

gekommen sein, er sieht auch schon die Landschaft, empfindet aber keine besondere Nötigung zur Differenzierung der Städte und Länder. Die Reisen hanseatischer und englischer Kaufleute in der ersten Zeit häuften Erfahrungen auf, die über die Kontore nicht viel hinausdrangen. Eine dünne politische Oberschicht hatte den Nutzen. Zur selben Zeit der großen Entdeckungen ließen sich die deutschen Schiffsleute, die auf fremden Schiffen weit in ferne Meere vorgedrungen waren, als Kuriositäten auf den Jahrmärkten herumzeigen. Die englischen Schriftsteller des 17. und beginnenden 18. Jahrhunderts haben noch lange nicht das Interesse für die wunderbaren Welten, die sie sahen, wie der griechische Oberlehrer aus Milet, Herodot, für Vorderasien und Ägypten. Das Bewußtsein von der Ferne, von der Weite der Welt blieb dem heimatlichen Werk, dem Handel und der Politik, verhaftet. Was eine andere Beziehung zur Fremde suchte, blieb Sonderfall und ohne Folgen. Es war ein stärkerer Hunger nach Welt, es waren heftigere Triebe in die Ferne nötig, um über die politischen und kaufmännischen Reisen hinauszukommen, um das Posthorn verklingen, die rumpelnde Chaise verschwinden zu lassen. Es mußte die malerische Landschaft entdeckt werden, der Goethes frühe Reisen galten, es mußten die Geographen, Botaniker, Zoologen in hellen Scharen sich ins Unbekannte wagen, es mußten Kriege mit vielerlei Volk auf dem Erdteil hin und her rasen, es mußte der Reiz fremden Volkstums erschlossen werden, es mußten die Menschenmassen und ihre Nahrungssorgen wachsen, daß man sich eine Verbesserung der Reisemittel ernstlich angelegen sein ließ.

Noch zu Goethes und Humboldts Zeiten blieb man, wenn man einmal in Rom oder Paris war, gleich jahrelang dort. Wer in der Remise des Weimarer Belvederes die — für ihre Zeit stattliche — Kutsche gesehen hat, in der Goethe seine Reisen machte, wird das verstehen. Gleichwohl machte man sich fünfzig Jahre später schon bedeutend weniger aus der Mühe, die das Reisen erforderte, wobei man bemerken muß, daß diese Mühe um das Jahr 1830 doch durchaus nicht kleiner geworden war. Jene Kutsche zu Weimar, sie ist einer von den bekannten Ecksteinen, Marksteinen in der Geschichte des Reisens, in ihr wurde, wenn auch nicht die erste, so doch die beispielhafte Bildungsreise gemacht. Seither ist es nicht mehr abgerissen. Als der Wohlstand der breiten Bürgerschichten stieg, der Dampf die Wege verkürzte, brach man in schwärzlich wimmelnden Kohorten auf. Die Bildungsreisen griffen wie eine Krankheit um sich, und diese Völkerwanderung hat bis heute nicht aufgehört. Es ist manchem keine angenehme Pflicht, und der Ehemann aus der Satire von Ludwig Thoma, der sich, unter der Bildungswut seiner Gattin und Tochter seufzend, nach den Münchner Biertöpfen sehnt, ist der unbekannte Soldat der Armee, die ständig nach dem „sonnigen Süden“ (in der Regel klappert man vor Kälte), nach den Kunstschatzen (siehe Baedeker!) und dem, was darüber hinaus noch an romantischen Attrappen vielerlei Art geboten wird, im Aufbruch ist. Und dieses komische Zeitalter verfehlte auch nicht, den Spieß umzudrehen: es weckte Bedürfnis und Drang, auch da, wo nichts vorhanden war. Es entstand die greuliche Schimäre, die man Fremdenverkehr nennt.

Warum reisen wir jetzt so viel? Oh, das hat viele Gründe, aber wenig Ziele. Vornehmlich haben wir wohl alle ein wenig an Schwergewicht ver-