

Andreas Keller / Winfried Siebers

Reiseliteratur



Germanistik KOMPAKT

Herausgegeben von Gunter E. Grimm und Klaus-Michael Bogdal

Gunter E. Grimm ist emeritierter Professor für Neuere deutsche Literaturwissenschaft/Geschichte und Theorie der Literatur an der Universität Duisburg-Essen.

Klaus-Michael Bogdal ist Professor für Germanistische Literaturwissenschaft an der Universität Bielefeld.

Andreas Keller ist Privatdozent für Germanistische Literaturwissenschaft an der Universität Potsdam.

Winfried Siebers ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Interdisziplinären Institut für Kulturgeschichte der Frühen Neuzeit an der Universität Osnabrück.

Germanistik KOMPAKT

**Andreas Keller
Winfried Siebers**

Einführung in die Reiseliteratur



Impressum

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

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung in und Verarbeitung durch elektronische Systeme.

© 2017 by WBG (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), Darmstadt
Die Herausgabe des Werkes wurde durch die Vereinsmitglieder der WBG ermöglicht.
Satz: Lichtsatz Michael Glaese GmbH, Hemsbach
Einbandabbildung: © ullstein bild - CARO/Andreas Riedmiller
Einbandgestaltung: schreiberVIS, Bickenbach

Besuchen Sie uns im Internet: www.wbg-wissenverbindet.de

ISBN 978-3-534-26853-5

Elektronisch sind folgende Ausgaben erhältlich:
eBook (PDF): 978-3-534-74206-6
eBook (epub): 978-3-534-74207-3

Menü

[Buch lesen](#)

[Innentitel](#)

[Inhaltsverzeichnis](#)

[Informationen zum Buch](#)

[Informationen zu den Autoren](#)

[Impressum](#)

Inhaltsverzeichnis

I. Dimensionen der Reiseliteratur

1. Geschichte des Reisens
2. Schreibsituationen

II. Forschungsperspektiven

1. Forschungsgeschichte bis zum Ende der 1990er Jahre
2. Aspekte der neueren Reise- und Reiseliteraturforschung
3. Informationsmittel der Reiseliteraturforschung

III. Grundbegriffe - Methoden - Theorien

1. Gattungsspektrum und Produktionsweisen
2. Intermediale Präsentationsformen
3. Methodische Zugänge zur Reiseliteratur
4. Theoretische Ansätze zur Erforschung der Reiseliteratur

IV. Historischer Überblick

1. Mittelalter: Pilger, Studenten und Adel unterwegs
2. Frühe Neuzeit: Humanismus und gelehrte Netzwerke
3. 18. Jahrhundert: Aufklärung und Welterforschung
4. 19. Jahrhundert: Kulturnation und Nationalkultur

5. 1900 bis 1950: Zwischen Monarchie, Republik und Diktatur

6. 1950 bis 1990: Reisen in der Zweistaatlichkeit

7. Aktuelle Tendenzen ab 1990

V. Exemplarische Einzelanalysen

1. Adam Olearius: *Beschreibung der neuen orientalischen Reise* (1647) mit Paul Fleming: *Reiselyrik*

2. Georg Forster: *Ansichten vom Niederrhein* (1791–1794)

3. Heinrich Heine: *Reisebilder* (1826–1831)

4. Lou Andreas-Salomé: *Russland mit Rainer. Tagebuch im Jahre 1900* (1999)

5. Annemarie Schwarzenbach: *Die Reise nach Afghanistan* (1939/40)

6. Navid Kermani: *Ausnahmezustand und Einbruch der Wirklichkeit* (2013/2016)

Bibliografie

Personenregister

Sachregister

Ortsregister

I. Dimensionen der Reiseliteratur

Überblick

Das erste Kapitel gibt zunächst eine Einführung in die grundlegenden Fragen zur Geschichte des Reisens und der Reisekultur. Zu Beginn zeichnet eine sozialhistorisch angelegte Skizze verschiedene gruppenspezifische Reiseformen in ihren jeweiligen Epochenprofilen seit der Antike nach. Es folgt eine typologische Darstellung von Schreibsituationen, in denen reisebezogene Schriften entstehen. Als zentrale Erkenntnis arbeitet dieses Kapitel damit heraus, dass die Reiseliteratur durchweg mit realen Anlässen und konkreten Rahmenbedingungen verknüpft ist: Texte entstehen vor, während und nach der Reise. Diese Schreibansätze stehen unmittelbar in Verbindung mit unterschiedlichen Standpunkten, Formentscheidungen, Gattungszuweisungen und Normorientierungen der jeweiligen Autoren.

Markante Ereignisse der Reise-, Verkehrs- und Tourismusgeschichte

seit ca. 100 v. Chr.	Bade- und Gesellschaftsreisen wohlhabender Römer nach Baiae (Golf von Neapel)
381-384	Älteste nachweisliche Pilgerreise in das Heilige Land: bezeugt mit einem fragmentarisch erhaltenen Brief der Egeria (Aetheria) aus Gallien

1291	Ende der mittelalterlichen Eroberungsreisen (Kreuzzüge) im östlichen Mittelmeerraum mit dem Sieg muslimischer Truppen über Akkon
1519-21	Erste Weltumsegelung durch den portugiesischen Seefahrer Ferdinand Magellan (1480-1521)
1623	Einrichtung der ersten Kutschen-Fahrpost (Düsseldorf-Wesel)
1786	Beginn des Alpinismus mit der Erstbesteigung des Mont Blanc
1793	Gründung des ersten deutsche Seebads (Doberan-Heiligendamm/Ostsee)
1825	Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke (Stockton/Darlington, England); auf dem Kontinent ab 1835, ab 1880 alle Metropolen vernetzt
1841	Thomas Cook (1808-1892) organisiert eine Eisenbahnreise für 570 Teilnehmer; Einführung des Prinzips der Pauschalreise
1886	Der deutsche Ingenieur Carl Benz (1844-1929) stellt das erste Automobil mit Verbrennungsmotor vor
1891	Erste Kreuzfahrt als Vergnügungsreise durch die Hamburger Reederei Hapag
1927	Erster Alleinflug non-stop von New York nach Paris durch Charles Lindbergh (1902-1974)
1929	98 % der Tarifverträge für die Arbeiterschaft enthalten Urlaubsregelungen
1970	50 % aller bundesdeutschen Erwachsenen unternehmen eine Urlaubsreise, die zu 60 % mit dem PKW absolviert wird
2001	Der US-amerikanische Unternehmer Dennis Tito (*1940) verbringt als erster Weltraumtourist sieben Tage an Bord der Internationalen Raumstation (ISS)

1. Geschichte des Reisens

Seit es überlieferte Texte gibt, wird über das Reisen reflektiert. Diese Beobachtung hat in der wissenschaftlichen Forschung zu Aussagen unterschiedlicher Reichweite und Erklärungskraft über den anthropologischen Status des Reisens in der Menschheitsgeschichte überhaupt geführt. Dabei wird etwa ein durch die Jahrhunderte unabänderlich vorhandener „Reisetrieb“ des Menschen angenommen, so dass Reisen von Anfang an zur menschlichen Existenz gehören würde. Im Blick auf die vorliegenden Ergebnisse der modernen Reise- und Tourismusforschung ergibt sich ein differenzierteres Bild: Zwar ist das Reisen mit der Geschichte einzelner Völker seit Beginn der Menschheitsgeschichte verknüpft, es ist auch universal und global auf verschiedenen Kontinenten anzutreffen – doch ist es zumeist mit bestimmten Zwecken, Absichten und Zielen verbunden, die jeweils auf besondere historische Umstände und Erfordernisse des Unterwegsseins verweisen. Wirtschaftliche, religiöse, politische und bildungsbezogene Faktoren beeinflussen das Reiseverhalten in verschiedenen Epochen und in unterschiedlichen sozialen Schichten.

Die Perspektive der Tourismusgeschichte

Phasen des Tourismus

Mit der Geschichte des Reisens und des Tourismus beschäftigen sich mehrere kulturwissenschaftliche Disziplinen. Einen Vorschlag, wie aufeinander folgende Epochen, Stadien oder Phasen des Tourismus zu unterscheiden und gegeneinander abzugrenzen wären, hat die Tourismuswissenschaft gemacht: An eine Phase des Prototourismus, in der die Zeitspanne von der Antike über das Mittelalter bis zur Frühen Neuzeit zusammengefasst wird, schließt sich eine Entstehungsphase des Tourismus von ca. 1750 bis 1830 an, gefolgt von einer längeren

Einführungs- und Ausbreitungsphase von 1830 bis ca. 1950. Die Durchsetzungs- und Konsolidierungsphase, also das Zeitalter eines entfalteteten Massentourismus, setzt erst seit 1950 ein (Spode 1993; Hachtmann 2007). Für die Phasenbildung bzw. die Bestimmung der Epocheneinschnitte beruft man sich auf die technische Entwicklung der Reiseverkehrsmittel oder die soziale Ausdifferenzierung der Reisegruppen. Unter den Bedingungen des Fuß-, Pferde- und Postkutschenverkehrs vor 1830 wird anders gereist als im Zeitalter der Eisenbahn, der Dampfschiffahrt und des Automobils. Zugleich wurde die Erholungs- und Freizeitreise zum vorherrschenden Reisetypus, die - standardisiert und gruppenweise organisiert - im „Volks- und Sozialtourismus“ der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ihren bis dahin quantitativen Höhepunkt fand. Ein neuer Entwicklungsschub beruht seit 1950 auf der verstärkten Einbindung zwar bereits vorhandener, aber nunmehr massenhaft genutzter und verfügbarer Verkehrsmittel: des PKW und des Flugzeugs.

Tourismus und Reisen

Der Zugang der Tourismusgeschichte - die sich als Zweig der Tourismuswissenschaft mit Ursprüngen in der empirischen Sozialwissenschaft und der Volkswirtschaftslehre herausgebildet hat - zum Gegenstand unterliegt allerdings einer besonderen Perspektive. Sie rückt die Zeit nach 1800 in den Mittelpunkt ihrer Beobachtung („Am Anfang des modernen Tourismus steht die Eisenbahn.“ Hachtmann 2007, 9) und sie beschränkt sich auf die „Freizeitreise“, die „ohne offensichtlichen Zweck“ unternommen wird und bei der die „Konsumfunktion“ im Vordergrund steht (Spode 2007, 39).

Die Perspektive der historischen Reisekulturforschung

Zahlreiche Dimensionen des Reisens, wie etwa kommunikative, religiöse, ästhetische oder mentalitätsgeschichtliche Komponenten, werden hier nur unzureichend berücksichtigt. Der wissenschaftlichen Erschließung dieser Faktoren und Einflussgrößen hat sich seit den 1980er Jahren die historische Reiseforschung angenommen, die einen umfassenden Begriff der **Reisekultur** verschiedener Epochen und sozialer Gruppen erarbeitet hat (Kutter 1996; Brenner 1997; Maurer 1999). Peter J. Brenner unterscheidet drei Dimensionen des Begriffs: das Reisen selbst, seine Voraussetzungen und seine Folgen.

Zitat

Peter J. Brenner: Einleitung, in: ders. (Hg.): Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik zum ‚Dritten Reich‘. Tübingen 1997, 1-2.

„Der Begriff der ‚Reisekultur‘ meint einmal das Reisen selbst in seinen modernen Ausprägungen [...]; die Individualreise gehört ebenso dazu wie die organisierte Gruppenreise der großen Institutionen [...]. [Zur Reisekultur] gehören aber auch die Voraussetzungen ebenso wie die Folgen des Reisens. Zu den Voraussetzungen ist insbesondere die Infrastruktur des Reisens zu rechnen - die Entwicklung der Verkehrsmittel und der Organisationsformen vom Reisebüro bis zum Beherbergungswesen. Das Reisen bringt schließlich eine eigene Literatur hervor - nicht nur Reiseberichte im klassischen Sinne, auch [zum Beispiel] die Lieder der Wandervogelbewegung [...] sowie die Reisewerbung und die reisebegleitende Literatur. Schließlich entsteht so etwas wie eine ‚Reiseideologie‘ als Teil der Reisekultur:

Reflexionen über das Reisen, seinen Sinn und seine Funktion in der Gesellschaft.“

Reiseliteratur als Quelle

So sinnvoll auf einer Makroebene die tourismusgeschichtliche Begriffsbildung für eine Gesamtsicht des Reise-Phänomens ist, so notwendig bleibt die Analyse eines Reiseereignisses auf der Mikroebene mit Methoden der historischen Reiseforschung: Reiseliteratur fungiert hier als aussagekräftige historische Quellengattung für die jeweilige Fremdwahrnehmung des Reisenden, dessen soziale Aufnahme an den Orten der Gastlichkeit, verschiedene Praktiken des Reisens wie dessen materielle Kultur (Reiseausstattung, Reisekleidung, Mitbringsel, Andenken usw.). Reiseliteratur lässt die soziale Realität vergangener Jahrhunderte zur Anschauung kommen und bringt gleichzeitig ein bestimmtes Wahrnehmungsmuster dieser Realität zum Ausdruck. Dieses Wechselverhältnis kann als die spezifische Erkenntnisproblematik der Gattung Reiseliteratur bezeichnet werden.

Soziale Reiseformen in der Antike und im Mittelalter

Badereisen der Antike

Eine der frühesten Reiseformen, die bereits die römische Antike kannte, ist die Badereise. Sie diente nicht nur der Heilung und Erholung, sondern nahm bereits Züge einer „Sommerfrische“ an, indem die medizinischen Anwendungen in Thermal- und Schwefelbädern eine Ergänzung im geselligen Leben fanden, mit Kahnfahrten, Ballspielen und dem freizügigen Umgang der Geschlechter. Insbesondere der heute nur noch in archäologischen Resten wahrnehmbare Küstenort Baiae am Golf von Neapel

entwickelte sich im ersten Jahrhundert v. Chr. während der Sommermonate zu einem Sammelplatz der gesellschaftlichen und politischen Elite Roms. Die Badereise überdauert als Reiseform, wobei die Ziele – Seebäder, Heilbäder und Kurorte – ihre Doppelfunktion als Behandlungsstätte und Vergnügungsort bis in die Gegenwart bewahren sollten. In Deutschland gehen in diesem Sinne etwa Wiesbaden oder Baden-Baden auf römische Gründungen zurück.

Pilgerreisen

Eine weitere archaische Reiseform ist die religiös motivierte Wanderung (*peregrinatio religiosa*). Die Pilgerschaft ist als solche spätestens seit dem 4. Jahrhundert bekannt. Sie diente (neben der Wallfahrt an nähere Ziele) vor allem dazu, die Wirkungsstätten Jesu im Heiligen Land, insbesondere in Jerusalem aufzusuchen – als Buße für begangene Verfehlungen, als Dank für einen göttlichen Gnadenerweis (gesundheitliche Genesung u.a.) sowie als Fürbitte für künftige Lebenspläne. Dieses Reiseziel blieb jedoch vorrangig dem Adel, später auch dem gehobenen Bürgertum vorbehalten, da die mühevollen Anreise – zumeist per Schiff ab Venedig – monatelang dauerte und hohe Kosten verursachte. Nach und nach traten andere Pilgerziele hinzu, so seit dem 12. Jahrhundert Santiago de Compostela, wo man das Apostelgrab Jakobus' d. Ä. (p44 n. Chr.) verehrte. Die Pilgerfahrt nach Santiago wurde als Fußwanderung von verschiedenen Ausgangspunkten in ganz Europa unternommen und stand somit allen sozialen Schichten frei. Als Knotenpunkte der Pilgerreise im Frühmittelalter erwiesen sich die Klöster, sie beherbergten die religiösen Wanderer und versorgten sie mit Nahrung. Später übernahmen dann die auf den Wanderstrecken liegenden Städte entsprechende Aufgaben. Ein weiterer Pilgerort war Rom, das als Apostelgrab (Petrus und Paulus) und Sitz des

Papstes eine eigene Attraktivität ausbildete. Nach 1500 hatte das Pilgerwesen seinen Höhepunkt überschritten, blieb aber bis in die Gegenwart eine kontinuierlich genutzte Form der religiösen Erbauung und wandelte sich im 20. Jahrhundert zu einem Mittel profaner Selbstfindung.

Professionsgebundene Reisen in der Frühen Neuzeit

Gesellenwanderung

Neben den Reisen aus gesundheitlichen und religiösen Gründen hatte das Unterwegssein zu beruflichen Ausbildungszwecken einen großen Anteil am Reiseaufkommen vor 1700. Eine besondere Form war die Gesellenwanderung, die auch als eine spezielle Variante der Arbeitsmigration verstanden werden kann und seit dem 14. Jahrhundert fassbar ist. Sie schloss sich an die Lehrzeit eines Handwerkers an und diente dem Abschluss seiner Ausbildung; man schickte die Lehrjungen auf die „Walz“. Die Wanderzeiten waren zunächst kurz, verlängerten sich aber seit dem 16. Jahrhundert auf zwei bis sechs Jahre, ebenso nahm der Radius der besuchten Städte zu. Die Gesellenwanderung, die mit bestimmten Ritualen und einer eigenen Infrastruktur versehen war, bot nicht nur einen neuen Erfahrungsraum für die reisenden Lehrjungen, sondern trug durch das Erlernen berufsspezifischer Techniken und Fertigkeiten auch zum gesamteuropäischen Technologietransfer bei. Die Gesellenwanderung bestand bis ins 19. Jahrhundert, verlor mit der Einführung neuer Gewerbeordnungen seit den 1860er Jahren (Wegfall des Wanderzwangs) an Bedeutung, wird aber teilweise noch bis in die Gegenwart praktiziert. Zahlreiche Gesellen haben über ihre Erlebnisse während der Walz ein schriftliches Tagebuch geführt, eine einzigartige Quelle zur Lebens- und Erfahrungswelt dieser sozialen Gruppe.

Gelehrtenreisen

Eine andere gesellschaftliche Schicht, die das Reisen zu ihrem beruflichen Habitus machte, waren die Akademiker und Gelehrten. Ihre Fahrten ins In- und Ausland wurden besonders in der Frühen Neuzeit zu einem Grundpfeiler der wissenschaftlichen Kommunikation und des Kulturtransfers. Im Wesentlichen handelte es sich dabei um die Reisen von Absolventen bzw. Angehörigen der Universitäten mit klar umrissenen Erkenntniszielen (*peregrinatio erudita*). Der Besuch berühmter Kollegen, die Besichtigung ihrer Bibliotheken und Sammlungen sowie das gelehrte Gespräch mit ihnen waren die wichtigsten Vorhaben. Die unterschiedlichen Zwecksetzungen und Fachinteressen erlaubten eine stetige Erweiterung der Gegenstände der gelehrten Reise und eine den Neuigkeitsschüben der Wissenschaftsentwicklung angepasste Verlagerung ihrer Schwerpunkte. Die Reisen ermöglichten den Zusammenschluss der weiträumig verstreuten Gelehrten zur internationalen Gemeinschaft der *respublica literaria*. Sie förderten die Entfaltung eines vom frühen Territorialstaat unabhängigen Nachrichtennetzes und trugen zur Ausbildung eines unverkennbaren gelehrten Standesbewusstseins bei. Vor allem forschungsorientierte Reisen wurden häufig zur Vorbereitung einer Buchveröffentlichung unternommen. Sie dienten der Sichtung wertvoller Manuskripte, dem Kauf oder der Abschrift seltener Bücher oder der Begutachtung naturhistorischer Besonderheiten in den Naturalienkabinetten und Kunstkammern. Besuche der örtlichen gelehrten und geselligen Vereinigungen boten die Gelegenheit zu Vortrag, Diskussion und Kritik bisher gesammelter Erkenntnisse. Dem Öffentlichkeitsverständnis der Reisenden gemäß wurden die ermittelten Funde, Ergebnisse und Neuigkeiten in Briefen, Tagebüchern oder handschriftlichen Berichten festgehalten, die man nicht selten untereinander austauschte. Häufig wurde aber auch

in gedruckten Reisebüchern oder Zeitschriftenartikeln über diese Reisen berichtet (Siebers 1992; Siebers 1999).

Reisepraxis der gesellschaftlichen Elite

Kavalierstour

Den proletarischen Handwerksgesellen in der Frühen Neuzeit stehen am anderen Ende der Skala die Angehörigen der gesellschaftlich-politischen Elite, des Adels, gegenüber. Auch diese soziale Gruppe hatte für ihren männlichen Nachwuchs eine besondere Form der Ausbildungsreise entwickelt: die (dem frz. Ursprung geschuldet, gelegentlich auch *der*) Grand Tour, für die sich im deutschen Sprachraum die Bezeichnung „Kavalierstour“ eingebürgert hat. Im Mittelpunkt des adligen Erziehungsprogramms standen die Beherrschung der höfischen Konventionen und das geschliffene Betragen im Verkehr mit den Standesgenossen. Den europäischen Vorbildern des italienischen *cortegiano*, des französischen *honnête homme* und des englischen *gentleman* entsprach der deutsche *Kavalier*. Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts wurde die Kavalierstour zum festen Bestandteil der adligen Erziehung, sie führte durch zahlreiche europäische Länder und konnte mitunter mehrere Jahre dauern. Bis ca. 1750 waren dabei längere Aufenthalte an ausländischen Universitäten oder Ritterakademien üblich. Das an der Lebensführung des fürstlichen Hofes orientierte Bildungsideal erforderte weniger die gründliche Gewandtheit in einer Einzeldisziplin als vielmehr die breitgestreute Kenntnis verschiedener Wissenschaften. Neben den sogenannten Kavaliärsfächern (Reitkunst, Fechtkunst, Tanz) gehörten die Beherrschung der französischen und italienischen Sprache sowie Grundkenntnisse der Reichsgeschichte und Genealogie, der Staats- und Rechtswissenschaften, der Mathematik und Architektur, aber auch ein Basiswissen in den

Naturwissenschaften zum Lernpensum. Die Rundreise zu den europäischen Fürstenhöfen bot den jungen Adligen die Möglichkeit, politische Prozesse und Verfahren aus eigener Anschauung wahrzunehmen und zahlreiche Kontakte zur international vernetzten Adelsgesellschaft zu knüpfen. Über die Kavaliertouren der Frühen Neuzeit sind wir durch die Tagebücher der Reisenden selbst oder Berichte ihrer Begleiter gut unterrichtet.

Bildungsreise im 18. Jahrhundert

Die bürgerliche Bildungsreise ist dagegen eine Erscheinung des 18. Jahrhunderts und eng mit der Aufklärung als geistiger Grundströmung dieser Zeitspanne verknüpft. Seit ca. 1750 entfaltet sich eine Schicht von Gebildeten, die aus fürstlichen und kommunalen Beamten, aus Geistlichen, Professoren, Ärzten, Privaterziehern und schließlich auch aus Privatgelehrten und freien Schriftstellern besteht. Ihr sozialer und politischer Standort, ihre Kulturvorstellungen und Leseinteressen bieten den Produktions- und Wirkungsraum für die empfindsamen, die sozialkritisch-politischen, die technologischen oder die künstlerischen Reiseberichte der Epoche. Nur am Rande dienen diese Reisen noch reinen Ausbildungszwecken. Vielmehr steht einerseits die umfassende, humanistisch geprägte Bildung im Mittelpunkt, die an den Lern- und Erinnerungsorten der europäischen Kulturgeschichte (z.B. bei Italien- und Frankreichfahrten) erfahrbar wird - hier werden Elemente der Kavaliereise adaptiert; andererseits ist der neue Reisetyp aber für aktuelle, auf technische oder wissenschaftliche Innovationen gerichtete Erkenntnisse offen (etwa bei England- und Hollandreisen) - diese Gegenstandsbereiche verweisen auf Traditionen der Gelehrtenreise. Mit guten Gründen können die Auslandsfahrten dieser sozialen Gruppe auch als

„Gebildetenreise[n]“ (Siebers 1999, 184) bezeichnet werden, die auf die internationale Vernetzung der deutschen Aufklärungsgesellschaft ausgerichtet waren. Nicht zuletzt steht hier auch ein Modell bereit für das bürgerliche Reisen im 19. Jahrhundert.

Weltreisen

Von einem anderen Zuschnitt sind die Welt- und Entdeckungsreisen, die den europäischen Kontinent hinter sich lassen, um zumeist per Schiff andere Weltteile aufzuspüren. Das Zeitalter der „Entdeckungen“, das eng mit der kolonialen Expansion Europas verknüpft ist, umfasst die gesamte Frühe Neuzeit vom späten 15. bis zum 18. Jahrhundert. Um die Wechselseitigkeit europäisch-überseeischer Kontakte festzuhalten, wird in der neueren Forschung statt von „Entdeckung“ eher von „Erkundung“ der Welt bzw. „Begegnung“ mit anderen Kulturen gesprochen (Rinke u.a. 2006; Bitterli 1976). Die Anlässe für diese Erkundungsfahrten waren in der Regel wirtschafts- und handelspolitisch motiviert. Das galt bereits für das Reiseunternehmen des italienischen Seefahrers Christoph Kolumbus (um 1451–1506), der im Auftrag der spanischen Krone einen Seeweg nach Indien erschließen sollte. 1492 erreichte Kolumbus die karibische Inselwelt und verbrachte einige Zeit auf Haiti. Nach seiner Rückkehr stach er noch dreimal in See (1493–1504) und entdeckte Teile der süd- und mittelamerikanischen Küste. Sein kurzer Reisebericht erlangte rasch eine große Verbreitung in Europa. Der portugiesische Seefahrer Vasco da Gama (um 1469–1524) sollte auf königlichen Erlass hin einen neuen Handelsweg für den Gewürzimport finden. Bei seiner Seereise (1497–1499) um das Kap der guten Hoffnung und nach kurzen Aufenthalten an der Ostküste Afrikas landete er im südindischen Calicut. Damit hatte er einen neuen eigenständigen Seeweg nach Indien entdeckt. Ebenfalls auf

der Suche nach einer neuen Gewürzroute war dessen Landsmann Ferdinand Magellan (1480-1521), der einen Kurs über Südamerika, die „Magellanstraße“ sowie den Pazifik nahm und über Guam seine Zielregion, die Philippinen, erreichte (1519-1522). Über diese erste Weltumsegelung schrieb der begleitende Chronist, der Italiener Antonio Pigafetta (um 1480 - nach 1534), einen anschaulichen Reisebericht. Schließlich seien für das Ende des Entdeckungszeitalters die drei Seereisen des britischen Seeoffiziers James Cook (1728-1779) genannt. Diese Forschungsexpeditionen, die von der Royal Society unterstützt wurden, fanden in den Jahren 1768 bis 1780 statt und brachten zahlreiche geografische Entdeckungen (u.a. Neuseeland, Australien, südlicher Polarkreis, Inselgruppen Ozeaniens), völkerkundliche Kenntnisse und dokumentarische Darstellungen hervor. An der zweiten Reise nahmen der deutsche Naturforscher Johann Reinhold Forster (1729-1798) und dessen Sohn Georg (1754-1794) teil. Letzterer verfasste den Bericht *Reise um die Welt* (1778/80), der als Beginn der modernen deutschen Reiseliteratur bezeichnet werden kann.

Expandierende Reiseformen im 19. Jahrhundert

Neue Verkehrsmittel

Im 19. Jahrhundert zeichnete sich eine fortschreitende Modernisierung des Reisens ab. Sie wurde zunächst von verkehrstechnischen Innovationen ausgelöst sowie von reiseorganisatorischen Verbesserungen begünstigt und hatte eine soziale Erweiterung des Reisepublikums sowie eine geografische Fokussierung der Reiseziele zur Folge. Fast gleichzeitig setzten sich seit den 1820er Jahren sowohl die Dampfschiffahrt (seit 1816/17 erste Verkehrslinien auf dem Rhein) als auch die Eisenbahn (erste Strecken in

England seit 1825, in Deutschland ab 1835) als neue Verkehrsmittel durch. Beide Reisearten erzielten rasch beträchtliche ökonomische Erfolge, bildeten eigene Betriebsnetze aus und boten regelmäßige Fahrdienste an. Der Eisenbahnverkehr bewirkte gegenüber der Kutschenzeit eine immense Beschleunigung und Zeitverkürzung des Reisens (Reduktion auf bis zu einem Sechstel der vorher üblichen Dauer), steigerte dessen Bequemlichkeit bzw. Verlässlichkeit und ließ die Transportkosten sinken. Parallel zu diesen Entwicklungen wurde die Reiseorganisation professionalisiert: In den großen Städten entstanden seit der Mitte des Jahrhunderts Reisebüros, die bereits Vorformen der Pauschalreise anboten; zudem wurde eine touristische Infrastruktur geschaffen, die ganz auf die stark ansteigende Zahl der Ausflügler ausgerichtet war. Neben dem Adel und dem gehobenen Bürgertum ging nunmehr auch das Kleinbürgertum verstärkt auf Reisen. In dieser Ausbreitungsphase des Tourismus fanden - zeitlich unterschiedlich einsetzend - darüber hinaus auch bisher unterrepräsentierte Gruppen wie die Frauen oder neue, durch die Industrialisierung entstandene Gesellschaftsschichten (Arbeiterschaft, Unternehmertum, Verwaltung) Anschluss an die geografische Mobilität.

Neue Reiseziele

Die frühen Touristen bevorzugten vor allem drei Zielregionen: die Alpen, die Seeküsten und die Flusslandschaften der Mittelgebirge, insbesondere der Rheingegend. Pioniere für diese Ausflugsziele waren die Briten gewesen, die alle drei Naturlandschaften frühzeitig als Freizeit- und Erholungsorte entdeckt hatten. Der Alpinismus, der mit der Besteigung des Mont Blanc im Jahre 1786 in Gang gekommen war, erfuhr mit der Entstehung von Alpenvereinen seit den 1860er Jahren einen erheblichen Schub. Nach der Gründung des ersten

kontinentaleuropäischen Seebades im mecklenburgischen Heiligendamm an der Ostsee (1793) etablierten sich rasch zahlreiche weitere Badeorte an der Nord- und Ostseeküste; gleichzeitig erschloss man die Strände und Küsten des Mittelmeerraumes für touristische Zwecke. Im Gefolge der Rheinromantik wurde seit den 1820er Jahren die Flussschiffsreise in der Mittelrheinregion populär. Ein Beleg für die Attraktivität der Rheingegend war eine der ersten Veröffentlichungen des Verlegers Karl Baedeker (1801–1859), *Rheinreise von Straßburg bis Rotterdam* (1835), mit dem er gleichzeitig auch den Prototyp einer neuen Art von Reiseführern schuf und sein Verlagsprogramm zu einem Markennamen machte.

Massentourismus im 20. und 21. Jahrhundert

Eine weitere Wachstumsphase des modernen Tourismus setzte mit der zunehmenden Nutzung des Automobils und des Flugzeugs als Fortbewegungsmittel ein. Die technischen Erfindungen dieser Transportarten gingen zwar noch auf das späte 19. Jahrhundert zurück, ihr Aufstieg zu den gegenwärtig dominierenden touristischen Beförderungsweisen begann jedoch erst allmählich in den 1920er Jahren, um sich sodann in der Durchsetzungsphase des modernen Tourismus seit 1950 vollends zu entfalten. Das touristische Reisen im 20. und 21. Jahrhundert weist, seitdem es zu einem Massenphänomen geworden ist, charakteristische Merkmale auf: es ist vorstrukturiert durch Reiseführer, Reisebüros, Reiseveranstalter oder später auch Internetrecherchen; es ist während des Unterwegssein auf bestimmte Höhepunkte, Sehenswürdigkeiten oder besondere Erlebnisse (Events) orientiert; schließlich aber steht es auch im Spannungsfeld einer zunehmenden Tourismuskritik, welche etwa die ökologischen Kosten des weltweiten Reisens in den Blick nimmt. Insofern spiegelt der moderne Tourismus

wesentliche Tendenzen des neueren Gesellschafts- und Wirtschaftssystems wider – etwa (1) die Kleinteiligkeit seiner Organisation (Baukastenprinzip), (2) die technologischen Wandlungen (Verkehrsinfrastruktur), (3) die Auswirkungen politischer Herrschaft durch Reiseverbote oder einen formierten Urlaub in Diktaturen, (4) die zeittypischen Normen (z.B. Hygienevorstellungen) sowie (5) gesellschaftliche Differenzen (Standeszugehörigkeiten, Klassengegensätze und schichtenspezifisches Reiseverhalten) (Hachtmann 2007).

2. Schreibsituationen

Reisen und Schreiben

Reisen und Schreiben haben zunächst nichts miteinander zu tun: man kann reisen ohne zu schreiben und umgekehrt. Allerdings wird kaum eine Reise wort- oder sprachlos unternommen, von den Plänen, Hoffnungen und Befürchtungen vor der Abfahrt über die verschiedenen Kommunikationsformen unterwegs bis hin zur Reflexion des Erlebten nach der Rückkehr kann eine Bewegung im Raum vielfältige verbale Entsprechungen annehmen, die – zum Glück für die historische Forschung – dann auch medial fixiert bzw. tradiert werden. In der unüberschaubaren Fülle der Überlieferung muss die Wissenschaft dann aber im Blick auf ihre praktische Arbeit für eine systematische Orientierung sorgen und unter dem weitem Oberbegriff der **Reiseliteratur** definitorische Klärungen vornehmen, um sich über das heterogene Material verständigen zu können.

Stichwort

Reiseliteratur

Reiseliteratur darf zunächst als der größtmögliche Sammelbegriff für eine Gruppe von durchaus heterogenen Texten gelten. Diese jedoch weisen zumindest ein gemeinsames Merkmal auf: sie stehen jeweils in Verbindung mit der faktisch erlebten bzw. potentiell noch zu erlebenden Bewegung eines Subjekts im realen Raum, sei es als deren Vorwegnahme (= Reise-Instruktion), sei es als deren nachträgliche Repräsentanz (= Reisebericht). Damit sind diese Texte immer ein Resultat aus der Verknüpfung zweier Sphären: der empirisch wahrzunehmenden außertextlichen Realität und deren intentionaler Vor- bzw. subjektiver Nach-Formung in einem verbalen (oder teilweise visuell veranschaulichenden) Konstrukt.

Fiktive oder fingierte Reisen (etwa Abenteuerer- oder Bildungsroman, Lügengeschichten, Utopien, Visionen, Selbsterfahrungen als „Reise ins Ich“, Lehnstuhlreisen, Couchsurfing und Reisen nach „Balkonien“ etc.) entziehen sich daher unserem Gegenstandsbereich. Konstitutiv bleibt die physische Relation zur real erfahrbaren und tatsächlich erfahrenen Welt. Das gilt auch umgekehrt: die authentischen Räume werden durch die Texte „erfahrbar“, also in ihrer Substanz und Ausdehnung für die Sinne wie für den Intellekt erst erkennbar.

Weltbezug

Reiseliteratur umfasst damit nicht nur weit mehr als etwa den nachträglichen „Reisebericht“ (über eine bestimmte Reise), sondern steht in bestimmter Weise sogar prototypisch für die Funktion von Literatur überhaupt: für das Vermögen, eine reflexive Wechselbeziehung zwischen Welt und Wort herzustellen, zwischen Erfahrung und Sprache, zwischen Autopsie und begrifflichem Substitut (*Vertextung der Welt*, Görbert 2014). Umgekehrt avanciert

dann jeder Rezeptionsakt eines Reiseberichts auch zum interpretatorischen Nachvollzug einer Welt in Worten, der den Leser befähigt, eine eigene Interpretation des objektiven Raumes zu unternehmen.

Schreibsituationen

Eine solche, zunächst durchaus abstrakt anmutende, da ganz auf das Wesentliche beschränkte Definition gilt es nun zu veranschaulichen. Dies soll anhand einer ganz praktischen Frage geschehen: Wo liegt der Umschlagpunkt zwischen Welt und Text, d.h. zu welchem Zeitpunkt führt ein Autor diese Transformation durch, wann bildet er die konkrete Reise prospektiv oder retrospektiv in verbaler Entsprechung ab? Damit richtet sich das Augenmerk zunächst auf die besondere Schreibsituation als dem jeweiligen Bedingungsfaktor für die Textentstehung bzw. Textgestalt. Mit der variierenden Textgestalt aber bieten sich dann gleichzeitig auch bereits erste Möglichkeiten einer Klassifizierung der anstehenden Textmassen. Die aus der Praxis gewonnenen Kriterien können schon für eine Bestimmung verschiedener Untergruppen der Großgattung „Reiseliteratur“ dienen. Schreib- bzw. Reflexionssituationen können im lange ausgedehnten *Vorfeld* einer Reise mit einem auf Zukünftigkeit gerichteten Charakter liegen, dann aber auch beim unmittelbaren *Antritt* oder *Aufbruch* mit deutlich gegenwärtigem Charakter, zudem natürlich während der tatsächlichen *Durchführung* einer Unternehmung. Schließlich aber vollzieht sich der Schreib- bzw. Reflexionsvorgang im Modus der Rückschau bei der *Ankunft* bzw. *Rückkehr* und damit definitiv nach dem Abschluss einer Reise.

Information, Instruktion und Legitimation im Vorfeld der Reise

Reiseplanung

Das zeitliche Vorfeld einer Reise ist von großer Bedeutung. Nicht nur die Frage, was ein Individuum motiviert („Beweggrund“), eine Reise freiwillig (Erholung, Unterhaltung, Abwechslung), dienstlich (Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Kunst), genötigt (Lebensstandard, Einkommenssicherung) oder erzwungen (Vertreibung, Flucht) anzutreten, sondern auch welche Maßnahmen man prophylaktisch ergreift, um den Verlauf zu bestimmen und dem Zweck der Reise gerecht zu werden. Die Handlesekunst (Chiromantie) oder die Sterndeutung (Astrologie) stellen das Unternehmen etwa in eine günstig oder ungünstig erscheinende Konstellation, was seitens des Reisewilligen Berücksichtigung finden könnte. Im Zeitalter eines globalen Terrorismus treten dagegen amtliche Hinweise oder Warnungen entsprechend zuständiger Stellen hervor, die in sachlicher Kürze Verbreitung finden und zu respektieren sind. Schließlich aber geht es in der Planungsphase auch um ganz praktische Empfehlungen im Bereich der Materialität: was ist auf Reisen mitzuführen an Werkzeug und Ausrüstung, an Medikamenten und Nahrungsmitteln. Schon die Frühe Neuzeit kennt ein breites Spektrum von ärztlichen Reiseempfehlungen für die Ernährung und Körperertüchtigung vor der Abfahrt (*Regimina*).

Itinerare und Reiseführer

Frühe Reisen konnten sich zunächst nur auf bereits vorliegende Reisebeschreibungen oder undeutliche Karten als Vorbild(ung) des eigenen Unternehmens stützen. Mit den Wanderungen zu den heiligen Stätten entstanden dann jedoch bald auch konkretere Instrumente, die etwa dem Prinzip der Auflistung folgten. Schon im 9. Jahrhundert bot das handschriftliche *Itinerarium Einsidlense* eine Orientierung in Rom in Form verschiedener Routenbeschreibungen mit christlichen, aber auch heidnischen Baudenkmalern. Die mit diversen Vorläufern

aus dem 8. dann aber auf das 12. Jahrhundert zurückgehenden *Mirabilia Urbis Romae* können schon als der erste Reiseführer gelten, der nun Sehenswürdigkeiten verzeichnet, die ein Pilger in Rom aufzusuchen hätte. Teilweise bot man dazu sogar die jeweils zugehörigen Legenden (Paratexte). Genau besehen handelt es sich um die (zu Hause zu studierende) Beschreibung eines idealtypischen Roms, die fiktive und faktische Topoi mischt. Eine praktische Verwendung der großformatigen Handschrift war dagegen eher sekundär. Das *Vademecum* wiederum (wörtl. „geh mit mir“) war ein Handbuch für unterwegs mit den unterschiedlichsten Ratschlägen, Lehrsätzen und Lebensweisheiten, nicht nur pragmatischer, sondern vor allem auch seelsorgerischer Natur: das *Missale Itinerantium* (1510) etwa bot eine Zusammenstellung liturgischer Texte für die Erbauung unterwegs.



Abb. 1 Britische Touristen im Kölner Dom, mit Reiseführern in der Hand.
Satirische Zeichnung.

Die *Apodemik* (griech. „auf Reisen sein“) ist dagegen eine theoretische Reiseinstruktion, die recht detailliert über Umgangsformen, historische Fakten oder politische Umstände, aber auch über den richtigen Umgang mit Reisevorkommnissen aller Art informiert (Stagl 2002). Zunehmend wurden bereits vorliegende Reiseberichte ausgewertet und systematisch eingearbeitet. Später ermittelten die Verfasser dann ganz gezielt die jeweiligen Publikumsbedürfnisse, um populäre und wirtschaftlich erfolgreiche Reiseführer (*Baedeker* seit 1832) zu erstellen (Müller 2012). Als jüngste Variante erweist sich der „Audioguide“, eine vor Ort isoliert zu hörende Erläuterung des zu Sehenden. Seit der Jahrtausendwende bieten sich

als digitale Hilfe auch Online-Routenplaner an, die auf der Basis von Algorithmen verschiedene Varianten zur Auswahl vorgeben, meist auch unmittelbar vor Ort. Zudem mindern aussagekräftige Websites, Webcams oder hilfreiche Apps die Ungewissheiten, die Virtual-Reality-Brille etwa gestattet eine Vorbesichtigung des gewünschten Hotels. Der lose Kontakt zur „Schwarmintelligenz“ offeriert Tipps und Bewertungen, das *social travelling* relativiert die Abhängigkeit von Reiseveranstaltern und Pauschalorganistoren. Die Forschung hat in diesem Zusammenhang aber immer wieder darauf verwiesen, dass das Reisen durchweg in mental bereits vorgebahnten Strukturen verläuft, selbst die „Reise ins Blaue“ folgt in Negation oder Verdrängung bestimmten kulturgeschichtlichen Mustern.

Vermarktung und Reiselenkung

Im 20. Jahrhundert verlagert sich die faktische Reise immer stärker in den Bereich der prospektiven Vorwegnahme, vor allem durch die wachsende Informationsqualität seitens der Wissenschaft (Geografie, Ethnologie, Technik) und die profitorientierte Differenzierung der Wirtschaft. Reisende sind schon „vor Reiseantritt in einen massenmedial vermittelten Diskurs eingebunden, der zwischen Eigenem und Fremden, Selbst und Anderem, Nähe und Ferne, images und mirages angesiedelt ist“ (Biernat 2004, 11). Die Vertriebsabteilungen großer Reiseführerverlage werben bis heute gerne mit dem sinngemäßen Goethe-Zitat als Slogan: „Man sieht nur was man weiß!“ (Goethe an Friedrich von Müller, 24. April 1819). Die Zielvermarktung erfolgt durch eine vorweg versprochene Reiseerfahrung (*event, shopping, amusement*) als einem kommerziellen Produkt: Beispielsweise erscheinen komplexe Urbanitäten (Metropolen) in Form von Stadt-Advertising für kurzreisende Billigflieger als reduktive Stereotypen in den

Werbeanzeigen – hier begegnet der Reiseführer in seiner Schwundstufe mit der Verschlagwortung von Reiseziel, Reiseerlebnis und Reisedurchführung (Paris = Eiffelturm plus Liebespaar plus Niedrigpreis).

Spezifische Reisevorbereitung

... zu Wissenszwecken

Neben den von fremder Seite gereichten Textformen erstellt das reisewillige Subjekt auch selbst entsprechende Orientierungshilfen, etwa mit gezielten Recherchen, dokumentiert in entsprechenden Notizen und gebrauchsbestimmten Selbstanleitungen. So bereitete der Tropenmediziner Alfons Gabriel (1894–1976) seine Expeditionen (*Aus den Einsamkeiten Irans*, 1939) mit aufwendigen Studien vor, die etwa die Reisen Marco Polos u.a. als Vorgabe rekonstruieren oder auch historische Heeresstraßen als Bewegungsmuster archivalisch eruieren. Damit erhalten prototypische Reisen einen Weisungscharakter für den Forschenden, angereichert mit aktueller Sachinformation. Wissensgetränkte Planung, natürlich auch in Gestalt einer projektierenden Kartografie (*mapping*), sorgt für eine Optimierung der Bewegung, aber eben auch für eine Vorabjustierung der Wahrnehmung.

... zu künstlerischen Zwecken

Eine Reise kann ein Kunstwerk zum Ziel haben, das nicht allein der Inspiration oder dem Zufall verpflichtet sein will. So führt beispielsweise Ursula Krechel (*1947) vor der Abreise umfassende Recherchen für ihr Hörspiel *Shanghai fern von wo* durch. Sie bezeichnet sich dabei aber als „Gefühlsforscherin“, die den „Zertrümmerungen“ der Menschen „nachspürt“. Es gilt für Krechel die Exilreisen deutscher Juden (um 1938) empirisch und emotional nachzuvollziehen. Hierzu liest und exzerpiert die Autorin der späteren Dokumentation verschiedene Flucht- und