Karl Schlögel: «Karl Baedekers Handbuch für Reisende oder die Konstruktion Mitteleuropas», in: ders., Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik, München 2003, S. 371-378.

KARL BAEDEKERS HANDBUCH FÜR REISENDE ODER DIE KONSTRUKTION MITTELEUROPAS

Mitteleuropa, für manche Menschen nur eine Idee oder eine Ideologie, über die man beliebig lange streiten kann, ist zuerst und vor allem ein Erfahrungszusammenhang, dem man mit Mitteln der Wissenschaft – Beobachtung und Analyse – nachgehen kann. Das gilt besonders dort, wo Mitteleuropa seine größte Dichte gewonnen hatte: auf dem Territorium der alten Donaumonarchie. Über Generationen und Jahrhunderte hinweg hatte sich unter habsburgischer Ägide ein einzigartiger imperialer Komplex herausgebildet, der alle Züge eines heterogenen Konglomerats trug und doch von einer erstaunlich starken Kohäsions- und Integrationskraft zusammengehalten wurde. Mehr als zwei Dutzend Völker und Völkerschaften lebten lange unter einem Dach zusammen. Die Reichshauptstadt Wien war eine Vielvölkermetropole, und die Hauptstädte der Kronländer waren selber Vielvölkerstädte, Städte der Multikonfessionalität und Vielsprachigkeit. Die Donaumonarchie hat wie die anderen Imperien der Generalmobilmachung des Ersten Weltkrieges nicht standgehalten und ist im Volkstums- und Klassenkampf zerbrochen. Die Donaumonarchie ist längst verschwunden, und doch hat sie bis heute sichtbare Spuren hinterlassen. Unterwegs im mittleren Europa stößt man auf Schritt und Tritt auf die Erbschaft der kakanischen Kultur. Unschwer läßt sich der Geltungsbereich der alten Monarchie ausmachen. Die Grenzen sind von den Nationalstaaten, die auf ihren Trümmern errichtet wurden, längst verändert worden, und doch kann man noch heute, nach Verwüstungen durch Krieg und Wiederaufbau, unschwer die Grenze der alten kakanischen Welt ausmachen. Es sind keine scharfkonturierten Grenzen, sondern eher Übergänge. Man kann sie an Stadtbildern, Silhouetten, Fassaden, architektonischen Ablagerungen, Gesten und Gewohnheiten ablesen. Was sie auszeichnet, ist nicht ein Privileg, ein Vorzug oder etwas dergleichen, sondern eine spezifische Morphologie und eine »spezifische organische Zusammensetzung« (Karl Marx). Dies hing zusammen

mit den ethnischen, religiösen, kulturellen und sprachlichen Misch- und Gemengelagen, die jedem Anhänger des »reinen« Nationalstaates ein Graus und ein unlösbares Rätsel waren. Nicht umsonst bedurfte es der entsetzlichsten Zerstörungskräfte, einschließlich des Völkermords und der Massenaustreibung, um aus der mitteleuropäischen Mischzone die homogenen Nationalstaaten der Nach-Weltkriegs-Ordnung hervorgehen zu lassen. Die Linien des alten Imperiums liegen quer zu den Gebilden der postimperialen, nationalistischen Welt, und sie sind uns heute wie die Wegweiser in eine andere Welt, in Stefan Zweigs *Welt von gestern*.

Es gibt viele Führer in diese »Welt von gestern«: die Literatur Joseph Roths und Italo Svevos, die Gebäude der Sezession, die Photos der Millennarausstellung 1896, Statistiken und graphische Darstellungen, die die Fortschritte in Hygiene und Volksbildung belegen. Und es gibt den Baedeker, das »Handbuch für Reisende«.[1] Baedekers Österreich-Handbuch oder das für Österreich-Ungarn, in mehreren Ausgaben und Auflagen erschienen, hat viele Vorzüge, wie sie Führer und Nachschlagewerke gewöhnlich haben. Man findet in ihnen Auskünfte, in diesem Falle: über Sehenswürdigkeiten, Pläne, Karten, Angaben über Zug- und Postverbindungen, Zimmerpreise in den Hotels am Ort. Doch diese Fülle an Informationen und die schiere Zweckmäßigkeit des Handbuchs läßt leicht das Wesentliche übersehen. Der Baedeker ist ein Dokument sui generis. Er bildet kulturelle Räume ab, und er wirkt selbst mit bei der Produktion und Konstitution von kulturellen Räumen. Baedeker dokumentieren Dichte. Sie stellen Zusammenhänge her. Sie bilden *mental maps* ab. Der Baedeker ist ein Organon zur Produktion von kulturell homogenen Räumen. Er führt nach Kakanien als Lebenswelt, nicht ins Kakanien der Literatur. Alles an ihm – äußere Form, Handlichkeit, Übersichtlichkeit, äußerste Knappheit der Informationen, Ausnutzung auch noch des letzten freibleibenden Raumes – deutet auf Zweckmäßigkeit. Er ist ein Brevier. Der Reisende soll sich augenblicklich und mit einem Minimum an Aufwand zurechtfinden können. Die Donaumonarchie ist so farbig und zerklüftet wie die Landschaften, die in ihr zusammengefügt sind, aber das Handbuch stellt das Wesentliche heraus und schafft den Überblick. Vom einen Ende zum anderen ist es weit, aber der Baedeker zeigt die Wege. Wer in ihm blättert, erfährt umgehend, wie weit es von Wien nach Czernowitz oder von Budapest nach Abazzia, von Pilsen nach Krakau ist und wie lange der Schnellzug für diese Strecke braucht. Der Baedeker zeichnet das Netzwerk, in dem man sich mühelos und rasch bewegen kann. Das

Reich spricht viele Sprachen, aber der Baedeker spricht die *lingua franca*, die überall verstanden wird. In ihm finden sich unendlich viele Informationen: über die Eigentümlichkeiten des Klimas, die besten Reisezeiten, die Oberflächengestalt von Gebirgen und Ebenen, über die Zusammensetzung der Bevölkerung in den Ländern der Krone und den wichtigsten Städten, die konfessionellen Verhältnisse. So entsteht ein Bild von der Vielgestaltigkeit der Monarchie. Zugleich aber geht es, wenn zur Besichtigung von Sehenswürdigkeiten eingeladen wird, immer um das Wesentliche. Alles hat seine Ordnung. Das Reich ist, trotz seiner vielen Völkerschaften, Sprachen, Bekenntnisse, übersichtlich, transparent. Der Baedeker legt die Sichtachsen und die Strecken, spannt das Koordinatennetz, in dem sich auch der Anfänger mühelos bewegen kann. In diesem Raum bedarf es noch nicht einmal eines Passes. »Ein Paßzwang besteht in Österreich nicht«, heißt es in der Einleitung. Man ist sprachlich nirgends verloren. »Die Kenntnis der deutschen Sprache ist in den slawischen und italienischen Teilen der Monarchie bei den Gebildeten fast überall verbreitet. Bahn- und Zollbeamte, Gendarmen und Schutzleute, Hotelbedienstete und Kutscher sind fast durchweg der deutschen Sprache mächtig.« In allen Orten findet sich eine mehr oder weniger identische Infrastruktur. »In den großen Städten, sowie in den größeren Kurorten, neuerdings auch in einzelnen Tiroler Sommerfrischen bieten die Gasthöfe ersten Ranges den üblichen internationalen Komfort. Außer Aufzug, elektrischem Licht, Centralheizung und Bädern findet man hier bisweilen die sehr nachahmungswerte Einrichtung der Doppelthüren, die sowohl zwischen den einzelnen Zimmern, wie gegen die Korridore hin schalldämpfend wirken.« Die Hotels haben, ob in Abbazia oder Carlsbad, ob in Fiume oder in Graz, ob in Lemberg oder in Klausenburg – immer irgendwie die gleichen weltläufigen Namen: Hotel goldener Adler, Hotel Central, Hotel Europa, Hotel Stadt Triest, Hotel Bellevue. Ein großer Vereinheitlichungsprozeß ist im Gange: bei der Höhe der Kurtaxen, bei den Preisen für Droschken, beim Trinkgeld für Zimmerkellner und Portiers. Monarchieweit ist auch der Ausgleichungsvorgang in der Gastronomie: »Die Speisehäuser haben in der ganzen Monarchie die gleiche Einrichtung. Die Küche ist, namentlich in den größeren Städten, fast duchgängig gut, Suppen und Mehlspeisen meist vortrefflich. Überall, auch in den vornehmsten Restaurants, erhält man zu mäßigen Preisen neben einander Wein und Bier vom Faß.« Es folgen Hinweise auf den Umgang mit Bedienung, die Lektüre von Speisekarten, wie man Bier, Wein und Kaffee zu sich nimmt. »Cafés sind in Wien und den anderen Groß-

städten zahllos vorhanden, aber auch in Kurorten und kleineren Städten fast überall anzutreffen ... Zeitungen, namentlich die Wiener Blätter, sind überall in großer Auswahl vorhanden, daneben findet man auch ›reichsdeutsche‹ und Pariser Blätter.« Kaffeehäuser schließen selten vor 2 oder 3 Uhr nachts. Der Baedeker beschreibt die Kaffeetrinkgewohnheiten: »Kaffee, meist ausgezeichnet, in Glas oder Tasse (›Schale‹) 12–20 kr. (mit Rahm ›Melange‹, mehr Milch als Kaffee ›mehr weiß‹, mehr Kaffee als Milch ›Kaputziner‹; Rahm heißt ›Obers‹ oder ›Schmetten‹). Mürbes Gebäck steht auf jedem Tische und wird nach Belieben genommen (Stück 2 kr.). Eine ›Portion Kaffee‹ zu fordern ist nicht üblich; man erhält dann Kaffee und Milch getrennt und eine Tasse, zahlt aber für den Inhalt von 1 ½ Gläsern den Preis von zwei. Eis (›Gefrornes‹; 20–30 kr.) ist fast überall zu haben. – Dem ›Zahlmarqueur‹ giebt ein einzelner 2–3 kr. Trinkgeld, ebenso viel dem bedienenden Kellner.« Und über die Konditoreien heißt es: »Die Konditoreien (›Zuckerbäcker‹) führen neben guten Bonbons und Torten (berühmt in Wien die Linzer, Sacher- und Pischinger-Torte) eine große Auswahl von Eis. ›Ribisel‹ ist Johannisbeer, ›Weinscharl‹ Berberitzen, ›Dierndln‹ Cornelkirschen, ›Marillen‹ Aprikosen, ›Schmankerl‹ Vanilleeis.«[2]

All diese Bemerkungen finden sich in der Einleitung, wo das für Reisen Wesentliche vorangestellt wird, also alles, was mit Paß, Zoll, Sprache, Geld, Reisen, Gasthöfen, Post zusammenhängt. Hier ist von den Routinen die Rede, auf deren stillschweigendem Funktionieren jede Ordnung, auch die der Donaumonarchie, beruhte. Hier werden die Standards ausgeführt, die als allgemein vorausgesetzt sind, Standards also, die reichsweit gelten. Dazu gehört die Klassifikation von Hotels, Restaurants, die Erwartungen an das Funktionieren von Dienstleistungen – Droschken, Busse, Gepäckträger, Post. Hierzu gehört die Vereinheitlichung bestimmter Praktiken – Öffnungszeiten von Museen, Rücksichtnahmen auf gewisse lokale oder regionale Gepflogenheiten. Die Orts- und Zeitangaben, die Angaben von Entfernungen, Reisezeiten, Fahrpreise und Dauer müssen zuverlässig sein und setzen ihrerseits bereits ein mehr oder weniger zuverlässiges und reibungslos funktionierendes System des Verkehrs, der Kommunikation voraus. Die Monarchie wird überschaubar nicht nur von der Hauptstadt oder von Schönbrunn aus, sondern für die Untertanen und Bürger, die in zunehmender Zahl es sich leisten können, sich im Raum der Monarchie – auch darüber hinaus – zu bewegen. Die Monarchie, zu Beginn vielleicht ein durch Machtpolitik, Klugheit, dynastische Zweckheiraten zusammengefügter Bestand diverser Länder, wird mehr und mehr

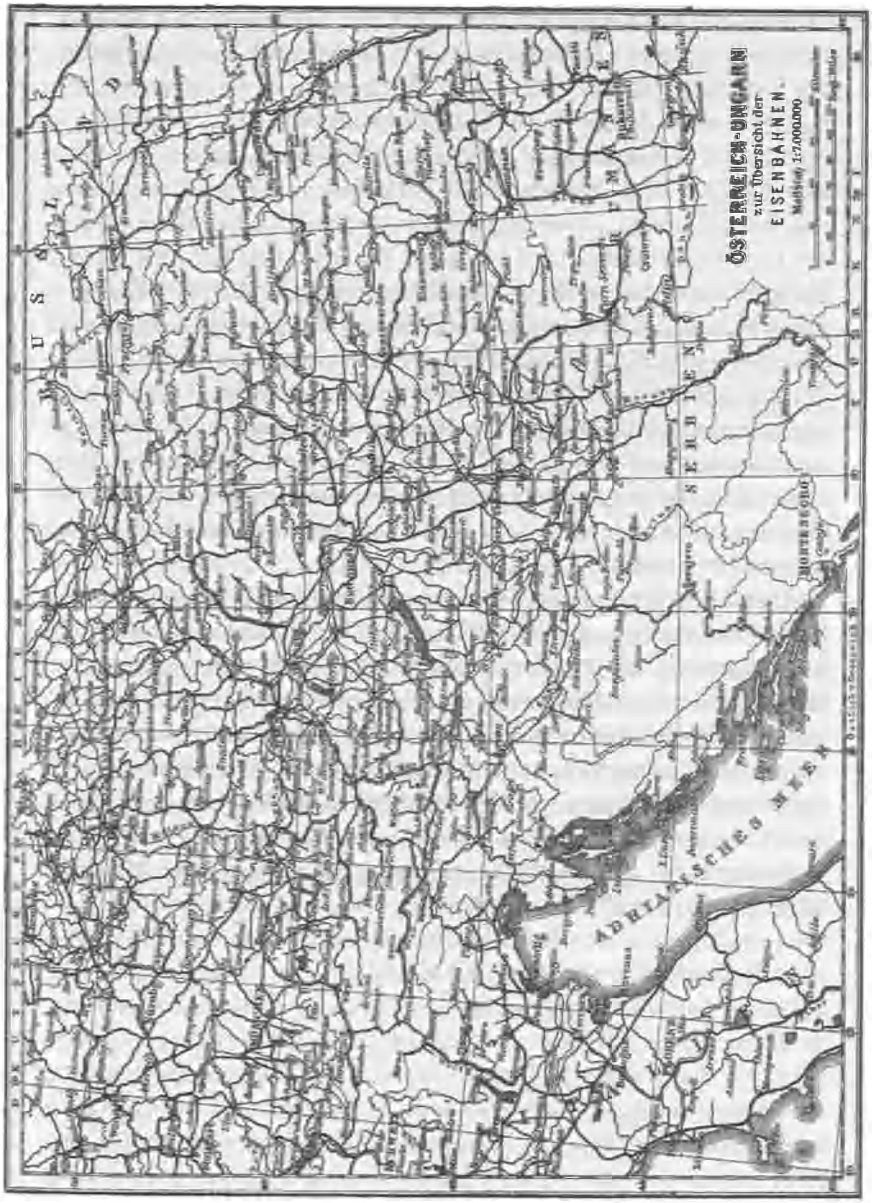
zu einem Territorium, zu einem Raum. Abbazia rückt in die Nähe der wohlhabenden Beamten von Mährisch-Ostrau, die ihren Sommer an der dalmatinischen Küste verbringen wollen; Krakau ist so nah, daß die polnischen Abgeordneten des Reichsrats zu Wien über Nacht nach Hause fahren können. Triest wird zum Tor für die Welt für all jene, die in Galizien oder in der Bukowina keine Zukunft mehr für sich sehen und sich zur Emigration entschlossen haben. Cattaro ist Stützpunkt einer Seemacht Österreich-Ungarn. Und für alle, die einen Blick auf den Sitz des Kaisers werfen wollen, ist es gleich weit nach Wien. Kakanien wächst im Rhythmus der Eisenbahnkilometer, die in der Donaumonarchie verlegt werden. Die Monarchie wächst zusammen. Auch äußerlich. Wien umgibt sich mit einem Kreis von Städten, die sich alle als »Klein-Wien« sehen: Lemberg, Krakau, Czernowitz. Ein Netz der raschen Verbindungen der Staats- und Privatbahnen legt sich über den Flickenteppich der Kron- und Erblande. Mit jeder Brücke, die gebaut, und mit jedem Tunnel, der gesprengt wird, schrumpfen die Distanzen und beschleunigt sich das Tempo der Entwicklung. Die Donaumonarchie ist ein zivilisatorischer Raum, nicht bloß ein dynastischer oder Herrschaftsverbund.[3] Es ist kein Zufall, daß der Imperialzusammenhang der Donaumonarchie bis heute an den von ihr und in ihrer Zeit errichteten Bahnhöfen ablesbar ist – oft im Beaux-Art-Stil, oft im Stil der Sezession, jedenfalls nicht im demonstrativen Neoromanischen des Deutschen oder Neorussischen des Russischen Reiches. Bahnhöfe, Bahnknotenpunkte, Stellwerke, die Paläste der Eisenbahnverwaltungen wurden zu den Relaisstationen an den Trassen eines sich modernisierenden Reiches. Dort übte man sich in neue Bewegungsformen und Tempi ein, in neue Kriterien von Disziplin und Effizienz. Eine Armee von Arbeitern, Bediensteten, Ingenieuren, Beamten stand bereit, um die Bewegungsmaschine des Imperiums in Gang zu halten – nicht weniger bedeutsam als die Armee der Militärs. Um die Kathedralen des 19. Jahrhunderts wuchsen die Neustädte.[4] Über sie stellte sich die Einheitszeit her, nach der das Imperium tickte. Was der Visionär Friedrich List im Jahre 1841 über das deutsche Eisenbahnsystem schrieb, galt auch für die Donaumonarchie: »Das deutsche Eisenbahnsystem wirkt indessen nicht bloß durch Förderung der materiellen Nationalinteressen, es wirkt auch ...

- als Nationalverteidigungsinstrument ...
- als Kulturbeförderungsmittel; denn es beschleunigt und erleichtert die Distribution aller Literaturprodukte und aller Erzeugnisse der Künste und Wissenschaften, es bringt Talente, Kenntnisse

und Geschicklichkeit jeder Art in Wechselwirkung; es vermehrt die Bildungs- und Belehrungsmittel aller Individuen, von jedem Stand und Alter;
- als Assekuranzanstalt gegen Teuerung und Hungersnot ...
- als Gesundheitsanstalt ... (Heilmittelverkehr);
- als Vermittler des gemütlichen Verkehrs; denn es verbindet den Freund mit dem Fremden, den Verwandten mit dem Verwandten;
- als Stärkungsmittel des Nationalgeistes, denn es vernichtet die Übel der Kleinstädterei und des provinziellen Eigendünkels und Vorurteils;
- als ein fester Gürtel um die Lenden der deutschen Nation ...
- als Nervensystem des Gemeingeistes wider gesetzliche Ordnung; denn es verteilt in gleichem Maße die Kraft der öffentlichen Meinung wie der Staatsgewalt ...

Ohne Zentralpunkt für Wissenschaft, Kunst, Literatur und Bildung ist erleichterter und schneller Kommunikationsmittel die Kultur nirgend so bedürftig wie in Deutschland ... so wird man nicht umhin können uns beizupflichten, wenn wir behaupten, daß schon hierdurch die Herstellung eines deutschen Eisenbahnsystems hinreichend motiviert wäre, selbst im Falle man sich gar keinen finanziellen Ertrag davon zu versprechen hätte.«[5]

Seit es die Eisenbahn gibt, wird aus einem Herrschaftsgebiet ein Wirtschafts- und Verkehrsraum – und dann auch ein Kulturraum. Die Eisenbahn macht aus Tagesreisen, die man unterlassen hat wegen zu großer Aufwendungen und Anstrengungen, die Tagreise, die im Flug vergeht. Die Eisenbahn halbiert nicht die Entfernung, aber die Zeit. Sie läßt die Orte, die weit voneinander entfernt sind, aufeinander zurücken. Der Weg ist jetzt genau meßbar, sogar Abfahrt und Ankunft sind bis auf die Minute genau festgelegt. Aus einem Reich, in dem die Sonne auf- und untergeht, wird ein Reich, in dem die Bahnhofsuhr tickt und einen neuen Zeitrhythmus vorgibt. Aus einem Reich, in dem jeder nach seiner eigenen Zeit lebte, wird ein Reich, in dem die Verbindungen aufeinander abgestimmt sind: ein einheitlicher Zeitraum. Außer den Lokomotiven arbeiten noch andere Stränge an der Vernichtung der Distanz: Telegraph, Telephon, Dampfschiff, bald auch das Automobil. Der Raum wird durchsichtig, handhabbar. Überall in den Fremden- und Reiseführern sind die Kilometer- und Stundenangaben die erste und wichtigste Information. Von Bruck über Villach nach Udine und Venedig: 337 km, Schnellzug in 9 Stunden, Personenzug in



»Seit es die Eisenbahn gibt, wird aus einem Herrschaftsgebiet ein Wirtschafts- und Verkehrsraum – und dann auch ein Kulturraum.«

Das Eisenbahnnetz Österreich–Ungarn, 1898

13 Stunden. Von Graz nach Triest: 368 km, Schnellzug in 8 Stunden, Personenzug in 12–13 Stunden. Von Budapest nach Kaschau/Eperies: 274 km, Schnellzug in 6 Stunden, Personenzug in 7 ½ Stunden. Von Budapest nach Agram und Fiume (Abbazia). 608 km., Schnellzug in 15 Stunden, Personenzug in 23 Stunden. So wird aus Städten wie Wien und Budapest eine Doppelstadt. So rückt Prag auf Dresden zu. So ist es von Budapest nach Klausenburg in Transsylvanien näher als von Bukarest nach Klausenburg. Und aus Wien, Budapest und Bukarest werden Stationen an der Linie des großen Orientexpresses, der pünktlich zwischen Paris und Konstantinopel verkehrt. Erstmals einigt man sich auf die eine, einheitliche Eisenbahnzeit. Die Eisenbahn verrückt Zentren des Binnenlandes in Küstennähe, fast so wie Heinrich Heine es 1843 aus Paris beschrieben hatte: »Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Deutschland und Belgien ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden werden! Mir ist es, als kämen die Berge und Wälder auf Paris zugerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.«[6]

Der Raum der Donaumonarchie zerfiel mit den Schüssen von Sarajewo. Das Medium der Mobilität wurde zum Vehikel der Generalmobilmachung. Die Knotenpunkte, die das Reich zusammengehalten hatten, gerieten ins Abseits und an die Peripherie. Das Netz des Imperiums wurde zerrissen und nationalisiert. Es war ein starkes Netz. Noch immer ist es in Fragmenten sichtbar: als Bahnhofsrestauration, als Stellwerk und Wasserturm, als Villa des Bahnhofvorstehers von Bohumin/Oderberg, als Bahnhofsstraße, die ins Zentrum führt. Vielleicht auch nur als in den Fußboden eingelassenes Ornament, das kaum noch einer zu entziffern versteht.