

HORST KLEINERT

Reisen damals

Ein Streifzug durch 150 Jahre Tourismus

Band 1

Von den Reisen mit der Postkutsche
bis zu den ersten Flugreisen



Hinweise zur Nutzung dieses E-Books

Dieses E-Book ist urheberrechtlich geschützt. Mit dem Kauf oder der Leihe erwerben Sie ein einfaches, nicht übertragbares Nutzungsrecht ausschließlich zum privaten Gebrauch. Nicht gestattet sind insbesondere die Weitergabe an Dritte, die Veröffentlichung oder Verbreitung des Inhalts oder der Datei, das öffentliche Zugänglichmachen, die Nutzung zu kommerziellen Zwecken ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Thurm-Verlags sowie jede Vervielfältigung, die über den privaten Gebrauch hinausgeht.

Es gelten die vollständigen rechtlichen Regelungen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Thurm-Verlags.

Vielen Dank, dass Sie die Rechte von Autor und Verlag respektieren.

Horst Kleinert

Reisen damals - Ein Streifzug durch 150 Jahre Tourismus

Dr. Horst Kleinert hatte eine Professur für Marketing an der TFH Berlin (heute BHT). Er war u.a. Leiter eines Tourismusstudiengangs an der FU Berlin und Kundenberater einer auf internationalen Tourismus spezialisierten Frankfurter Werbeagentur. Er ist Autor des Blogs „Reisen damals“ und des Buchs „Traumreisen mit dem Luftschiff“ (Thurm-Verlag).

HORST KLEINERT

Reisen damals

Ein Streifzug durch 150 Jahre Tourismus

BAND 1



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://www.dnb.de> abrufbar.

Die automatisierte Analyse des Werkes, um daraus Informationen insbesondere über Muster, Trends und Korrelationen gemäß §44b UrhG („Text und Data Mining“) zu gewinnen, ist untersagt.

© 2026 Thurm-Verlag Dr. Uwe Manschwetus, Lüneburg

1. Auflage 2026

ISBN Print: 978-3-945216-51-4

ISBN E-Book (PDF): 978-3-945216-59-0

Kontakt:

Tel. 04131 707402

info@thurm-verlag.de

www.thurm-verlag.de

Inhaltsverzeichnis

Der große touristische Aufbruch	1
1. Friedrich Gerstäcker - 64 Tage Horror im Zwischendeck	3
2. Abenteuer am Nil – Preußens Ägyptenexpedition 1842 bis 1845.....	6
3. Die Grand Tour – Übernachten in garnierten Betten	9
4. Stagecoach – Durch den Wilden Westen nach San Francisco	14
5. Le Géant – Die fliegende Gartenlaube am Himmel von Paris	19
6. Baedeker-Reiseführer – Auf der Jagd nach Sehenswürdigkeiten.....	22
7. Nach Venedig – Mit Postkutsche und Dampfloß über die Alpen	24
8. Fauchende Ungeheuer – Der Siegeszug der Eisenbahn.....	27
9. Usedom – das Mallorca der Kaiserzeit	29
10. Die Südbahn – Im Luxuszug an die Österreichische Riviera	31
11. Abbazia – Wo die Habsburger Gesellschaft Erholung suchte	33
12. Theodor Fontane – Gebrauchsanleitung fürs Reisen.....	36
13. Thomas Cook – Der Pionier des All-inclusive-Urlaubs	39
14. Heinrich Schliemann – Die Weltreisen eines Visionärs	43
15. Eduard Hildebrandt – Reisebilder schöner als die Wirklichkeit.....	46
16. David Livingstone – 47.000 km kreuz und quer durch Afrika	48
17. Jules Verne – War eine „Reise um die Erde in 80 Tagen“ realistisch?.....	52
18. Die Côte d’Azur – Spielwiese der Reichen und Schönen.....	55
19. Madeira – Per Dampfschiff und Flugboot auf die Blumeninsel.....	59
20. Die Carros de Costa – Zehn Minuten Nervenkitzel.....	62
21. Die Alpen – Wie der Tourismus die Bergwelt eroberte.....	65
22. Die Matterhornbahn – Das verrückteste Projekt des Alpentourismus.....	69
23. Das Riesengebirge – Preußens alpines Urlaubsparadies	72
24. National Geographic Society – Durch glühende Wüsten und ewiges Eis	76
25. Sven Hedin – Die Reise zum Mittelpunkt der Welt	80
26. Elisabeth von Österreich („Sisi“) – Reisen, ohne anzukommen	84
27. Ludwig Salvator – Mallorcas Wegbereiter für einen sanften Tourismus	87
28. Kronprinz Rudolf – Eine Orientreise im Jahr 1881	90
29. Erzherzog Franz Ferdinand – Eine bizarre Jagdsafari um die Welt.....	93
30. George Pullman – Luxuswagons für die Upper Class.....	96
31. Der Orient-Express (I) – Die erste Fahrt nach Konstantinopel.....	100
32. Der Orient-Express (II) – Glanzzeit und Niedergang.....	104
33. Der Orient-Express (III) – Geheimagenten, Ganoven und Galane	106
34. Die Transsibirische Eisenbahn – 9.000 Kilometer bis zum Pazifik.....	109
35. César Ritz – König der Hoteliers, Hotelier der Könige	113
36. Rudolf Hellgrewe – Der Maler, der das Fernweh weckte.....	116
37. Kolonialausstellung – Afrika und die Südsee vor der Haustür	118
38. „Dem Äquator nach“ – Mark Twains Reise um die Welt.....	122
39. Badekuren in Böhmen – Wellness für Körper, Geist und Seele.....	126

40. <i>Der Riviera-Express</i> – Ab 1901 per Luxuszug in den Süden	131
41. <i>Explorers Club</i> – Treffpunkt der Abenteurer und Entdecker.....	134
42. <i>Die Preußen</i> – Die letzte Reise des größten Segelschiffs der Welt	137
43. <i>Burton Holmes</i> – Die ersten touristischen Multimedia-Shows	140
44. <i>Die Hapag</i> – Einer der ersten Global Player des Kaiserreichs	143
45. <i>Die Augusta Victoria</i> – Die Erfindung der Luxus-Kreuzfahrt	146
46. <i>Hurtigruten</i> – Eine der schönsten Schiffsreisen der Welt	149
47. <i>Die Titanic</i> – Ein Jahrhundertmythos	152
48. <i>Der Ozeanriese Imperator</i> – Des Kaisers liebster Dampfer	156
49. <i>Die Vaterland</i> – Das einst größte Passagierschiff der Welt	158
50. <i>Robert F. Scotts letzte Fahrt</i> – Die Tragödie am Südpol.....	161
51. <i>Wright Flyer I</i> – Das Rätsel um den ersten Motorflug.....	164
52. <i>Die DELAG</i> – Die erste Luftfahrtgesellschaft der Welt.....	167
53. <i>Hermann Hesse</i> – Ein „Spaziergang in der Luft“	170
54. <i>Die Deutsche Luft-Reederei</i> – Die Anfänge des Flugverkehrs.....	172
Bildnachweise	175

Der große touristische Aufbruch



Strandvergnügen auf Norderney (um 1900)

Prunkvolle Grandhotels, Eisenbahnzüge mit allem Komfort, Oceanliner der Luxusklasse, gigantische Luftschiffe – wer kommt da nicht ins Schwärmen! Doch nachzutrauern braucht man als heutiger Normalverdiener der sogenannten goldenen Zeit des Tourismus nicht: Im Kaiserreich (und davor) waren für das Bürgertum bestenfalls Ausflüge in die Sommerfrische erschwinglich, für die Arbeiter in den Fabriken und die Bauern auf dem Land selbst das nicht. Luxuriöse Fern- oder gar Weltreisen konnten sich nur sehr wenige Superreiche leisten, in der Weimarer Republik nur die Oberschicht. Die paar Tage Urlaub, die es für Angestellte und Arbeiter gab, reichten gerade einmal für einen Kurztrip an die See oder in die Berge. Das Reisen hatte damals aber nicht nur angenehme Seiten, und schon

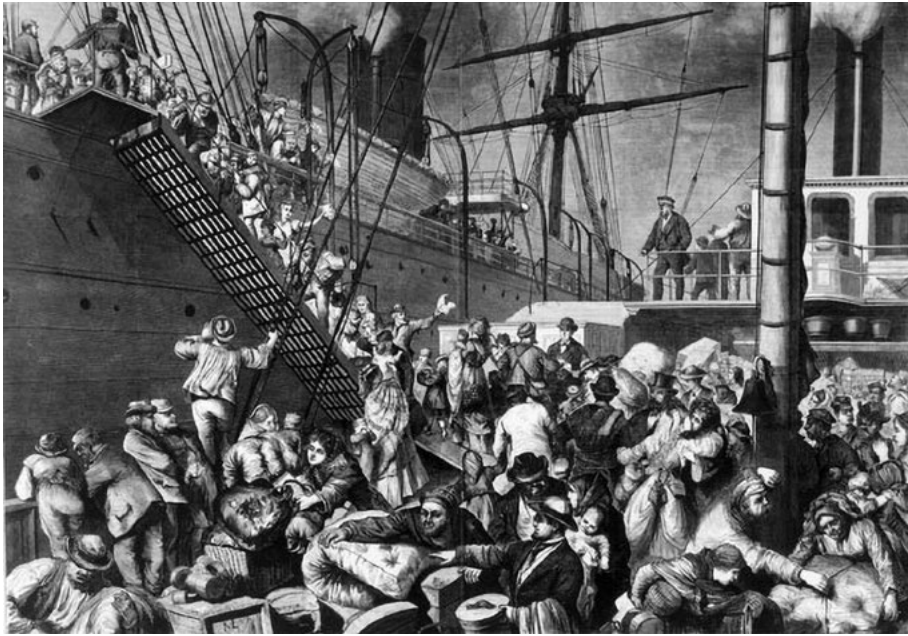
gar nicht in der Ära der „Grand Tours“, der Reisen von Adligen vor allem nach Italien im 17. und 18. Jahrhundert, die im 19. Jahrhundert endete. Endlose Fahrten in rumpelnden Postkutschen und Übernachtungen in üblen Absteigen ließen so manchem die Lust am Reisen vergehen. Auch für die Entdecker der letzten weißen Flecken auf der Landkarte und für die Auswanderer, die ihr Glück jenseits des Meeres suchten, war das Reisen oft alles andere als ein Vergnügen.

Unsere Streiflichter umfassen rund hundertfünfzig Jahre Tourismus – von den Reisen mit Segelschiff, Postkutsche und Dampflokomotive bis zu den ersten Charterflügen. Sie machen auch deutlich, welche unglaubliche Entwicklung die Verkehrstechnik nach dem Beginn der Industrialisierung durchlaufen hat.

Dieser erste Band beleuchtet die Zeit von den 1830er bis hin zu den 1920er Jahren – eine Zeit, in der der große touristische Aufbruch begann. In Band 2 wird die Zeitreise mit weiteren Streiflichtern fortgesetzt, und zwar bis zum Beginn der 1980er Jahre, in denen für die Mehrheit der Bevölkerung das Verreisen in den „kostbarsten Wochen des Jahres“ zu einer Selbstverständlichkeit geworden war. Außerdem in Band 2: eine tabellarische „Kleine Chronik des Reisens“.

Bon Voyage

1. *Friedrich Gerstäcker* - 64 Tage Horror im Zwischendeck



Deutsche Emigranten gehen an Bord (um 1850)

Der spätere Autor von Abenteuerromanen Friedrich Gerstäcker war einer von Millionen Deutschen, die im 19. Jahrhundert aus wirtschaftlicher Not Deutschland verließen. Bei dem jungen Friedrich war es wohl auch die Abenteuerlust, die ihn 1837 bewog, die Fahrt über den Atlantik zu wagen. Die Reise auf den Segelschiffen dauerte damals sechs bis zehn Wochen, und nur für die Passagiere, die sich eine Kajüte leisten konnten, war die Reise einigermaßen erträglich. Im Zwischendeck herrschten dagegen erbärmliche Zustände. Zusammengepfercht wie die Heringe, litten die Auswanderer in den dunklen Verließen unter unerträglichem Gestank, Seekrankheit, Ungeziefer, karger, manchmal verdorbener Kost

und der Furcht vor Infektionskrankheiten, die für nicht wenige tödlich endeten. Manchem der frühen Schiffe wurden heftige Stürme zum Verhängnis. Ohne Schwimmwesten oder genügend Rettungsboote drohte den Passagieren der Tod im Meer. An Deck durften sie nur, wenn das Wetter und der Kapitän es erlaubten. Erst mit dem Aufkommen der Dampfschiffe ab etwa 1850 wurden die Überfahrten zu fernen Kontinenten nach und nach sicherer, schneller und komfortabler. Um 1870 dauerte die Passage auf der Nordatlantikroute nur noch zehn bis vierzehn Tage.

Am 16. Mai 1837 bestieg der 21-jährige Friedrich Gerstäcker in Bremerhaven das Auswandererschiff *Constitution*. Auf der

Überfahrt nach New York führte er ein Tagebuch, das er nach der Ankunft an seine Mutter zurückschicken ließ.

64 Tage auf dem Meer

16. Mai: Die Constitution ist ein schöner dreimastiger Schnellsegler, der bestimmt ist, uns einem neuen Vaterlande entgegenzuführen! Wenn der Wind günstig ist, werden wir bald und glücklich in Amerika landen können. Ich will Dir nun die Verwirrung beschreiben, die jetzt an Bord begann: Die eine Hälfte der Auswanderer hatte schon zwei Tage früher an Bord gedurft und konnte sich dadurch besser und bequemer im Zwischendeck einrichten als wir, die wir uns nun noch einklemmen mussten. Stelle Dir bitte einen Raum von zehn mal acht Meter und zwei Meter Höhe vor, vollgestellt mit Kisten und Koffern und mit doppelstöckigen Schlafkojen für hundert Auswanderer. Denke nun an ihre Ausdünstung, an das Lachen, Toben, Übergeben, Kinderschreien usw., und Du wirst dann ein ziemlich getreues Bild von diesem Raum haben.

19. Mai: Fröhlich wurden die Anker gelichtet, und dann ging's hinaus in die offene See ... Wir quetschen uns zu fünft in einer Koje. Meine Bettgenossen sind ein Tischlermeister, ein Apotheker und zwei Bekannte aus Braunschweig. Das Schaukeln wurde nun heftiger, und es war bei Gott ein amüsantes Vergnügen, die armen Seekranken zu beobachten. Ich selbst blieb bis jetzt noch verschont davon.

21. Mai: Es regnete heute, was vom lieben Himmel herunterwollte. Bei solchem Wetter ist es nun wahrlich eine Höllenqual, Bewohner des lieblichen Zwischendecks zu sein, denn wenn das Wetter zu arg wird, kann man es unmöglich auf dem Verdeck aushalten.

22. Mai: Heute war ein stürmischer Tag. Als ich morgens aufwachte, tönnten mir pol-

ternde und kullernde Töne ins Ohr, und nur zu bald überzeugte ich mich davon, dass wieder eine „allgemeine Brecherei“ ausgebrochen war.

30. Mai: Heute brachen auf dem Schiff möglicherweise die Pocken aus, bei einem jungen Mädchen, das aber sogleich abgesperrt wurde. Wir hoffen, dass es nicht weiter ansteckend sein wird. Im allerungünstigsten Fall droht uns eine lange Quarantäne in New York. Mein Gott, wir wollen das Beste hoffen.

31. Mai: Gegen Abend hörte der Regen auf und so ziehe ich mir denn meine Matratze und Decke heraus und schlafe vorne, so sanft und ruhig vom schwankenden Schiff gewiegt wie zu Haus. Das Gurgeln der sich Übergebenden ist meine Serenade.

10. Juni: Der Wind ist etwas stärker und es regnet. Über solche Tage lässt sich nicht viel mehr sagen als „Verdecksnässe und Zwischendeck-Gestank“. Es sind wenige Worte, aber inhaltsschwer.



Nachbau einer Schlafkoje im Zwischendeck des Segelschiffs Bremen (1854)

17. Juni: Sturm! Die Wellen schlagen mit solcher Gewalt über das Verdeck, dass man im Augenblick durchnässt wurde. Ich musste ins Zwischendeck. Der Gestank ist kaum auszuhalten. Wenn man die Sachen fortwährend nass hat, faulen sie wahrhaftig auf dem Leibe.

27. Juni: Läuse im Zwischendeck! Zwar noch nicht bei uns, aber doch in der Nähe.

29. Juni: Wir haben noch nicht einmal dreiviertel unseres Weges zurückgelegt, obgleich wir schon vierzig Tage auf See sind.

12. bis 15. Juli: Wenn wir noch lange auf dem Schiff bleiben, werden wir verrückt. Gelbe Erbsen, weiße Bohnen, angebrannter Reis, Speck, salziges Fleisch – Flöhe.

18. Juli: „Land!“, donnerte es. Ich sprang hinauf in den Mast, und dann trat immer deutlicher ein schwacher blauer Streifen über dem dunklen Horizont hervor. Wie aus einem holländischen Käse die Maden, so krochen aus dem engen Eingangsloch jetzt die schlaftrunkenen Passagiere eilfertig hervor. Bald waren schon die Spitzen der Berge deutlich zu erkennen.

19. Juli: Long Island lag vor uns. Um elf Uhr sahen wir einen kleinen Schoner auf uns zufahren. Es war der Lotse, und neues Leben kam an Bord. Klarer und klarer wurde das Land, und um vier Uhr nachmittags lag die Küste Amerikas in ihrer ganzen Pracht vor unseren Augen ... Endlich warfen wir in New York Anker. Kaum lag das Schiff still, als auch schon ein Doktor kam, um uns zu untersuchen. Trotz einer sechseckigen Brille merkte er nichts von Blattern und Pocken. Mit einem „All well“ verließ er uns bald wieder.

20. Juli: Gegen Mittag wurden wir mit unseren Siebensachen zu einem Blockhaus geführt. Alle Koffer und Kisten wurden hier durchsucht, teils nach steuerpflichtigen Sachen, teils nach schmutziger Wäsche, die nicht nach New York eingeführt werden darf. Wir lagen nun hier für eine Nacht auf dem Quarantäne-Kai, ohne Betten und ohne Essen.

21 Juli: Endlich! Meine vier Genossen und ich fuhren für einen Vierteldollar mit dem Steamboat in einer halben Stunde nach New York. So sind wir denn nun in Amerika, der

langersehnten neuen Heimat. Wie es nun weiter werden soll, da muss der liebe Gott noch ein wenig mithelfen.

Quelle: Auszüge aus Gerstäckers „Brieftagebuch einer Überfahrt im Zwischendeck 1837“, Hrsg. Stiftung Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven.

Ein rastlos schreibender Abenteurer

Friedrich Gerstäcker durchstreifte sechs Jahre unter anderem als Heizer, Matrose, Jäger, Farmer, Koch und Holzfäller Amerika. „Ich habe jahrelang in großen Städten von Komfort umgeben und ebenso von Wildfleisch oder einem alten Kakadu gelebt. Ich bin Gast von gekrönten Häuptern und Feuermann auf einem Mississippi-Dampfer gewesen, aber ich war stets frei und unabhängig wie der Vogel in der Luft“, beschreibt er in seinen Erinnerungen sein abenteuerliches Leben in den Vereinigten Staaten. 1845, nach seiner Rückkehr nach Deutschland, verfasste er eine Reihe von Romanen, die in Nordamerika spielen. Geldsorgen musste er sich ab dann nicht mehr machen. Insbesondere „Die Regulatoren in Arkansas“ und „Die Flusspiraten des Mississippi“ zählen bis heute zu den Klassikern spannender Abenteuerliteratur. Einer seiner fleißigsten Leser war übrigens Karl May, der für seine Wild-West-Romane ganze Abschnitte aus Gerstäckers Büchern abschrieben hat.

Friedrich Gerstäcker unternahm immer wieder längere Reisen, die ihn nach Nord- und Lateinamerika, in die Südsee und nach Australien führten. 1872 starb er in Braunschweig im Alter von nur 56 Jahren mitten in den Vorbereitungen für eine Reise nach Asien an einem Schlaganfall.

2. Abenteuer am Nil – Preußens Ägyptenexpedition 1842 bis 1845



Die Expedition feiert den Geburtstag König Friedrich Wilhelm IV. auf dem Gipfel der Cheops-Pyramide

Im Spätsommer 1842 bricht eine preußische Expedition an den Nil auf, um die antiken Denkmäler der ägyptischen Kultur zu dokumentieren und Objekte für das sich im Aufbau befindende Berliner Ägyptische Museum zu sammeln. Die Ausstellung „Abenteuer am Nil“ im Ägyptischen Museum auf der Berliner Museumsinsel im Jahr 2023 eröffnete einen neuen Blick auf diese legendäre Reise.

Anders als die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von Reiseagenturen wie Thomas Cook organisierten Bildungsreisen war eine Expedition entlang des Nil in den 1840er Jahren ein abenteuerliches Unterfangen. Das kleine Forscherteam um den 32 Jahre alten Wissenschaftler Richard Lepsius übernachtete an Bord von Nil-Segelschiffen, in Tempelruinen, Grä-

bern oder einfachen Zelten, wurde mahlträtirt von Flöhen und Wanzen, musste lange Strecken zu Fuß, auf Dromedaren und störrischen Eseln zurücklegen und immer auf der Hut vor räuberischen Beduinen sein.

Alexandria war der Ausgangspunkt für die 6.550 km lange Reise. Von dort aus bewegte sich die Expedition nach Süden bis in die Gegend von Sennar am Blauen Nil. Ihre wichtigsten Stationen waren Gizeh und Saqqara mit den Pyramidenfriedhöfen des Alten Reichs, die Tempellandschaft Thebens, die Insel Philae und Nubien, die alte Kulturlandschaft südlich von Assuan bis Khartum. Zehn Männer – aus Preußen, England und der Schweiz – bildeten den Kern der Expedition, ergänzt durch zahlreiche Ortskräfte. Diese halfen

im Alltag, besorgten Dromedare, Schiffe, Lebensmittel und Feuerholz. Am 9. November 1842 siedelt die Gruppe von Kairo nach Gizeh in ein Zeltlager am Fuß der großen Pyramiden über. Die Teilnehmer feiern am 15. Oktober 1842 auf der Spitze der Cheops-Pyramide den Geburtstag des preußischen Königs Friedrich Wilhelm IV., des Förderers und Financiers der Expedition, und hissen eine preußische Flagge.

Strapazen, Sandstürme und ein Überfall

Ihre ersten Monate im Feld verbringen sie in Gizeh und erleben dort die bittere Kälte und Feuchtigkeit des ägyptischen Winters. Das Leben in Zelten ist unkomfortabel, da sie bei so manchem Sandsturm zusammenbrechen, Sand dringt überall ein. Sie müssen eng zusammenrücken und gegenseitig Rücksicht nehmen. Sie überstehen glücklich die ersten Krankheitsfälle und einen Starkregen, der ihr Lager zum Teil zerstört.



Tempel von Karnak

In Saqqara und im angrenzenden Abusir dokumentiert die Expedition in drei Monaten 31 Gräber. Die Anzahl ist so gering, weil Saqqara unter bis zu 15 m hohen Sandanwehungen verschüttet ist.

Da sich die Expedition in Saqqara ebenso sicher wie in Gizeh fühlt, stellen sie keine Wächter auf. In der Nacht vom 10. auf den 11. April 1843 kommt es zum Überfall auf das Zeltlager – die Zelte brechen über den schlafenden Mitgliedern zusammen, Schüsse fallen, sie fürchten um ihr Leben. Am Ende sind nur einige Sachen entwendet worden.

In Theben begegnen die Expeditionsteilnehmer erstmals den riesigen Tempelbauten des Neuen Reichs. Sie erforschen den Karnak- und Luxortempel auf der Ostseite des Nil und die Totentempel, Privat- und Königsgräber auf der Westseite.

Durch die Nubische Wüste zum Blauen Nil

Im Februar 1844 trennt sich das Team in Khartum. Richard Lepsius fährt mit einem Begleiter auf der Suche nach weiteren unbekannten antiken Stätten 280 km den Blauen Nil aufwärts. Als „diplomatisches Geschenk“ einer nubischen Prinzessin wird ihnen eine Sklavin angeboten. Lepsius lehnt dankend ab, da „dieses gegen unsre Sitte sei, doch würde es keine Schwierigkeiten machen, wenn sie statt einer Sklavin einen Sklaven wählte. Nach Beseitigung einiger Bedenklichkeiten, weil ihr dies weniger anständig erschien, sendete sie mir wirklich einen jungen Sklaven, der mir in das Schiff gebracht wurde.“ (Vermutlich begleitete der Sklave Richard Lepsius bis zu seiner Rückfahrt nach Preußen.) Nach drei Jahren treten die ersten Teilnehmer im Juli 1845 die Rückreise nach Europa an. Trotz der körperlichen Belastung und des Heimwehs haben sie die abenteuerliche Reise gut überstanden.

Die Öffentlichkeit entdeckt in Berlin das antike Ägypten

Lepsius blieb länger in Ägypten, um den Rücktransport der antiken Fundstücke zu organisieren. Am 1. Oktober 1845 verließ auch Lepsius Ägypten mit einem persönlichen Dankesbrief von Mehmet Ali Pascha an Friedrich Wilhelm I. Dieser legalisierte die Ausfuhr als persönliches Geschenk des Paschas an den preußischen König. Nach der Rückkehr hieß es, die Aufzeichnungen auszuwerten und das Ägyptische Museum einzurichten. Richard Lepsius erhielt 1846 durch königliche Order die erste ordentliche Professur für Ägyptologie an der Berliner Universität.



Neues Museum, Ägyptischer Hof (1862)

3. Die Grand Tour – Übernachten in garnierten Betten



Bettler an einer Poststation (Gemälde von H. Bürkel)

Grand Tour – allein der Klang des Wortes verführt zum nostalgischen Träumen. Man denkt an prächtig ausgestattete Züge und Ozeandampfer, prunkvolle Hotels, opulente Dinner und glanzvolle Bälle in den angesagtesten Hotspots der Belle Époque ... Doch diese touristisch perfekt organisierten Luxusreisen ab dem späten 19. Jahrhundert haben mit der klassischen Grand Tour in den Jahren davor nur den Namen gemein. Tatsächlich war eine Grand Tour damals alles andere als nur eine Vergnügungsreise. Hier ein Blick zurück in die Zeit vor dem Siegeszug der Eisenbahn:

Ab dem 17. Jahrhundert war es für die Aristokratie üblich, ihre Söhne auf eine Bildungsreise durch Mittel- und Süd-

europa zu schicken, vornehmlich nach Frankreich und nach Italien, dem eigentlichen Ziel der Grand Tour. Diese „Kavalierstouren“ sollten der Bildung und den Umgangsformen der jungen Reisenden den letzten Schliff geben. Natürlich stand auch das Kennenlernen anderer Länder und deren adliger Familien mit im Vordergrund, genauso wie die Vervollkommnung im Tanzen, im Reiten und Fechten und, auch das, in der „Kunst der Erotik“. Ein Besuch in den Bordellen von Paris, Venedig oder Rom gehörte mit zum inoffiziellen Reiseprogramm. Die Grand Tour war in jeder Hinsicht eine Art Initiationsritus auf dem Weg ins Erwachsenenalter. Damit alles seine Ordnung hatte, wachten häufig erfahrene Reisebegleiter („bear lea-

der“ oder „governor“ genannt) über das Wohlergehen der jungen Leute.

Reisevorbereitungen

Eine touristische Infrastruktur gab es bis Mitte des 19. Jahrhunderts nur in Ansätzen. Die klassische Grand Tour, die in der Regel ein Jahr und länger dauerte, bedurfte deshalb der intensiven Vorbereitung. Das Straßennetz und das Verkehrswesen waren schlecht entwickelt, Gasthäuser und Herbergen oft von miserabler Qualität. Mit Hilfe von Reiseliteratur und nicht immer zuverlässigen Landkarten, die auch Hinweise über Post- und Zollstationen, Wegezustand und Unterkunftsmöglichkeiten enthielten, ließ sich schon im 17. Jahrhundert der Verlauf einer Grand Tour zumindest grob vorplanen. Erst ab den 1830er Jahren erschienen die ersten professionellen Reiseführer, wie beispielsweise die Handbücher von John Murray und Karl Baedeker mit detaillierten Informationen auch über Museen und ihren Öffnungszeiten, Fahrplänen von Kutschen, Hotels und Sehenswürdigkeiten. Darüber hinaus kamen Bände und Mappen über vor Ort zu besichtigende Kunstwerke mit ins Gepäck. Das Studium der Kunst und der Geschichte Italiens war schließlich ein Hauptzweck der Reise – genauso wie das Vertrautwerden mit der italienischen Lebensart, wie es zum Beispiel beim römischen Karneval möglich war.

Die bürokratischen Barrieren, die es bei der Grand Tour zu überwinden galt, kann man sich als heutiger EU-Bürger kaum mehr vorstellen. Je nach Herkunftsland waren auf der Tour bis zu einem Dutzend Reisepässe erforderlich. In jedem Kleinstaat auf der Reiseroute mussten

ein Visum und eine Zollerklärung vorgelegt werden, häufig auch ein Gesundheitszeugnis. Eine weitere Hürde waren die unterschiedlichen Währungen in Europa. Ab dem 18. Jahrhundert gab es die Möglichkeit, sich von der eigenen Bank Kreditbriefe ausstellen zu lassen, die von Partnerbanken im Ausland eingelöst werden konnten. Der Geldwechsel in die geltende Landeswährung erfolgte dann an den Zollstationen.

Gepäck und Kutschen: von einfach bis de luxe

Was gehört unbedingt mit ins Gepäck, was konnte zuhause bleiben? Diese Fragen beschäftigten die Reisenden genauso wie die heutigen Touristen. Viele vertraute Konsumgüter und Gerätschaften waren jenseits der Metropolen nicht erhältlich, und so schlepten manche Reisende vorsichtshalber fast ihren halben Haushalt mit – Kochtöpfe, Matratzen, Bettlaken, Kaffeekannen, Nachttopf, Lampen, Lavendelessenz (gegen Wanzen und Flöhe), Kaffee, Zucker und vieles mehr. Andere reisten dagegen nur mit dem Allernotwendigsten, so wie der Dichter Johann Gottfried Seume. Der begab sich 1802 von Leipzig aus mit nur einem Tornister auf eine neunmonatige Wanderschaft nach Sizilien. Sein „Spaziergang nach Syrakus“ ist heute so populär wie Goethes „Italienische Reise“ zwischen September 1786 und Mai 1788.

In der Regel verstauten die Reisenden ihr Gepäck in Truhen oder strapazierfähigen Lederkoffern und in Handkoffern, Hutschachteln und ausgeklügelten Reisenecessaires mit unzähligen Teilen für die Körperpflege, für Schreib, Mal- und Näh-

utensilien und für den Küchenbedarf. Auf die gewohnten Soßen und Gewürze wollte man schließlich nicht verzichten müssen. Auf aufwändige Garderobe wurde wenig Wert gelegt. Die Bekleidung sollte schlicht und strapazierfähig und, wie Goethe empfahl, „für alle Jahreszeiten geeignet“ sein.

Je nach finanziellen Möglichkeiten reisten die „Grandtouristen“ in eigenen Kutschen, in inklusive Kutscher gemieteten Kutschen oder – die preiswerteste, aber auch unbequemste Variante – in regulären Postkutschen. Den höchsten Komfort boten natürlich die privaten Reisekutschen. Von der irischen Schriftstellerin Lady Blessington (1789-1849) – auch Frauen gingen auf die Grand Tour – wird berichtet, dass ihre Kutsche mit Toilette, Küche und Bibliothek ausgestattet gewesen sei. Dazu gehörte wie bei fast allen Privatkutschen eine Kiste mit Werkzeugen, die für das Zerlegen des Fahrzeugs vor einer Überfahrt über das Meer oder vor der Überquerung steiler Alpenpässe benötigt wurden. Anschließend wurde die Kutsche wieder zusammengesetzt und zuckelte, gezogen von einem Vierergespann, zum Wechseln der Pferde weiter bis zur nächsten Poststation. Mehr als zehn bis zwölf Stundenkilometer schafften auch die leichten Kutschen nicht. Unfälle waren dennoch nicht auszuschließen, insbesondere bei schlechtem Wetter oder wenn der Kutscher die Pferde nicht im Zaum halten konnte.

Schlafen in garnierten Betten

Besonders privilegierte Reisende waren auf die Übernachtung in Gasthöfen und Herbergen nicht angewiesen. Sie führten

Empfehlungsschreiben mit sich, die ihnen die Unterkunft in den Privathäusern der „besseren Kreise“ ermöglichte. So wohnte Goethe während seines Aufenthalts in Rom zusammen mit mehreren Künstlern in einer temporären Wohngemeinschaft in der Etage eines Stadthauses in der Via del Corso – Airbnb anno 1786. (Heute ist die „Casa di Goethe“ ein Museum.) Andere mussten sich mit weniger komfortablen Unterkünften begnügen. Darunter genossen die Poststationen den übelsten Ruf.

Abgesehen von einigen Hotels und Pensionen in den größeren Städten und Kurbädern war auch die Qualität der Wirtshäuser entlang der Hauptstraßen mitunter recht gewöhnungsbedürftig. Da stand denn schon mal unter dem Bett des Reisenden der Nachtopf mit den Hinterlassenschaften des Vorgängers. Einige Häuser verfügten über bescheidenen Luxus wie zum Beispiel Badezuber und separate Toiletten (oder zumindest einen mobilen „Nachtstuhl“). In anderen Herbergen standen die Betten in stallähnlichen Räumen, in denen auch gegessen wurde („Schwarzbrot, Kornschnaps und eine dünne Kaffeesuppe“, ist in einem Reisebericht zu lesen). Unerwünschte „Mitbewohner“ in den Betten machten das Schlafen oft zur Qual. Spezielle Ganzkörper-Pyjamas sollten helfen, sich gegen die Heerscharen von Wanzen, Flöhen und Läusen zu schützen. Eine andere Empfehlung lautete, Matratzen und Laken auf einem Tisch auszubreiten oder die Beine des Bettes in Schüsseln mit schwefelhaltigem Wasser zu stellen. Inwieweit diese Ratschläge tatsächlich für eine ungestörte Nachtruhe sorgten, ist nicht überliefert. Vielfach boten Hotels und Herbergen ihren männlichen Gästen ungefragt einen

besonderen Service an, nämlich ein mit einem mehr oder weniger schönen Fräulein „garniertes Bett“. Insbesondere Venedig war dafür „als Hauptstadt der Lust“ in ganz Europa bekannt.

Der englische Adel als Trendsetter

Besonders italophil war im 18. Jahrhundert die englische Aristokratie. Sie bewunderte die kulturellen Leistungen Italiens, war von den antiken Stätten fasziniert und schätzte die eleganten, kultivierten Umgangsformen der gesellschaftlichen Elite. Normalerweise begann für die Briten die Grand Tour in Dover. Von hier aus brachte sie ein Schiff nach Calais und eine Kutsche weiter nach Paris. Die Strecke führte dann zu den Pässen der Alpen oder zur südfranzösischen Küste, um sich von Marseille oder Nizza nach Genua einzuschiffen. In Italien waren es zunächst Florenz und die anderen Kulturzentren der Toskana, die man aufsuchte, ehe dann Rom erreicht wurde.

In Rom verbrachte man üblicherweise den Winter; zu besichtigen und zu bewundern gab es in der Ewigen Stadt schließlich genug. Die Weiterfahrt nach Neapel mit den vorgelagerten Inseln Capri und Ischia und dem antiken Pompeji am Fuß des Vesuvs war nicht ganz ungefährlich. Vorsichtigen wurde geraten, ein Paar Pistolen mitzuführen, um sich gegen Straßenräuber verteidigen zu können. Tatsächlich waren aber Überfälle eher die Ausnahme. Manche reisten anschließend noch nach Sizilien, um die griechischen Tempel zu besuchen oder den Ätna zu besteigen. Auf dem Rückweg wurde nach Florenz eine östliche Route gewählt, auf

der Venedig und Vicenza mit den Villen Palladios lagen. Über den Brenner gelangte man dann ins Habsburger Österreich und nach Deutschland. Wien, Prag und Salzburg oder die großen Bäder wie Karlsbad, Marienbad und Baden-Baden waren neben dem Rheintal weitere beliebte Besuchsziele, bevor es über die Niederlande und Frankreich zurück ins Vereinigte Königreich ging. Auch Goethe folgte in etwa dieser Route, allerdings mit dem Unterschied, dass er die Alpen über den Brenner überquerte und über Venedig und Florenz nach Rom reiste. Auch in anderer Hinsicht war seine Reise keine typische Grand Tour: Zwar soll auch Goethe erst in Italien die Freuden der körperlichen Liebe erlebt haben, aber anders als die jungen englischen Lords war er da schon fast vierzig.

Das Bürgertum entdeckt die Grand Tour

Als es mit der Vormachtstellung des Adels vorbei war und die Industrialisierung begann, wandelte sich die Grand Tour zum Urlaubsvergnügen der neuen wohlhabenden bürgerlichen Schicht. Italien war zwar noch immer das Traumziel, aber es war keine „Lebensfahrt“ mehr, sondern eine mehrwöchige Studienreise. Mit einem Reiseführer wie dem „Baedeker“ in der Hand versuchten die Reisenden, die man in intellektuellen Kreisen jetzt naserümpfend „Touristen“ nannte, in kurzer Zeit möglichst viele Sehenswürdigkeiten abzuklappern.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schwoll, begünstigt durch die Eisenbahn und die Dampfschiffe, der Strom der Besucher weiter an – und mit ihr die

Touristenschelte intellektueller Kreise. Da war von „glotzenden Tölpeln“ die Rede, die blind herumtappen oder sich von geschwätzigen Fremdenführern (nach dem römischen Meisterredner Cicero „Ciceroni“ genannt) übers Ohr hauen lassen würden. Und in Feuilletons und Essays wurde versucht, dem idealisierten Bild vom „Lande der blühenden Zitronen“ ein „Italien, wie es wirklich ist“ (Buchtitel von 1834) entgegenzustellen. All das konnte an der Beliebtheit Italiens als Reiseland trotz aller Schattenseiten kaum etwas ändern. Und das wohl bis heute.

Spätestens ab den 1850er Jahren galt jede große Reise, auch die in die Neue Welt oder in den Fernen Osten, als Grand Tour – sofern dem Geldadel exzellenter Service und höchstmöglicher Komfort geboten wurden. 1883 startete der *Orient Express* zu seiner Eröffnungsfahrt nach Konstantinopel. 1891 brach die *Augusta Victoria* zu einer spektakulären „Grand Tour to the Orient“ auf, und weltweit öffneten an den Küsten, in den Bergen und in den Metropolen immer luxuriösere Grandhotels ihre Pforten. Die „goldene Zeit des Reisens“ hatte begonnen.



Auf Besichtigungstour in Pompeji. Zeichnung von Christian Wilhelm Allers (1893)

4. Stagecoach – Durch den Wilden Westen nach San Francisco



Stagecoach (Postkutsche) der Concord-Klasse für 6 Passagiere (innen) mit 4 bis 6 Zugpferden, Kalifornien 1889

Anfang 1857 genehmigte die US-Regierung den Plan John W. Butterfields, des Mitgründers der American Express Company, eine Kutschenverbindung zwischen Missouri und Kalifornien auf einer Route zu errichten, die auch im Winter befahren werden konnte. Noch im gleichen Jahr startete jeden Donnerstag und Freitag in Tipton (Missouri) und in San Francisco eine Kutsche der Butterfield Overland Stage Company mit sechs oder mehr Passagieren und Postgut an Bord. Die 4.500 km lange Fahrt dauerte 22 Tage, wobei meist auch nachts gefahren wurde. Die *Butterfield Overland Route* führte durch Arkansas, Texas, New Mexico, Arizona und Kalifornien. Das Unternehmen beschäftigte mehr als 800 Personen, hielt

an über 130 Stationen und hatte 250 Postkutschen der Concord-Klasse auf einmal im Einsatz.

Im März 1860 wurde die Butterfield Company aufgrund hoher Schulden von Wells Fargo & Co. übernommen. Wells Fargo ersetzte 1861 die Route durch eine fast 1.000 km kürzere zentrale Route, die durch die Territorien von Kansas, Colorado und Utah verlief. (Die südliche Strecke war wegen mehrfacher Überfälle von Banditen und Indianern immer unsicherer geworden.) Der Amerikanische Bürgerkrieg zwang Wells Fargo, die zentrale Route wieder aufzugeben. Auch nach der Eröffnung der transkontinentalen Eisenbahnverbindung 1869 und dem Ausbau des Schienennetzes in Ost und West ver-

kehrten bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf vielen Teilstrecken weiterhin Postkutschen.

Bericht des Auswanderers Jakob Dorn über seine Reise nach Kalifornien

Im März 1858 fährt der Deutschamerikaner Jakob Dorn von New York per Eisenbahn und Raddampfer nach St. Louis. Er kauft sich ein Ticket der Butterland Overland Mail Company für eine Fahrt mit der Postkutsche nach San Francisco. Hier ist sein Bericht über die Reise quer durch den Kontinent:

Mein Ticket kostete 200 Dollar. Das war nicht wenig, etwa so viel hatte ich in New York als Buchdrucker in einem halben Jahr verdient. Es war mein letztes Geld, doch das war es mir wert. In San Francisco sollte ich die Leitung einer Zeitungsdruckerei übernehmen.

In der Butterfield-Agentur fiel mein Blick auf die Tafel mit den Verhaltensregeln für Reisende:

- *Alkoholkonsum ist nicht gestattet, ebenso das Rauchen von Zigarren oder Tabakspfeifen.*
- *Das Fluchen ist in Anwesenheit von Damen und Kindern zu unterlassen.*
- *Das Wageninnere darf nicht in schmutziger Kleidung betreten werden.*
- *Es geziemt sich nicht, die Schulter des Nachbarn als Kopfkissen zu benutzen.*
- *Schusswaffen sind erlaubt, dürfen aber nur in Notfällen benutzt werden.*
- *Im Falle des Durchgehens der Pferde springen Sie nicht aus dem Wagen.*
- *Verboten sind Gespräche über Politik, Religion und Überfälle von Indianern und Banditen.*

- *Respektloses Verhalten gegenüber Damen führt zum Ausschluss von der Weiterfahrt.*
- *Seien Sie immer pünktlich, lassen Sie die Kutsche nicht warten!*

Früh am nächsten Morgen bestieg ich mit drei weiteren Fahrgästen den Wagen. Der Kutscher ließ die Peitsche knallen, und dann trabten die sechs vorgespannten Pferde auf einer holprigen Sandpiste hinaus auf die weite Ebene. Hier begann die endlose Prärie – eine wogende Grasfläche, unterbrochen von Kornfeldern und einzelnen Baumgruppen. Meine Reisegefährten, eine junge Familie mit zwei kleinen Kindern und ein Mann in den Fünfigern, wollten nur bis ins 160 Kilometer weit entfernte Tipton fahren – die Familie, um Verwandte zu besuchen, der ältere Herr, um sich als Zahnarzt niederzulassen. Am Gürtel trug er einen schweren Revolver, der meine Neugier erweckte.

„Falls einer von diesen roten Brüdern sich in unserer Nähe blicken lässt, jage ich ihm eine Kugel in seinen verdammten Schädel“, erklärte er mir.

Ich verspürte wenig Lust, mich mit dem Mann weiter zu unterhalten. Wie viele weiße Amerikaner hielt er es für ein gottgegebenes Recht, dass die eingewanderten Europäer und ihre Nachkommen Herren über das Land waren. Meine Sorglosigkeit war allerdings verflogen. Sollte es zu einem Überfall kommen, würden wir wohl kaum überleben. Zwar kam es gelegentlich vor, dass Indianer eine Kutsche anhielten, aber nur, um ein paar Felle gegen Whisky oder Zucker einzutauschen. Wenn der schießwütige Doktor dann ernst machen sollte, wäre unser Leben keinen Pfifferling mehr wert. Schnell würden wir von einer ganzen Horde

von Indianern umringt sein. Gegen diese Übermacht könnte auch unser mit einer Doppelbüchse bewaffneter Begleitschutz oben auf dem Bock nur wenig ausrichten.

Unsere Fahrt war eine höchst unbequeme Angelegenheit. Die Sitzbänke waren zwar dick gepolstert, doch die Federung der Kutsche verursachte ein ständiges Schaukeln. Das junge Paar, das mir gegenüber saß, wurde zunehmend blässer und stiller. Ich hoffte nur, dass ihr Kampf gegen die Übelkeit erfolgreich sein würde. Am Nachmittag ließen wir die letzten Getreidefelder hinter uns. Das Grasland begann welliger zu werden und die Wege noch schlechter. Etwa alle fünfzehn Meilen wurden der Kutscher, sein bewaffneter Begleiter auf dem Bock und die Pferde gewechselt. Zeit zum Füße vertreten, blieb dabei kaum. Nach wenigen Minuten ging die Fahrt weiter. Am späten Nachmittag würden wir Tipton erreicht haben. Das Schaukeln machte mich allmählich schläfrig ...

Plötzlich gab es einen Ruck, der Wagen blieb abrupt stehen. Am Fenster erschien das Gesicht des Kutschers.

„Herrschaften, bitte steigen Sie aus. Wir haben ein kleines Problem. In einer halben Stunde geht es weiter.“

Anscheinend hatte sich eine der Federn vom Wagenboden gelöst und musste mit einem Lederriemen wieder befestigt werden. Während der Kutscher und sein Begleiter unter dem Wagen hantierten und dabei von dem Paar und dem Doktor beobachtet wurden, lief ich ein paar Schritte zurück. Die Sonne blendete mich so stark, dass ich für einen Moment die Augen schließen musste. Als ich sie wieder öffnete, fuhr mir der Schreck wie ein Blitz durch die Glieder. Vor mir, etwa zwanzig

Meter entfernt, standen zwei hochgewachsene Gestalten. Indianer!

Die beiden trugen Kleidung aus braunem Wildleder, und um den Hals hingen mehrere farbige Ketten mit Brustmedaillons. In ihrem schulterlangen Haar steckten Federn. Über Stirn und Wangen liefen rote Querstreifen. Der Ältere hielt Pfeil und Bogen in der Hand, der andere, deutlich jünger, ein Gewehr. Ohne sich zu bewegen, blickten sie mich an. Wie Statuen, ihr Gesicht zeigte keine Regung. Ich spürte lähmende Angst. Erst als ich hinter mir die Stimme des Kutschers hörte, löste sich meine Erstarrung.

„Hianni waste“, sagte er zu den Indianern und erhob dabei grüßend die Hand. Unser Begleitschutz stand seitlich und hielt seine Flinte im Arm. Der Lauf zeigte nach oben.

„Ruhig Blut“, flüsterte er zu uns, ohne die Krieger aus den Augen zu lassen. „Kiowa. Wahrscheinlich aus dem Kansas-Reservat.“

Der ältere der beiden, er könnte der Vater des jungen Kiowa gewesen sein, hob ebenfalls grüßend seine Hand. Er sagte etwas in seiner Sprache. Der Kutscher nickte.

„Sie bieten uns Biberfelle an. Im Tausch gegen Salz“, übersetzte er. „Keine Angst, Leute. Es besteht keine Gefahr.“

Der Doktor war da wohl anderer Meinung und trat einen Schritt vor. Er nestelte an seinem Pistolenhalfter und zog die Waffe.

„Verdammte Rothäute“, zischte er. Bevor er schießen konnte, versetzte ihm unser Begleitschutz mit dem Gewehrkolben einen Hieb auf die Hand mit der Waffe. Der Doktor schrie auf, ein Schuss löste sich – und im Nu waren die Kiowa ver-

schwunden. Zu hören war nur noch das Wiehern ihrer im Gebüsch versteckten Pferde und immer leiser werdendes Hufgetrappel.

„Sie elender Narr!“, schrie der Kutscher den Doktor an. „Wegen Ihrer Dummheit müssen wir damit rechnen, von einer Horde wütender Krieger angegriffen zu werden. Und dann Gnade uns Gott!“

„Ich wollte doch gar nicht schießen“, verteidigte sich kleinlaut der Doktor.

„Verschwinden Sie in die Kutsche. Vorher geben Sie mir aber Ihre Waffe“, schaltete sich der Begleiter des Kutschers ein. Der Doktor gehorchte ohne Widerrede.

In den folgenden Stunden war die Angst unser ständiger Reisebegleiter, doch ohne Zwischenfall erreichten wir am Abend Tipton. Nach dem Abendessen, es gab die üblichen Bohnen mit Speck, verschwanden alle in den Schlafraum mit den einfachen Pritschen. In meinem Kopf wiegte und ruckelte es noch stundenlang weiter. Erst als die Nacht fast vorbei war, konnte ich einschlafen.

Am frühen Morgen saß ich mit sechs weiteren Passagieren in der Postkutsche nach San Francisco. Laut Fahrplan würden wir zweiundzwanzig Tage später das Ziel erreicht haben – wenn alles gut ginge. Überfälle von Indianern und Banditen waren zwar selten, aber dass sie passierten, verrieten mir die Einschusslöcher in den Seitenwänden der Kutsche. Dass zu unserem Schutz ein junger Sergeant der US-Kavallerie und ein bewaffneter Begleiter der Company oben auf dem Bock mitreisten, beseitigte meine Befürchtungen nicht.

„Keine Sorge“, versuchte uns der Kutscher zu beruhigen. „Die Gebiete der Apachen werden wir so gut es geht umfahren.

Die Route durch Arizona führt jetzt etwas nördlicher.“

Alle vier bis sechs Stunden wurden die Pferde gewechselt, an größeren Haltestationen wie in Fort Yuma, El Paso und Tucson hatten wir Gelegenheit für eine kurze Nachtruhe. Im Schnitt legten wir pro Tag zweihundert Kilometer zurück. Besondere Vorkommnisse gab es keine, so dass der Zeitplan akkurat eingehalten werden konnte.

Das forderte einem mitreisenden Bauingenieur der Union Pacific Respekt ab:

„Verdammt gute Arbeit. Ich hoffe, dass die transkontinentale Eisenbahn, die wir in ein paar Jahren bauen werden, genauso zuverlässig sein wird. Komfortabler dürfte die Reise aber in jedem Fall sein.“

Da hat der Mann sicher recht, dachte ich. Kutschfahrten sind eine Tortur. Am besten übersteht man die staubige Ruckelei über Steppen, Wüsten und Berge vor sich hindösend – bis man in einen Zustand gelangt, in dem einem jegliches Zeitgefühl fehlt. Nur, wenn wir nachts durch Indianergebiet fuhren, klappte es nicht so mit dem Dösen. Wir redeten kaum, sondern schwiegen und horchten besorgt in die dunkle Nacht hinein.

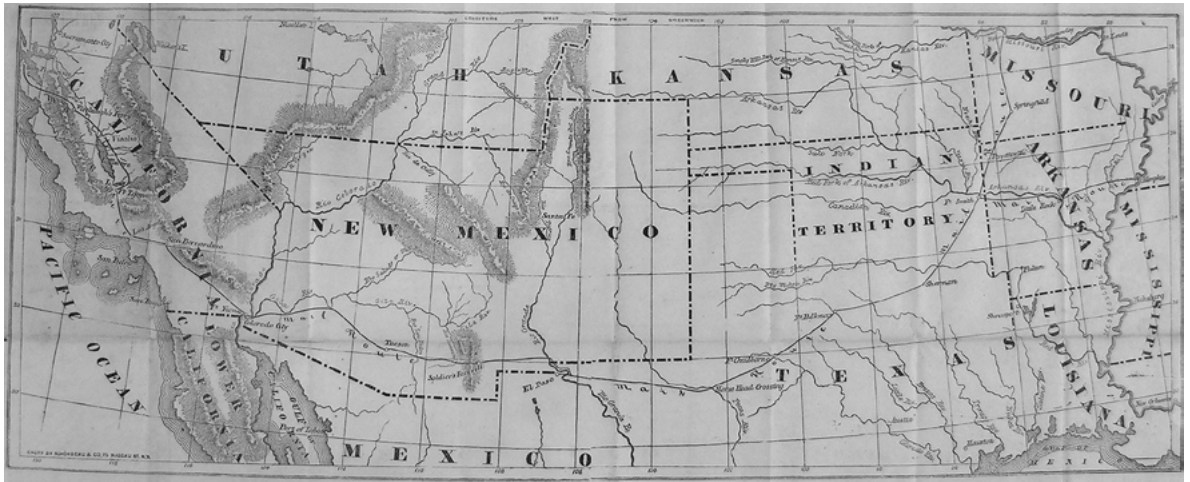
In der kleinen Siedlung Los Angeles am Pazifik begann die letzte Etappe, die uns entlang der Küste durch grüne Täler und über sanfte Hügel führte. Ich bewunderte das majestätische Panorama der im Osten liegenden Berge der Sierra Nevada und war froh, dass wir die karge Wüstenlandschaft von New Mexiko endlich verlassen hatten. Staub und Hitze hatten uns ziemlich zu schaffen gemacht.

Endlich, nach weiteren achtzig Stunden, erreichte die Postkutsche San Francisco. Was für eine prächtige Stadt! Auf

den gepflasterten Straßen fuhren mit Dampf angetriebene oder von Pferden gezogene Schienenbahnen, vorbei an mehrstöckigen Backsteinhäusern, Kirchen und von Blumenbeeten umsäumten Plätzen. Der Blick von den Hügeln auf die Stadt hinüber zur Insel Alcatraz war atemberau-

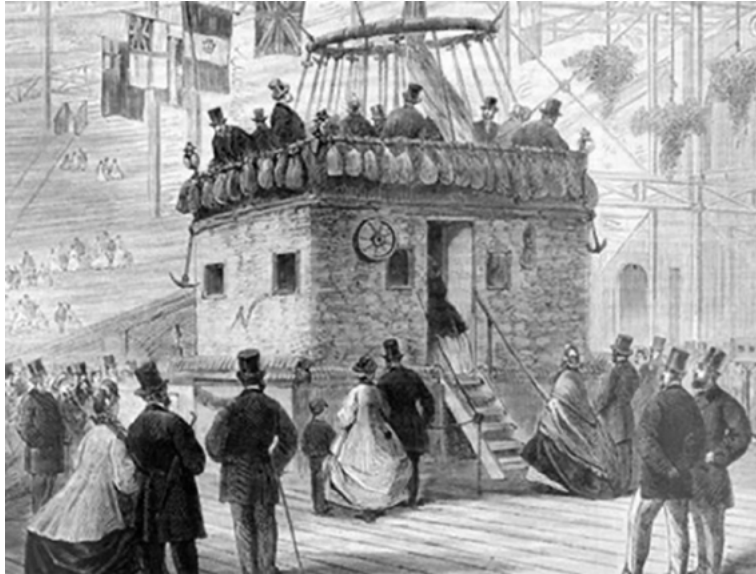
bend. Wenn es am Himmel Wolken gab, tauchte die sinkende Sonne die Wasseroberfläche der Bay in ein goldenes Licht von unwirklicher Schönheit.“

Aus H. Kleinert: „Rückkehr nach Castle Garden“, Roman, erscheint 2026 im Thurm-Verlag



Butterfield Overland Route (Oxbow Route)

5. *Le Géant* – Die fliegende Gartenlaube am Himmel von Paris



Le Géant im Londoner Kristallpalast, 1863

Der 4. Oktober 1863 ist eine Sternstunde der frühen touristischen Luftfahrt. Zum ersten Mal werden zahlende Passagiere das Abenteuer einer Ballonfahrt wagen, um einen Blick aus luftiger Höhe auf Dörfer und wechselnde Landschaften genießen zu können. 1.000 Francs hat sich die Reisegesellschaft dieses Erlebnis pro Person kosten lassen, nicht gerade ein Taschengeld.

Le Géant gilt bis heute als einer der größten Ballons in der Geschichte der Luftfahrt, drei- bis viermal so groß wie die üblichen modernen Heißluftballons. Seine Höhe betrug einschließlich der Gondel 45 Meter. Die Ballonhülle hatte einen Durchmesser von 26 Metern und fasste 6.000 Kubikmeter Traggas. Der Clou aber war die mit allem nur möglichen Komfort ausgestattete zweistöckige Gondel. Kein

wie sonst üblich offener Korb, sondern eine Art Gartenhaus aus geflochtenem Weidenholz. Die Gondel hatte Fenster auf allen vier Seiten, sie maß vier mal zwei Meter und war zweieinhalb Meter hoch. Darin befanden sich ein fotografisches Labor, eine Bordbar, eine Toilette und sogar Betten.

200.000 Zuschauer hatten sich auf dem Pariser Marsfeld versammelt, um den Start des Riesenballons zu erleben. Über eine Leiter im Inneren gelangten die zwölf Passagiere auf die Galerie auf dem Gondeldach. Ballonkapitän Nadar ließ eine kleine Kunstpause verstreichen, und dann endlich ertönte sein Kommando „Leinen los“. Langsam hob der Ballon unter dem Jubel der Menge vom Erdboden ab und schwebte über dem Invalidendom davon. Bald darauf war er nur noch als kleiner

Punkt am Himmel zu sehen. Doch wegen ungünstiger Windverhältnisse musste *Le Géant* bereits nach fünf Stunden bei Meaux landen, nur 45 km von Paris entfernt. Dennoch wurde diese erste touristische Luftfahrt von der Bevölkerung und der Presse enthusiastisch gefeiert. Nadar entschloss sich, den Erfolg zu wiederholen. Bereits zwei Wochen später, am 18. Oktober 1863, war *Le Géant* erneut startbereit. Diesmal sollte die Fahrt weitaus dramatischer verlaufen.

Sinkflug ins Chaos

Um 18.00 Uhr startet der Ballon planmäßig, wird aber durch den starken Wind schnell nach Norden abgetrieben. Der Ballon fliegt über Brüssel, Antwerpen und das nördliche Westfalen bis ins Königreich Hannover. Die Stimmung an Bord ist trotz vereinzelter Böen gut. Die neun Passagiere bewundern den Sonnenuntergang, genießen zu einem Glas Beaujolais einen kleinen Abendimbiss und ziehen sich dann zum Schlafen ins Innere der Gondel zurück. Die Nacht verläuft ruhig. Am nächsten Morgen werden sie unsanft geweckt. Der Ballon ist in eine Schlechtwetterfront geraten; eine Landung ist unausweichlich. *Le Géant* beginnt den Sinkflug – der fast in einer Katastrophe endet. Der Ballon verliert seinen Anker, berührt Telegrafmasten und Baumkronen, ohne aber zum Stillstand zu kommen. Kapitän Nadar feuert mehrere Revolverkugeln in die Hülle, um das Gas entweichen zu lassen. Vergeblich, der Ballon entleert sich viel zu langsam. Noch über zwölf Kilometer wird der Korb über Land geschleift. Vier Passagieren gelingt es, aus dem Korb zu springen, die fünf anderen beenden

den Horrortrip in einem Bach. Wie durch ein Wunder ist keiner ernsthaft verletzt. Nur Nadar erleidet bei der Notlandung einen glücklicherweise nicht sehr komplizierten Armbruch.

Nadars Popularität blieb trotz des Desasters ungebrochen. Geschickt und geschäftstüchtig wusste er die große Anteilnahme der Öffentlichkeit zu nutzen. In Vorträgen, Fotoausstellungen und Büchern trommelte er weiter für seine Ballonaufstiege. *Le Géant* wurde repariert und für Flüge in Frankreich, Belgien und Holland wieder eingesetzt. Eigens hierfür hatte er für die Passagiere Sicherheitsvorschriften zum Verhalten an Bord verfasst (vermutlich die ersten Beförderungsbedingungen in der Geschichte der Verkehrsluftfahrt). Alle Fahrten verliefen ohne größere Probleme, doch der erhoffte finanzielle Erfolg blieb aus. 1886 gab er die Ballonfahrt auf und widmete sich wieder seinem ursprünglichen Beruf, der Fotografie.

Jules Verne – Vordenker und Förderer der Luftfahrt

Schon vor den *Le Géant*-Flügen war sich Nadar darüber im Klaren gewesen, dass Ballons als Verkehrsmittel keine große Zukunft haben werden. Sie sind nicht lenkbar und damit Wetterunbilden hilflos ausgesetzt. Alle Versuche, Ballons mit Hilfe von Segeln und Schleppseilen auf Kurs zu halten, schlugen fehl. Nadar hatte deshalb bereits 1863 eine Gesellschaft zur „Förderung der Konstruktion von lenkbaren Flugmaschinen“ gegründet. Zum Sekretär ernannte er einen anderen Flugbegeisterten – seinen Freund Jules Verne, den legendären Autor des fiktiven, aber

wissenschaftlich fundierten Reiseromans „Fünf Wochen im Ballon“. Die Schilderung einer abenteuerlichen Fahrt über Afrika ist nach „Reise um die Erde in achtzig Tagen“ Vernes erfolgreichstes Buch.

Die weitere Entwicklung der Luftfahrt war damit vorgezeichnet und führte schließlich zu den motorgetriebenen sogenannten Lenkballons, den frühen Luftschiffen in der Form „fliegender Zigarren“, wie der Volksmund spottete.



Fünf Wochen im Ballon, Coverillustration der französischen Ausgabe (1863)

6. Baedeker-Reiseführer – Auf der Jagd nach Sehenswürdigkeiten



Karl Baedeker (1801 bis 1859)

Mit dem Siegeszug von Dampfschiff und Eisenbahn änderten sich auch die Wünsche und Bedürfnisse der Bildungsreisenden aus dem wohlhabenden Bürgertum. Die Devise lautete jetzt, in möglichst kurzer Zeit viele Ziele und Sehenswürdigkeit, nun ja, „abzuhaken“ (und dabei unnötige Geldausgaben zu vermeiden). Gefragt waren praktische Informationen über Bahnhöfe, Verkehrsverbindungen, Hotels und Museen, Kaffeehäuser, Preise, Trinkgelder usw. und über Gefahren, die in fremden Gestaden auf unerfahrene Touristen lauerten. Der Buchhändler Karl Baedeker erkannte die Marktlücke und gab 1832 in seiner Koblenzer Verlagsbuchhandlung seinen ersten Reiseführer heraus („Rheinreise von Mainz bis Köln. Handbuch für Schnellreisende“), der zum Vorläufer einer Vielzahl von Reisehandbüchern mit dem charak-

teristischen roten Bucheinband werden sollte. Zunächst widmeten sich die Reiseführer – die *Baedeker's* – seines Verlags nur Mitteleuropa, nach dem Tod von Karl Baedeker kamen fernere Länder hinzu.

Karl Baedeker, der auch selbst für die Reiseführer recherchierte, war ein Genauigkeitsfanatiker oder, wie man im wahrsten Sinne des Wortes auch sagen könnte, ein Erbsenzähler. So wurde er 1847 auf den Treppen zum Turm des Mailänder Doms dabei beobachtet, wie er alle zwanzig Stufen eine Erbse aus seiner Weste holte und sie in die Hosentasche steckte. Oben angekommen zählte er die Erbsen, multiplizierte sie mit zwanzig und addierte die restlichen Stufen hinzu: „194 Stufen im Innern des Gebäudes, 300 am Äußern, davon 150 für den Turm.“ So steht's dann auch in „Baedeker's Ober-Italien“ von 1855. Akribie, Zuverlässigkeit

und die sachlich-knappe Sprache wurden zum Markenzeichen der Baedeker-Reisehandbücher.

Nach dem Umzug des Verlags in die Buchmetropole Leipzig im Jahr 1872 bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs umfasste die Baedeker-Palette über fünfzig Titel, darunter englisch- und französischsprachige Ausgaben und Klassiker wie „Palästina und Syrien“, „Ägypten“, „Russland“, „Nordamerika“ und „Indien“. Regelmäßig wurden die Bücher aktualisiert und ergänzt.

Nicht nur das Bürgertum nutzte den Baedeker für Reisen im In- und Ausland. Auch Autoren wie Jules Verne und Karl May ließen sich beim Schreiben ihrer Romane vom Baedeker inspirieren. Karl May folgte auf seiner großen Orientreise 1899/1900 darüber hinaus selbst dessen Empfehlungen. Er machte sich zwar über die Leute, die „krampfhaft den roten Führer“ in der Hand hielten lustig, ließ aber kaum eine der beschriebenen Sehenswürdigkeiten aus. Mark Twain und der britische Kämpfer für die arabische Unabhängigkeit, Lawrence von Arabien, sind weitere Beispiele für prominente Reisende, die sich am Baedeker orientierten.

Den Ersten Weltkrieg überstand der Verlag noch relativ unbeschadet, in ernsthafte Schwierigkeiten kam er erst in der Zeit der Weltwirtschaftskrise. Ein staatlicher Kredit rettete den Verlag, machte ihn aber von den neuen Machthabern in Deutschland abhängig. In die Reiseführer floss zunehmend NS-Propaganda. So nennt zum Beispiel der Band „Berlin“ von 1936 als wichtigen Besuchsort das Sterbezimmer des „Märtyrers der Bewegung“, des SA-Sturmführers Horst Wessel. 1943 erschien der Band „Das Generalgouvernement“. Der Band beschrieb in klassischer Baedeker-Manier die besetzten polnischen Gebiete als von germanischer Kolonisation geprägtes urdeutsches Kulturland.

Nach dem Zweiten Weltkrieg führte ein Großneffe Karl Baedekers das Unternehmen weiter. Heute gehört der Verlag zu MairDumont bei Stuttgart und gibt über 160 Reiseführer heraus. Trotz der Konkurrenz von Handy oder Tablet schätzen unzählige Touristen den Baedeker wegen seiner Fülle praktischer Informationen und der nüchternen Sprache nach wie vor – auch wenn manche Bände kaum mehr in eine Jacken- oder Manteltasche passen.



Unterwegs mit dem „Baedeker“. Aquarell von Carl Spitzweg (1808 – 1885)