

Die Erfahrung der Nation. ‚Modernes Reisen‘ auf der »Augusta Victoria« (1891)*

Anna Breidenbach

Im Frühjahr 1891 wurde durch die »Hamburgische Packetfahrt-Aktiengesellschaft« (HAPAG) eine Reise organisiert, die in den Berichten der Tageszeitungen als „kühnes und nie dagewesenes Unterfangen“ bezeichnet wurde.¹ Der Doppelschrauben-Schnelldampfer »Augusta Victoria«, eines der größten Passagierschiffe der Welt, begab sich mit 264 Reisenden auf eine mehrwöchige Fahrt ins Mittelmeer. Die Reise begann am 22. Januar in Cuxhaven und führte über Southhampton durch die Straße von Gibraltar zunächst nach Genua. Von dort ging es weiter ins östliche Mittelmeer nach Alexandrien, Jaffa, Beirut und Konstantinopel. Daraufhin fuhr die »Augusta Victoria« wieder westwärts und lief dort die Häfen von Athen und Malta, Palermo und Neapel an. Über Lissabon und London ging die Reise schließlich zurück nach Cuxhaven. Nicht alle Passagiere machten die komplette Fahrt mit, die vom 22. Januar bis zum 21. März dauerte, sondern es stiegen auch einige unterwegs, besonders in Southhampton und Genua, zu.²

Aufgrund des großen Erfolgs der Reise, der sich in öffentlichen Zeitungsberichten und privaten Reiseaufzeichnungen spiegelt, begann die HAPAG in der Folgezeit, diese Fahrten in wiederkehrendem Rhythmus durchzuführen, und baute das Angebot der »Mittelmeer-Orientfahrten« bis zum Ausbruch des ersten Weltkriegs kontinuierlich aus. Regelmäßig fuhren nun die großen Passagierschiffe der Schiffsgesellschaft in den Wintermonaten ins Mittelmeer, wenn die Passage nach Amerika, für die sie eigentlich konstruiert waren, aufgrund von Eis im Atlantik nicht möglich war.³

* Dieser Beitrag basiert auf den von der Autorin im Rahmen einer Bachelorarbeit 2020 generierten Forschungsergebnissen.

¹ Zitiert aus den »Hamburger Nachrichten« bei Arnold Kludas: Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt, Hamburg 2001, S. 21, im Folgenden zitiert als Kludas: Vergnügungsreisen.

² Eine tabellarische Übersicht über alle Stationen der Fahrt bietet Kludas: Vergnügungsreisen, S. 27.

³ Kludas: Vergnügungsreisen, S. 18.

Erstmals wurde so 1891 ein Passagierschiff als Transportmittel für eine Form der Reise genutzt, die sich in Europa im Laufe des 19. Jahrhunderts unter dem Begriff der ‚Gesellschaftsreise‘ etabliert hatte. Es handelte sich dabei um Gruppenreisen, bei denen sowohl das Transportmittel als auch der gesamte Ablauf der Reise durch einen Veranstalter organisiert wurden. Diese Fahrten wurden nur durch die vermehrten Kapazitäten eines industrialisierten Verkehrsnetzes möglich – prominent durch den Ausbau der Eisenbahn. Weitere Faktoren wie eine allgemeine Hebung des Lebensstandards sowie eine verstärkte Trennung von Arbeit und Freizeit begünstigten das gesamtgesellschaftliche Anwachsen einer allgemeinen Reise- und Ausflugslust. Unternehmer wie Thomas Cook positionierten sich in einer Schnittstelle zwischen den Eisenbahngesellschaften und einer reiselustigen Kundschaft und begannen, die Organisation zunächst regional begrenzter Ausflüge, die in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts zu immer mehr Reisen führte.⁴

Um diese Gruppenreisen effizient durchführen zu können, benötigte es eine detaillierte Planung vonseiten der Unternehmer. Sie legten den Ablauf der Reisen im Vorfeld genau fest und verkauften ein Gesamtpaket, in dem Transport, Unterbringung und Verpflegung enthalten waren. Die Teilnehmer einer Reisegruppe wiederum konnten auf ein hohes Maß an Betreuung und damit eine Form von Absicherung während ihrer Reise zählen, die sie jedoch, wie den gesamten Ablauf und damit das Erlebnis der Reise, mit ihren Mitfahrern teilen mussten.

Im Anwachsen dieser zentral organisierten Reisen sieht die historische Forschung den Übergang von der adeligen und bürgerlichen ‚Grand Tour‘ früherer Jahrhunderte zum Massentourismus des 20. Jahrhunderts. Die ‚Gesellschaftsreise‘ des 19. Jahrhunderts, die noch nicht den Begriff des Tourismus gebrauchte, sehr wohl jedoch den des ‚Touristen‘, wird heute als ‚Prototourismus‘ bezeichnet.⁵ Diese Kategorisierung ist in der Anwendung sozialwissenschaftlicher Parameter zur Klassifizierung touristischer Reisen auf die Phänomene des 19. Jahrhunderts entstanden, von denen wiederum die drei zentralen Charakteristika ‚Normung‘, ‚Montage‘ und

⁴ Zur Entwicklung der Gesellschaftsreise im 19. Jahrhundert siehe einerseits den Überblick von Rüdiger Hachtmann: *Tourismus-Geschichte*, Göttingen 2007, S. 28, im Folgenden zitiert als Hachtmann: *Tourismus-Geschichte*. Eine ausführliche Studie bietet Philipp Prein: *Bürgerliches Reisen im 19. Jahrhundert. Freizeit, Kommunikation und soziale Grenzen (Kulturgeschichtliche Perspektiven 3)*, Berlin 2003, im Folgenden zitiert als Prein: *Bürgerliches Reisen*. Zu Thomas Cook siehe Jörn Mundt: *Thomas Cook. Pionier des Tourismus*, Konstanz/München 2014.

⁵ Für einführende Überblicksdarstellungen siehe Hasso Spode: *Geschichte des Tourismus*, in: Heinz Hahn/H. Jürgen Kahlmann: *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft*, München 1993, S. 3-9, sowie Burkhart Lauterbach: *Tourismus. Eine Einführung aus Sicht der volkswissenschaftlichen Kulturwissenschaft (Kulturtransfer 3)*, Würzburg 2006.

„Serienfertigung“ von Hans-Magnus Enzensberger nach wie vor maßgebend sind: Die Normung einer Reise betrifft dabei das Erleben, das bereits im Vorfeld festgelegt wird – so zum Beispiel die Planung der Besichtigungen, die eine im Vorfeld getroffene Entscheidung über Sehens- und Nicht-Sehenswürdigkeiten einer Kultur betrifft. Die Montage der Reise wiederum bedeutet, dass sie aus voneinander abgrenzbaren Bausteinen wie Transport, den einzelnen Etappen, Ausflügen und Unterbringungen besteht, und die von den Unternehmen, auch variierend, zu einem Gesamtpaket „zusammenmontiert“ werden. Zuletzt ist die „Serienfertigung“ ein zentrales Charakteristikum der touristischen Reise. Ihr Ablauf ist wiederholbar und ihr Erleben reproduzierbar – so können genau festgelegte Routen erneut genommen und gewisse genormte „Sehenswürdigkeiten“ erneut besichtigt werden.⁶

Diese Charakteristika wurden für die Organisation der „Gesellschaftsreisen“ des 19. Jahrhunderts in wachsendem Maß bedeutsam, und für die Reise der »Augusta Victoria« galten sie bereits in besonderem Maße. Der Ablauf der Reise und die geplanten Ausflüge an Land mit den entsprechenden Sehenswürdigkeiten waren tagesgenau geplant und eine Betreuung der Reisenden zu jeder Zeit auf dem Schiff und während der Landaufenthalte gewährleistet. Die HAPAG verkaufte die Tickets über ein komplettes Reisepaket, das den Transport auf dem Schiff und die Unterbringung und Verpflegung der Reisenden beinhaltete.

Durch die Fahrt mit dem Schiff lebten die Teilnehmer außerdem auf einem besonders engen Raum über mehrere Wochen hinweg zusammen. Es entstand für sie eine besondere Form des „Schiffsalltags“, der durch die Eingliederung des eigenen Erlebens in die zentral organisierten Rhythmen auf dem Schiff bedingt war. So wurden die Mahlzeiten im Speisesaal eingenommen und gemeinsame Freizeitbeschäftigungen wie „olympische Bordspiele“⁷ an Deck oder Wohltätigkeitskonzerte im Schiffsalon organisiert. Somit beinhalteten die Tickets zur Teilnahme an der Reise die

⁶ Hans-Magnus Enzensberger: Vergebliche Brandung der Ferne. Eine Theorie des Tourismus, in: Merkur 126 (1958), S. 701-720. Auf seine Theorie verweist insbesondere auch Rüdiger Hachtmann: Tourismus-Geschichte, S. 4.

⁷ Beschreibungen des Schiffsalltags sind zu finden bei H. Weth: Die Orient-Reise der „Augusta Victoria“ vom Januar bis März 1891. Nach den Berichten in den Feuilletons „Hamburger Fremdenblatt“ und des „Berliner Börsen-Couriers“, Hamburg 1891, S. 15, im Folgenden zitiert als: Weth, Orient-Reise. Zu gemeinschaftlichen Aktivitäten siehe insbesondere Heinrich Egon Wallsee: Modernes Reisen. Die Orientfahrt der Augusta Victoria. Mit Bildern, ausgeführt nach Originalskizzen von Carl Schildt und zahlreichen Autotypen, Hamburg 1891, S. 160 ff., im Folgenden zitiert als: Wallsee, Modernes Reisen; die „olympischen Bordspiele“ wurden durch eine Gruppe um den Maler Jan C. Allers organisiert, siehe die Beschreibung in seinem Bericht: C.W. Allers: Backschisch. Die erste deutsche Kreuzfahrt. Ein Reisebericht aus dem Jahre 1891, hg. v. Gerd Fahrenhorst, Berlin 2008, S. 33f., im Folgenden zitiert als: Allers: Backschisch.

Integration des Einzelnen in eine besonders verdichtete Form der Gruppenerfahrung. Einzig die Landausflüge konnten die Reisenden noch optional dazu buchen und so eine eigene Montage ihrer Reise vornehmen, die jedoch in die von der HAPAG vorgegebene Struktur eingebettet war.⁸

Von der Reise der »Augusta Victoria« wurde in den großen deutschen Tageszeitungen von Berlin und Hamburg ausführlich berichtet. Die Zeitungskorrespondenten, die mit an Bord waren, stellten zudem nachträglich ihre Eindrücke zu geschlossenen Berichten zusammen, die veröffentlicht wurden und heute noch in einigen Exemplaren existieren. Andererseits hielten auch einige Privatpersonen ihre Reiseeindrücke fest, so zum Beispiel der Maler Christian Allers, der neben seinen Aufzeichnungen auch viele Skizzen vom Schiffsalltag und den Landausflügen anfertigte.⁹

Durch die Untersuchung dieser verschiedenen Berichte können unterschiedliche individuelle Perspektiven auf die Fahrt der Augusta Victoria miteinander verglichen werden. Einerseits kann die Struktur der Reise, ihr Ablauf und ihre Stationen, rekonstruiert werden, und so klassifiziert werden, inwiefern es sich um eine touristische Reise handelte. Andererseits wird jedoch in den Berichten deutlich, welchen Eindruck die neue Form der Schiffsreise auf die Reisenden hatte und wie das touristische Reisen zur See auf die Teilnehmer wirkte. Indem ein solcher Fokus gelegt wird, wird eine Brücke geschlagen zwischen der Betrachtung touristischer Strukturen und den persönlichen Erfahrungen, die eine solche Reise mit sich bringt.

Diese Verbindung ist in der Geschichtswissenschaft bislang wenig geleistet worden. Die kategorische Abgrenzung von individueller Reisekultur des 18. Jahrhunderts vom Massentourismus des 20. Jahrhunderts wurde durch den Begriff des ‚Prototourismus‘ nur unzureichend aufgeweicht. Während die Untersuchung von individuellen Reiseberichten das Erleben der privilegierten Reisenden der früheren Neuzeit rekonstruiert, beschränkt sich die Untersuchung des Tourismus darauf, die äußerlichen Strukturen dieser Reiseform nachzuzeichnen. Tourismusgeschichte geht allzu häufig nur dem strukturellen Phänomen auf den Grund, ohne die individuelle Erfahrung der Reisenden in den Blick zu nehmen.¹⁰

⁸ Ein Überblick über die Räumlichkeiten des Schiffes bieten die Illustrationen bei Kludas: Vergnügungsreisen, S. 24.

⁹ Neben den drei erwähnten steht bislang zusätzlich noch folgender Bericht über die Fahrt der „Augusta Victoria« zur Verfügung: Heinrich Benrath: Mit der „Augusta Victoria« ins Mittelmeer vom 22. Januar bis 21. März 1891, Reisebriefe, Hamburg 1891, im Folgenden zitiert als: Benrath: Augusta Victoria.

¹⁰ Prein: Bürgerliches Reisen, S. 256.

Dabei hat die zunehmende Industrialisierung der Reise das Individuum nicht einfach ausradiert. Erlebnisse der Reise in der Gruppe wirkten trotzdem auf die einzelnen Reisenden nach – dies wird in den festgehaltenen Eindrücken der individuellen Teilnehmer, auch bei der Fahrt der *Augusta Victoria*, deutlich. Eine Kulturgeschichte der Anfänge touristischen Reisens zur See kann somit die Frage nach dem Einfluss dieses Reiseformats auf das Individuum stellen, die wiederum auch in ihrer gesamtgesellschaftlichen Strahlkraft untersucht werden können. Aus diesem Grund ist es fruchtbar, veränderte Reiseformen in ihren kulturellen Aspekten zu untersuchen.

Für die Berichte, die von den Zeitungskorrespondenten angefertigt wurden, muss natürlich einschränkend die besondere Intention zur Veröffentlichung und der erhoffte Erfolg der eigenen Aufzeichnungen immer mit bedacht werden. Das eigene Erleben wurde auch für ein potenzielles Publikum beschrieben, und ist nicht in der Unmittelbarkeit und Individualität zu bewerten, wie es beispielsweise Tagebucheinträge wären. Doch gerade in den ausführlichen, für eine Öffentlichkeit bestimmten Berichten liegt auch der Nutzen, dass das Erleben für eine Leserschaft geschrieben ist, insbesondere, da besondere Erlebnisse während der Fahrt hier stärker an das Erlebnis in der Gruppe geknüpft sind, um sie für ein breiteres Publikum zugänglich zu machen. Trotzdem wäre es sinnvoll und wünschenswert, die bislang vorliegenden Berichte durch Tagebuchaufzeichnungen zu ergänzen und zum Beispiel auch eine weibliche Perspektive mit einzubringen. Weiterhin bedeutet die Untersuchung der Fahrt der »*Augusta Victoria*« vor allem, das Erleben einer privilegierten bürgerlichen Schicht nachzuzeichnen. Die erste touristische Kreuzfahrt ins Mittelmeer kostete über 2000 Reichsmark und war wohlhabenden Passagieren vorbehalten, von denen der größte Teil aus dem deutschen Kaiserreich stammte. Daneben belegen die Passagierlisten, dass 20 Engländer und 15 Amerikaner ebenfalls mit an Bord waren, zudem 5 Passagiere aus Frankreich, 3 aus Riga und je 2 aus der Schweiz und aus Brasilien. Jedoch sind bislang leider von keinen der eben genannten weitere Reiseberichte bekannt.¹¹

Trotz all der Einschränkungen, die auch durch die Exklusivität dieser ersten Fahrt bedingt ist, kann an die vorliegenden Berichte die Frage gestellt werden, wie die Teilnehmer die Fahrt erlebten, die in besonderem Maße durch eine zentrale Organisation beeinflusst war. Wie bereits oben angemerkt, kamen die Reisenden auf dem engen Raum des Schiffes als Reisegesellschaft zusammen, die Transportmittel und Unterkunft während der Fahrt miteinander teilte. Die Kabine war dabei der einzige

¹¹ Weth: *Orient-Reise*, S. 207.

private Rückzugsort der Passagiere, der gesamte übrige Tagesablauf war in die zentral organisierten Abläufe auf dem Schiff eingebunden.

Zuallererst hatten die Passagiere somit eine Vielzahl von Gelegenheiten, ihre Mitreisenden kennen zu lernen. Die Beobachtung ihrer Mitfahrer und der Prozess des Kennenlernens werden in den Berichten übereinstimmend festgehalten. Ausführlich werden besonders die ersten Tage als Eingewöhnung in einen neuen Alltag beschrieben, in denen man ohnehin zunächst einmal an der westeuropäischen Küste entlang in Richtung der Straße von Gibraltar fuhr, und Zeit und Gelegenheit hatte, einander kennen zu lernen.

In den Berichten halten die Reisenden vor allem die bewusste Wahrnehmung unterschiedlicher regionaler Herkünfte ihrer Mitreisenden fest. Aus den Passagierlisten wird deutlich, dass hauptsächlich Norddeutsche mitfuhren, von denen die meisten aus Hamburg stammten (54), es folgen Bremen (11), Lübeck (4), Kiel (2) und Altona (3). Zudem fuhren 18 Passagiere aus Berlin und 8 aus Leipzig mit, vereinzelt sind weitere Städte aus dem Süden und Westen des Reiches genannt. In den Berichten wiederum wird festgehalten, dass sich diejenigen Reisenden mit gemeinsamer regionaler Herkunft schnell in kleinen Gruppen zusammen fanden: „Rechts vom innern Eingang ist der Tisch, den ein Witzbold die Millionenecke genannt hat, und in der That repräsentiert das Stückchen hanseatischer Kaufmannschaft, welches dort vertreten ist, ein gut Theil deutscher commerzieller Potenz und deutscher Weltbedeutung. (...) Weiter begegnen wir einer anderen Gruppe, deren Dialekt uns ihre sächsische Heimath verrathen würde, wenn es nicht schon die deutschen Karten thäten, die sie zum Skat verwenden. (...) Ein anderer Tisch zeigt uns die markanten Figuren dreier Skandinavier, die sich mit dem Whistspiel beschäftigen (...)“¹²

Neben der Heterogenität der Deutschen untereinander findet jedoch gleichzeitig eine Abgrenzung zu den englischsprachigen Passagieren statt: „Inzwischen waren neue Gesichter um uns aufgetaucht, meist Amerikaner und Engländer, leicht kenntlich an Kleidung, Haltung und Manieren. Sie hielten sich sehr en ratraite und fanden es offenbar wenig nach ihrem Geschmack, dass sie in dieser Gesellschaft von Deutschen, deren Sprache sie natürlich nicht verstehen, auf die tonangebende Stellung verzichten mussten.“¹³

¹² Weth: Orient-Reise, S. 39.

¹³ Weth: Orient-Reise, S. 12.

Im kleinen Kosmos der Schiffsgesellschaft zentrierten sich so für die Reisenden die Erfahrungen sowohl lokaler als auch nationaler Unterschiede. Es wird möglich, die eigene Zugehörigkeit zu regionalen Gruppen sowie zur eigenen Nation durch kulturelle Unterschiede wie Sprache und ihre Dialekte oder die äußerliche Erscheinung festzustellen. Ein Großteil der Reisegruppe stammte aus einem Kaiserreich, das erst seit 2 Jahrzehnten existierte und nominell die ‚imagined community‘ der deutschen Nation in sich vereinen sollte.¹⁴ Diese nationale Gemeinschaft war jedoch im Alltag der Menschen wenig greifbar. Die lokale Zugehörigkeit zur Heimatstadt und ihrer regionalen Umgebung war viel stärker präsent. Auf einer Reise, die sie auf einen engen Raum über einen längeren Zeitraum mit anderen Angehörigen ihrer Nation zusammenführte, konnten die Deutschen jedoch erfahren, welche kulturellen Gemeinsamkeiten sie als nationale Gemeinschaft teilen. Denn obwohl die Teilnehmer an der Fahrt der »Augusta Victoria« ihre Nation vor allem als heterogene Gruppe wahrnehmen konnten, wurde es für die deutschen Reisenden während ihrer Reise immer wieder möglich, Erfahrungen von übergreifender nationaler Gemeinschaft zu machen. Durch die Vielseitigkeit dieser ‚Nationserfahrung‘ sowohl auf dem Schiff als auch während der Landausflüge, scheint auf der ersten touristischen Kreuzfahrt ins Mittelmeer die Erfahrung der eigenen Nation einen mindestens so großen Stellenwert gehabt zu haben wie die Erfahrung des Fremden.

Als deutlichste nationale Verbindung der deutschen Reisenden ist zunächst die deutsche Sprache zu nennen, die, obgleich mit unterschiedlichen regionalen Dialekten, eine Verbindung zwischen allen deutschen Teilnehmern herstellte. Neben der Möglichkeit zur privaten Unterhaltung wurde auf der Reise auch ein gedrucktes Medium ins Leben gerufen, das ebenfalls eine Verbindung der deutsch-sprachigen Reisenden untereinander ermöglichte. Die »Augusta-Victoria Zeitung« erschien in 13 Nummern während der Reise und wurde von einem der mitreisenden Zeitungsredakteure zur Unterhaltung der Schiffsgesellschaft herausgegeben. Sie sei zum „häuslichen Gebrauch unserer großen Familie“¹⁵ ins Leben gerufen worden und wirkte in zweierlei Weise integrativ: Zum einen wurde die Zeitung für die Reisenden veröffentlicht, um sie über anstehende Ausflüge, die Wetterlage und ähnliche alle Reisenden betreffenden Neuigkeiten zu informieren und um den Passagieren mit merkwürdigen Anekdoten aus dem Schiffsalltag die Zeit zu vertreiben. Andererseits aber waren die Reisenden dazu aufgefordert, aktiv an der Gestaltung der Zeitung

¹⁴ Zum Konzept der Nation als ‚imagined community‘ siehe Benedict Anderson: Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts, Frankfurt a. M. ²2005.

¹⁵ Weth, Orient-Reise, S. 5.

mitzuwirken und eigene Beiträge einzureichen.¹⁶ Die Zeitung fasste die deutsch sprechende Gemeinschaft auf dem Schiff institutionell zusammen. Sie war ein großer Erfolg, wurde von den (deutschen) Passagieren gerne gelesen und in allen Reiseberichten erwähnt, auf den folgenden Fahrten der HAPAG jedoch nicht noch einmal verlegt und damit zunächst kein zentraler Bestandteil der sich institutionalisierenden ‚Mittelmeer-Orientfahrten‘, auch wenn das Konzept der Bordzeitung im Laufe des 20. Jahrhunderts wieder häufig aufgegriffen wurde.¹⁷

Eine weitere nationale Gemeinsamkeit, die die Deutschen auf dem Schiff erfahren konnten, lag in nationalen Liedern. Bereits seit dem Vormärz waren bestimmte Lieder zu akustischen Symbolen der deutschen Nation avanciert – beispielsweise das »Lied der Deutschen« von Hoffmann von Fallersleben, das unter Wilhelm II. zur Nationalhymne des Kaiserreichs wurde. Seit der Reichsgründung wurden auch zunehmend militaristische Lieder wie die »Wacht am Rhein« beliebt.¹⁸ Auf dem Schiff konnten die deutschen Reisenden nun zu konkreten Anlässen diese Lieder in der Gemeinschaft erleben, die von der mitreisenden Bordkapelle gespielt wurden. Dies geschah hauptsächlich in der Kommunikation und zur Selbstinszenierung bei Begegnungen mit anderen Schiffen während der Fahrt oder auch bei der Ein- und Ausfahrt in die Häfen. Damit wurde das Schiff als zur deutschen Nation zugehörig im Raum des Mittelmeeres präsentiert. Andererseits wurden die nationalen Lieder aber auch zur Untermalung besonderer Ereignisse genutzt. Ein besonders prominentes Beispiel für ein solches Erlebnis ist die Feier zum Geburtstag Kaiser Wilhelms II. am 27. Februar. Sie wurde durch eine Vielzahl ritueller Handlungen strukturiert, die das Erlebnis dieser Feier zu einer besonderen Gemeinschaftserfahrung machte. Bereits am frühen Morgen wurden die Feierlichkeiten durch das Hissen der Nationalflagge, untermalt durch die „vaterländischen Weisen“, eingeleitet.¹⁹ Abends wurden beim Diner mit anschließendem Ball im Zuge verschiedener feierlicher Reden die besondere Verbindung der Reisenden als nationaler Gemeinschaft in der

¹⁶ So fasst es Heinrich Benrath zusammen, der auch gleichzeitig Initiator und Redakteur des Projektes war, siehe Benrath: *Augusta Victoria*, S. 10.

¹⁷ So bemerkt es H. Weth, der an der zweiten Fahrt der »Augusta Victoria« im darauffolgenden Jahr ebenfalls teilnahm, mit Bedauern, siehe hierzu H. Weth: *Die zweite Orient-Reise der „Augusta Victoria“ vom 10. Februar bis zum 10. April 1892*, Hamburg 1892, S. 150.

¹⁸ Einführend zur Rolle der Musik im deutschen Nationalismus siehe Celia Applegate/Pamela Potter (Hgg.): *Music and German National Identity*, Chicago/London 2002; sowie Peter Reichel: *Glanz und Elend deutscher Selbstdarstellung. Nationalsymbole in Reich und Republik*, Göttingen 2012, S. 74.

¹⁹ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 19.

fremden Umgebung des „Oceans“ betont und im Anschluss ein Glückwunschtelegramm an den Kaiser im Namen der gesamten Schiffsgesellschaft geschickt.²⁰

Am Beispiel der Geburtstagsfeier zeigt sich anschaulich, dass neben der gemeinsamen Sprache und gemeinsamen nationalen Liedern auch die Institution der Monarchie bzw. der Person des Kaisers und das Symbol der Nationalflagge bedeutende Bestandteile einer Erfahrung der Nation als Gefühl der Verbundenheit zwischen den Teilnehmern der Schiffsreise darstellen. So war es den Teilnehmern möglich, im Rahmen eines gemeinsamen Tagesrhythmus an Bord sowie zu einzelnen Anlässen die Nation als Gemeinschaft über die mit ihr verbundenen Symbole im Mikrokosmos der Reisegesellschaft reell zu erfahren. Gleichzeitig muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Erfahrung der Nation über die oben genannten Symboliken einerseits wirkmächtig und wiederkehrend möglich ist, andererseits aber auch von der individuellen Partizipation der einzelnen Reisenden abhing. In den Reiseberichten zeigt sich, dass Gruppenerfahrungen und individuelle Erlebnisse parallel möglich waren: „Anfangs hielt man sich in Landsmannschaften zurück, weil man sich nicht kannte, dann trat man sich näher, und endlich schied man sich in Einzelgruppen, weil man sich kannte, d.h. weil sich Diejenigen zusammengefunden hatten, die zueinander passten, ganz selbstverständlich aber hielt uns alle das gemeinsame Band, welches gesittete Menschen umschließt, die auf Monate ein Haus miteinander theilen müssen.“²¹

Die Schiffsgesellschaft war somit eher durch individuelle Sympathien strukturiert als durch regionale und nationale Abgrenzung. Hier wird deutlich, dass die einzelnen Reisenden ihre Fahrt individuell erlebten und den Grad der Gemeinschaftserfahrung selbst bestimmten. Es war im Rahmen der Schiffsreise möglich, nicht immer in eine große Gruppe eingebunden zu sein.²² Und das „gemeinsame Band“, das Weth oben erwähnte, war eher durch gegenseitigen Respekt als durch tiefe Verbundenheit gekennzeichnet. Doch dass dieses Band durch die zentrale Organisation und die Struktur der Schiffsreise entstand, wurde übereinstimmend wahrgenommen. Zudem wurden immer wieder aufs Neue Möglichkeiten aufgetan, an Gemeinschaftserfahrungen teilzuhaben.

²⁰ Beispielhaft die Rede des HAPAG-Direktors Albert Ballin, der ebenfalls mit an Bord war, abgedruckt bei Benrath: *Augusta Victoria*, S. 22.

²¹ Weth: *Orient-Reise*, S. 227.

²² Besonders anschaulich beschreibt Christian Allers: *Backschisch*, S. 58-70 et passim, die Freundschaft zu Heinrich Benrath, mit dem er sich eine Schiffskabine teilte. So unternahmen sie verschiedene gemeinsame Ausflüge (und abendliche Eselsritte) beispielsweise in Kairo.

Dass diese Gemeinschaftserfahrungen von nationaler Prägung waren, wurde dabei auch nicht nur durch die Reisegesellschaft, sondern auch durch das von ihnen ‚geteilte Haus‘, die *Augusta Victoria* bestimmt, die deutlich als zur deutschen Nation zugehörig ihre Reise antrat und sich im internationalen Raum des Mittelmeeres auch immer wieder in dieser Form präsentierte. Vor der Abfahrt der *Augusta Victoria* im Januar 1891, als das riesige Schiff noch im Eis auf der Elbe festsaß und die Abfahrt für einige Tage ungewiss erschien, besuchte Kaiser Wilhelm II. das Schiff. Er verschaffte durch diesen Besuch der »*Augusta Victoria*« ein großes Maß an medialer Aufmerksamkeit, die sich auch positiv auf die Stimmung der Reisenden auswirkte, von denen einige noch vor Beginn der Fahrt, insbesondere aufgrund der Abfahrtsverschiebung, skeptisch waren. Außerdem jedoch bedeutete der Kaiserbesuch eine besondere Form von „Weihe“ für die »*Augusta Victoria*«,²³ durch die das Schiff selbst für die Öffentlichkeit in einen neuen Zustand gehoben wurde. Während seines Rundgangs kommentierte der Monarch: „Sie sehen, meine Herren, wir können in Deutschland Schiffe bauen!“²⁴ Durch diesen Kommentar wurde die *Augusta Victoria* vom Schiff einer hamburgischen Gesellschaft zu einem Produkt Deutschlands denominiert und in dieser Form auch in den Zeitungsberichten zum Kaiserbesuch festgehalten.

Diese spezifische Zuordnung zur deutschen Nation wurde für das Schiff auch in seiner Bewegung durch den internationalen Raum des Mittelmeeres bedeutsam. Durch verschiedene Symbole rief sich die »*Augusta Victoria*« auf der Fahrt stets aufs Neue als deutsches Schiff in Erinnerung. Einerseits kommunizierte sie, wie oben bereits erwähnt, durch musikalische Signale mit anderen Schiffen. Besonders pointiert beschreibt Christian Allers die symbolische Bedeutung der Kommunikation mittels nationaler Hymnen: „Kapellmeister Ascher ist mit zahllosen Musikideen und Döntjes versehen und hat alle Nationalhymnen an Bord, um das Wohlwollen der Völker, die wir entdecken werden, zu erwerben.“²⁵

Andererseits war auch die Nationalflagge zentraler Bestandteil dieser wiederholten Selbstinszenierung. Die Reisetilnehmer erlebten diese nationale Präsentation des Schiffes auf der Fahrt viele Male. Sie waren bei den diversen Flaggenparaden zugegen und dokumentierten die Begegnungen mit anderen Schiffen sowie ihr Erleben des Ein- und Auslaufens in die verschiedenen Häfen.²⁶ Einerseits nahmen die

²³ So bezeichnet bei Weth: *Orient-Reise*, S. 2.

²⁴ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 7.

²⁵ Allers: *Bakschisch*, S. 11.

²⁶ Zum Beispiel in Athen, siehe Benrath: *Augusta Victoria*, S. 188.

Passagiere so die deutlichen Bezeugungen der Zugehörigkeit zur deutschen Nation über visuelle und akustische Signale wahr. Andererseits waren sie auch mit dem Schiff als einer temporären Heimat verbunden.

Dieser Zusammenhang hatte besonderen Einfluss auf die Selbstwahrnehmung der Reisetilnehmer. Sie begannen, sich selbst – wie ‚ihr‘ Schiff – ebenfalls als Repräsentanten ihrer Nation anzusehen.²⁷ Der graduelle Prozess dieser neuen Selbstwahrnehmung ist jedoch nur dadurch zu erklären, dass die Reisenden auf der »Augusta Victoria« verschiedene Länder besuchten und anderen Nationalitäten und ihren verschiedenen Repräsentanten begegneten. So wirkten insbesondere die Erfahrungen im Kontakt und der Abgrenzung zu anderen Nationalitäten darauf zurück, wie eine Verbindung der Reisenden zwischen ihrer touristischen Fahrt und ihrer eigenen Nationalität hergestellt werden konnte.

Die »Augusta Victoria« war das Objekt allgemeiner Aufmerksamkeit und Bewunderung während ihrer gesamten Reise. Da sie zum größten Schiffstyp der damaligen Zeit gehörte, von dem es 1891 insgesamt nur 5 Exemplare überhaupt gab, stach sie neben anderen Schiffen besonders stark heraus und wirkte buchstäblich überragend. In allen Häfen kamen viele Schaulustige zusammen, um ihre Ankunft mitzuerleben oder sie während ihres Aufenthalts im Hafen zu besichtigen. Auch wurden in den jeweiligen lokalen Zeitungen häufig über das Schiff und seine Reise berichtet, wie die Reisenden es in ihren eigenen Berichten vermerkten.²⁸ Und so, wie eine schaulustige Öffentlichkeit dem Schiff ihre Bewunderung zollte, so wurden auch die Reisenden auf der »Augusta Victoria« besonders bevorzugt behandelt. An vielen Stellen der Reise wurde den Passagieren der Prozess der Landung erleichtert. So waren sie in Algier, Alexandrien und Konstantinopel von den behördlichen Prozessen der Zoll- und Passvisitationen befreit.²⁹ Andererseits erwiesen sowohl der König von Griechenland, Georg I., als auch der osmanische Sultan Abdülhamid II. dem Schiff einerseits und der mit ihm verbundenen Reisegesellschaft andererseits besondere Ehren, erster durch 33 Salutschüsse im Hafen von Athen (und einen geplanten Besuch auf dem Schiff, der jedoch erst ein Jahr später, auf der zweiten Fahrt der

²⁷ Allers: Backschisch, S. 40.

²⁸ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 237. Leider ist es mir bisher nicht möglich gewesen, Berichte ausländischer Zeitungen über die *Augusta Victoria* zu untersuchen.

²⁹ Zu Alexandrien siehe Benrath: *Augusta Victoria*, S. 49; zu Konstantinopel ebd., S. 171.

Augusta Victoria nachgeholt wurde), letzter durch eine besondere Führung der Reisegesellschaft durch den Palast des Sultans in Konstantinopel.³⁰

Die Erfahrung bevorzugter Behandlung und Ehrenbezeugungen durch die ausländischen Mächte, Behörden und Schaulustigen wurde für die Passagiere nur in Verbindung mit dem Schiff, der »Augusta Victoria«, möglich. Die Struktur der organisierten Gesellschaftsreise, die Teilhabe an der touristischen Kreuzfahrt, verbunden mit der Tatsache, dass die »Augusta Victoria« eines der hervorragendsten Schiffe ihrer Zeit war, ermöglichte für sie die Erfahrung von positiver öffentlicher Aufmerksamkeit und Bewunderung. Gleichzeitig verknüpften sie diese bevorzugte Behandlung mit der deutschen Nationalität des Schiffes. Sie interpretierten die Aufmerksamkeiten so, dass hierin „die freundschaftliche Gesinnung gegen Deutschland“³¹ zum Ausdruck käme. Die Reisenden hielten den Eindruck fest, dass dem Schiff und seinen Reisenden durch ihre Zugehörigkeit zur deutschen Nation der besondere Respekt ausländischer Behörden zugesprochen wurde.

Das Erleben der verschiedenen Empfänge in den Häfen bedeutete eine andere Form der Nationserfahrung als die der kulturellen Gemeinschaft, die die Reisenden auf dem Schiff selbst erfahren konnten. Während es sich dort um die Auseinandersetzung und die Zusammenführung einer Gruppe von Individuen handelte, um das Erspüren von kulturellen Gemeinsamkeiten sowie individuellen Differenzen und Präferenzen, erfuhren die Reisenden im internationalen Raum des Mittelmeeres die Macht der Nation als politischer Entität. Dadurch, dass die deutsche Nation mit dem deutschen Kaiserreich verbunden war, genoss sie die Anerkennung und den Respekt der politischen Vertreter anderer Nationen. Über die Zugehörigkeit zu einer Nation konnte so ein Individuum an der Macht dieser allgemein anerkannten vorgestellten politischen Größe teilhaben.

Die Teilnehmer der Fahrt der »Augusta Victoria« erfuhren ihre Landung in den jeweiligen Häfen somit insgesamt als äußerst komfortabel. Auch wenn viele die Landung in den Hafenstädten als einen kulturellen Schock empfanden, so wurden sie doch sofort von den Vertretern der HAPAG oder von Thomas Cook betreut und nach wenigen Sekunden in bereits im Vorfeld organisierten Transportmitteln zu ihren Unterkünften gebracht.³² So konnten die Reisenden die längeren Aufenthalte in

³⁰ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 201, sowie zur Führung durch den Sultanspalast: Wallsee: *Modernes Reisen*, S. 106 f.

³¹ Wallsee: *Modernes Reisen*, S. 106 f.

³² Weth: *Orient-Reise*, S. 21.

Ägypten und Palästina unter der Betreuung einer Kooperation von deutscher und englischer Reiseleitung, den Agenten der HAPAG sowie Vertretern der Firma Thomas Cook, erleben. Die »Augusta Victoria« lag fünf Tage in Alexandrien vor Anker, während die Reisenden Kairo und die Pyramiden besichtigten und eine Nilfahrt unternahmen, sowie jeweils vier Tage in Jaffa und Beyrut. Von den zuletzt genannten Häfen aus wurden mehrtägige Exkursionen nach Jerusalem und Damaskus organisiert. Mit Einheimischen kamen die Reisenden nur als Händler auf den Bazaren oder als Wagenführer in flüchtigen Kontakt.³³

Um so intensiver gestaltete sich der Kontakt der Reisenden hingegen mit den Angehörigen ihrer eigenen Nation, denen sie im Ausland begegneten. Die außenpolitischen Vertreter des Kaiserreiches in Jaffa, Beyrut und Konstantinopel nahmen besonderen Anteil an der Landung der »Augusta Victoria«. Sie trafen sich einerseits mit dem HAPAG-Direktor Albert Ballin und anderen hochrangigen Schiffsoffizieren, wurden im Gegenzug jedoch auch zu Dinern an Bord eingeladen.³⁴ Durch diese Besuche, die in den Berichten der Reisenden ebenfalls festgehalten wurden, wurde das Gefühl öffentlicher Aufmerksamkeit für die Reisegesellschaft und damit auch für das Individuum nicht nur von ausländischen Behörden, sondern auch von den außenpolitischen Vertretern des Kaiserreiches bestätigt und verstärkt, die an verschiedenen Stellen um das Mittelmeer herum temporär lebten und arbeiteten.

Andererseits trafen die Reisenden jedoch auch die dauerhaft im Ausland lebenden Auswanderer und ‚Auslandsdeutschen‘. Der zweite Begriff hatte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts etabliert und suggerierte, dass auch die dauerhaft im Ausland lebenden Deutschen trotzdem als Bestandteile der Nation gelten sollten. Als Teil eines kaiserzeitlichen ‚transnationalen Nationalismus‘ setzten sich verschiedene Vereine im Kaiserreich besonders stark für eine Unterstützung und Rückbindung der ‚Auslandsdeutschen‘ in aller Welt ein.³⁵

³³ Wallsee: *Modernes Reisen*, S. 46, beschreibt den Alltag während des Aufenthalts in Kairo.

³⁴ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 135, beschreibt ausführlich das Diner an Bord des Schiffes im Hafen von Jaffa.

³⁵ Zu diesem Konzept und dem Begriff des ‚transnationalen Nationalismus‘ siehe insbesondere Bradley Naranch: *Inventing the Auslandsdeutsche. Emigration, colonial fantasy, and German national identity*, in: Eric Ames; Marcia Klotz; Lora Wildenthal (Hgg.): *Germany's colonial past*, Lincoln 2005, S. 21-40; David Blackbourn: *Germans Abroad and „Auslandsdeutsche“*. *Places, Networks and Experiences from the Sixteenth to the Twentieth Century*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 41/2 (2015), S. 321-346; Stefan Manz: *Constructing a German Diaspora. The „Greater German Empire“, 1871-1914*, New York/London 2014, S. 6.

Die Reisenden der »Augusta Victoria« besuchten auf ihrer Fahrt einige dieser Auswanderer, die sich selbst als ‚Auslandsdeutsche‘ verstanden. Besonders prominent ist der Besuch einer Gruppe von Reisenden in den Siedlungskolonien der württembergischen Templer von Jaffa und Jerusalem zu nennen. Diese religiösen Auswanderer waren seit 1868 in Palästina ansässig und hatten dort im Laufe weniger Jahrzehnte vier kleine Siedlungskolonien in Haifa, Jaffa, bei Jerusalem und Sarona begründet. Ihnen waren durch das osmanische Reich das Recht zur Ansiedlung sowie einige Grundstücke zugesprochen worden. So konnten die Siedler eigene Wohn- und Wirtschaftsgebäude sowie Schulen bauen und sich, besonders erfolgreich, im Transportwesen betätigen. Als Wagenbauer ermöglichten sie auch den Transport von Reisenden in das Hinterland von Palästina. Durch diese Tätigkeit waren sie bereits mit Thomas Cook in Verbindung gekommen, für dessen Orientreise sie der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Transporte ermöglichten. Aus dieser Verbindung ist es zu erklären, warum die deutschen Mittelmeerreisenden die Kolonien suchten.³⁶

Trotz ihrer Auswanderung hatten sich die Aussiedler bei der Reichsregierung Ottos von Bismarck vergeblich um materielle und moralische Unterstützung für ihr Kolonisierungsprojekt eingesetzt.³⁷ So war der Besuch der Reisenden für sie eine Möglichkeit, einerseits mit Angehörigen ihrer Heimat in Kontakt zu kommen, sich aber andererseits auch für die deutsche Öffentlichkeit noch einmal verstärkt in Erinnerung zu rufen. In den veröffentlichten Reiseberichten werden die Kolonien in ihrem Aufbau ausführlich beschrieben und dabei insbesondere die Ordnung und Sauberkeit als wahrnehmbarer Unterschied zu ihrer Umgebung betont: „Wenn man irgendwo im Orient eine saubere Ortschaft, ein sauberes Gasthaus, einen ordentlichen Garten, einen gepflegten Acker sieht, kann man dreist behaupten: hier wohnen Deutsche.“³⁸ Für die Kolonisten bedeutete der Besuch der Reisenden eine verstärkte positive deutsch-nationale Aufmerksamkeit. Tatsächlich wird Wilhelm II. die Kolonien bei seiner eigenen Orientreise 1898 besuchen – ob sie durch die Berichte von der Mittelmeer-Fahrt der Augusta Victoria in seine Aufmerksamkeit gekommen sind, kann nur vermutet werden.³⁹ Für die Reisenden wiederum bedeuteten diese

³⁶ Zu den Siedlungen der deutschen Templer siehe Alexander Carmel: Die Siedlungen der württembergischen Templer in Palästina 1868-1914, Stuttgart 2000.

³⁷ Siehe auch usammenfassend Jakob Eisler: Die württembergischen Templer, in: Württembergische Kirchengeschichte Online, 2014, <https://www.wkgo.de/cms/article/index/die-wrttembergischen-templer> (21.06.2021).

³⁸ Benrath: Augusta Victoria, S. 129.

³⁹ Zur Orientfahrt des Kaisers siehe beispielsweise Alex Carmel, Ejal Jakob Eisler: Der Kaiser reist ins Heilige Land. Die Palästina-reise Wilhelms II. 1898. Eine illustrierte Dokumentation, Köln 1999.

Begegnungen und Besuche eine Erfahrung der Nation, die als kultureller Gemeinschaft in verstreuter räumlicher Ausdehnung existierte, und sich insbesondere als Ordnungsmacht in fremder Umgebung positiv auszeichnete.

Die Besuche der deutschen Siedlungskolonien sind nicht die einzigen Erfahrungen der eigenen Nation bei den Landausflügen der »Augusta Victoria«-Reisenden. Vielmehr wird deutlich, dass die Reisenden auf ihren Stationen, abgesehen von den genormten Sehenswürdigkeiten, kaum in Kontakt mit den Kulturen traten, zu denen sie reisten. Besonders deutlich wird dieser Zusammenhang dadurch, dass die Reisenden deutsche Gasthäuser und Bierstuben besuchten, wo immer sie an Land gingen. Anstatt lokale Speisen und Getränke zu probieren, suchten sie an Land aktiv eine Erfahrung der heimischen Ess- und Trinkkultur. Dabei fungierten die Gaststätten häufig zudem als Zentren der Vernetzung zwischen Reisenden und ansässigen Deutschen. Besonders prominent besucht war das Bierhaus »Korff« in Kairo, das laut einem Teilnehmer als „Sammelpunkt für die Augusta-Victoria Reisenden“⁴⁰ fungierte. Hier kamen die deutschen Reisenden im Anschluss an ihre Tagesausflüge zusammen, um sich auszutauschen und um mit ansässigen Deutschen ins Gespräch zu kommen. Ein ähnlich prominentes Zentrum stellte auch das Gasthaus »Janni« in Konstantinopel dar. Über die von Deutschen betriebenen Gasthäuser erfuhren die deutschen Reisenden die Gemeinschaft mit Deutschen, die im Ausland lebten, über die gemeinsamen kulturellen Essgewohnheiten.⁴¹

Die erste touristische Kreuzfahrt der „Augusta Victoria« bestand natürlich nicht nur in einer Aneinanderreihung spezifisch deutsch-nationaler Erfahrungen. Sie war eine Reise, auf der die genormten Sehenswürdigkeiten, die in den Reiseführern der Teilnehmer angekündigt worden waren, mit Enthusiasmus und teilweise auf Eselsrücken besichtigt wurden. Die Teilnehmer bekunden in ihren Reiseberichten eine große Neugier darauf, etwas „Tüchtiges zu lernen“.⁴² Werden jedoch die dokumentierten Erfahrungen der Reisenden in Verbindung mit der Struktur der genormten und geleiteten Gruppenreise gebracht, so fällt die Permanenz und wiederholte Dokumentation einer Erfahrung der eigenen Nation auf. Eine touristische Kreuzfahrt ins Mittelmeer war nur über die Teilnahme an der Fahrt auf einem Schiff möglich, das sich in einem Raum bewegte, der durch Nationalitätsansprüche und -zuschrei-

⁴⁰ Benrath: *Augusta Victoria*, S. 82.

⁴¹ Weth: *Orient-Reise*, S. 143.

⁴² Weth: *Orient-Reise*, S. 2. Die Imaginationen und Vorstellungen zum ‚Orient‘ sind jedoch nicht explizit Gegenstand der Analyse dieser Arbeit gewesen. Im Rahmen einer Gegenüberstellung zur ‚Erfahrung der Nation‘ wäre ihre Untersuchung jedoch unbedingt wünschenswert.

bungen strukturiert war. Das deutsche Schiff, die »Augusta Victoria«, ermöglichte so für den individuellen Teilnehmer die Erfahrung seiner eigenen Nation in verschiedensten Aspekten. Einerseits konnte der touristische Reisende über die Teilnahme an einer Gruppenreise eine nationale Gemeinschaft über regionale Differenzen hinweg erfahren. Andererseits konnte der Reisende die Wirkmacht nationaler Symbole im internationalen Raum erleben, die sich auch auf sein eigenes Erleben auswirkte. Besonders eindrücklich wirkte die Verbindung des Gefühls politischer Bedeutung, die dem Schiff durch den Empfang in den Häfen zugeschrieben wurde, und der deutschen Kulturnation, die weit über das Territorium des Kaiserreichs und um das Mittelmeer herum ausgriff. Nur durch die vielen kurzen Aufenthalte in den Häfen war eine verdichtete Erfahrung dieser verstreuten Nation möglich. Durch die Struktur der touristischen Reise, die ihnen in kürzester Zeit den Besuch verschiedenster Stationen ermöglicht, konnten die Reisenden in schneller Abfolge verschiedene deutsche Besiedlungen im »Orient« kennen lernen.

Einige der Reisenden hielten in ihren Berichten weiterführende Überlegungen zu den Möglichkeiten der neuen Form von Mobilität fest, die die »Augusta Victoria« 1891 erstmals ermöglichte. So wurde davon gesprochen, dass eine touristische Fahrt »dem deutschen Gesamtinteresse« dienen könne, indem Kontakte geknüpft und der wirtschaftliche Einfluss im »Orient« ausgebaut würde.⁴³ Außerdem wurde festgehalten, dass sich die verschiedenen Zentren des »Deutschthums« im Ausland miteinander verbinden ließen und zu einer fruchtbaren Entwicklung der deutschen Nation führen könnten.⁴⁴ Diese Überlegungen zeigen ein neues Verständnis der Reisetilnehmer von der Bedeutung und der Dimension ihrer Reise. Sie zeigen, dass die »Erfahrung der Nation« nicht nur für den einzelnen Reisenden, sondern auch in ihrer Heimat eine Wirkung gehabt haben könnte. Sie sind Hinweise darauf, dass die touristische Reise im imperialen Zeitalter als Dienst an einem »transnationalen Nationalismus« gedacht werden konnten. Insbesondere die genormten, eng zusammengestellten Gruppenerfahrungen sind es, die solche Überlegungen beförderten. Nur durch sie konnten Imaginationen von Größe und Gestalt der deutschen Nation reell erfahrbar und weiterführende Überlegungen formuliert werden.

Die Fahrt der »Augusta Victoria« ermöglichte für ihre Teilnehmer 1891 ein völlig neues Reiseerlebnis. Durch die Transportform des großen deutschen Schiffes, das seine Nationalität im internationalen Raum präsentierte, konnten sich auch die

⁴³ Weth: Orient-Reise, S. 110.

⁴⁴ Benrath: Augusta Victoria, S. 129; Wallsee: Modernes Reisen, S. 229.

Reisenden mit dieser Nation identifizieren. Sie erfuhren die Gemeinschaft auf dem Schiff und fortgesetzt auch auf den Landausflügen. Nur durch ihre Eingliederung in die touristischen Strukturen der Reise konnten die Reisenden die Gemeinschaft und die öffentliche Aufmerksamkeit erfahren, die mit der Fahrt der deutschen »Augusta Victoria« verbunden war. Auch wenn eine individuelle Abgrenzung von den nationalen Gemeinschaftserfahrungen möglich war, wirkten sich diese Strukturen doch auf alle Reisenden aus, da sie dokumentiert und mit positiver und negativer Wertung konnotiert waren.

So konnte gezeigt werden, dass die touristische Form der Schiffsreise auf das Erleben der Teilnehmer prägend wirkte. Im Aufzeigen der Wechselwirkung struktureller Gegebenheiten und individuellen Erlebens können diese Prägungen in ihrer Aus- und Rückwirkung untersucht werden. Im vorliegenden Fall zeigt sich, dass die Reise der »Augusta Victoria« im Kontext eines gesellschaftlichen Nationalismus betrachtet werden kann, der diese Reise mit beeinflusste. Die Rückwirkungen dieser Erfahrungen auf nationalistische Bestrebungen und Bewegungen im Kaiserreich können an dieser Stelle nur vermutet werden – angesichts der breiten öffentlichen Aufmerksamkeit für die Reise ist ein hoher Wirkungsgrad jedoch durchaus in Betracht zu ziehen. Aus tourismusgeschichtlicher Perspektive bleibt es spannend, zu fragen, inwiefern sich diese Verschränkung der Gesellschaftsreise mit der ‚Erfahrung der Nation‘ in der Folgezeit verstärkte oder abschwächte – inwiefern Tourismus als Nationserfahrung ein Spezifikum des ‚imperialen Zeitalters‘ darstellte oder noch weiter nachwirkte.