*, Harlow u. a. 1989
- F. G. Maier, *Von Winckelmann zu Schliemann. Archäologie als Eroberungswissenschaft des 19. Jahrhunderts*, Opladen 1992
- S. L. Marchand, *Down from Olympus: Archaeology and Philhellenism in Germany, 1750–1970*, Princeton 1996
- L. Schneider, »Archäologie, Tourismus und Gesellschaft«, in: A. Borbein u. a., (Hrsg.), *Klassische Archäologie*, Berlin 2000, S. 91–106
- H. Spode, *Zur Geschichte des Tourismus*, Starnberg 1987
- C. Zintzen, *Von Pompeji nach Troja. Archäologie, Literatur und Öffentlichkeit im 19. Jahrhundert*, Wien 1998