



böhlau

# „DIE DONAU IST DIE FORM“

STROM-DISKURSE IN TEXTEN UND  
BILDERN DES 19. JAHRHUNDERTS

EDIT KIRÁLY

Literaturgeschichte  
in Studien und Quellen  
Band 27

Herausgegeben von  
Klaus Amann  
Hubert Lengauer  
und Karl Wagner

Edit Király

»Die Donau ist die Form«

Strom-Diskurse in Texten und Bildern  
des 19. Jahrhunderts



2017

BÖHLAU VERLAG WIEN KÖLN WEIMAR

Veröffentlicht mit Unterstützung des  
Austrian Science Fund (FWF): PUB 389-G23

Open Access: Wo nicht anders festgehalten, ist diese Publikation lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung 4.0; siehe <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

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

Umschlagabbildung: Ausschnitt aus einem Plakat der Ersten k.k. Priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft; ÖNB, PLAI6305597

© 2017 by Böhlau Verlag GmbH & Co. KG, Wien Köln Weimar  
Wiesingerstraße 1, A-1010 Wien, [www.boehlau-verlag.com](http://www.boehlau-verlag.com)

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig.

Korrektorat: Florentine Kastner, Wien  
Umschlaggestaltung: Michael Haderer, Wien  
Satz und Layout: Bettina Waringer, Wien  
Druck und Bindung: General Druckerei, Szeged  
Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier  
Printed in the EU

ISBN 978-3-205-20388-9

# Inhalt

## Schreibfluss – Lesefluss.

### Postmoderne Traditionsentwürfe bei Claudio Magris und

<b>Péter Esterházy</b> . . . . .	11
Magris: Der Fluss aus dem Wasserhahn . . . . .	13
Esterházy: P. E. – c'est moi. . . . .	15
Die »Erfindung einer Tradition« . . . . .	18
Donau-Schrifttum im 19. Jahrhundert . . . . .	18

## I. Regulieren und Regieren

### Geschichte und Natur – Modelle einer Beziehung. . . . . 23

Die »Eroberung der Natur« oder eine »friedliche [...] Mission«? . . . . .	27
---	----

Die Rede über die Donau im 19. Jahrhundert: Majestät im Bettlergewand . . . . .	31
--	----

Ansatzpunkte zu einer Geschichte der Donauregulierung im 19. Jahrhundert . . . . .	34
---	----

Regulierungsdispositiv und Regulierungsdiskurs . . . . .	40
--	----

Staat und Regulierung . . . . .	41
---------------------------------	----

Regulierungsmacht und Kultivierungsauftrag . . . . .	41
--	----

Zentralistischer Staat und Verkehrsförderung . . . . .	44
--	----

Wasserstraße und Eisenbahn – Konkurrenz von Technologien . . . . .	44
--	----

Gewässerregulierung und Wasserstraßennetz im Habsburgerstaat des 18. Jahrhunderts . . . . .	45
--	----

Konzepte der Donauregulierung im 19. Jahrhundert. . . . .	47
---	----

Nachschublinien . . . . .	52
---------------------------	----

Regulierungsvorhaben des 19. Jahrhunderts – Überblick und Fallbeispiele . . . . .	54
--	----

Die »Verbesserung« der Donaulandschaft im 19. Jahrhundert . . . . .	54
---	----

Die Donau als Ganzes . . . . .	55
--------------------------------	----

Die große Donauregulierung in Wien: Lokales versus Globales . . . . .	56
---	----

Die große Donauregulierung bei Wien: Vorrang der Interessen der Schifffahrt . . . . .	57
--	----

Diskussionen um die große Donauregulierung bei Wien . . . . .	62
---	----

Das Eiserne Tor. . . . .	64
--------------------------	----

Rechtliche Grundlagen . . . . .	67
---------------------------------	----

Technische und Finanzierungsschwierigkeiten . . . . .	70
---	----

Folgen der Regulierung . . . . .	72
Zusammenfassung . . . . .	74
Reales und Imaginäres . . . . .	76
Diskurs(e) und Regulierung . . . . .	80
»durch Gehorsam besiegen« . . . . .	80
»von der Natur selbst vorgezeichnet« . . . . .	81
Die natürliche Wasserstraße, Regulierung als Disziplinierung . . . . .	82
Das Paradies der Auwälder . . . . .	84
Das ökonomische Moment . . . . .	87
Zirkulation . . . . .	88
Wasserstraßen, Warenflüsse, Menschenströme. . . . .	91
Lebensader der Monarchie . . . . .	91
Belebungs- und Störfaktoren. . . . .	96
Zusammenfassung . . . . .	99
<b>II. Die Feuersäule des Weltverkehrs . . . . .</b>	<b>101</b>
Reisen unter Dampf . . . . .	103
Das Dampfschiff . . . . .	103
Anfänge der Dampfschiffahrt – »eigentlich sogenannte Dampfschiffe« und Donaudampfschiffe . . . . .	106
Die Etablierung der Dampfschiffahrt auf der Donau . . . . .	116
Altes und Neues . . . . .	117
Die Donau als »Welthandelsstrasse«. . . . .	120
Monopole . . . . .	124
Zusammenfassung . . . . .	124
A Steam Voyage down the Danube . . . . .	126
Die Wahrnehmung einer Einheit . . . . .	127
Reiseberichte über die ersten Dampfschiffahrten auf der unteren Donau 1835 bis 1845 . . . . .	130
Britische und deutsche Perspektiven . . . . .	138
Annäherung <i>en gros</i> und <i>en détail</i> . . . . .	140
Erwartung und Erfahrung . . . . .	144
»Watt's und Fulton's titanische[.] Erfindung« . . . . .	148
Gleiten, Sehen, Panorama . . . . .	152
Zusammenfassung . . . . .	154
<b>III. Die Erfindung des Donaoraums . . . . .</b>	<b>155</b>
Raumsoziologische Begrifflichkeiten. . . . .	158
Topologische Modelle . . . . .	161
Imaginierte Geografien . . . . .	162

Balkanismus und Donaauraum . . . . .	166
Mitteleuropa und Donaauraum . . . . .	168
Band zwischen Okzident und Orient . . . . .	177
Das Entdeckungsszenario . . . . .	179
Todesfluss – Alexander Kinglake . . . . .	184
Aus dem Garten in die Wildnis. . . . .	188
Zusammenfassung . . . . .	194
<b>iv. Die Donau als Landschaft – Sicht und Übersicht . . . . .</b>	<b>197</b>
Reisen beschreiben –	
Beglaubigungsstrategien des Authentischen . . . . .	200
Schreiben, Lesen, Reisen – Apodemiken . . . . .	201
Das »subjektive« Reisen . . . . .	203
Reiseliteratur als Werkstatt und als Fabrik . . . . .	207
Reisebewegung, Blicke und Räume . . . . .	208
Bürgerliche Reise und Territorium . . . . .	209
Donaufahrten auf dem Papier . . . . .	210
Das Gebot der Visualisierung . . . . .	213
Sehen was nicht (mehr) zu sehen ist . . . . .	214
Landschaft als Bild . . . . .	217
Natur als Landschaft. . . . .	218
Raumbeschreibung und Raumschöpfung in der Literatur . . . . .	221
Wandel der Wahrnehmungsstrukturen . . . . .	223
Die »malerische Donaureise«. Kanonisierung von Bildserien . . . . .	225
Mappenwerke und illustrierte Reisebeschreibungen. . . . .	229
Neue Vervielfältigungstechniken – Lithografie, Stahlstich, Fotografie . . . . .	251
Prachtbände: Enzyklopädische illustrierte Wanderungen. . . . .	257
Reise quer durch das Quellenmaterial . . . . .	258
Literatursoziologische Kontexte . . . . .	261
Wort und Bild . . . . .	263
Das Malerische in der (Reise-)Literatur . . . . .	265
Das Gemälde der Natur . . . . .	266
Malen im Kopf . . . . .	268
Blickregie . . . . .	269
Zeichner und Reiseschreiber: Felix Philipp Kanitz . . . . .	273
Der bereiste Raum. . . . .	274
Die Reise auf dem Papier . . . . .	276
Bedeutung von Karten, Bildern und Panoramen . . . . .	278
Was die Karte nicht fasst . . . . .	280

Die Sichtbarwerdung einer Region . . . . .	282
Zusammenfassung . . . . .	283
<b>v. Historisierung der Donau-Landschaft . . . . .</b>	<b>285</b>
Optische Inszenierung einer historischen Landschaft . . . . .	287
Himmelsdom und Ruhmeshalle: Der Blick von der Walhalla . . . . .	292
Historische Narrative . . . . .	298
Geschichtsfluss, Erzählfluss . . . . .	298
Schleifen und Linien in der Zeit . . . . .	300
Reise als Form der Geschichte . . . . .	302
Geschichte aus der Erdoberfläche . . . . .	305
Der geschichtsträchtige Fluss . . . . .	308
»Das Alpha und Omega Österreichs« . . . . .	311
Rhein – Donau: literarische Parallelen . . . . .	311
Der Strom einer deutsch-österreichischen Kulturmission . . . . .	314
Historische Donaureisen: Der große Schwabenzug . . . . .	317
Die historische Performance der ungarischen	
Milleniumsausstellung . . . . .	324
Die Millenniumsfeier 1896 – konfigrierende Konzepte. . . . .	326
Die Welt als Kulisse in der Millenniumsfeier . . . . .	330
Vollzug und Übertragung in der Feier . . . . .	332
Landnahme und Landkörper . . . . .	333
Nationales Territorium als Echo- und Theaterraum. . . . .	335
Inszenierungen der Stromregulierung 1896 . . . . .	336
Mediale Aufbereitung des Eisernen Tores. . . . .	337
Die Eröffnungszeremonie . . . . .	338
Auslegungen der Feier . . . . .	339
Tausendjahre-Symbolik: Eingemeindung und Ausgrenzung . . . . .	340
Tor und Epochenschwelle . . . . .	342
Zusammenfassung . . . . .	343
<b>vi. Topik und Topographie der Schwelle . . . . .</b>	<b>345</b>
Schwellenkunde . . . . .	346
Das Eisernen Tor – widersprüchliche Einschreibungen . . . . .	346
Topoi der Eisernen-Tor-Regulierung . . . . .	351
Die Insel an der Grenze: Ada Kaleh . . . . .	356
Das Eisernen Tor als literarische Heterotopie. . . . .	362
Raumzeit . . . . .	365
Topik der Insel an der Grenze . . . . .	367
Eine Insel, zwei Inseln . . . . .	368

Die Utopie der Niemandsinsel . . . . .	369
Reisen horizontal und vertikal . . . . .	371
Navigieren, Steuern, Schreiben . . . . .	373
Stromerzählungen. . . . .	375
Die Lesbarkeit der Schöpfung . . . . .	380
Zirkulation der Zeichen . . . . .	381
Gattungsdilemmata der Literaturgeschichte. . . . .	383
Navigieren – erzählen . . . . .	384
Zusammenfassung . . . . .	388
<b>Resumee . . . . .</b>	<b>389</b>
<b>Literaturverzeichnis . . . . .</b>	<b>391</b>
1) Quellen . . . . .	391
2) Literarische, philosophische und publizistische Referenztexte. . . . .	403
3) Forschungsliteratur . . . . .	406
4) Nachschlagwerke, Lexika. . . . .	426
<b>Abbildungsverzeichnis . . . . .</b>	<b>427</b>
<b>Personenregister . . . . .</b>	<b>430</b>
<b>Sachregister . . . . .</b>	<b>439</b>

Mein Dank gilt Roland Innerhofer, Konstanze Fliedl, Michael Rohrwasser, Katalin Teller für ihre entscheidenden Ratschläge, Ideen und Kommentare im Laufe der vergangenen Jahre.

Wolfgang Müller-Funk und Waltraud Heindl verdanke ich die konzeptionellen Grundlagen meiner Arbeit sowie anregende Diskussionen in deren ersten Phase im Rahmen der FWF-Projekte »Herrschaft, ethnische Differenzierung und Literarizität in Österreich-Ungarn 1867–1918« und »Zentren/Peripherien. Kulturen und Herrschaftsverhältnisse in Österreich-Ungarn 1867–1918«.

Zoltán Bán András, Sándor Radnóti, Péter Dávidházi und seinen Kollegen von der Literaturwissenschaftlichen Abteilung für das 19. Jahrhundert der Ungarischen Akademie der Wissenschaften danke ich für die Handreichungen, die sie mir im Bereich der ungarischen Literatur gegeben haben. András Vizkelety half mir mit seinem Interesse, Wohlwollen und zahlreichen Tipps.

Boldizsár Vörös schulde ich Dank für wertvolle Hinweise in Bezug auf die Széchenyi-Philologie, Olivia Spiridon, Marian Țuțui, Béla Albertini, Anton Holzer, Zsuzsa Frisnyák für ihre Ratschläge mit Blick auf die Illustrationen, György Danku und Zsolt Török für kartografische Wegweisungen.

Die Anfänge meiner Arbeit wurden vom FWF im Rahmen der Projekte »Herrschaft, ethnische Differenzierung und Literarizität in Österreich-Ungarn 1867–1918« und »Zentren/Peripherien. Kulturen und Herrschaftsverhältnisse in Österreich-Ungarn 1867–1918« sowie vom Franz-Werfel-Stipendium der ÖAD unterstützt, die Veröffentlichung der Monografie vom FWF.

»Als ich die Donaufahrt gelesen hatte  
(von Mór Jókai, *Der Goldmensch*, 1872)  
dachte ich,  
jetzt müsse ich sofort eine Monographie lesen  
... über die Donau; es gab aber keine«<sup>1</sup>  
Rolf Vollmann

## Schreibfluss – Lesefluss.

### Postmoderne Traditionsentwürfe bei Claudio Magris und Péter Esterházy

Was fließt, steht nicht fest. Es verändert ständig seine Gestalt und entschlüpft jedem Zugriff. In der Metaphorik des Flüssigen wurde schon in der Romantik die Vorstellung einer opaquen Sprache entfaltet – einer Sprache, die nicht als Struktur sondern als ein Rauschen wahrgenommen wurde. Gerade weil der Fluss Unvollendetes und Gestaltloses implizierte, kam er als Ort der Lektüre lange Zeit überhaupt nicht in Frage. Noch beim Hochwasser des Jahres 1838 wird das Durcheinandergeraten der Bücher von Johann Georg Kohl in ein erschreckendes Bild gefasst:

Ich weiß nicht, welchen Anblick die anderen Kaufläden dargeboten haben mögen, aber in einigen Buchhandlungen, die nicht schnell genug haben ausgeräumt werden können, war ein Papiermus, eine Büchersuppe und ein literarisches Quodlibet, entstanden, wie man es seitdem noch nicht wieder gesehen hat. Alle Bücher waren aufgeweicht und aufgelöst, und Goethe, Schiller, Shakespeare, Voltaire und Jean Paul, französische, deutsche und österreichische Literatur zu einer Masse verarbeitet. Da schwammen ungarische Sprachlehren, Pesther Journale und englische Prachtwerke neben französischen Romanen, deutschen Lexikons und italienischen Arien herum und gingen gemeinsam unter, und die Donau fraß sich hier wohl hundertmal im Bilde selber auf.<sup>2</sup>

- 
- 1 Vollmann, Rolf: Die wunderbaren Falschmünzer. Ein Roman-Verführer 1800 bis 1930. Frankfurt a. M.: Eichborn 1990, p. 504.
  - 2 Kohl, Johann Georg: Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. Band 3. Dresden, Leipzig: Arnold 1842, pp. 399f.

Auch in Grillparzers Reisetagebuch aus dem Jahre 1843, das die Fahrt auf dem unsicheren, weil nur schwer kontrollierbaren Element, dem Wasser, schon am Anfang mit dem Wortspiel »aufs Wasser gehen – ins Wasser gehen« als völlige Selbstausslieferung in Szene setzt,<sup>3</sup> stellt das Stocken der Lektüre die Verbindung zwischen Text- und Reisebewegung her.<sup>4</sup>

Erst Ende des 20. Jahrhundert wurde der Fluss, im konkreten Fall die Donau, in eine geografische Matrix für eine Tradition, in ein Archiv von Texten umgedacht. Erst dann wurde sie als »ein Sonett, eine Sprechart, ein Diskurs«<sup>5</sup> metaphorisiert. Aus der Verschiebung ergibt sich die Frage wie von selbst: Wie konnte der Fluss aus einem Ort des Formlosen in einen der geformten Texte uminterpretiert werden? In welchen traditionellen Vorstellungen von der Donau lag ihre Neukonzipierung als Schreib- und Leseffluss begründet?

Die Frage wie die möglichen Antworten werden in den nicht ganz unabhängig voneinander entstandenen Donau-Werken von Claudio Magris und Péter Esterházy mit großer Erfindungsgabe ausbuchstabiert. Claudio Magris' *Danubio* erschien 1986, Péter Esterházy's *Hahn-Hahn grőfnő pillantása. Lefelé a Dunán* im Jahre 1991, ihre deutsche Übersetzungen<sup>6</sup> kaum ein-zwei Jahre später 1988 bzw. 1992. Aus beiden Texten wehte damals Zeitgeist. Sie positionierten sich im Feld eines sich neu akzentuierenden politischen Mitteleuropa-Diskurses. Die Bedeutung dieses literarischen »Donau-Schubs« misst sich hierbei weniger an der Zahl der Werke als an ihrem dialogischen Charakter und ihrer vielsagenden Nähe zur politischen Wende in Ostmitteleuropa im Jahre 1989.

Die Donau ist in ihnen kein Hintergrund und auch nicht einfach Gegenstand einer Reisebeschreibung. Nicht eine Strecke, ja nicht einmal die Donau in ihrer gesamten Länge soll in ihnen beschrieben, sondern der Strom als Ganzes soll auf seine Bedeutungen hin ergründet werden: die Donau wird hier zu einer Denkfigur. Das Denken, wie es in Magris' und Esterházy's Donau-Buch gemeint ist, gehört nicht in die Zuständigkeit einer Fachwissenschaft, sondern in die einer postmodernen Poetik, die sich um die Entgrenzung verschiedener Genres und Wissensordnungen bemüht. Entsprechend wird die Donau in beiden Werken (auch) im poetischen Sinne als eine Figur der Verbindung gedacht.<sup>7</sup> Sie verbindet miteinander

3 Grillparzer, Franz: Reisetagebücher. Walbiner, Rudolf (Hg.): Wien: Globus Verlag 1971, p. 310.

4 Grillparzer, Franz: Reisetagebücher, p. 322.

5 Esterházy, Péter: Donau abwärts. Aus dem Ungarischen von Hans Skirecki. Salzburg: Residenz 1992, p. 20.

6 unter dem Titel *Donau. Biographie eines Flusses* bzw. *Donau abwärts*

7 Magris führt zwar ein anständiges Gelehrteninstrumentarium vor, das von wissenschaftlichen Parallelen über Zitate bis zu Augenzeugenberichten reicht, doch

der nicht Länder, sondern Gattungen und Texte. In beiden Fällen wird der Fluss gleichzeitig zur Figur einer Schreibweise, einer Tradition und einer Region.

### Magris: Der Fluss aus dem Wasserhahn

Die emblematische Geste von Magris' Donau-Buch ist das Zurschaustellen von Unbestimmbarkeit.<sup>8</sup> Aus dieser Überlegung heraus hat Magris den bestimmten Artikel vor dem Namen des Flusses im Titel seines Buches weggelassen und lässt in *Danubio* gerade jene Eigentümlichkeiten des Flusses zweifelhaft erscheinen, die für die Bestimmung eines Flusses unabdingbar sind, nämlich Abgrenzbarkeit und eine klare Gestalt. Die Zwei- beziehungsweise Vielnamigkeit des Flusses ist ein ebenso bedeutsames Argument<sup>9</sup> hierfür wie Einzelheiten über seine polymorphe Gestalt. Vermutungen über den Anfang der Donau sind Magris (und übrigens nicht nur Magris) zufolge ebenso schwer zu verifizieren, wie jene über ihr Ende. Denn die Donau, so die kühne, in Magris Donau-Buch zitierte Meinung des »berühmten Sedimentologen Amadeo«, entspringe »einem Wasserhahn«.<sup>10</sup> Oder zumindest einer Traufe. Woher aber das Wasser in jenen Wasserhahn beziehungsweise in jene Traufe kommt, kann höchstens durch einen Zirkelschluss bestimmt werden: von der Donau selbst. Wenn alle Flüsse eine Kontinuität, ein eigenes Wassersammelbecken, einen Anfang und ein Ende haben – die Donau hat es nicht. Dem Anfang ohne Anfangspunkt entspricht ein »unaufhörliche[s]

---

verfehlt er gerade das wissenschaftliche Ideal der Sachlichkeit. Esterházy hingegen versteht sein literarisches Werk mit einem Register und einer Liste der »(nicht) benutzte[n] Fachliteratur« Esterházy: Donau abwärts, p. 269. Die Aufhebung des Unterschieds zwischen Gelehrtem und Schriftsteller, die Entgrenzung von Genres, scheint auch das Faszinosum besonders des Magris-Buches ausgemacht zu haben.

8 »Ich erinnere mich an den Tag, an dem mir zum erstenmal der Gedanke kam, *Donau* zu schreiben.« – schreibt er in seinem Nachtrag zum Donau-Buch *Donau und Post-Donau*. Ich befand mich an einem wunderschönen Septembernachmittag mit meiner Frau und ein paar Freunden irgendwo zwischen Wien und Pressburg, in der Nähe der slowakischen Grenze. In der Landschaft, die uns umgab, fiel es schwer, das Glitzern der Donauwellen von dem der Blätter in den sogenannten Donauauen zu unterscheiden, genau zu bestimmen, wo und was die Donau war. Und ich glaube, dass diese Unsicherheit auf ironische und symbolische Weise eine große Bedeutung für mein Buch hat.« Magris, Claudio: Donau und Post-Donau. Aus dem Italienischen von Ragni Maria Gschwend. Bozen: AER 1995, 14f.

9 Magris: Donau, p. 16.

10 Magris: Donau, p. 18.

Enden« am Ende.<sup>11</sup> Im »Deltamäander«<sup>12</sup> der Schwarzmeermündung löst sich die »gebieterische[...] Einheit und Identität« des Flusses in ein »Gewirr« der Seitenarme auf: »die Donau ist überall«,<sup>13</sup>

Dieses Bild der Donau steht nicht voraussetzungslos dar. Sie figurierte schon in Hölderlins poetischen Topographie als ein Ort der Verbindung. In der Hymne *Am Quell der Donau* werden Quelle wie Strom als Symbole der Dichtung bedeutsam, deren Aufgabe es ist, das »Wort« aus dem »Osten« »im europäisch-westlichen »hesperischen« Kultur [...] vernehmbar werden zu lassen«<sup>14</sup>. Im Bild des großen Stromes, in dem Ursprünglichkeit und Individualität eins werden, greift Hölderlin auf einen Topos des Sturm und Drangs zurück, der seine Vorstellung von Genialität gern in die Metapher des Stromes kleidete. Es genügt an *Mahomet's Gesang* zu denken, in dem der junge Goethe seine Vorstellung über das Genie in der Strom-Metapher entfaltete.

In Magris' Schilderung der Donau-Quelle wird hingegen gerade deren Charakter als Quelle in Frage gestellt. Die Vorstellung von einem Strom, der einem Wasserhahn entspringt, verleugnet die Möglichkeit jeder Ursprünglichkeit. Jedes Schreiben wird zu einem »Widerschreiben« oder: durch sein kritisches Anliegen – zur Quellenkritik.

Entsprechend ist es nicht die geografische Lage des Flusses (seine West-Ost-Lauf), sondern seine Auslegung als Allegorie für den Zusammenhang von Texten, was den Strom für Magris zum Modell einer historischen Tradition macht, die im konkreten Fall mit dem Namen Mitteleuropa belegt werden kann. Die Frage nach dem Charakter des (postmodernen) Schreibens wird auf die Identität der Region übertragen. Wenn für Magris die Donau zur exemplarischen geografischen Metapher einer postmodernen Situation wird, so gerade, weil – wie er schreibt

[...] die Donau ein Strom ist, der sich nicht mit einem Volk, mit einer Kultur identifiziert, sondern so viele unterschiedliche Länder, Völker, Nationen, Kulturen, Sprachen, Traditionen, Grenzen, politische und soziale Systeme durchfließt.<sup>15</sup>

11 Magris: *Donau*, p. 472.

12 Magris: *Donau*, p. 469.

13 Magris: *Donau*, p. 472.

14 Schmitz-Emans, Monika: Nach-Klänge und Ent-Faltungen. Hölderlins »Am Quell der Donau« und seine Schallgeschwister. In: Schmeling, Manfred/Schmitz-Emans, Monika (Hg.): *Multilinguale Literatur im 20. Jahrhundert*. Würzburg: Königshausen & Neumann 2002, pp. 65–95, hier p. 79. Schmidt, Jochen: *Die Geschichte des Genie-Gedankens in der deutschen Literatur, Politik und Geschichte*. Berlin: De Gruyter 2008, 2. Bd. p. 408.

15 Magris: *Donau*, p. 16.

Die Arbeit am Mythos schafft selbst einen: den Mythos eines Flusses, der Mitteleuropa nicht nur durchfließt, sondern es geradezu – wie es bei Magris heißt »erzeugt und zusammenfasst«. <sup>16</sup>

*Danubio* könnte man folglich ohne weiteres als einen Nachtrag zu Magris in den 60er Jahren entstandener bekannter germanistischer Monografie *Der habsburgische Mythos in der österreichischen Literatur* lesen. <sup>17</sup> Doch während die literarischen Rekonstruktionen des habsburgischen Mythos noch einer literaturhistorischen Analyse unterzogen werden, avanciert *Danubio* selbst zur Literatur. <sup>18</sup>

Esterházy: P. E.- c'est moi

Wenn Magris' Donau-Buch den Fluss zur geografischen Matrix einer postmodernen Texttradition macht, so wird diese Geste von Péter Esterházy in seinem *Donau abwärts*, das auch als Travestie von *Danubio* gelesen werden kann, ins Auto-Graphische gewendet.

Die Reise Donau abwärts ist auch für Esterházy eine Formel für fragmentierte Sichtweisen, für dezentrierte und »auseinanderstrebende ›Systeme‹«. <sup>19</sup> Die Bestimmtheit der Bestimmung wird auch von ihm durch eine Reihe weiterer Bestimmungen ironisch gebrochen: Die Donau ist in seinen Definitioneskapaden »die Geschichte«, »der weise Fluß, der Fluß der Zeit, gar: das Leben selbst.« <sup>20</sup>

Gedächtnis. Wiederentdeckung des Faktors der Zusammengehörigkeit. Landstraße, die die Völker verbindet [...], sine qua non Europas. Flüssiger Code der kulturellen Vielfarbigkeit. Schlagader des Kontinents. Geschichtsfluß. Zeitfluß. Kulturfluß. Liebesfluß. Fessel, die die Völker verbindet. Freiheitsfessel. <sup>21</sup>

16 Magris: *Donau*, p. 19.

17 Csáky, Moritz: »Region der Differenzen«, »Endogene und exogene Pluralität« Cf. Csáky, Moritz: *Das Gedächtnis der Städte. Kulturelle Verflechtungen. Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa*. Wien, Köln: Böhlau 2010.

18 Magris entwickelt in weit ausschweifenden Zusammenfassungen von Lektüreerlebnissen seine subjektive Sicht auf die Donau und lässt dabei den philologischen Apparat, wie Fußnoten und Bibliographie, weg.

19 Esterházy: *Donau abwärts*, p. 151.

20 Esterházy: *Donau abwärts*, p. 151.

21 Esterházy: *Donau abwärts*, p. 71f. Und wenn die Listen nicht allein schon ihre beliebige Fortsetzbarkeit andeuten würden, so tut dies das verdrehte Beuys-Zitat: »Jeder kann die Donau sein«. Esterházy: *Donau abwärts*, p. 41.

Listen, Anekdoten, vermeintliche und wirkliche Zitate sowie Autorennamen bilden jenes Sprachmaterial, aus dem das Zettelwerk von *Donau abwärts* entsteht. In der seriellen Anordnung des Esterházy-Buches werden Floskeln und Zitate über die Donau (und nicht nur über die Donau) zum Gedächtnisgut. Aus ihren Kontexten gehoben, beginnen sie als Elemente einer Sammlung zu funktionieren. Ihr Arrangement wird als Metatext der Sammlung, als Sinn ihrer Ordnung lesbar.<sup>22</sup>

Dieser ist hier, im Gegensatz zu Magris' Buch, das schreibende Subjekt. Denn Esterházy's *Donau abwärts* erscheint letztendlich als eine geballte Ausführung des Wörtchens Ich. In einer koketten Anspielung auf den eigenen Familiennamen wird dieser Allgegenwärtigkeit eine historische Begründung unterlegt: »Bei mir ist alles Familiengeschichte.«<sup>23</sup> Sogar sich selbst kann er tilgen, um sich dann »aus Redensarten, Sprichwörtern, sinnlosen Bezügen, aus Spitzfindigkeiten« neu zusammensetzen. »Ecce homo: ein Mensch in Anführungsstrichen.«<sup>24</sup> Der Mensch aber, der sich als ein Bündel von Redensarten, Sprichwörtern usw. versteht, ist kein anderer als der Autor. Er selbst wird zum Produkt aller seiner literarischen Äußerungen.<sup>25</sup>

Die Gleichung von Werk und Autor, Fiktion und Ich wird mithilfe einer von Esterházy öfters zitierten Aussage Flauberts formuliert bzw. umformuliert: »P.E. – c'est moi«<sup>26</sup> – nicht der »Autor« als Zentrum einer sich selbst erfüllenden Intentionalität als deren materiellen Manifestationen seine Werke zu verstehen sind, sondern ein Ich, das im *Donau abwärts* er-schrieben wird.

22 Thürlemann, Felix: »Vom Sinn der Ordnung. Die Bildersammlung des Frankfurter Konditormeisters Johann Valentin Prehn (1749–1821)«. In: Assmann, Aleida u. Gomille, Monika/Rippl, Gabriele (Hg.): *Sammler – Bibliophile – Exzentriker*. Tübingen: Gunter Narr 1998 (=Literatur und Anthropologie; 1), pp. 315–324, hier p. 319.

23 Esterházy: *Donau abwärts*, p. 11.

24 Esterházy: *Donau abwärts*, p. 151.

25 Esterházy: *Donau abwärts*, p. 41.

26 Aussagen über den Status dieses Ichs sind widersprüchlich. Einerseits gibt es Versicherungen, dass es keine literarische Erfindung ist: »dieses Ich ist aber keine fingierte Person, sondern der Romancier, ein unterrichteter, bitterer, enttäuschter Mensch, ich« (Esterházy: *Donau abwärts*, p. 139.), andererseits aber führt, so Esterházy »[a]us der Poesie [...] kein direkter Weg ins Leben« und auch »aus dem Leben [...] nicht in die Poesie«. Die Schwierigkeiten, die sich aus der Gleichsetzung ergeben, werden in Äußerungen wie »Wenn ich ich wäre« angedeutet und in der Parabel vom Hirtenjungen und dem Wolf ausgeführt: »Dem Romanschriftsteller des 20. Jahrhunderts ergeht es mit dem ›Ich‹ wie dem Hirtenjungen im Märchen, der zum Spaß ›Wolf! Wolf!‹ schreit und seine Gefährten, die ihm zu Hilfe eilen, auslacht, bis einmal tatsächlich ein Wolf erscheint.« Esterházy: *Donau abwärts*, p. 138.

Das Muster der Reise fungiert gemeinhin als Sujet einer Identitätsgewinnung. Doch Esterházy's Schreib-Reise – von der Quelle bis zur Mündung – ist in keine Lebenspragmatik eingebettet, sondern ist Literatur über Literatur. Statt zerstreuter Tatsachen einer Reise liest man hier u.a. über Requisiten einer Poetologie der Reiseschriftstellerei, über den Reisenden, den Auftraggeber (Mieter), travelling uniforms, sowie »Reise«-Genres (Reiseaufzeichnung, Schiffstagebuch, Wintermärchen u. a.). Der Reiseverlauf wird durch eine Abfolge ähnlicher Konstellationen ersetzt. Das Reisen selbst verwandelt sich in ein Umkleidespiel.<sup>27</sup>

Die lineare Fortbewegung, die durch die Zerlegung der Reise in Worte, Sätze und poetologische Kategorien wegfällt, wird durch die imaginäre Bewegung des Schreibens ersetzt.<sup>28</sup> Als gemeinsamer Fluchtpunkt von Reisen und Schreiben erscheint die Donau.

Schreiben wird auf dem Papier geboren, nicht im Kopf; Reisen auf der Reise. Ich konnte also nicht umhin, den Gegenstand pedantisch, gewissermaßen von Biegung zu Biegung, von Tümpel zu Tümpel, durch Strudel und Sümpfe, über Barren und Bühnen, abzuschreiten, vom »engen Tal der stromernden Donau« bis zur Nehrung des Sulinaarms und den Tausenden *picole tole*.<sup>29</sup>

Der Fluss ist hier (nach einem bewährtem Schema) eine zentrale Metapher des Schreibens, seiner Form wie seiner Formlosigkeit.<sup>30</sup> Sie impliziert aber, dass der Text immer ein im Entstehen begriffener und zugleich immer schon ein weitergeschriebener ist, ohne feste Grenzen und Umrisse.

27 Als der ungarische Esterházy in Wien seine Reise antritt, muss er sich in einem Akt der Initiation seiner alten Kleider entledigen: »Noch in Wien gingen wir zu einem Schneider. ›Na Murkel! Was sind wir? Reisende sind wir. Was also machen wir?‹ ›Wir reisen.‹ ›Ach wo. Travelling uniforms lassen also machen wir‹ [...].« Esterházy: Donau abwärts, p. 23.

28 Für Magris ist die Arbeit am Buch eine Zeit des »Reisens, Schreibens, Lesens, Vagabundierens und Widerschreibens.« Magris: Donau und Post-Donau, p. 15.

29 Esterházy: Donau abwärts, p. 28.

30 Siehe auch: »water [...] as iconic inspiration to the modern poet and as a powerful force that allows the poet to address his own self. [...] as a privileged aesthetic strategy [...] to discuss identity matters, both that of poetry as well as of the poet's creative subjectivity.« Gil, Isabel Capelo: Introduction. In: dies. (ed.): *Fleeting, Floating, Flowing. Water Writing and Memory*. Königshausen & Neumann: 2008, (=Saarbrückener Beiträge zur Vergleichenden Literaturwissenschaft Bd. 40) pp. 9–15, hier p. 12.

## Die »Erfindung einer Tradition«<sup>31</sup>

Der Strom wird bei Magris wie bei Esterházy zum Modell für den Zusammenhang von Texten. Diese Vorstellung wird hauptsächlich durch das Anliegen ins Leben gerufen, die Donau aus einem »Bild der Geschichte« in jenes des »Gedächtnisses« umzuinterpretieren. Die Donau wird dabei zum literarischen Ort, der sich schon durch seine brüchige Tradition und komplexe Zugehörigkeiten ideologischen Gleichschaltungen widersetzt. Zweifelhaft bleibt jedoch, ob es eine Tradition der Rede über die Donau, wie sie hier impliziert wird, je gegeben hat oder ob man eher von der »Erfindung einer Tradition« durch die Logik des Esterházy- wie des Magris-Textes sprechen sollte.

An diesem Punkt setzt auch die Frage meiner Arbeit an: Wann und wodurch ist die Donau zur Identitätslandschaft einer Region und zu einer Figur der Verbindung geworden? War sie im 19. Jahrhundert tatsächlich ein Fluss, der sich ideologischen Vereinnahmungen widersetzte? Durch welche früheren Donau-Texte wurde die erfundene Tradition von Magris und Esterházy präfiguriert?

## Donau-Schrifttum im 19. Jahrhundert

Ihre Bedeutung als verbindende Landschaftsformation hat die Donau im 19. Jahrhundert erlangt. Damals wurde sie zu einer »politische Identität stiftende[n] Landschaft«<sup>32</sup> der Habsburgermonarchie und zur habsburgischen Alternative zum Mythos des rein deutschen Flusses, des Rheins. Da die Donau mehrere Länder verband, war die politische Idee, die sich an den Fluss knüpfte, eine übernationale. Diese Rolle fiel der Donau allerdings erst dann zu, als die Habsburger sich von der Idee einer deutschen Vereinigung unter ihrem Zepter verabschieden mussten und nach einer neuen politischen Mission in Ost- bzw. Mitteleuropa suchten.<sup>33</sup>

Die Donau »vereinte« einen Teil der österreichischen Erbländer, später mehrere Länder der habsburgischen Krone, und schließlich auch die habsburgischen Länder mit Ländern der unteren Donau, die zu ihrer Einflussosphäre gehören sollten. Daher erfuhr die Allegorie des Bandes, der ein dynastisches Konzept zugrunde lag, eine ständige Bedeutungserweiterung.

31 Cf. Hobsbawm, Eric; Ranger, Terence (ed.): *The Invention of Tradition*. Cambridge: Cambridge University Press 1983.

32 Grosser, Cornelia/Kurtán, Sándor/Liebhart, Karin/Pribersky, Andreas (Hg.): *Genug von Europa. Ein Reisejournal aus Ungarn und Österreich*. Wien: Sonderzahl 2000, p. 47.

33 Magris: *Donau*, p. 31.

Der oft zitierte Gründungstext dieser Tradition, Grillparzers hymnische Beschreibung der niederösterreichischen Landschaft im Drama *König Ottokars Glück und Ende* (1825), im Wortlaut: »Ein voller Blumenstrauß, so weit es reicht,/ Vom Silberband der Donau rings umwunden«,<sup>34</sup> war selbst Produkt und zugleich Gegenstand dieses kontinuierlichen Bedeutungswandels. Sie ist freilich erst durch das Burgtheater und durch Schulbücher zu jenem »Loblied auf Österreich« kanonisiert worden, das seinerseits als Ausdruck eines typisch habsburgischen Patriotismus gelesen wurde.

Das Lob »der österreichischen (im Sinne von niederösterreichischen) Landschaft«<sup>35</sup> dürfte Thomas Ebendorfer im 15. Jahrhundert in einer Ansprache an Herzog Albrecht VI. verwendet und sich dabei auf Zeilen von dem Heiligenkreuzer Mönch Gutolf aus der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts bezogen haben. Von Ebendorfer wiederum hat es wahrscheinlich Grillparzer übernommen.<sup>36</sup> Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde der Topos vom »Band der Donau«, der im Drama noch auf die niederösterreichische Landschaft bezogen wird, auf alle unter dem habsburgischen Zepter versammelten Länder ausgedehnt. Es blieb die Formel für die Einheit der Habsburgermonarchie, die durch die Donau eine Aura der Natürlichkeit bekam.

Als politisches Schlagwort wurde die Donau allerdings zum Kennzeichen fundamental verschiedener politischer Bestrebungen, sie diente nicht nur als Legitimationsrahmen für die bestehende Ordnung des Habsburgerstaates, sondern wurde auch für antihabsburgische politische Ziele bemüht.<sup>37</sup>

Doch die strategische Neuorientierung der Habsburgermonarchie am Anfang des 19. Jahrhunderts allein erklärt nicht die neue Bedeutung der Landschaft. Denn diese war offenbar auch in jener Industrialisierung der Landschaft begründet, die sich seit etwa Mitte des 18. Jahrhunderts im westlichen Europa anbahnte und unter der Parole der Donauregulierung auch für die Habsburgermonarchie an Bedeutung gewann.

Die Donau wurde daher einerseits ein Medium jener Modernisierungsaufgaben, die sich verschiedene österreichisch-ungarische Eliten im 19. Jahrhundert stellten, andererseits ein Raum, der durch die Ausbreitung der Dampfschifffahrt

---

34 Grillparzer, Franz: *König Ottokars Glück und Ende*. Stuttgart: Reclam 1971, p. 66.

35 Bruckmüller, Ernst/Urbanitsch, Peter (Hg.): 996–1996. Ostarrichi-Österreich. Menschen-Mythen-Meilensteine. Katalog der österreichischen Länderausstellung. Horn: Berger 1996, p. 376.

36 Bruckmüller; Urbanitsch: 996–1996. Ostarrichi-Österreich, p. 376.

37 So etwa Kossuths Plan einer Donau-Konföderation. Cf. Haselsteiner, Horst: Föderationspläne in Südosteuropa. In: Choljolev, Christo: *Nationalrevolutionäre Bewegungen in Südosteuropa im 19. Jahrhundert*. Wien 1992, pp. 67–80.

entstanden ist, zugleich aber auch eine Figur der habsburgischen Repräsentation. Die Frage der hier folgenden Arbeit ist nicht allein, welche verschiedene Bedeutungen der Strom in unterschiedlichen Kontexten entfalten konnte, sondern – auf den Spuren von Magris und Esterházy – auch, welche Kombinationen sie miteinander eingingen bzw. wie sie gemeinsam die Idee der Donau als ganzer überhaupt erzeugt haben. Vor allem aber: wie konnte ein Strom, der im 19. Jahrhundert von ideologischen Vereinnahmungen bestimmt war, zugleich auch als ein Freiraum vorgestellt werden. Denn mochten einerseits auf den Strom, der den Osten mit dem Westen verband, Vorstellungen projiziert worden sein, die die Umgestaltung der Erde zu einem einzigen homogenen Raum zum Ziel hatten, fungierte sie andererseits immer wieder auch als Ort einer kulturellen Heterotopie – an ihr wurden vollkommen entgegengesetzte Vorstellungen festgemacht und ausgehandelt.

Das Donau-Schrifttum des 19. Jahrhunderts stammte überwiegend von Ingenieuren, Ökonomen, Staatsmännern und Reisenden. Von einer literarischen Topik der Donau und einzelner Donau-Orte kann man in diesem Jahrhundert nur reden, wenn man Literatur im weitesten Sinne des Wortes versteht. Daher sind die Quellen der hier folgenden Arbeit Reisebeschreibungen, Reisehandbücher, Alben, literarische Werke ebenso wie Aufsätze zu technischen und ökonomischen Fragen der Donauregulierung.

Obwohl technische Texte, aber auch landeskundliche Arbeiten eine eigene Terminologie ihrer Beschreibungen entwickelten, werden ihre Begrifflichkeiten immer wieder in andere Zusammenhänge, in eine andere »Sprache«, ein anderes »Zeichensystem« eingesetzt bzw. übersetzt. Diese Übersetzung von technischem Wissen in eine ökonomische oder in eine ästhetische »Sprache« erfolgt je nach Genre und Medium auf unterschiedliche Art und Weise. In den Pressemeldungen über die Arbeiten am Eisernen Tor etwa wird das Maschinengerät der Baggermaschinen in das »Konzept« des Naturerhabenen übersetzt. Die Schwierigkeit und die Kostspieligkeiten der Arbeiten und vor allem ihr wirtschaftlicher Nutzen wird in die »Sprache« der positivistischen Geschichtsphilosophie übertragen, sie werden zu einem Tor in ein neues Zeitalter, in dem sich Gewerbe, Industrie und Handel gewaltig ausbreiten und den Reichtum der Nationen begründen. Wie verändern sich die technischen Konzepte, aber auch die ästhetischen oder wirtschaftlichen Modelle durch diese Adaptierungen?

Das erste Kapitel (»Regulieren und regieren«) widmet sich der Frage, wie jene Praktiken und Wissensordnungen organisiert waren, die den Regulierungsdiskurs hervorbrachten. Im zweiten (»Die Feuersäule des Weltverkehrs«) versuche ich das neue Verkehrsmittel, das Dampfschiff, als eine Wahrnehmungsmaschine zu verstehen, die nicht nur die Reise, sondern auch die Wahrnehmung der Land-

schaft und die Konstruktion des Donauraumes veränderte. Das dritte («Die Erfindung des Donauraumes») untersucht, unter welchen Prämissen der Donauraum als Einheit verstanden wurde und wie sich dieser zu anderen politischen und geografischen Raumkonzepten der Region verhielt. Das vierte («Die Donau als Landschaft») behandelt die ästhetische Kategorie der Landschaft, unter der die Donau im 19. Jahrhundert visuell und literarisch verhandelt wurde, sowie jene Haltung, die die neue Kultur des Reisens und ein neues Wahrnehmungsparadigma einübten. Das fünfte Kapitel («Die Historisierung der Landschaft») beschäftigt sich damit, wie die Ästhetisierung der Landschaft zu ihrer Politisierung und Wahrnehmung als Einheit beitrug. Im sechsten Kapitel («Topik und Topografie der Schwelle») wird die widersprüchliche Topik des Eisernen Tores dargestellt, und schließlich eine Antwort auf die Frage gesucht, in welchem Kontext es als eine literarische Heterotopie fungieren konnte.

Um einen Überblick aller Donaudiskurse und Konterdiskurse zu geben, bedürfte es der Kenntnis aller Sprachen, die entlang der Donau gesprochen und in denen über die Donau nachgedacht wurde. Ich musste mich mit den mir zur Verfügung stehenden zwei Sprachen begnügen. Wenn sie auch keine Vollständigkeit für sich beanspruchen können, so haben sie doch den Vorteil, dass das Deutsche die hegemoniale Sprache der Monarchie war, während das Ungarische zumindest in manchen Belangen eine andere Perspektive eröffnet. Zudem war die Regulierung der Donau ein Unternehmen, das besonders von den österreichischen und ungarischen Eliten gefordert und in der österreichischen und ungarischen Öffentlichkeit diskutiert wurde. Die englischsprachige Literatur über die Donau erschien mir hingegen durch ihre Menge, durch ihre schnelle Reaktion auf die Eröffnung der Donauschifffahrt wie auch durch ihre Außenposition interessant.



## I. Regulieren und Regieren

### Geschichte und Natur – Modelle einer Beziehung

Der Fluss ist die bewegliche Landschaftsformation schlechthin. Als solche ist er immer wieder als ein Sinnbild der Zeit gedeutet worden. Mit Anfang, Ende und einer klaren Richtung versehen, bot er zudem eine willkommene Projektionsfläche für das Interesse am Ursprung, eine der Lieblingsbeschäftigungen der Geschichtsschreibung im 19. Jahrhundert. Doch so selbstverständlich der Fluss als Sinnbild der historischen Zeit fungieren konnte (und auch fungierte<sup>1</sup>), als ein Stück Natur war er – wie auch andere Formen der Landschaft – nicht *Gegenstand* der Geschichte. Denn in der traditionellen Opposition von Natur und Zivilisation war die Eigenschaft historischer Wandlungsfähigkeit nur letzterer vorbehalten, während die Natur als ihr (ewig gleiches) Gegenüber postuliert wurde. Der Zusammenhang von Natur und Geschichte wurde – wenn überhaupt – »am meisten auf der Linie des geographischen und klimatischen Determinismus« behandelt: »Das Wesen der Völker wächst aus ihrer Landschaft mitsamt ihrem Wind und Wetter.«<sup>2</sup>

Die Historisierung der Landschaft ist eine Entwicklung des zwanzigsten Jahrhunderts und wäre wahrscheinlich ohne »die ›Verlebensweltlichung‹ der Geschichte«<sup>3</sup> undenkbar. Es sind zwei Impulse in der Historiografie, die

---

1 Cf. Kapitel »Historisierung der Donau-Landschaft«.

2 Radkau, Joachim: Nachdenken über Umweltgeschichte. Scheuklappen und Sackgassen der historischen Umweltforschung. In: Wolfram Sieman in Zusammenarbeit mit Nils Freytag: Umweltgeschichte. Themen und Perspektiven. München: C. H. Beck 2003, pp. 165-186, hier p. 165. Hierzu gehört auch das Thema der »natürlichen« Grenzen, das im 19. Jahrhundert äußerst beliebt war. In der Donau-Literatur bietet Johann Georg Kohls *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pest* ein Beispiel, wie die Geografie als Fundament der Geschichte behandelt werden kann.

3 Raulff, Ulrich: Vorbemerkung. In: ders.: Der unsichtbare Augenblick. Zeitkonzepte

in Richtung einer Geschichte der Landschaft weisen, die Problematisierung geschichtswissenschaftlicher Zeitbegriffe in der Annales-Schule und die durch die Umweltkrise und Umweltbewegung der siebziger Jahre<sup>4</sup> ins Leben gerufene Umweltgeschichte, die sich von ihrem anfänglichen Interesse an »Außenzonen der Industrie- und Technikgeschichte«<sup>5</sup> sowie an einer Geschichte der Umweltbewegung und der Naturideen immer mehr in Richtung einer allgemeinen Geschichte der Mensch-Umwelt-Beziehung bewegte.

Für das Problem, das die Annales-Schule beschäftigte, ist es bezeichnend, wie Georges Duby in seinem autobiografischen Buch *Eine Andere Geschichte* seine Hinwendung zur Landschaft bei seinen Mittelalterforschungen schildert. Von der Komplexität der schriftlichen Quellen erdrückt, suchte er nach einem »feste[n], konkrete[n] Zugriff auf das Reale«:

Ich hatte das starke Bedürfnis, dieses fadenscheinige, durchlöchernte Gewebe, das ich Stück um Stück zu flicken versuchte, indem ich lateinische Wörter las, auf einen festen Untergrund zu heften, auf ein anderes Zeugnis, die Landschaft, die ebenso reich, in ihrem Reichtum aber ganz verschieden und ohne irgendeine Lücke lebendig im vollen Tageslicht zu sehen war – ähnlich, wie wenn man die Fragmente einer verwitterten Freske, ehe sie zu Staub zerfallen, auf Leinwand befestigt. Eine solche Überlagerung erschien mir umso sinnvoller, als der Untergrund hier nicht neutral war: er wies Reliefs und Farben auf, die ich für geeignet hielt, die verschiedenen Aspekte des Schleiers, den ich darüber legte, zu beleben.<sup>6</sup>

Doch gerade diese Sehnsucht nach etwas Haltbarem und Unveränderlichem muss den jungen Duby eines Besseren belehren. »Das Missverhältnis zwischen

---

in der Geschichte. Göttingen: Wallstein Verlag 1999 (= Göttinger Gespräche zur Geschichtswissenschaft Bd. 9), p. 11.

- 4 Es werden meistens Rachel Carsons *Silent Spring* aus dem Jahre 1962, die Einführung des »Earth Day« 1970 sowie der 1972 veröffentlichte Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit als Eckdaten des entstehenden neuen Umweltbewusstseins genannt. Cf. Winiwarter, Verena: Zwischen Gesellschaft und Natur. Aufgaben und Leistungen der Umweltgeschichte. In: Bruckmüller, Ernst (Hg.): Was ist Umweltgeschichte? Wien: IFF 1998. (= Schriftenreihe Soziale Ökologie Bd. 54.) pp. 6–20, hier p. 6, und cf. Siemann, Wolfram/ Freytag, Nils: Umwelt – eine geschichtswissenschaftliche Grundkategorie. In: Siemann/Freytag: Umweltgeschichte, p. 7.
- 5 Radkau: Nachdenken über Umweltgeschichte, p. 166.
- 6 Duby, Georges: Eine andere Geschichte. Aus dem Französischen übersetzt von Grete Osterwald. Stuttgart: Klett-Cotta 1992, p. 41.

dem heutigen und dem ehemaligen Zustand dieser Landschaft«<sup>7</sup> klärt ihn über die Veränderbarkeit des Unveränderlichen auf. Das Problem der fast unbewegten Bewegung war es dann auch, was bei einem anderen Historiker der Annales-Schule, Fernand Braudel, ihre systematische Ausformulierung fand. Braudel behandelte in seiner *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque Philippe II* (1949) die elementarsten Bedingungen des menschlichen Lebens, wie Klima und Geologie, als eine »quasi unbewegte[...] Geschichte« – auch »eine Geschichte im Zeitlupentempo«<sup>8</sup> – und rechnete sie der Zeitebene der *longue durée* zu. Im dreiteiligen Werk sind sie unter dem Titel »Die Rolle des Milieus« subsumiert und bilden den Gegenpol zum mittleren Zeittempo der ökonomischen und sozialen Umwälzungen und dem »kurzen Zeitablauf« (auch »Momentaufnahme«)<sup>9</sup> der Ereignisse.

Statt eines Schichtenmodells der Zeit war es die Verflechtung, oder auch: der »Stoffwechsel«<sup>10</sup> zwischen menschlicher Gesellschaft und ihrer natürlichen Umwelt, was für die neuere Umweltgeschichte zur Debatte stand. Wie William Cronon in seiner Einleitung zu Mark Ciocs Rhein-Biografie schreibt, wäre es ebenso verfehlt zu denken, die Geschichte sei ohne Berücksichtigung ihrer materiellen Kontexte begreifbar, als umgekehrt die Natur von dem Menschen unabhängig zu denken. Die Geschichte der Umwelt umfasst sowohl die Transformation der Umwelt durch die Menschen als auch die Transformation menschlicher Gesellschaft durch ihre (veränderte) Umwelt.

Dadurch wird die Landschaft selbst ein sich kontinuierlich verwandelnder Gegenstand der Geschichte, den man mit einem Vergleich von Siemann ebenso lesen kann, wie früher Georges Duby nur Textquellen zu lesen für möglich dachte:

In einer Landschaft oder einer stillgelegten und inzwischen wieder von Pflanzen überwucherten Industrieregion als einer Archivalie zu lesen und sie zu begreifen

7 Duby: Eine andere Geschichte, p. 41.

8 Braudel, Fernand: Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipp II. Übersetzt von Horst Brühmann, Grete Osterwald, Günter Seib. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1990, Bd. I., p. 31.

9 Braudel, Fernand: Geschichte und Sozialwissenschaften. Die *longue durée*. In: Honegger, Claudia (Hg.): M. Bloch, F. Braudel, L. Febvre u.a.: Schrift und Materie der Geschichte. Vorschläge zur systematischen Aneignung historischer Prozesse. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1977, pp. 47–85, hier p. 50.

10 Diesen Begriff verwendet u.a. Andersen, Anne: Historische Technikfolgenabschätzung am Beispiel des Metallhüttenwesens und der Chemieindustrie 1850–1933. Stuttgart: Franz Steiner Verlag 1996, p. 26.

als ein immer wieder beschriebenes Palimpsest, also als ein Verfahren, wie es für den Umgang mit den altägyptischen Pergamenten üblich war [...]<sup>11</sup>

– dies ist der neue symbolische Ort der Landschaft.

Wie die Landschaftsformation Fluss als historischer Gegenstand im zwanzigsten Jahrhundert entdeckt wurde, kann man zwei beispielhaften Flussbiografien entnehmen, die allerdings nicht der Donau, sondern dem Rhein gewidmet worden sind. Die eine ist Teil der Bemühungen der Annales-Schule, Geschichte auf ein breiteres Fundament zu stellen, als es die Ereignisgeschichte bietet, das andere ist ein Werk der Umweltgeschichte, das gerade die Interaktion zwischen Natur und Gesellschaft thematisierte.

Lucien Febvres 1935 veröffentlichtes Buch, *Le Rhin. Problèmes d'histoire et d'économie* – ein Buch, das den Rhein von nationalistischen Vereinnahmungen ›reinzuwaschen‹ versuchte – behandelte die Natur als eine Gegebenheit, als »geographische Rahmenbedingung[.] der Geschichte«<sup>12</sup>, und war dabei doch sehr darauf bedacht, die geografische Lage des Flusses zum Faktum, nicht aber zum Fatum zu erklären.<sup>13</sup> Der »Flußkörper selbst«<sup>14</sup> war für Febvre lediglich Träger des materiellen Lebens einer Gesellschaft,<sup>15</sup> gab deren Regeln aber nicht vor. Er fungierte in Febvres Ausführungen als ein »Leitkabel«<sup>16</sup>, mit der »Fähigkeit zu verbinden und anzunähern«<sup>17</sup>. Wurde er auch zu verschiedenen Zeiten als »blutige und unfruchtbare Grenze« angesehen, seine Geschichte war maßgeblich doch von Austauschbeziehungen, von menschlicher und geistiger Kommunikation geprägt.<sup>18</sup>

Febvre wollte nicht »nur die [politischen, verbalen] Gesten« erfassen, sondern auch all das, »was diese Gesten im Bewußtsein der Menschen und der Völker

11 Siemann, Wolfram/ Freytag, Nils: Umwelt – eine geschichtswissenschaftliche Grundkategorie. In: dies.: Umweltgeschichte. Themen und Perspektiven. München: C. H. Beck 2003, p. 12.

12 Febvre, Lucien: Der Rhein und seine Geschichte, Herausgegeben. Übersetzt und mit einem Nachwort von Peter Schöttler. Frankfurt a. M., New York: Campus 2006, p. 13.

13 Mit der Lage des Flusses sind nicht etwa »natürliche Grenzen« zu erklären: »Überlassen wir [...] die »natürlichen Grenzen« den Schlaumeiern oder Einfaltspinseln. Alle Grenzen werden von Menschen gezogen.« Febvre: Der Rhein, p. 13.

14 Febvre: Der Rhein, p. 10.

15 Cf. Febvre: Der Rhein, p. 22.

16 Febvre: Der Rhein, p. 19.

17 Febvre: Der Rhein, p. 186.

18 Febvre: Der Rhein, p. 186.

allererst erklärt und bestimmt.«<sup>19</sup> Also: Nicht nur die Texte, sondern auch die Kontexte, oder, mit einem anderen Bild, das, was »sich nur auf der Rückseite der Papiere findet, die zur Schau gestellt werden...«<sup>20</sup> Wie sich die Landschaft unter der Hand der Menschen verändert, interessierte Febvre jedoch nicht.

Es war Mark Ciocs *The Rhine. An Eco Biography 1815-2000* aus dem Jahre 2002, das den Rhein aus einer Rahmenbedingung zu einem Objekt menschlicher Geschichte machte. Es untersuchte, wie der Strom in Folge der Tätigkeit der Rhein-Kommission durch die Dampfschiffahrt und durch die Regulierung in den vergangenen zweihundert Jahren umgestaltet worden ist, sowie auch die unbeabsichtigten Folgen dieser Transformation.<sup>21</sup> Für Cioc ist der Fluss, wie William Cronon in seiner Einleitung schreibt, nicht einfach eine sich ewig gleichbleibende Naturbühne, auf der die großen Dramen der Geschichte ausgetragen werden, sondern hat selber eine Geschichte.<sup>22</sup> Der Umweltgeschichte geht es letztendlich immer auch um die Verortung der »Natur« in einer bestimmten Kultur. Denn es sind menschliche Vorstellungen und Konventionen, die den Umgang mit der Umwelt bestimmen. Sie bestimmen aber nicht nur die materiellen Mitteln, sondern auch jene Sprache, in der wir, wie Cronon formuliert, diese Systeme begreifen.<sup>23</sup>

Die »Eroberung der Natur«<sup>24</sup> oder eine »friedliche [...] Mission«<sup>25</sup>?

Einer der imponierendsten Versuche der letzten Jahre, die großangelegten Landschaftsumgestaltungen der Neuzeit in Deutschland nicht nur in ihren materiellen Gegebenheiten, sondern auch von ihrer Sprache her in ein historisches Modell

19 Febvre: *Der Rhein*, p. 164.

20 Febvre: *Der Rhein* p. 166.

21 »Yet rarely did the engineers correctly anticipate the full consequences of their manipulative actions, and more often than not they were caught off guard when the river responded in unexpected ways.« Dieses Verhalten vergleicht Cioc mit dem des »Zauberlehrlings«. Cf. Cioc, Marc: *The Rhine. An Eco-Biography 1815–2000*, University of Washington Press 2002, p. 15.

22 Cronon, William: *Time and the River Flowing*. In: Cioc: *The Rhine*, pp. ix–xii, hier p. ix.

23 »they point to the importance of human ideas and human cultural conventions not just in reshaping natural systems, but in providing the very language and concept with which we understand these systems«. Cronon: *Time and the River Flowing*, p. x.

24 Blackbourn, David: *Die Eroberung der Natur. Eine Geschichte der deutschen Landschaft*. Übersetzt von Udo Rennert. München: DVA 2007.

25 Kanitz, Felix: *Das Eiserne Tor*. Vortrag gehalten am 27. Jänner 1874 in der k.k. geographischen Gesellschaft zu Wien. In: *Mittheilungen der k.u. k. Geographischen Gesellschaft in Wien 1874* (Bd. xvii.), pp. 49–58, hier p. 51.

zu integrieren, stammt von David Blackbourn. Die »Eroberung der Natur«, wie Blackbourn »die Geschichte der deutschen Landschaft« für den Zeitraum von etwa 1750 bis etwa 1950 in eine kurze Parole fasste und in einem langen Werk auch eindrucksvoll darstellte, unterscheidet sich nicht nur im Maßstab von früheren menschlichen Eingriffen in die Landschaft, sondern, wie Blackbourn zeigt, auch in ihren gesellschaftshistorischen Folgen. Denn die Trockenlegung und Kultivierung des Oderbruchs, die Begradigung des Rheins, der Ausbau des preußischen Meereshafens am Jade-Busen u. a. m. waren Projekte, die zugleich Teile eines gesellschaftlichen Modernisierungsprozesses waren.<sup>26</sup>

Sie unterscheiden sich Blackbourn zufolge von früheren Landschaftsumgestaltungen zudem auch im Diskurs. Nämlich darin, dass die Menschen diese Tätigkeit als Eroberung und Unterwerfung bezeichnen und damit implizieren, dass die Natur ihr Feind sei. Friedrich der Große betrachtete die Trockenlegung der Sümpfe als »Eroberungen von der Barbarei«<sup>27</sup>, der Rheinbegradiger Johann Gottfried Tulla gilt als der »Bändiger des wilden Rheins«.<sup>28</sup> Diese Metaphorik der Kriegsführung,<sup>29</sup> meint Blackbourn, ist aber durchaus auch wörtlich zu nehmen, denn »[w]eit häufiger als wir denken, war die Entwässerung eines Flusses weniger das ›moralische Äquivalent des Krieges‹<sup>30</sup> als das Abfallprodukt oder Dienerin

26 Cf. Das Lob von Mathias Mutz, der David Blackbourn zugutehält, dass er in seinem Buch *Die Eroberung der Natur* nicht nur die »Umformung der deutschen Landschaft beschreibt, sondern auch zeigt, wie sich das moderne Deutschland in diesem Prozeß selbst formte.« Mutz, Mathias: Infrastrukturen und Unternehmen in der Umweltgeschichte. In: *Saeculum* 58/I, 2007, p. 84.

27 Schwarzbach, Beheim: Hohenzollernsche Colonisation. Leipzig: Duncker und Humblot 1874, p. 266. zit. n. Blackbourn: *Die Eroberung der Natur*, p. 97 u. p. 106.

28 Dies steht auf einem Gedenkstein in Tullas Geburtsstadt Karlsruhe.

29 Auch in Mark Ciocs Rhein-Biografie spielt jenes Vokabular, mit der das Projekt der Umgestaltung des Rheins in einen »romantischen Abwasserkanal« vorangetrieben worden ist, eine Rolle: »the Rhine Commissioners set out to manipulate and control the river as fully as possible (to »tame«, »train«, »rectify«, »ameliorate«, »straighten« and »improve« it in their terminology).« Cioc: *The Rhine*, p. 5. Diese Verfahren sind aber durchaus nicht vorrangig militärischer Natur.

30 Das geflügelte Wort stammt von William James und lautet ursprünglich so: »Entdeckt das moralische Äquivalent für den Krieg! Wenn Behagen und Gewinn die beherrschenden Ziele im Frieden werden, dann bleibt ein elementares Verlangen des Menschen unbefriedigt und liegt auf der Lauer: Die Sehnsucht, einer Sache zu dienen, an die man sich verlieren kann.« Cf. James, William: *Die religiöse Erfahrung in ihrer Mannigfaltigkeit, Materialien und Studien zu einer Psychologie und Pathologie des religiösen Lebens*. Leipzig: J. C. Hinrichs 1920.

eines Krieges.«<sup>31</sup> Durch die Entwässerung von Sumpfbereichen wurden Blackbourn zufolge Aufmarschgebiete geschaffen, durch die Regulierung von Flüssen Grenzen befestigt<sup>32</sup>, durch den Ausbau des Jade-Busens ein Kriegshafen errichtet, mit dem Plan zur Trockenlegung der Pripjet-Sümpfe im zweiten Weltkrieg die Fruchtbarmachung des Bodens für Siedler und zugleich die Eliminierung eines Partisanenverstecks bezweckt.<sup>33</sup> Die »Geschichte der deutschen Landschaft« fügt sich, wie Blackbourn meint, seit der Trockenlegung des Oderbruchs durch Friedrich den Großen in die Logik eines »Feldzug[s] gegen die Umwelt«<sup>34</sup>.

So schlüssig Blackbourns Argumentation auch ist, nicht alle seine Beispiele gehen ohne weiteres in der Logik eines »Feldzuges« auf. Was in Zusammenhang mit Friedlich dem Großen plausibel erscheint, bedürfte im Falle der »Ferienorte auf Meeresinseln und an Seen« wie auch der »Kurbäder de[s] Mittelrhein[s]«, die für Blackbourn ebenfalls als »Bändigung der deutschen Gewässer«<sup>35</sup> gelten, zumindest einer weiteren Erläuterung. Denn in einem Satz wie diesem: »Die Reisenden »eroberten« das Wasser auf ihre Weise«<sup>36</sup>, hat der Gebrauch des Wortes »erobern« ausschließlich eine metaphorische Bedeutung.

Doch selbst bei deutlich (auch) strategisch angelegten Naturumgestaltungen, wie der Trockenlegung des Oderbruchs, scheint das Schlagwort »Feldzug« nur einen Aspekt zu treffen und nicht einmal den am ehesten bezeichnenden. Aus der Sicht eines Strategen wirkt schließlich alles strategisch. Wie der Titel eines der nachgelassenen Kapitel von Musils *Mann ohne Eigenschaften* dies auf den Punkt bringt: »General von Stumm läßt eine Bombe fallen. Weltfriedenskongreß«.<sup>37</sup>

Gewiss charakterisiert die Sprache, in der Menschen über ihre Handlungen und Ziele sprechen, diese selbst. Auch im Falle der Rheinregulierung ist »Krieg« eine Metapher. Denn die Voraussetzungen der Rheinregulierung wurden zwar durch die Napoleonischen Kriege geschaffen, doch sie war kein Krieg. Die Kriegsmetaphorik wies auf Kontrollbestrebungen und ein systematisch zielgerichtetes Vorgehen hin, aber nicht auf dessen Einordnung in ein tatsächliches Kriegsgeschehen.

Selbst wenn fast alle großen Landschaftsumgestaltungen auch militärischen Zwecken dienten – so auch die Donauregulierung – sind sie keine Kriegsfüh-

31 Blackbourn: *Die Eroberung der Natur*, p. 13.

32 Blackbourn: *Die Eroberung der Natur*, p. 120f.

33 Blackbourn: *Die Eroberung der Natur*.

34 Klappentext von Blackbourn: *Die Eroberung der Natur*.

35 Blackbourn: *Die Eroberung der Natur*, p. 207.

36 Blackbourn: *Die Eroberung der Natur*, p. 207.

37 Robert Musil: *Der Mann ohne Eigenschaften*. Roman/ II. Aus dem Nachlaß. Frisé, Adolf (Hg.): Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 1978, p. 1113.

rung per se. Folgten auch die verschiedenen Planungs- und Realisierungsphasen des Eisernen-Tor-Kanals dem Rhythmus militärischer Vorstöße und diese besiegelter Friedensabkommen an der unteren Donau,<sup>38</sup> wurde auch die regulierte Donau im ersten Weltkrieg eine unverzichtbare Nachschublinie für die Mittelmächte,<sup>39</sup> so war dies nicht das einzige Ziel der Regulierung.

Die Eingriffe in die Natur, wie sie ab dem 18. Jahrhundert in immer größerem Ausmaß unternommen worden sind, setzen ein Nutzungsverhältnis voraus, wie es in früheren Jahrhunderten tatsächlich unvorstellbar gewesen wäre. Doch bemerkenswert an dieser großflächigen, planmäßigen Umgestaltung der Landschaft ist, dass sie Herrschaft über die Natur im Sinne einer Kontrolle der (biologischen, hygienischen, ökonomischen) Lebensbedingungen verstand. Auch die Bändigung des wilden Rheins war ein »Feldzug« – in ihrer Vorgehensweise, als systematische Zuordnung von Mitteln zu Zwecken. Sie diente jedoch zur Eliminierung der Hochwassergefahr, zur Festlegung von Grenzen sowie der Förderung des Handels und einer neuer Art von Landwirtschaft. Dies war auch das spezifisch Moderne an ihr.

Der Gestus der Beherrschung und Bezähmung, die oft wiederholten Parolen von »Siegen« oder »Eroberungen in Frieden«, die in Pressemeldungen, in feierlichen Einweihungszeremonien und deren Medienecho in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts tatsächlich eine Rolle spielten, zeugen meiner Meinung nach nicht von einem kriegerischen Verhältnis zur Natur, sondern von der unsichtbar gewordenen Macht des Souveräns, die sich u. a. mit kriegerischen Parallelen und mit dem Hinweis auf die Erhabenheit und Größe der Natur in Szene zu setzen

38 So etwa brachten den zweiten Schub an Regulierungsplänen für das Eiserne Tor die Jahre 1853-56, als während des Krimkrieges die Walachei von österreichischen Truppen besetzt wurde. Cf. Cassian, Martin: Noch einmal die Donau als Verkehrsstraße nach dem Orient und die Tätigkeit der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. In: Österreichische Revue 1865/8, pp. 170–194, hier p. 182.

39 Besonders wichtig war die Donau in den Kämpfen um Beograd 1914-1915 (Beograd wurde am 7. Oktober 1915 von den Mittelmächten eingenommen), als Wasserweg, auf dem man die Mittelmächte mit Getreide und Rohstoff aus Rumänien und die Türkei mit Munition versorgen konnte (besonders Ende 1915 Anfang 1916). Die Mittelmächte »beherrschten« die gesamte Donau erst, als sie, nachdem sie den Fluss von Minen gesäubert hatten, am 11. April 1918 die Donaumündung bei Sulina erreichten. Zwischen April und (dem 22.) August 1918 wurde die Donaufflotte in der Ukraine eingesetzt, um den Rohstoff- und Getreidenachschub für die Mittelmächte zu sichern. Sie trat am 22. August 1918 den Rückzug an die Donau, am 13. Oktober den Rückzug auf der Donau an. Cf. Schaumann, Walther, Peter Schubert: Krieg auf der Donau. Die Geschichte der österreichisch-ungarischen Donaufflotte. Klosterneuburg/Wien: Verlag Mayer & Comp. 2000.

suchte. Wenn man sich die großen Einweihungszeremonien im letzten Drittel des Jahrhunderts, jene nach dem Kanalbau in Suez, nach der großen Donauregulierung in Wien oder beim Eisernen Tor mit all der Schar der prominenten Gäste und Könige sowie der ihnen gewidmeten öffentlichen Aufmerksamkeit vergegenwärtigt, wird man sich dessen bewusst, wie sehr die Natur zu einer Kampfarena des menschlichen Fortschritts wurde, die eine Quasi-Aura um jene Herrscher zog, die in ihr »auftraten«.

### Die Rede über die Donau im 19. Jahrhundert: Majestät im Bettlergewand

Ein majestätisch dahin strömender Strom – mit diesem Attribut schmückten Texte mit unterschiedlichsten Agenden immer wieder die Donau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.<sup>40</sup> Sie war nicht nur groß, sie war »mächtig«<sup>41</sup>, unter Umständen auch: mit dem Nil vergleichbar<sup>42</sup> – der größte Fluss Mitteleuropas wird durch diese beliebten Etiketten wie von Natur aus in den Rang einer imperialen Landschaft erhoben. Wenn dieses Attribut der Donau immer schon zukam,<sup>43</sup> so wurde es jetzt geradezu inflationär.

40 Kanitz, Felix Philipp: Serbien. Historisch-Ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1859–1868 mit 40 Illustrationen im Texte, 20 Tafeln und einer Karte. Leipzig: Hermann Fries 1868, p. 355; Donau-Regulierungs-Comission: Beschreibung der Arbeiten der Donau-Regulierung bei Wien. Wien K. K. Hof- u. Staatsdruckerei 1875, p. 1; Heksch, Alexander F.: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Eine Schilderung von Land und Leuten des Donaugebietes. Wien, Pest, Leipzig: A. Hartleben 1881, p. III. u. p. 3; Rudolf, Erzherzog von Österreich: Einleitung. In: ders. (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Übersichtsband. I. Abteilung: Naturgeschichtlicher Theil. Wien 1887, p. 8. u. a.

41 Wex, Gustav: Der Donaustrom als Hauptverkehrsstrasse nach dem Orient – nach erfolgter Beseitigung der Schifffahrtshindernisse am Eisernen Thore und an den sieben Stromschnellen oberhalb Orsova. In: Österreichische Revue 1863/4, pp. 68–103, hier p. 69, p. 71, p. 73, p. 98.

42 Kanitz: Serbien, p. 338.

43 Dielhelm und Birken beziehen sich auf die Donau eher als auf den größten und ältesten Fluss Europas. Birken, Sigmund von: Der Donau-Strand: Mit allen seinen Ein- und Zuflüssen angelegenen Königreichen, Provinzen, Herrschaften und Städten, auch dererselben Alten und neuen Nahmen – vom Ursprunge bis zum Ausflusse. Nürnberg: Jacob Sandrart 1664, p. 1. u. p. 6. Dielhelm, Johann Hermann: Antiquarius des Donau-Stroms oder ausführliche Beschreibung aller daran liegenden Festungen, Städte etc. vom Ursprunge bis zum Schwarzen Meere. Frankfurt a. M.: Gebrüder van Düren 1785, p. 3 u. p. 8.

Worauf gründete sich diese Hoheit, deren Insignien selbst in den sachlichsten Beschreibungen nicht fehlen durften? Obwohl der zweitgrößte Fluss Europas, trat seine tatsächliche ökonomische Bedeutung im Vergleich zu jener der Elbe oder des Rheins deutlich zurück. Selbst seine landschaftlichen Vorzüge mussten gegenüber denen des Rheins immer von neuem bewiesen werden.<sup>44</sup> Majestätisch erschien sie nicht nur als der Fluss, der sie war, sondern als jenes Naturelement, das menschlichen Plänen und Normen gefügig gemacht werden sollte. Mächtig wurde sie durch die enormen Ambitionen und Ziele, die sich im 19. Jahrhundert an sie knüpften, und durch die Anstrengungen, die man zur Verwirklichung dieser Ziele auf sich nehmen musste.

Besonders virulent wird diese (politische) Diskursivierung von Landschaft bei der Flussregulierung, die den Strom buchstäblich zu einer Regulierungs- und Verwaltungsaufgabe des Staates macht. Die Vorstellung von der »Wasserstraße« Donau war vielfach mit strategischen Zielen der Habsburgischen Monarchie im Süd-Osten Europas verflochten.<sup>45</sup>

Unter nationalökonomischem Aspekt erschien die Donau im 19. Jahrhundert als eine »von der Natur dargebotene[.] Verkehrsstraße«<sup>46</sup>, die allerdings, so der mit der Leitung der Wiener Regulierungsarbeiten betraute Ingenieur Gustav Ritter von Wex, der »Correction« bedurfte.<sup>47</sup> Um ihre Schiffbarkeit das ganze Jahr über zu sichern, mussten ihre mäandernden Läufe begradigt, ihre Felsenbänke gesprengt, ihre Sandbänke ausgebagert werden.

Befürworter der Donauregulierung sprachen von einer »friedliche[n]« »Mission«<sup>48</sup> oder auch von der »Aufgabe« der Donau<sup>49</sup> – einer, zu der sie aber erst befähigt

44 Kanitz: Serbien, p. 386, Schweiger-Lerchenfeld, Armand von: Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstrasse und Reiseroute. Wien, Pest, Leipzig: A. Hartleben's Verlag 1896, p. 5f.

45 Cf. Palotás Emil: A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-Monarchia diplomáciájában 1856–1883 [Die internationale Donau-Schifffahrt in der Diplomatie der Habsburgischen Monarchie 1856–1883]. Budapest: Akadémiai Kiadó 1984. [= Értkezések a történettudományok köréből 104.]

46 Schweiger-Lerchenfeld: Donau als Völkerweg, p. 478.

47 »Stromcorrectionen«: Cf. Wex: Donaustrom, p. 72. Oder auch: »Correction der Donau«, cf. Cassian: Noch einmal die Donau, p. 170.

48 »Die Mission, welcher die Donau in ihrem riesigen 14,630 Quadratmeilen umfassenden Stromgebiete gegenwärtig dient, ist eine wesentlich friedliche.« Kanitz: Serbien, p. 342. In einem 1874 gehaltenen Rede zur Frage des Eisernen Tores spricht Kanitz sogar von einem »erhabene[n] friedliche[n] Verkehrs-Mission«. Kanitz: Das Eiserne Tor, p. 51.

49 »Aufgabe der Donau« – so der Titel eines Vortrags von Eduard Suess vom 30. März 1880. Cf. Suess, Eduard: Die Aufgabe der Donau. Vortrag, gehalten im »Reform-Verein der Wiener Kaufleute« am 30. März 1880, Wien 1880.

werden musste. Sie sollte zu einer Verkehrsstraße ausgebaut werden, auf der Waren und Güter transportiert werden können.

Der zunehmender Austausch würde, so die logische Schlussfolgerung jener, die in Büchern, Aufsätzen und Reden eine Lanze für die Stromregulierung brachen, die Länder der oberen und der unteren Donau einander näher bringen und für die Herausbildung eines wahrhaft großen, wenn auch mit sehr unterschiedlichen Ressourcen ausgestatteten Wirtschaftsgebietes sorgen.

Der Strom und seine Regulierung erschienen als naheliegendes Mittel zur Förderung der wirtschaftlichen Einheit und des Wachstums der Monarchie und zugleich zum Aufbau von Märkten in den sich aus dem Hoheitsverband des osmanischen Reiches herauslösenden Staaten.

Eduard Suess, der österreichische Geologe und liberale Politiker, von 1879 bis 1886 Vorsitzender des Donau-Vereins, erklärte diesen Zusammenhang 1880 in einer Rede folgendermaßen:

[...] wenn man die geographische Lage und den Lebensprozeß unseres Staates überblickt, so muß man zu der Ueberzeugung gelangen, daß dieses unser, zwischen dem industriellen Westen und dem agricolen Osten an der großen Weltstraße der Donau liegende Reich die Hoffnung hegen darf, der Binnenmarkt Europas zu werden und deshalb glaube ich, daß es keine nützlichere und keine dringendere Arbeit gibt, als den Donaustrom dieser Aufgabe dienstbar zu machen.<sup>50</sup>

Suess' Rede stellt eine Verbindung zwischen der Donau als Landschaft und der Großmachtstellung des Habsburgerreiches her, wie sie um diese Zeit für die Rhetorik des Regulierens charakteristisch war. In der Rede wird die Donau, wenn auch erst durch ihre anvisierte Regulierung, zu jener einheitsstiftenden Landschaft der Monarchie stilisiert, die die ökonomische Verschmelzung des Vielvölkerstaates und seiner potentiellen Einflussgebiete («Binnenmarkt Europas») begründet. Durch die Erwähnung einiger geografisch anmutender Bestimmungen, wie der beiden Himmelsrichtungen »Westen« und »Osten«, sowie die Angabe »an der großen Weltstraße der Donau« wird der Monarchie eine weit über ihre Grenzen hinaus weisende imperiale Rolle zugesprochen. Tatsächlich wird sie dabei unmerklich um potentielle ökonomische Einflussgebiete vergrößert (um die Länder an der unteren Donau) und die ökonomische Bedeutung der Donau jenseits aller Realität zu der einer »Weltstraße« erhöht. Die Aufgabe, durch den Ausbau dieser »Weltstraße« dieses ethnisch so bunt durchmischte Gebiet ökonomisch und zivilisatorisch zu vereinheitlichen, wird nach den Regeln

---

50 Suess: Die Aufgabe der Donau.

dieser Rhetorik dem sie ausführenden Staat zur politischen Bestimmung. Der Strom, der den Westen mit dem Osten verbindet, avanciert dabei in seiner Doppelrolle als natürliches Band und als zivilisatorischer Auftrag zu einer wichtigen Legitimationsfigur der nach ihm benannten Monarchie.

### Ansatzpunkte zu einer Geschichte der Donauregulierung im 19. Jahrhundert

Besonders interessant wird die Rolle des Stromes im Selbstverständnis des Habsburgerstaates dadurch, dass sie nicht lediglich als eine räumliche Klammer und auch nicht nur als seine »natürliche« Repräsentationsfigur fungierte, sondern auch als ein physisches Medium, das bestimmten politischen und ökonomischen Zielen entsprechend transformiert werden sollte.<sup>51</sup> Aus dem mit Überflutungen drohenden, an manchen Stellen den größten Teil des Jahres unschiffbaren Fluss sollte eine zuverlässige Wasserstraße werden. Insofern hat gegenwärtiges Schreiben mit der Landschaft als gelebtem Raum (space), mit ihren Repräsentationen (landscape) ebenso zu tun als mit der Landschaft als Ort (place), der gemäß den Entwürfen von Planern (Wasseringenieuren, Politikern, Ökonomen) imaginiert und geformt wurde.<sup>52</sup>

Durch die dynamische Beziehung zwischen diesen verschiedenen Aspekten der Raumproduktion hat es die Geschichte der Stromregulierung ebenso mit Imaginationen als mit Realien zu tun. Denn die Umgestaltung der Donau zu *einem* Wasserweg erfolgte zuerst in ökonomischen, politischen und technischen Diskursen und wurde erst allmählich in die Realität umgesetzt. Diese Diskursivierung wie auch ihre »Realisierung« setzte eine bestimmte Organisation des Staates und der staatlichen Willensbildung voraus, wie auch eine bestimmte Organisation des Wissens, die sich allmählich zu einer Technologie ordnete.

Das Regulierungsprojekt stellte die Naturlandschaft in einen Nützlichkeits- und Berechenbarkeitszusammenhang. Man erwartete von ihr den Aufschwung

51 Mitchell, William James Thomas: Introduction. In: Mitchell, W. J. T. (Ed.): *Landscape and Power*. Second Edition. Chicago: University of Chicago Press 2002, pp. 1–4.

52 Die Bezeichnungen dieses triadischen Modells stammen von Mitchell, ihre Entsprechungen bei Lefebvre sind: »perceived space (Certeaus spatial practices)«, »conceived space« und »lived« oder »representational space«, die ungefähr auch Lacans Dreierbegriff des Realen, Symbolischen und Imaginären abdecken. Mitchell: *Landscape and Power*, Preface to the Second Edition, pp. vii–xii, hier p. ix; cf. auch Lefebvre, Henri: *The Production of Space*. Translated by Donald Nicolson-Smith. London: Blackwell Publishing 1991, p. 38f.

der Donauschifffahrt und des Donauhandels, die Herausbildung von Märkten, indirekt sogar den Aufschwung der Industrie und das Zusammenwachsen eines großen geografischen Raumes, die Abschaffung der Hochwassergefahr und der Eisschoppungen und dadurch die Verbesserung hygienischer Verhältnisse und in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts sogar das Verschwinden von Sümpfen und Morasten auf der ungarischen Tiefebene – mit dem Aufschwung der Landwirtschaft als Folge.

Zudem geht das Regulierungsprojekt mit einer immer anwachsenden Menge von Messungen und Statistiken einher. Es machte nicht nur im strikt geografischen Sinne eine genaue Vermessung der Landschaft notwendig,<sup>53</sup> sondern es wurden immer mehr Daten im Zusammenhang mit Wasserständen und -tiefen erhoben, die Tage wurden gezählt, an denen die Schifffbarkeit des Flusses an gefährdeten Stellen möglich war, die in den Schiffen verfrachteten Waren, Warenmengen, Frachtsätze usw. wurden registriert.<sup>54</sup> Fragen der Datenerhebung wurden immer häufiger auch selbständig behandelt.<sup>55</sup> Es erscheint geradezu als eine Parodie dieser Statistikbesessenheit, wenn um 1900 der Wiener Gerichtsrat Anton Bruszkay sogar die Farbe des Flusses regelmäßig registriert und dokumentiert.<sup>56</sup> Die zunehmende Vermessung geht mit dem Anliegen einher, unterschiedliche Faktoren der Landschaft und des Handels, ja, des Fließens selbst zu beeinflussen und diese sichtbar und kalkulierbar zu machen.

Die vielfältigen Erwartungen waren in komplexe Interessenslagen eingebettet. Der wichtigste Motor hinter dem Regulierungsprojekt war von Anfang an die an der Erweiterung ihrer Fahrtwege und an der Beseitigung der Schifffahrtshinder-

53 Im Rahmen der franziskanischen Landeserfassung begann 1815 die Mappierung der österreichischen Donau, auf dem Gebiete des ungarischen Königreichs wurde die Mappierung des Strombeckens 1819–1833 durchgeführt.

54 Hauffe, Leopold Ritter von: Die Frage der Wasserstrassen in Oesterreich und der Oesterr. Ing.- und Arch.-Verein. In: Die Wasserstraße. Zeitung für die gesammten Interessen der Schifffahrt. Wien I. I. 1890, p. 167f.

55 Cf. Der III. internationale Binnenschifffahrts-Congress in Frankfurt a. M. In: Wasserstrasse. Zeitung für die gesammten Interessen der Schifffahrt. Monatsschrift des Donau-Vereines. I. Jg. I. Nr. v. 01.11.1888, pp. 2–5.

56 »Oberhalb Wiens, in der kleinen Ortschaft Mautern, blickte er jeden Morgen zwischen sieben und acht Uhr ins Donauwasser. Seine Beobachtungen zeichnete er Tag für Tag und Jahr für Jahr auf und leitete sie an das Hydrographische Central-Bureau nach Wien weiter. Dort wurden die ernüchternden Befunde ab 1903 publiziert.« Cf. Holzer, Anton/Limbeck-Lilienau, Elisabeth: Die Erfindung der Donau. In: Technisches Museum Wien: blau: Die Erfindung der Donau. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien 15. Juni bis 27. November. Salzburg: Fotohof 2005, pp. 11–19, hier p. 16.

nisse interessierte Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG)<sup>57</sup>, in deren Hintergrund Vertreter der österreichischen wie auch der ungarischen politischen und wirtschaftlichen Eliten standen.<sup>58</sup>

Der Berufsstand der (Wasser-)Ingenieure war, wie an vielen Modernisierungs- und Urbanisierungsprojekten der Monarchie, auch an diesem maßgeblich beteiligt. Auch das Militär war an der Vorstellung einer zuverlässig befahrbaren Donaustraße als Nachschublinie interessiert. Die zweite Welle von Regulierungsplänen für das Eiserne Tor entstand nach der militärischen Besetzung der Walachei 1853. Unter den Mitgliedern des Donauvereins befanden sich besonders viele Offiziere und Marineoffiziere.<sup>59</sup> Dazu kamen Gemeinden, die an der Vermeidung von Überflutungen, am Bau von Brücken und an der Sicherung von Verkehrsverbindungen interessiert waren, wobei immer auch der Gedanke an neu entstehenden Bau-<sup>60</sup> eventuell auch Ackerland<sup>61</sup> eine Rolle spielte.

Doch während die Umgestaltung der Landschaft neue Möglichkeiten für Verkehr und Handel einerseits, Hochwasserschutz und Stadtplanung andererseits bot, brachte sie bestimmte Lebensformen, die an die Auwälder und an die großen Überschwemmungsgebiete des Stromes gebunden waren, zum Verschwinden. Denn eben diese Überschwemmungsgebiete dienten vorher auch als Laichplätze der Fische, als Wildgehege, in denen Wild und Holz gleichermaßen vorhanden war. Durch den Verlust des Fischreichtums nahm auch die Donaufischerei, die noch im 18. Jahrhundert für einen nicht geringen Teil der Bevölkerung die wich-

57 Nach dem Londoner Friedenskonferenz im Jahre 1871, der die finanziellen Grundlagen zur Eisernen-Tor-Regulierung legte, hat die DDSG sogar in Eigenregie den amerikanischen Wasserbauingenieur William MacAlpine mit der Herausarbeitung von Plänen für die Eisernen-Tor-Regulierung beauftragt. Donau-Verein (Hg.): Aktenstücke zur Regulierung der Stromschnellen der Donau zwischen Moldova und Turn-Severin. Wien: Verlag des Donau-Vereines 1880, p. 45.

58 Es genügt nur die Namen der ersten Aktionäre der DDSG in Erinnerung zu rufen: Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Joseph, Palatin von Ungarn, Graf von Revitsky, Fürst Metternich, der Bankier Johann Baptist Freiherr von Puthon, der Finanzmann Georg Simon Freiherr von Sina, der Innenminister Graf Saurau, später auch István Széchenyi etc. Siehe auch das Kapitel »Reisen unter Dampf«.

59 Donau-Verein (Hg.): Die Thätigkeit des Donau-Vereines im ersten Jahrzehnte seines Bestandes (1879–1888). Wien: Verlag des Donau-Vereines 1889, p. 5.

60 So etwa entstand ein Teil der Leopoldstadt durch die Regulierung der Donau bei Wien 1875.

61 Diese Vorstellung spielt etwa in Müller-Guttenbrunns *Götzendämmerung* eine Rolle. Die Regulierung sollte vielen landlosen Bauern eine Alternative zur Auswanderung nach Amerika bieten. Cf. Müller-Guttenbrunn, Adam: *Götzendämmerung*. Ein Kulturbild aus Ungarn. Wien: Akademischer Verlag 1908.

tigste Einnahmequelle bedeutete, deutlich ab.<sup>62</sup> Um diese Zeit entstanden dann auch die ersten Fischereivereine, und Fischerordnungen, die sich die Sorge um die Nachzucht auf die Fahne schrieben. Auch die Goldwäscherei, die besonders auf dem Schütt ganzen Dörfern ein Auskommen bot,<sup>63</sup> verschwand allmählich in Folge der Regulierungen.

Zudem erfüllten die ersten Flussregulierungen die an sie geknüpften Erwartungen nur zum Teil und setzten damit eine weitere Folge von Regulierungsarbeiten in Gang, bis, wie ein ehemaliger Schiffskapitän der DDSG formulierte, die alte strömende Donau – zumindest auf der österreichischen Strecke – in eine stromlose verwandelt wurde.<sup>64</sup> Durch jede Regulierungswelle verschwanden weitere Fischarten<sup>65</sup>, zum Teil Siedlungen<sup>66</sup> und allmählich auch die Personenschifffahrt.

Im 19. Jahrhundert behandelte eine überwiegende Mehrzahl an technischen und landeskundlichen Werken die Frage der Donauregulierung vom Standpunkt ihrer ökonomischen Nützlichkeit und nicht nur Techniker und Ökonomen, sondern oft auch Geografen, Geologen und Schriftsteller betrachteten die Regulierung der Donau als eine zivilisatorische Notwendigkeit. Es ist bezeichnend, dass ihr Blick auf die »Zukunft« gerichtet ist und dass sie sich fast immer die Perspektive der »Gesamt-Donau« aneignen, in die die einzelnen Abschnitte eingliedert werden sollen.<sup>67</sup> Selbst Kritiker der Stromregulierung beklagen lediglich

62 Solymos, Ede: Fischerei auf der ungarischen Donau. In: Niederösterreichischen Landesregierung: Fischerei einst und jetzt, pp. 47–61, hier p. 48.

63 Cf. Kohl, Johann Georg: Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. Dresden, Leipzig: Arnold 1842. Bd. 4, p. 141ff.

64 Muhr, Adelbert: Das Lied der Donau. Romantrilogie. Wien/ Hamburg: Zsolnay 1976.

65 Durch die Regulierung trockneten die Überschwemmungsgebiete aus und »[...] so gingen die besten Laichplätze der Fische verloren.« Dobrai, Lajos: Die heutige Situation der ungarischen Fischerei und ihre Erfolge. In: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hg.): Fischerei einst und jetzt. Schloss Orth an der Donau 15. April bis 13. November 1983. Wien: Amt der NÖ Landesregierung 1983, pp. 63–66, hier p. 63. Die Lebenszusammenhänge der Fische wurden zudem durch die Wasserkraftwerke und auch durch die Wasserverschmutzung zerstört. Huchen, Welse, Störe, Zander, die noch um die Jahrhundertwende auch in der niederösterreichischen Donau lebten, sind seitdem aus der Donau verschwunden. Cf. Schweiger, Harald: Die Ausstellung des Landes 1983 »Fischerei einst und jetzt«, ihre Zielsetzung und Funktion. In: Niederösterreichischen Landesregierung: Fischerei einst und jetzt, pp. 11–15, hier p. 11.

66 Dies war der Fall bei der Erbauung des Donau-Staudammes Eisernes Tor im Jahr 1971, als etwa die Insel Ada-Kaleh und auch Orsova unter Wasser kamen.

67 [Anybody]: Wiener Sonntagsbriefe (Feuer und Wasser). In Wiener Sonn- und

deren Unzulänglichkeiten und suchen nach neuen »endgültigen« Lösungen. Die Perspektive derer, die durch die Regulierung Lebens- und Wirtschaftsräume verloren haben, ist in den seltensten Fällen dokumentiert. Spuren hinterließ dieser Standpunkt allenfalls in der abfälligen Etikette »Romantiker«: So bezeichnete die Presse all jene, die dem Regulierungsprojekt nicht völlig ergeben waren.

Dieser »romantischen« Kritik des Regulierungsprojektes eignete ein ganz anderes Meisternarrativ als den affirmativen Diskursen. Wenn in letzteren die Regulierung als ein Eingriff in die Natur verstanden wurde, die eine Lösung ein für allemal in die Wege leitet und daher das Verhältnis von Mensch und Natur in eine zukünftige Harmonie überführen sollte, so argumentierte der andere mit einer umgekehrten Teleologie, mit der Annahme eines ungestörten Urzustandes, in dem es noch eine harmonische Beziehung zwischen Mensch und Natur gab.<sup>68</sup>

So ausschließlich sich die beiden Narrative auch präsentierten, sie wurden öfters von ein und derselben Person verlautbart oder hatten u. U. in ein und demselben Werk Platz. Im 1872 veröffentlichten Roman des ungarischen Romanciers Mór Jókai, *Ein Goldmensch*, wird eine kaum gestörte Naturidylle vor dem Aufkommen der Dampfschiffahrt an der unteren Donau geschildert, während Jókai als ungarischer Chefredakteur des *Kronprinzenwerks* im dritten Ungarn-Band aus dem Jahre 1893 ein großartiges Bild vom Budapester Hafen entwarf, das in Folge der Donauregulierung am Eisernen Tor entstehen sollte: »nach Durchbrechung des Eisernen Thores wird an den Hafengeborden der Hauptstadt der Mastenwald zahlreicher Seeschiffe prangen.«<sup>69</sup> Das *Kronprinzenwerk* – in der zeitgenössischen liberalen Presse mit der Parole begrüßt: »Wissen ist Versöhnung.«<sup>70</sup> – war durch seine betonte »politische Korrektheit« für die Entfaltung und Dokumentierung mannigfaltiger (zum Teil auch einander entgegengesetzter) Standpunkte überhaupt sehr geeignet, es finden sich darin auch in Hinblick auf die Donauregu-

---

Montagszeitung. 15.5.1870, p. 3. Nordmann, Johannes: Das neue Strombett. In: Neue Freie Presse. Morgenblatt. 1. 6. 1875. p. 1f.

68 Blackbourn, David: »Conquests from Barbarism«: Taming Nature in Frederick the Great's Prussia. In: Mauch, Christoph: Nature in German History. New York: Berghahn 2004, pp. 10–30.

69 Jókai, Mór: Einleitung [Budapest]. In: Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Ungarn Bd. 3. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1893, p. 6.

70 Sep, Moriz: Erkennet Euch selbst. In: Neues Wiener Tagblatt 27.3. 1884. zit. n. Zintzen, Christiane (Hg.): »Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild«. Aus dem »Kronprinzenwerk« des Erzherzog Rudolf. Ausgewählt von Christiane Zintzen. Mit einem Geleitwort von Richard Swartz. Wien: Böhlau 1999 (=Literaturgeschichte in Studien und Quellen Bd. 3), p. 11.

lierung gegensätzliche Perspektiven. Im Wien-Band hat die Begeisterung für die segensreichen Folgen der Stromregulierung ebenso Platz wie die Trauer um ein – in Folge derselben Regulierung – verlorenes Naturparadies. Im Dienste des Fortschritts agieren Ingenieure und Ökonomen<sup>71</sup>, wo es jedoch um den Verlust kaiserlicher Jagdreviere geht, beklagt Kronprinz Rudolf den »[a]lles nivellierenden Kulturfortschritt«.<sup>72</sup>

Dass es menschliche Eingriffe in die Landschaft immer schon gegeben hat (und immer geben wird), daher diese keinen endgültigen Charakter haben und wir auch nie von einem »Urzustand« ausgehen können,<sup>73</sup> wird in diesen Kapiteln kaum erörtert.

Doch war die Regulierung der Donau eine der größten Landschaftsumgestaltungen in der Habsburgermonarchie des 19. Jahrhunderts, die sich in ihrer Größenordnung deutlich von allen früheren unterschied. Sie hat im Nachhinein den Anlass zu immer neuen Eingriffen gegeben, bis in immer neuen Schüben fast der gesamte Lauf der Donau reguliert wurde. In der gegenwärtigen Aufwertung der »Donaustrategien« in der Europäischen Union sind viele der mit ihr verbundenen Ideen wiederzuerkennen.<sup>74</sup>

Die Regulierungsgeschichte erscheint als eine Resultante verschiedener Interessenkonflikte und Interessenverflechtungen, von geplanten und unvorhergesehenen Ereignissen. Eine historische Darstellung müsste die verschiedenen, teils einander ergänzenden und verstärkenden, teils einander widersprechenden Interessen, ihre spezifische Perspektiven und Repräsentationsweisen im Sinne einer *entangled history*<sup>75</sup> auffädeln und dazu außer gedruckten Quellen auch Archivmaterial verwenden. Auf solch eine Arbeit würde sich die meine gerne stützen, sie steht aber derzeit nicht zur Verfügung. Daher versuche ich im Folgenden die Grundlagen und Fragen der Regulierungsgeschichte zu skizzieren und auch die wichtigsten einschlägigen Fakten aufzuzählen. Dabei werde ich mich (notgedrungen – da sich meine Arbeit auf gedruckte Quellen stützt) hauptsächlich auf Texte

---

71 So etwa der Wasseringenieur Béla Gonda im Kapitel »Ungarische Donau«. Cf. Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Ungarn. Bd. 4. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1896.

72 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Bd. I, Kapitel »Die Donau-Auen von Wien bis zur ungarischen Grenze«, p. 99.

73 Blackbourn, David: »Conquests from Barbarism«, pp. 10–30.

74 <http://www.europarl.de/view//Aktuell/pr-2011/Aktuell-2011-Februar.html>

75 Werner, Michael/Zimmermann, Bénédicte: »Der Ansatz der Histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen«. In: Geschichte und Gesellschaft 28 (2002), pp. 607–636.

beziehen, die für die »Modernisierung« der Donau plädieren. Dennoch möchte ich nicht den Eindruck erwecken, dass das Nacheinander der Ereignisse zugleich auch ihre Erklärung in sich enthält und alle Aspekte der Regulierungsgeschichte ab- oder auch aufdeckt. Vor allem möchte ich eine Darstellungsweise vermeiden, die nahelegt, dass die Regulierung so vor sich gegangen ist, weil sie so vor sich gehen *musste*.

### Regulierungsdispositiv und Regulierungsdiskurs

Die Regulierung der Donau und jene Rhetorik, die die Flussregulierung als eine Notwendigkeit darzustellen vermochte und hierfür an bestimmten Foren, wie etwa auf Enqueten von Kaufleuten oder auf Versammlungen des Donauvereins, in Diskussionen im Abgeordnetenhaus, in Tageszeitungen, Familien- oder Fachzeitschriften Argumente anordnete, um diese in volkswirtschaftlichen, politischen, landeskundlichen und auch technischen Zusammenhängen zu verhandeln, setzte eine ganze Reihe von Wissensordnungen, diskursive wie nicht-diskursive Praktiken, geregelte Abläufe und diesbezügliche Erfahrungen voraus, die man einfachheitshalber mit Michel Foucault als Regulierungsdispositiv bezeichnen könnte.

Das Regulierungsdispositiv ist die Gesamtheit jener diskursiven und nicht-diskursiven Praxen, die die Regulierung als Verfahren strukturieren. Es wurde von verschiedenen Diskursformationen (Ingenieurwissenschaft, Ökonomie, Landeskunde) unterschiedlich konstituiert und implizierte einen bestimmten technischen und diskursiven Umgang mit der Natur.

Foucaults Dispositivbegriff hilft den Zusammenhang von diskursiver mit nicht diskursiver Praxis zu erfassen. Er betont »die strategische Vereinheitlichung von Wissensformationen, Institutionen und Techniken« und stellt heraus, dass diese »stets auch mit Machteffekten verbunden sind«.<sup>76</sup>

Im Sinne dieser Begrifflichkeiten setzt auch das Projekt der Donauregulierung nicht nur ein technisches Wissen voraus, das sich zu einer Technologie geordnet hatte, sondern vor allem eine Verbindung von Politik, Technik und Wissen.

---

76 Parr, Rolf: Diskurs. In: Kammler, Clemens/Parr, Rolf/Schneider, Ulrich Johannes (Hg.): Foucault-Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart: J.B. Metzler 2008, pp. 233–237, hier p. 235.

## Staat und Regulierung

*»Ehe wir mit der Aufklärung vorschreiten, d.h., ehe wir die Wälder umbauen, den Strom schiffbar machen, Kartoffel anbauen, die Dorfschulen verbessern, die Jugend ihr Morgen- und Abendlied zweistimmig absingen, Chausseen anlegen und die Kuhpocken einimpfen lassen ....«<sup>77</sup>*

E.T. A. Hoffmann

### Regulierungsmacht und Kultivierungsauftrag

Der Usus, die natürlichen Gewässer auf dem Gebiete eines Staates im Interesse von Landgewinnung und Hochwasserschutz, zum Zurückdrängen von Krankheiten wie zur Förderung des Verkehrs auf größeren Gebieten systematisch und nach umfassenden Plänen zu regulieren, ist eine Erscheinung der Neuzeit und ist fast immer mit den politischen Vorhaben einer zentralisierten Staatsgewalt verbunden. Sie setzt Ratgeber und einen politischen Willen voraus, die den Zuwachs der Bevölkerung als eine Quelle des staatlichen Reichtums und der fürstlichen Macht ansehen und deshalb u. U. eine Umgestaltung der Landschaftsformen zu Gunsten einer (Neu-)Bevölkerung, zur Ermöglichung und Sicherung der Landwirtschaft und zum Schutze menschlicher Siedlungen vornimmt.

Diese groß angelegte Umgestaltung der Landschaft liegt in jenen neuen Machttechnologien begründet, die Michel Foucault im Unterschied zum alten Recht der Souveränität, Gouvernamentalität nennt und die Institutionen, Verfahren, Analysen und Reflexionen umfasst, die alle die Bevölkerung und Verbesserung ihrer physischen Bedingungen zum Hauptziel haben.<sup>78</sup> Das Anliegen dieser »Regulierungsmacht«<sup>79</sup> ist, wie Foucault pointiert formuliert, nicht mehr das Recht, leben zu lassen und sterben zu machen, sondern »leben zu machen

77 Hoffmann, E. T. A.: Klein Zaches genannt Zinnober. In: ders.: Poetische Werke. IV. Bd. Berlin: Walter de Gruyter & Co. 1958, p. 124.

78 Foucault, Michel: Die Gouvernamentalität. Vortrag. In: ders.: Schriften in vier Bänden. [Dits et Ecrits] Übersetzt von Michael Bischoff, Hans-Dieter Gondek, Hermann Kocyba, Jürgen Schröder. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 2001–2005. Bd. III. 2003, pp. 818ff.

79 Foucault, Michel: In Verteidigung der Gesellschaft. Vorlesungen am College de France (1975–76). Aus dem Französischen von Michaela Ott. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1999, p. 285.

und sterben zu lassen«. <sup>80</sup> Neben Geburten- und Sterberaten, Medizin, öffentlicher Hygiene und Alter gehören auch das »Lebensumfeld« der Menschen und damit die »Auswirkungen der geographischen, klimatischen, hydrographischen Umgebung« zu den wichtig gewordenen neuen »Interventionsfeld[ern] der Biopolitik«. <sup>81</sup>

Diese Machttechnologien sind durch das »sich wechselseitig steigernde Ineinander von staatlicher Wissens- Wohlfahrts- und (ökonomisch effizienter) Nutzbarmachungspolitik« geprägt. <sup>82</sup> Das neue Wissen, über das die Staatsklugheit verfügen soll, betrifft sowohl »die ökonomisch relevanten Bedürfnisse der »Bevölkerung«« als auch den »»Prozess« des Bevölkerns« und »die komplexen Bedingungen (potentieller) ökonomischer Prosperität.« <sup>83</sup> Charakteristisch für diese aus einer Wissenspolitik und einem Nutzbarmachungsdenken geprägte Machttechnologie ist das Sicherheitsdispositiv, welches auf Wahrscheinlichkeitskalkülen beruht und die »Frage eventueller Maßnahmen in eine Gesamtbilanz von Kosten und Nutzen« rückt. <sup>84</sup> Es bedeutet zugleich einen perfektionierten Umgang mit Zufällen und Störfaktoren.

»Anders als die Utopien, die sich vor allen Kontingenzen und Wagnissen abzuschotten suchten, bringt der Reformstaat das Risiko vom Meer auf das eigene Territorium und bestimmt dieses zugleich als einen Raum kontingenter oder künftiger Ereignisse«, schreibt Burkhardt Wolf. <sup>85</sup> Regieren heißt jetzt, mit Hilfe von komplexen Steuerungsprogrammen zu »regulieren«. Neue Regierungs- und Verwaltungstechniken sind Regelkreisen unterworfen.

Die Geschichte der Flussregulierungen exemplifiziert die Anwendung moderner Steuerungsprogramme auf die Natur. Denn indem sie natürliche Verhältnisse kalkulierbar und sicher zu machen, Störfaktoren auszuschließen bzw. Verhältnisse zu optimieren versuchen, wollen sie Zustände herbeiführen, die sich sozusagen von selbst fortregulieren. Über das Dispositiv des Regulie-

80 Foucault: In Verteidigung der Gesellschaft, p. 278.

81 Foucault: In Verteidigung der Gesellschaft, p. 282.

82 Gehring, Petra: Vorlesungen zu Staat/Gouvernementalität. In: Kammler (Hg.): Foucault-Handbuch, pp. 149–158, hier p. 151.

83 Gehring: Vorlesungen zu Staat/Gouvernementalität. In: Kammler (Hg.): Foucault-Handbuch, p. 151.

84 Gehring: Vorlesungen zu Staat/Gouvernementalität. In: Kammler (Hg.): Foucault-Handbuch, p. 152.

85 Wolf, Burkhardt: Zukunftssteuerung. Ein utopisches Porjekt von Morus bis Lem. In: Maier, Anja K./Wolf, Burkhardt (Hg.): Wege des Kybernetes: Schreibpraktiken und Steuerungsmodelle von Politik, Reise, Migration. Münster: LIT 2004 [=Reiseliteratur und Kulturanthropologie], p. 67.

rens wurden Flüsse geradezu einem staatlichen Vorsorgeprogramm unterworfen.

Diese Machttechnologie erscheint in der zweiten Hälfte des 18. und am Anfang des 19. Jahrhunderts als die eigentlich wichtige Voraussetzung für die Entstehung, Verhandlung und Ausführung von Plänen zu Flussregulierungen, Sumpfaustrocknungen wie auch zur Errichtung künstlicher Wasserwege. Nicht als ob es früher keine Eingriffe in die Natur gegeben hätte, doch das Ausmaß dieser Vorhaben wurde im 18. Jahrhundert deutlich anders.

Technische Großprojekte wie die Regulierung des Ober-Rheins, der Elbe oder der Donau wurden nicht allein durch ein technisches Know-how ermöglicht, sondern durch dessen Verbindung mit Institutionen, Verfahren und Wissensordnungen, die in der Verbesserung und im Kalkulierbarmachen der physischen Lebensbedingungen und der ökonomischen Prosperität der Bevölkerung die Idee der Staatsräson sahen.

Unter diesen Voraussetzungen werden im 18. Jahrhundert von Landesherrschern Ingenieure eingesetzt, die mit dem Bau von Dämmen, mit der Begrädnung von Flüssen und der Austrocknung von Sümpfen eine Mehrzahl von Zielen verfolgten: Zu diesen gehören der Schutz vor Hochwasser und vor den in der Folge des Hochwassers Seuchen verbreitenden Insekten, die landwirtschaftliche Nutzbarmachung des Bodens zusammen mit seiner (Neu-)Besiedlung, die Sicherung von Grenzen sowie die Förderung des Handels. Techniken wurden nur allmählich durch die Konzentration und Verwendung von einschlägigem Wissen zu Technologien. Aus den Praktikern der Wasserregulierung entstand erst durch die Gründung von Ausbildungsstätten der Berufstand der Wasseringenieure.<sup>86</sup> Noch Anfang des 19. Jahrhunderts wird die Regulierung von Flüssen mit der Arbeit von Menschenhand vollbracht und erst in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts werden entsprechende Maschinen konstruiert und eingesetzt. Die technischen Pläne gingen immer mit Kostenrechnungen und mit Vorschlägen zur Finanzierung sowie mit Gewinn-Kosten-Rechnungen einher und betteten die technischen Vorhaben in jene komplexen Interessenlagen ein, die der Staat verwaltete.

Neu an diesen Regulierungsprojekten, wie sie beim Oderbruch, beim Rhein, bei der Elbe und auch bei dem Ausbau der Wasserstraße Donau vorgenommen worden sind, war

- dass sie die Landschaft in einen allgemeinen Nützlichkeitszusammenhang

---

86 Ágoston, István: A nemzet inzellérei II. Vízmérnökök élete és munkássága XVIII-XX. sz. [Ingenieure der Nation. Leben und Werk der Wasserbauingenieure vom 18. bis zum 20. Jahrhundert] Szeged: Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság 2002.

stellten und dass sie ökonomischen Interessen, wie der Förderung der Handel und der Landwirtschaft dienten;

- dass sie sich auf eine großflächige Vermessung der Landschaft stützten.<sup>87</sup>

Sie versuchten natürliche Verhältnisse kalkulierbar und sicher zu machen, Störfaktoren auszuschließen bzw. Verhältnisse zu optimieren und schließlich Zustände herbeizuführen, die sich sozusagen von selbst fortregulieren. Es war nicht lediglich ein einzelnes Merkmal, das hierbei ausschlaggebend war, sondern die Verflechtung dieser Merkmale zu einem Kalkül.

### Zentralistischer Staat und Verkehrsförderung

Der Ausbau von Wasserstraßennetzen diente neben der Veränderung von Lebensbedingungen, auch der Verschmelzung des Staatsgebietes des absoluten Fürsten zu einer Einheit.<sup>88</sup> In der plastischen Formulierung von Ernst Nikolaus Kleemann nahm mit jedem Achsenbruch die Stringenz und Kraft eines fürstlichen Beschlusses ab.<sup>89</sup> Daher wurde die Förderung des Verkehrs das um und auf für jeden zentralistischen Staat. Durch die Ermöglichung und Begünstigung des Handels sollten »die einzelnen bisher nicht wirtschaftlich zusammenhängenden Gebiete des Landes durch wirtschaftliche Verkettung zu einer Einheit« verbunden werden.<sup>90</sup> Dabei blieb bis zum Triumphzug der Eisenbahn in den meisten Ländern Europas »die Binnenschifffahrt [...] das wichtigste Verkehrsmittel im Landesinnern«,<sup>91</sup> vor allem weil sie den Transport von größeren Massen an Gütern ermöglichte.

### Wasserstraße und Eisenbahn - Konkurrenz von Technologien

Dieser Funktion des Wasserstraßennetzes setzte das Aufkommen der Eisenbahn ab Mitte des 19. Jahrhunderts ein jähes Ende. Ab dieser Zeit wurde der Bau von neuen künstlichen Wasserwegen größtenteils eingestellt. Neue Binnenwasser-

87 Behrisch, Lars (Hg.): Vermessen, Zählen, Berechnen. Die politische Ordnung des Raums im 18. Jahrhundert. Frankfurt a. M.; New York: Campus Verlag 2006 [=Historische Politikforschung Bd. 6].

88 Voigt, Fritz: Verkehr. 2. Bd. 1. Hälfte. Die Entwicklung des Verkehrssystems. Berlin: Duncker & Humblot 1965, p. 312.

89 Kleemann, Nikolaus Ernst: Briefe über die Schifffahrt und Handlung in Ungarn, Slavonien und Kroatien. Geschrieben auf einer Reise in diesen Ländern im Jahr 1773. Aus dem Italienischen übersetzt von N. E. K., 1783.

90 Voigt: Verkehr. 2. Bd. 1. Hälfte. Die Entwicklung des Verkehrssystems, p. 238.

91 Voigt: Verkehr. 2. Bd. 1. Hälfte. Die Entwicklung des Verkehrssystems, p. 238.

wege wurden nur mehr in den Ländern gebaut, »in denen die Binnenschifffahrt sich auf mindestens eine gute Wasserstraße stützen konnte, die sich der Eisenbahn in manchen Ebenen der Verkehrswertigkeit überlegen zeigte.«<sup>92</sup>

So gelten für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts in Europa verkehrstechnisch zwei entgegengesetzte Tendenzen. Einerseits übernimmt das Eisenbahnnetz die Rolle der alten Wasserstraßen, das alte Kanalsystem verfällt und verödet. Geradezu emblematisch für diese Funktionsübernahme erscheint der Fall Englands, wo die Eisenbahntrassen vielenorts an der Stelle der zugeschütteten Kanäle gelegt worden sind.<sup>93</sup> Andererseits entstehen neue künstliche Wasserstraßen, die durch größere Fahrtiefen und bessere Ausstattung in dem Wettbewerb mit den Eisenbahnen bestehen können und das Eisenbahnnetz ergänzen.<sup>94</sup>

### Gewässerregulierung und Wasserstraßennetz im Habsburgerstaat des 18. Jahrhunderts

Verkehrsförderung und Bevölkerungspolitik waren vordringliche politische Ziele auch des Habsburgerstaates unter Maria Theresia und Joseph II., wobei die Neubesiedlung der von den Türken zurückeroberten Gebiete (Banat, Batschka u.a.) und die zivilisatorische und ökonomische Einheit des Staatsgebietes im Vordergrund standen. Am Ende des 18. Jahrhunderts rückte auch die Schiffbarmachung der Donau immer mehr ins Blickfeld des Staates.<sup>95</sup>

92 Voigt: Verkehr. 2. Bd. 1. Hälfte. Die Entwicklung des Verkehrssystems, p. 320.

93 Voigt: Verkehr. 2. Bd. 1. Hälfte. Die Entwicklung des Verkehrssystems, p. 317.

94 Voigt: Verkehr. 2. Bd. 1. Hälfte. Die Entwicklung des Verkehrssystems, p. 320.

95 Obwohl unter der Herrschaft von Maria Theresia und Joseph II. mehrere Versuche zur Ausdehnung des Donau-Handels von Erfolg gekrönt wurden, so etwa das Unternehmen von Ernst Nikolaus Kleemann im Jahre 1768, des Handlungshauses Willeshoven im Jahre 1782 oder das von Valentin Gollner, der 1786 von Semlin (ung. Zimony) mit zwei Schiffen zum Schwarzen Meer aufbrach und mit einem Schiff auch ankam, fanden diese Fahrten keine Nachahmer. Der Handel mit der Levante blieb zu Wasser und zu Lande im 18. Jahrhundert in den Händen von »griechischen« Kaufleuten, die mit den vielfältigen Schwierigkeiten der Transportwege im kleinen Maßstab geschickt umgehen konnten. Den Versuchen, den Donauhandel und den Donauverkehr auf den gesamten Strom auszudehnen, setzten die Unsicherheiten und Beschwerlichkeiten des traditionellen Donauverkehrs Grenzen. Cf. Füves, Ödön: A görög kereskedők bevándorlósa Pestre. [Die Einwanderung griechischer Kaufleute nach Pest] In: Antik Tanulmányok [Antike Studien] XXII. (1975); Gyömrei, Sándor: Budapest gazdaságtörténete a manufaktúra korszakában. [Budapests Wirtschaftsgeschichte in der Epoche der Manufakturen] Budapest: MTA 1955; Schäfer, László: A görög kereskedők vezető szerepe Magyarországon a

Der Zusammenhang von Gewässerregulierung auf der einen und Besiedlungspolitik, landwirtschaftlicher Entwicklung, Handelsförderung auf der anderen Seite lag im 18. Jahrhundert auch im Habsburgerreich klar auf der Hand, wenngleich er im politischen Handeln nur in beschränktem Maße Anwendung fand.

Große Neubesiedlungsprojekte im Laufe des 18. Jahrhunderts in den von den Türken zurückeroberten Gebieten, so etwa die Kolonisierung des Banats, gingen mit den Trockenlegung von Sümpfen, mit Flussregulierungen (Regulierung der Bega und der Bau des Begakanals 1728 bis 1753) und dem Bau von Kanälen (Ausbau des Franzenskanals 1793 bis 1802) einher. Sie waren wichtige Maßnahmen, um katastrophale Sterberaten unter den Kolonisten zu verhindern, zur Förderung des Verkehrs (durch den Franzenskanal wurden Fahrtwege zwischen der Donau und der Theiß um etwa 20 Tage verkürzt) und zur Bewässerung trockener Landstriche.

Es entstanden auch Pläne zur Errichtung eines künstlichen Wassernetzwerkes in der Monarchie. Den berühmtesten hat der französische Geograf und Hydrauliker F. J. Maire vorgelegt<sup>96</sup>, dieser sah die Verbindung Wiens mit der Adria und mit dem Dnestr sowie die Verbindung Prags mit Triest durch künstliche Wasserstraßen vor; sein Plan wurde aber nie ausgeführt. Zur Förderung des Handels wurde auch der Ausbau von künstlichen Wasserwegen zwischen Donau und Adria geplant, wenn auch nie verwirklicht.<sup>97</sup>

---

korai kapitalizmus kialakulásában. [Die führende Rolle der griechischen Kaufleute in der Epoche des Frühkapitalismus] Budapest: Légrády 1930; Lamier, Amelie: Die Geschichte des Bank- und Handelshauses Sina. Frankfurt a. M.: Peter Lang 1998. [Die ungarische Schifffahrt], p. 45; Gonda, Béla: Die ungarische Schifffahrt. Budapest: Technisch-Literarische und Druckerein-Unternehmung 1899, p. 5–10. [Auf ungarisch: Gonda, Béla: A magyar hajózás Budapest: Műszaki irodalmi és nyomdai vállalat. Budapest: Műszaki Nyomda 1899.] Gonda erwähnt noch die Handelshäuser Brigenty und de la Zia. Gonda: Die ungarische Schifffahrt, p. 7. Als »Griechen« wurden auch Kaufleute aus Makedonien, Serbien, Bulgarien und Bosnien bezeichnet. Cf. Kőváry, László: A magyar családi s közéleti viseletek és szokások a nemzeti fejedelmek korából. [Ungarische Trachten und Bräuche im Familien- und öffentlichen Leben in der Epoche des nationalen Fürstentums] Pest: Ráth Mór 1860, p. 13.

96 Maire, François Joseph: Bemerkungen über den inneren Kreislauf der Handlung in den österreichischen Erbstaaten zur nötigen Erläuterung der hydrographischen General- und Partikularkarten von diesen Ländern; oder Hauptentwurf der zu eröffnenden schiffbaren Wasserstraßen von allen Meeren Europas an bis nach Wien. [Mémoire raisonné sur la circulation intérieure du commerce dans les états de la maison d'Autriche] Strassburg; Leipzig [s.n.] 1786.

97 Cf. Petrović, Nikola: Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében a merkan-

## Konzepte der Donauregulierung im 19. Jahrhundert

Die Donau als strategische Handelsroute in den Südosten bis zum Schwarzen Meer wurde schon Ende des 18. Jahrhunderts entdeckt und befahren,<sup>98</sup> dennoch bekam diese Verbindung erst ab der Etablierung der Dampfschiffahrt auf dem Fluss im Jahre 1830 durch eine Kombination von technischen, wirtschaftlichen und strategischen Interessen eine größere Bedeutung.<sup>99</sup>

Obwohl der Plan eines Wasserweges zum Schwarzen Meer damals geradezu fantastisch anmutete, wurde durch die hinter der DDSG liegende finanzielle Kraft auch das Interesse an der Erweiterung der Dampfschiffahrt auf den Plan gerufen. Aus der Sicht verschiedener Politiker und Staatsmänner erschien die Schiffbarmachung der Donau als eine wichtige Zugkraft für die Belebung von Handel, Wirtschaft und Industrie.

Von welch komplexen Erwartungen die ersten Pläne zur Regulierung des Eisernen Tores begleitet waren, darüber geben Széchenyis einschlägige Aufzeichnungen Auskunft. Diese sind während einer auf eigene Faust unternommenen Reise auf der Donau zum Schwarzen Meer im Sommer 1830 entstanden, noch bevor Széchenyi das Eiserner Tor gesehen oder passiert hätte, und weisen schon in

---

tilizmus korában. [Schiffahrt und Wirtschaft im mittleren Donau-Becken zur Zeit des Merkantilismus] Fordította J. Garai Béla. [Übersetzt v. Garai, J. Béla] Beograd – Novi Sad 1982.

- 98 Halm, Hans: Donauschiffahrt und –handel nach dem Südosten 1718–1780. Breslau: Thiel 1943, ders.: Ein Kapitel habsburgischen Osthandels. Die erste Reise der Willeshovenschens Compagnie (1782). In: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München 1953. Bd. 1. Heft 2. pp. 180–240, ders.: Donauhandel und Donauschiffahrt von den österreichischen Erblanden nach Neurußland (1783). In: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München 1954. Bd. 2. Heft 1. pp. 1–52, ders.: Wegbereiter des Großhandels auf der Donau bis zur Zäsur des Krieges 1787. In: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München. 1954 Bd. 2. Heft 3. pp. 258–303. Sowie: Kleemann, Nikolaus Ernst: *Reisen von Wien auf der Donau bis an das Schwarze Meer*. 3., vermehrte Ausgabe. Prag: Schönfeld 1783.
- 99 Graf Széchenyi, der allgemein als Initiator der Donauregulierung und als Förderer der Donaudampfschiffahrt galt, nannte sich selbst in einer 1834 erschienene Artikelreihe einen Konvertiten, der erst durch Baron Puthon zur Unterstützung der Dampfschiffahrt bekehrt worden ist. Cf. Széchenyi, István: Néhány szó a Dunahajózás körül Pest 1834 aug. 20. In: *Társalkodó 1834/67*. zit. n. Széchenyi, István: *Hírlapi cikkek*, p. 27. Cf. Suess: *Aufgabe der Donau*, Oplátka, András: Széchenyi István. Budapest: Osiris 2005. Auf Deutsch: Széchenyi: *Über die Donauschiffahrt*. Aus dem Ungarischen von Michael v. Paziuzzi. Ofen 1836.

ihrer Vorgefasstheit darauf hin, dass die Idee nicht aus der Erfahrung, sondern aus der Suche nach einem Modell der bürgerlichen Entwicklung heraus entstanden ist.

Széchenyi imaginiert im Tagebuch seiner Donaureise ein Gespräch mit dem Staatsminister Anton Franz Kolowrat, dem er mit folgenden Worten die Donau-regulierung schmackhaft machen will:

Sie müssen die Steyerfähigkeit Hungarns vergrößern --- Wie? Durch die Regulierung der Donau! <sup>[100]</sup> Es muss eine Landtags Angelegenheit werden. Das würde den Hungarismus heben. <sup>[101]</sup>

Die Sache theilt sich in 3 Theile

1. In dem Nutzen, der dadurch entstünde, dass die Donau um ein Beträchtiges tiefer liegen würde. Nach B[eszédés] 36 Klafter bei dem eisernen Tor... 1 Klafter in Wien. Und so wären die meisten Wässer Hungarns regulirt. Die Luft besser. AckerLand, Wiesen etc. mehr. Keine Fieber.
2. In dem des Handels --- oder wenigstens einer guten Com[m]unication.
3. In dem der Civilisation. Man käme in Hungarn endlich mit andern Völkern in Contact. Jetzt sind wir in einem Sack. <sup>102</sup>

Dass die Regulierung des Eisernen Tores den Wasserstand in Ungarn senken würde, daher in sich für das Verschwinden von Sümpfen und von Sumpffieber, für die Gewinnung von Ackerland und daher auch für die Verbesserung des allgemeinen Gesundheitszustandes und für die Umstellung auf ertragreichere landwirtschaftliche Produktionsformen sorgen würde, war ein Fehlurteil, das offenbar aus den falschen Einschätzungen von Széchenyis Reisebegleiter, dem Wasseringenieur József Beszédés, aber auch aus dem international gängigem Modell der Flussregulierungen und Sumpftrockenlegungen entstanden ist. <sup>103</sup> Széchenyis späterer Mitarbeiter, der durch das Eiserne-Tor-Regulierungsprojekt berühmt gewordene Pál Vásárhelyi, hat diese schnell beliebt gewordene Meinung schon

100 Unter Regulierung verstand er neben Sprengung der Felsen bei den Katarakten auch die Applizierung von Durchstichen unterhalb von Pest.

101 Széchenyi sprach an dieser Stelle von Ungarn, strich aber an anderer Stelle mögliche Vorteile für die Tschechen sowie für die Gesamtmonarchie heraus.

102 Vizota, Gyula (Hg.): Gróf Széchenyi István Naplói. [Die Tagebücher von Graf Széchenyi] IV. kötet (1830–1836) [Band IV.] Budapest: Magyar Tudományos Akadémia 1934, p.66. (Tagebucheintrag v. 1.7.1830)

103 Sie war aber mit den Vorstellungen der Gouvernentalität durchaus d'accord.

1838 in der ungarischen Zeitschrift *Athenaeum* wiederlegt<sup>104</sup>, doch die populäre Vorstellung, dass das Eisernen Tor gleichsam wie ein Schleusentor die gesamten Wasserverhältnisse Ungarns regulieren könnte, war nicht mehr ganz wegzudenken, zumindest nicht aus der Romanliteratur.<sup>105</sup> Széchenyis zweiter und dritter Punkt hingegen, die Förderung von Handel und Verkehr sowie eine dadurch bedingte allgemeine »Zivilisierung« Ungarns, sind Schlagwörter, die auch in späteren Konzepten zur Donauregulierung eine gewichtige Rolle spielen. Der Zusammenhang zwischen Handel, Verkehr und der »Zivilisierung« des Volkes, ein Axiom der liberalen Epoche, wurde später immer mehr auf die ökonomische Einflussnahme in der unteren Donauregion ausgedehnt.

Zu diesem Grundbestand an Parolen gesellte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Idee einer Verbindung zwischen zwei ökonomisch wie symbolisch sehr unterschiedlich ausgestatteten Weltgegenden, dem »Westen« und dem »Osten«. Mit der allgemeinen Forderung nach »Zivilisierung« sollte nicht mehr nur das eigene Land gehoben, sondern auch ein großes, durch die Donau eingeklammertes Territorium ökonomisch zusammengeführt werden.

Die Einflussnahme der Habsburgermonarchie auf den Balkan in Form ausgebauter Verkehrsverbindungen ist für den Balkanologen Felix Philipp Kanitz in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein Auftrag, der auf die »Hebung des Wohlstandes, der Aufklärung und Gesittung der dortigen Völker« zielt und letztendlich zur Homogenisierung des gesamten europäischen Raumes führen wird.<sup>106</sup> Die (nicht nur) bei Kanitz entwickelte liberale Idee visiert mit dem Ausgleich der ökonomischen Unterschiede auch das Wegfallen von ethnischen und kulturellen Differenzen an.

Im Bild des belebenden Strömens der Donau erscheint diese Einflussnahme als gleichsam naturgegeben und unaufhaltsam. Während Grenzen in Kanitz' Beschreibungen zu Figuren der Rückständigkeit des türkischen Staates werden,<sup>107</sup> dient die Donau als grenzüberschreitender, völkerverbindender Fluss zur verkehrstechnischen, ökonomischen wie symbolischen Integration des südöstlichen Teils von Europa:

104 Vászárhelyi, Pál: Néhány figyelmeztető szó a vaskapui ügyben. [Einige warnende Worte in Sachen Eisernes Tor] In: *Athenaeum* 1.3.1838.

105 Jókai, Mór: A jövő század regénye. [Roman des zukünftigen Jahrhunderts] Budapest: Akadémiai 1981. [=Jókai Mór Összes Művei 18-19]

106 Kanitz: Serbien, p. 342.

107 »das türkische [Pfalztor an der serbisch-bulgarischen Grenze] [...] knarrte bald darauf in seinen verrosteten Angeln« Kanitz: Serbien, p. 287.

Von den Grenzen Frankreichs, Italiens, Preussens und der Schweiz bis zum Kaukasus sucht der nach der Wolga mächtigste europäische Strom die mannigfaltigen, an seinen und seiner Nebenflüsse Ufern angesiedelten Nationen einander zu nähern, deren verschieden geartete volkswirtschaftliche und Kulturverhältnisse auszugleichen, um so die weiten, von ihm durchschnittenen Plateaus, welche einst durch hohe Gebirge von einander getrennte Seebecken bildeten, in ein großes, von gleichen Bestrebungen erfülltes Ganze allmählig umzuschmelzen.<sup>108</sup>

Die Donau wurde damit zum Rufwort für jenes Konversionsprojekt, das die Transformation der Erde – oder zumindest des südöstlichen Europas – in eine einzige ökonomische Zirkulation zum Ziel hatte.

Der Strom als das bewegliche Naturelement per se wurde mit der Bedeutung von historischem Fortschritt und mit dem damit verbundenen freien Handel belegt, ihm gegenüber mussten Unbeweglichkeit und Rückständigkeit zurücktreten und zu einem Inseldasein zusammenschrumpfen. Solche politische Überlegungen erscheinen in Kanitz' Reisedarstellungen nicht einfach als Reflexionen des Reisenden, sondern sind den von ihm erschaffenen Bildern inhärent, sie werden geradezu von dem bereisten Raum abgelesen. Dabei erscheinen der Strom auf der einen Seite, scharfbewachte Grenzzäune,<sup>109</sup> Quarantänestationen<sup>110</sup> etc. auf der anderen als feste Motive der auf einfache Oppositionen gegründeten Bilderrhetorik. Der Gegensatz zwischen Bewegung und Abriegelung, der den von Kanitz durchreisten Raum nicht nur prägt, sondern (diskursiv) erschafft, schiebt sich dem Reisenden geradezu in den Weg.

Kanitz zufolge sind es individuelle Mobilität und Fleiß, die generell ein Land aufwerten, und entsprechend sind Grenzen immer Hindernisse, sie unterbrechen Reisen und Tätigkeiten oder sie werden selbst Zeichen für die Hinfalligkeit althergebrachter Lebensformen. Das Hauptproblem des Balkans sieht er daher in der Unbeweglichkeit der ökonomischen und sozialen Zustände, im Mangel an persönlicher Freiheit, in der Unberechenbarkeit und Undurchschaubarkeit der Verhältnisse, d. h. in jenen Modernisierungsdefiziten, die durch die Unbeweglichkeit des erobernden osmanischen Reiches und durch die Abgeschnittenheit von dem westlichen Teil Europas bewirkt wird. Entsprechend hegt Kanitz große Hoffnungen in Zusammenhang mit der Errichtung neuer Eisenbahnlinien und mit der Ausbreitung der Dampfschiffahrt auf der Donau, denn hierdurch wird »die durch Pest und Grenzcordone bisher isolierte Türkei [...] abendländischen

108 Kanitz: Serbien, p. 342.

109 Kanitz: Serbien, p. 303.

110 Kanitz: Serbien, p. 196, p. 280ff.

Einflüssen zugänglicher.«<sup>111</sup> Die »hergestellte innigere Verbindung Mitteleuropas mit dem Osten« wird nicht nur »commerciell-wirtschaftlich, sondern auch vom social-kulturgeschichtlichen Standpunkte in die Zustände der unteren Donauländer eingreifen, welche nunmehr mit einem Schlage ihrem orientalischen Stilleben entrissen, in die große civilisatorischen Bestrebungen des europäischen Westens sich mit einbezogen« sehen.<sup>112</sup>

Obwohl Kanitz seine landeskundlichen Werke über Serbien<sup>113</sup> und später über Bulgarien<sup>114</sup> zu einem Zeitpunkt veröffentlicht hat, als die Eisenbahn die strategische Rolle des Dampfschiffverkehrs immer mehr übernahm, räumte er in seinen Werken der Donau, der Donauregulierung und der Entwicklung des Dampfschiffverkehrs im technischen wie im symbolischen Sinne einen großen Raum ein. In seinem *Serbien*-Buch geht er an mehreren Stellen auf allgemeinen Fragen der Donaudampfschiffahrt<sup>115</sup> sowie auf den damaligen Stand der Donauregulierung am Eisernen Tor<sup>116</sup> ein. Dem letzteren Thema maß er offenbar eine solche Tragweite bei, dass er es noch eingehender in einem 1874 veröffentlichten Artikel erörterte.<sup>117</sup>

Als eine historische und natürliche Verbindung symbolisierte für ihn die Donau die naturgegebene Zusammengehörigkeit dieser Region mit dem westlichen Teil des Kontinents. Zudem war der strömende Fluss in seinen Werken immer wieder auch ein Symbol für jene selbstverständliche Bewegung der Zeit, den Fortschritt, der alle alten Mauern und Grenzen zum Verschwinden bringen wird.

Kanitz war in dieser Hinsicht ein Vertreter des Liberalismus. Darin war er mit den (hauptsächlich englischen) Reiseschriftstellern der 30er Jahre d'accord. Wenn jene die technischen Wunder der Dampfmaschine als einen unaufhaltsamen Triumph des Fortschritts feierten, der die »Enden der Welt täglich näher bringe« und letztlich die Menschheit als eine große Familie vereine, so beschränkte sich

111 Kanitz, Felix Philipp: Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien. In: Denkschriften der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien. Philosophisch-historische Classe. XVII (1868) Abteilung 2., pp. 1–288, p. 1. Erwähnt hier allerdings nur die »Eisenstrassen« Ibid.

112 Kanitz: Serbien, p. 341.

113 Kanitz: Serbien.

114 Kanitz, Felix: Donau-Bulgarien und der Balkan. Historisch-geographisch-ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1860–1878. Leipzig: Hermann Fries. Bd. I–III. 1875–1879.

115 Kanitz: Serbien, pp. 342f. u.a.

116 Kanitz: Serbien, pp. 393ff.

117 Kanitz: Das Eiserne Tor, pp. 49–58.

Kanitz doch immerhin auf die Balkanstaaten und machte dabei auch eine genaue Unterscheidung zwischen Osmanischen Herrschern, ihrem »unbeweglichen« Reich und der größtenteils christlichen Bevölkerung dieser Länder, den Rajas. Obwohl seine Ansichten über die Verhältnisse der unteren Donauländer unvergleichlich nuancierter waren als jene der Reiseschriftsteller der ersten Stunde, hielt auch Kanitz Grenzen prinzipiell für schädlich, weil sie den Verkehr und den Austausch hemmten.<sup>118</sup>

### Nachschublinien

Obwohl die Regulierung meistens ökonomisch argumentiert wurde, wurden ihre Bedingungen – wie der freie Zugang zur Mündung und die Einhebung von entlastenden Regulierungstaxen – immer schon im Zusammenhang mit den Kräfteverhältnissen im Südosten Europas verhandelt. Die Befahrbarkeit der Donau stand in direktem Bezug zur österreichischen Großmachtposition auf dem Balkan<sup>119</sup> und in Kriegszeiten erlebten einschlägige Projekte zu ihrer »Correction« sowie zur »Correction« der »Correction« – aber auch Aufsätze und Monographien über den Strom – immer ihre eigentliche Blütezeit.<sup>120</sup> Der zweite Schub der Eisernen-Tor-Regulierungsentwürfe entstand unmittelbar in der Folge des österreichischen Aufmarsches in die Walachei vor dem Krimkrieg, bei dem die Donau eine Nachschublinie darstellte. Die hervorragende Bedeutung der Donau für die Mittelmächte im ersten Weltkrieg erfolgte größtenteils durch das Wegfallen anderer Verkehrsverbindungen.<sup>121</sup> Der Fall des Sportmannes und Herrenseglers Otto von Protzen, der nach eigenen Angaben seine Kajakfahrt auf dem Strom von Donaueschingen bis zur Mündung Anfang 1917 als eine Art freiwilli-

118 Kanitz: *Serbien*, p. 354f.

119 Cf. Palotás, Emil: *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-Monarchia diplomáciájában 1856–1883* [Die internationale Donau-Schifffahrt in der Diplomatie der Habsburgischen Monarchie 1856–1883]. Budapest: Akadémiai Kiadó 1984. [= *Értekezések a történettudományok köréből* 104.]

120 Verbesserungsvorschläge zur Eisernen-Tor-Regulierung wie auch zur Wiener Donauregulierung wurden teils während des Krimkrieges teils während des Ersten Weltkrieges vorgelegt. Cf. Kvassay, Jenő: *A Duna mint a szövetséges államok víziútja: a Duna hajózhatóságáról Galatztól Budapestig 3000 ezer tonnás uszályokkal és kisebb tengeri gőzöskkel*. Budapest: Szerző [im Selbstverlag] 1916. Auf Deutsch: Kvassay, Eugen von: *Die Donau als Verkehrsstrasse der verbündeten Staaten. Zwei Vorträge gehalten im ungarischen Schiffsverkehrsverein*. Budapest: Pester Lloyd-Gesellschaft 1916.

121 Cf. Auch Kvassay: *Die Donau als Verkehrsstrasse der verbündeten Staaten*, p. 5f.

gen Kriegsdienst vornahm, sagt viel von der militärischen Bedeutung der Donau aus.<sup>122</sup>

Die Einheit des Donauraumes wurde in Büchern und Vorträgen, die während des ersten Weltkrieges veröffentlicht worden sind, nach dem Modell der Donau-Darstellung des 19. Jahrhunderts, fortgeschrieben, wenn auch mit teils neuen Akzenten. Zu diesen gehörte der Vergleich der Donau mit der »keusche[n] Braut« der Nibelungen, den Carl Viktor Suppan, der Direktor der DDSG<sup>123</sup>, zog, als er in klarer Anlehnung an aktuelle militärische Bündnisse es als ihren Auftrag (»Erlösung«) bezeichnete, »[e]in dauerndes Band zu bilden zwischen den Ländern des Abends und des Morgens, den deutschen Meeren die Pforte zu öffnen nach den Ländern der Wiege der Menschheit, nach Mesopotamien, zum Wohle des Deutschen Reiches, Österreich-Ungarns, Bulgariens und der Osmanen«.<sup>124</sup> Doch letztendlich bleibt auch er der Vorstellung des zwei große Weltgegenden miteinander verbindenden Stromes verhaftet.

---

122 Protzen, Otto von: Vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer. Eine Kajakfahrt donauabwärts im Weltkriege. Braunschweig und Hamburg: G. Westermann 1922.

123 Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, im weiteren: DDSG

124 Suppan, Carl Victor: Die Donau und ihre Schifffahrt. Wien: Jaspers 1917, p. Vf.

## Regulierungsvorhaben des 19. Jahrhunderts – Überblick und Fallbeispiele

### Die »Verbesserung« der Donaulandschaft im 19. Jahrhundert

Pläne und Versuche, die Stromlandschaft zu transformieren, den Fluss menschlichen Bedürfnissen gefügig zu machen, gab es immer schon. Dabei sind nicht nur die Anstrengungen der Römer zur Überbrückung und Schiffbarmachung der Unteren Donau am Eisernen Tor zu erwähnen, sondern auch der Ausbau des sogenannten Donaukanals (eigentlich eines Nebenarms der Donau) bei Wien durch Rudolf den zweiten und mehrere Flussdurchstiche unterhalb von Pest am Anfang des 19. Jahrhunderts. Gegen das Hochwasser haben Menschen und Gemeinden immer wieder kleinere wie größere Regulierungsarbeiten vorgenommen. Zur Instandhaltung der Fahrrinne wurden ab Ende des 18. Jahrhunderts an bestimmten Stellen auch Sprengungen durchgeführt.

Was das Besondere der im 19. Jahrhundert entstandenen Regulierungspläne und vorgenommenen Arbeiten ausmachte, war ihr Volumen und ihre Systematik. Noch niemals zuvor hat man auf der gesamten Stromstrecke in schneller Abfolge eine Reihe so großangelegter Regulierungsarbeiten durchgeführt. Es galt, die ganze Donau von Passau bis Galatz (rum. Galați) – eine der Mündung nahe liegende Stadt – direkt befahrbar zu machen. Neben Uferschutzbauten, Abspernung alter Flussarme, Verbesserung der Fahrrinne und der Beseitigung lokaler Schifffahrtshindernisse auf der bayrischen, österreichischen und ungarischen Strecke, neben den großen Projekten wie dem Durchstich in Wien und der Beseitigung der Versandung auf der Strecke Preßburg-Gönyű<sup>125</sup> wurde die Donauregu-

125 Der Beseitigung der Versandungen auf der 150 km langen Stromstrecke Preßburg-Gönyű, die aus der Perspektive real existierender ökonomischer Interessen betrachtet von immenser Bedeutung war, wurde weit geringere öffentliche Aufmerksamkeit zuteil als der Donauregulierung bei Wien und der Kataraktenregulierung am Eisernen Tor. In Ungarn wurde sie als Regulierung der oberen Donau bekannt. Diese wahrscheinlich am meisten verwilderte Strecke der ganzen Donau hinderte den Handel zwischen Wien und Budapest, ihre Erledigung wurde 1886 von der ungarischen Regierung »mit grosser Kraft« aufgenommen und 1896 vollendet. Cf. Suess: Aufgabe der Donau, p. 20. Wegen Schotterablagerungen und der Verästelung der Donauarme konnten die entsprechenden Wassertiefen nicht überall gesichert werden. Kovách, Sebestyén Aladár: Vízépítészet.[Wasserbau] In: Matlekovits,

lierung vor allem im Falle der Schiffbarmachung zu einer spektakulären großpolitischen Aufgabe.

### Die Donau als Ganzes

Der Fluss, der lange Zeit nach imperialen Interessen fragmentiert wahrgenommen worden ist, wurde durch das Projekt der Regulierung als Einheit gedacht. Es war in der Folge gerade dieser Einheitsgedanke, der auch für die einzelnen Regulierungsvorhaben maßgeblich wurde. Die drei Großtaten der Donauregulierung im 19. Jahrhundert, der Durchstich in Wien, die Beseitigung der Versandungen bei Gönyű und die Regulierung der Stromschnellen am Eisernen Tor, sind binnen zwanzig Jahren im letzten Drittel des Jahrhunderts entstanden. Diese zeitliche Nähe ist umso auffallender, als die Regulierung der in etliche versandete und versumpfte Arme geteilten Donau-Strecke bei Wien seit Anfang des 19. Jahrhunderts auf der Tagesordnung war, während die Schiffbarmachung des Eisernen Tores erst in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts überhaupt erwogen wurde. Die drei in geografischer und technischer Hinsicht und auch von den Interessenlagen her so entfernten Problemstrecken der Donauschiffahrt wurden durch die Idee der Wasserstraße Donau zueinander in zeitliche und konzeptuelle Nähe gerückt. Die große Donauregulierung bei Wien wurde 1870 bis 1875, die Beseitigung der Versandungen auf der Strecke zwischen Pressburg und Gönyű 1886 bis 1896, die Regulierung der Eisernen-Tor-Katarakte 1890 bis 1898 durchgeführt.<sup>126</sup>

Auch waren es zum Teil dieselben Politiker, Techniker und Experten, die für die Notwendigkeit des einen wie des anderen Unternehmens plädierten. Die

---

Sándor/Szterényi, József (Hg.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye: mezőgazdaság, állattenyésztés, vízepítés, erdészeti, gazdasági gépipar. [Ungarns wirtschaftlicher und Bildungsstand bei seinem tausendjährigen Bestehen und das Ergebnis der Millenniumsausstellung von 1896: Landwirtschaft, Viehzucht, Wasserbau, Forsterei, Maschinenbau] Bd. VI. Budapest: Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság 1897, p. 674. 1885 wurden dazu 17 Millionen Forint gesichert, 1896 wurden die Arbeiten beendet. Ab diesem Zeitpunkt mussten größere Schiffe nicht mehr im Hafen von Gönyű ausgeladen werden. Gonda, Béla: A magyar hajózás. [Die ungarische Schifffahrt] Budapest: Műszaki irodalmi és nyomdai vállalat. Budapest: Műszaki Nyomda 1899, p. 45.

126 Da die in wirtschaftlicher Hinsicht sehr bedeutsame Regulierung der »oberen Donau«, wie man in Ungarn die Preßburg-Gönyű-Strecke nannte, in der Öffentlichkeit weit weniger Ruhm erlangt hatte als die beiden anderen Großtaten der Donauregulierung, werde ich mich im Folgenden nur mit letzteren beschäftigen.

technische und politisch-finanzielle Lösung der einzelnen Regulierungsarbeiten war für sie kaum von der Idee der Wasserstraße Donau zu trennen. In der Tätigkeit so mancher in der Donauregulierung involvierter Experten wurde die Argumentation für das eine zur selbstverständlichen Fortsetzung des anderen. Der Ingenieur Gustav Wex, der von 1870 bis 1875 die Donauregulierung bei Wien leitete, hat 1854 die Möglichkeit der Kataraktenregulierung studiert und zu deren Fragen 1863 in einem Aufsatz Stellung genommen.<sup>127</sup> Auch der Wiener Geologe Eduard Suess, der als Experte und Hintergrundpolitiker an der Vorbereitung der Wiener Stromregulierung maßgeblich beteiligt war, förderte 1879-1886 als Vorsitzender des Donau-Vereins durch die Abhaltung von Vorträgen und Herausgabe von Dokumentationen das öffentliche Interesse an der gesamten Donau und vor allem an der Kataraktenregulierung.

### Die große Donauregulierung in Wien: Lokales versus Globales

Wie wichtig die übergreifenden Vorstellungen von der Rolle und der Mission der Donau für jeden einzelnen Regulierungsplan waren, davon zeugt nicht zuletzt auch die große Donauregulierung bei Wien. Wiederholte Überflutungen der Stadt seit Anfang des 19. Jahrhunderts konnten nicht bewirken, was schließlich durch eine Kombination aus strategischen Überlegungen, aus Interessen des wachsenden Verkehrswesens und schlaun Finanzierungsmöglichkeiten 1868 in die Wege geleitet worden ist, als die Donauregulierungskommission sich in der Tat für die Verwirklichung der teuersten Pläne aussprach.

Dieser Vorrang der imperialen Interessen über die lokalen wurde in der Rede des Vorstands der Donauregulierungskommission, Graf von Taaffe, bei der Inauguration der Regulierungsarbeiten in Wien am 14. Mai 1870 genau rekapituliert, indem er dem Vorhaben über den Hochwasserschutz hinaus »noch eine viel weitergehende, hervorragendere Bedeutung« beimaß. Diese bestand darin, dass »die nahe Verbindung der größten Wasserstraße des Reiches mit dessen Hauptstadt verwirklicht« werden sollte. Durch die Errichtung von stabilen Brücken, Häfen und eines das ganze Jahr über schiffbaren Flussbettes sollte Wien nicht nur eine vor Überflutungen geschützte Stadt, sondern geradezu ein »Emporium für den Handel zwischen Orient und Occident« werden.<sup>128</sup>

Nach der Übergabe des neuen Strombettes 1875 wird dies oft als lediglich erster Schritt in der Errichtung der Wasserstraße Donau gewürdigt, oder wie

---

127 Wex: Der Donaustrom.

128 Taaffe, Eduard Graf von: Rede bei der Inauguration der Wiener Donau-Regulierung zit. n. Fremden-Blatt v. 15. 05. 1870, p. 3.

der Feuilletonist der *Neuen Freien Presse*, Johannes Nordmann, nach der Eröffnungsfeier ausführt: »Soll das Emporium für den Handel zwischen dem Orient und Occident an der Donau eine Wahrheit werden, dann müsste die Donau-Regulierung nur eine Festpause in ihrer Arbeit gemacht haben [...] [denn] es sind bis zum »Eisernen Thore« und darüber hinaus Arbeiten zu vollbringen, deren Bewältigung uns erst berechtigen würde, von einer regulierten Donau als einem verlässlichen Handelswege nach dem Oriente zu sprechen.«<sup>129</sup>

### Die große Donauregulierung bei Wien: Vorrang der Interessen der Schifffahrt

In der Tat ist Wien seit dem ausgehenden Mittelalter immer weniger eine Stadt am Strome geworden. Zwischen dem Kahlengebirge und dem Bisamberg oberhalb beziehungsweise Hainburg und Theben unterhalb der Stadt tritt die Donau in eine Ebene ohne vorgezeichnetes Bett. Daher veränderte der Fluss nach jedem Hochwasser seinen Lauf und verzweigte sich, um Hindernissen auszuweichen, in viele Nebenarme. Während im Mittelalter der Hauptarm der Donau ungefähr dort floss, wo heute der Donaukanal Brigittenau von der Rossauer Lände und die Leopoldstadt von der Innenstadt trennt, verlagerte er sich später immer weiter östlich.<sup>130</sup> Gerade wegen dieser Verlagerung wurde auch im ausgehenden Mittelalter auf die Verordnung von Rudolf II. der versandete Arm in der Nähe der Stadt ausgegraben, um seine Schifffbarkeit zu erhalten, und wurde ab dieser Zeit Donaukanal genannt, obwohl er kein Kanal im eigentlichen Sinne des Wortes war. Die Schifffbarkeit des Donaukanals und die Verhütung des Hochwassers waren jene Ziele, um derentwillen man in den nächsten Jahrhunderten immer wieder Schutzarbeiten an der Donau durchführte. Erst Anfang des 19. Jahrhunderts entstanden Pläne zu einer übergreifenden Regulierung der Wiener Donaustrecke, teils bedingt durch die Notwendigkeit, eine stabile Brücke zwischen Nussdorf und Floridsdorf zu bauen. Der Hofbau-rats-Direktor Joseph Schemerl von Leythenbach plante 1810 in Verbindung mit dem Brückenbau die ganze Donau mit Ausnahme des Donaukanals in einem Bett zu vereinigen und »mittels eines Durchstiches unter der Brücke durch-

129 Nordmann, Johannes: Das neue Strombett, in: Neue Freie Presse. Morgenblatt v. 1. 06. 1875.

130 Bericht und Anträge des von der Commission für die Donauregulierung bei Wien ernannten Comités. Vorgetragen in der Plenarversammlung am 27. Juli 1868. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1868, p. 4.

zuföhren.«<sup>131</sup> Obwohl der Plan vom Kaiser genehmigt wurde, scheiterte seine Ausführung »an dem Widerstande der untergeordneten Behörden und Bauorgane.«<sup>132</sup> Der Bericht der Kommission für die Donauregulierung aus dem Jahre 1868 beklagt diese versäumte Chance, ein Projekt zu einem Zeitpunkt in Angriff zu nehmen, als es noch relativ günstig und einfach zu verwirklichen gewesen wäre. Statt dessen wurde der sich stets verändernde Lauf der Donau immer von neuem vermessen und es wurden immer neue Kommissionen zur Ausarbeitung und Begutachtung neuer Pläne gebildet, ihre Vorschläge wurden aber mit derselben Regelmäßigkeit durch den Einspruch eines Regierungshydrotechnikers verhindert oder einfach nur vertagt. So endeten nicht nur die Verhandlungen zwischen 1818 und 1827 um eine stabile Brücke »und nur im Gefolge derselben« um die »Regulierung der Donau zwischen Nussdorf und der Ausmündung des Donau-Canales«<sup>133</sup>, sondern auch die Anträge der Kommissionen, die in Folge der großen Flutkatastrophe von 1830 im Jahre 1830, 1838 und 1850 einberufen worden sind, ohne nennenswerte Ergebnisse. Je nach dem Urteil des jeweiligen Zuständigen wurden verschiedene kleinere Arbeiten, Dammbauten mal zum größeren Schutz der Stadt, mal zur Erhaltung der Schiffbarkeit erledigt, »wie es der Not des Augenblicks erheischte«<sup>134</sup>.

Unter den ausgearbeiteten Plänen gab es welche, die ähnlich wie Schemerl einen Durchstich der Donau und dadurch ein Zusammenfassen des Wassers in ein einziges Flussbett unter Beibehaltung des Donaukanals befürworteten – die Donau sollte all diesen Plänen zufolge »in einer sanft gekrümmten Linie mittels eines mehr oder weniger langen Durchstiches«<sup>135</sup> sowohl die Schiffbarkeit des Stromes, als auch die Abführung der Hochwässer gewährleisten – und andere, die eine Beibehaltung von drei Armen vorschlugen.<sup>136</sup> Gegenüber Vorwürfen, dass dies die Sicherheit der Stadt gefährden würde, beriefen sich die Anhänger des Durchstiches in der Kommission von 1850 und 1868 auf Erfahrungen, die an anderen Flüssen gemacht worden sind. Eine Meinung, wie jene des Sektionsrates von Mitis, »welcher den Strom mit allen seinen Verzweigungen als ein organisches, nicht ohne üble Folgen zu störendes Ganze betrachtet wissen wollte«<sup>137</sup>, galt eindeutig als Unikum, wenn nicht sogar als skurril.

131 Bericht und Anträge 1868, p. 5.

132 Bericht und Anträge 1868, p. 6.

133 Bericht und Anträge 1868, p. 6.

134 Bericht und Anträge 1868, p. 10.

135 Bericht und Anträge 1868, p. 13.

136 Zu der ersteren Gruppe gehörte neben dem Gutachten von Schemerl 1811 auch das von Rauchmüller 1826 und von Negrelli 1849. Cf. Bericht und Anträge, p. 9.

137 Bericht und Anträge 1868, p. 10.

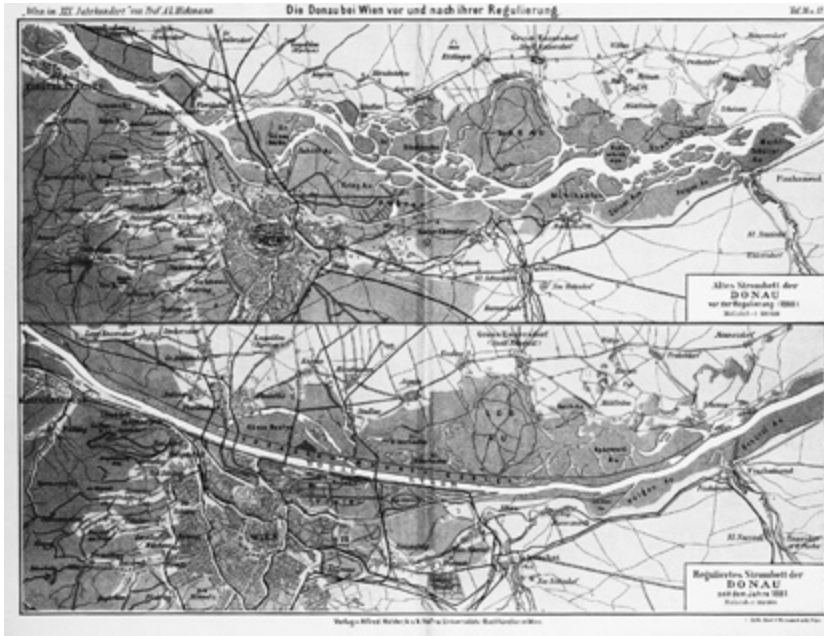


Bild Nr. 1. Wien: Donauregulierung. Strombett der Donau bei Wien vor der Regulierung 1860 und das regulierte Strombett 1881, nach 1881

Der oft betonte direkte Zusammenhang zwischen dem Hochwasser von 1862 und der 1864 einberufenen und schließlich 1868 tatsächlich gebildeten Kommission scheint »nicht wirklich zu bestehen«, denn die Kommission trat erst 1868 zusammen und zu ihrer unmittelbaren Vorgeschichte gehörte neben einem Antrag der Wiener Gemeinde auch eine Mitteilung des königlichen ungarischen Ministerpräsidenten vom 7. Oktober 1867, die darauf drängte »dass die Donauregulierung in beiden Reichstheilen im Einklange und nach gleichen Grundsätzen zur Ausbildung gelange.«<sup>138</sup>

Diese Kommission scheint auch verhandlungstechnisch entschiedener vorgegangen sein, denn um einen Einspruch seitens eines Regierungshydrotechnikers

<sup>138</sup> Die Mitteilung erklärte, »dass die Regulirung des Donaustromes von österreichisch ungarischen Grenze abwärts eine der wichtigsten Aufgaben des königlich ungarischen Ministeriums für Communicationen und öffentlichen Arbeiten bilde, und beantragte, da es wünschenswerth sei, dass die Donauregulierung in beiden Reichstheilen im Einklange und nach gleichen Grundsätzen zur Ausbildung gelange, die Delegation eines Mitgliedes des königlich ungarischen Ministeriums zu den Sitzungen dieser Donau-Regulierungs-Commission«. Bericht und Anträge 1868, p. 12.

und in der Folge die Vereitelung all ihrer Bemühungen zu vermeiden, wählte sie europäisch anerkannte Größen des Wasserbaus als Gutachter aus.

Die Kommission fasste in 9 Punkten die Zielsetzungen der Donauregulierung zusammen und benannte die Zusammenfassung des ganzen Stromes »in ein Normalbett«, den Abbau aller Nebenarme, den Schutz der Stadt Wien und des Nebenlandes an der Donau »vor Ueberschwemmungen und schädlichen Seichwässer« »durch eine entsprechende Führung des Stromes« sowie »zweckmäßige Uferbauten«, ferner die Beseitigung der »Schiffahrtshindernisse und die Herstellung einer solchen Wasserstrasse [...], als sie für die gegenwärtigen auf dem Strome verkehrenden Dampf- und Ruderschiffe grössten Tiefganges im befrachteten Zustande erforderlich ist«<sup>139</sup> im Einzelnen als deren Hauptzweck. Die Erfordernisse der Schiffahrt und des Hochwasserschutzes sollten alles in allem mit der Errichtung einer »Wasserstrasse« gewährleistet werden.

Die vorhandenen Pläne unterschieden sich auch diesmal hauptsächlich an dem Punkte, ob sie die Regulierung des damaligen Hauptstromes, der heutigen »Alten Donau«, oder dessen Näherrücken an die Stadt mittels eines Durchstichs empfahlen. Die eingeladenen internationalen Gutachter waren sich nicht einig. Während zwei, Abernethy (London) und Serauer (Karlsruhe), für den Durchstich votiert haben, sprachen sich zwei, Hegen (Berlin) und Tostain (Paris), gegen den Durchstich aus. Daraufhin wurden die Gutachten fünf einheimischen Fachmännern vorgelegt, die sich drei gegen zwei für den Durchstich entschieden. Aus den *Erinnerungen* von Eduard Suess erfährt man, dass selbst der mit der Leitung des Baues betraute Oberbaurat Wex, der sein Votum für den Durchstich abgegeben hat, sich in Bezug auf die exakte Ausführung des Planes nicht gewiss war.<sup>140</sup>

139 Bericht und Anträge 1868, p. 65.

140 Suess, Eduard: *Erinnerungen*. Leipzig: Verlag S. Hirzel 1916, p. 192. Ausschlaggebend war schließlich die in Suez bei der Eröffnung des Suez-Kanals im Jahre 1869 erhaltene Information, dass bei der Ausbaggerung des gesamten Profils von dem mit den Arbeiten betrauten französischen Firma [A. Castor, A. Couvreux & H. Hersent] »eine Mehrleistung um einen wesentlich geringeren Preis geboten werden könne«. Diese Lösung bot eine größere Sicherheit als die Alternative, nach der das neue Flussbett teils durch das einströmende Wasser hätte gebildet werden sollen – ein Verfahren, das in Suez nicht funktioniert hatte. »Damit fiel unsere Haupt Sorge, und Wex und ich waren nun überzeugt, daß wir erfolgreich und mit gutem Gewissen die Aushebung des ganzen Profils des Durchstiches vor der Kommission würden vertreten können. Dieses Ergebnis bedeutete die Geburt der Donaustadt, und zwar, um es genau zu sagen, am Serapeum zwischen Suez und den Bitterseen.« Suess: *Erinnerungen* 207f.

Den ersten Spatenstich tat Kaiser Franz Joseph am 15. April 1870 und in 5 Jahren wurde das neue Strombett auch termingerecht übergeben. Am 14. April 1875 erfolgte der Durchstich des sogenannten Rollerdammes und am 30. Mai 1875 wurde die »neue« Donau durch eine feierliche Inauguration eingeweiht.

Als Ergebnis des immer wieder mit den höchsten Superlativen ausgestatteten Unternehmens wurde in erster Linie ein neues Strombett in der Länge von etwa 14 km gebaut, das ab jetzt als Hauptverkehrsrouten funktionieren sollte. Im Anschluss daran sind anstelle der zwei alten Holzbrücken fünf neue Steinbrücken erbaut worden, die Wien mit Transdanubien verbanden.<sup>141</sup> In die Regulierung wurde auch der Donaukanal einbezogen. Zum Schutze der Stadt wurde ein Sperrschiff bei Nussdorf, am nördlichen Ende von Wien geplant bzw. gebaut. Dies war eine Art Absperrvorrichtung, die die »bei Hochwasser und Eisgang innerhalb des Canales sich bildenden Eisschoppungen« beseitigen sollte. Das Sperrschiff war eine Art Schwimmtor, es sollte nur das Eis, nicht aber das Wasser vom Kanal abhalten.<sup>142</sup> Alles in allem wurde dabei das Hauptstrombett (damals: Neue Donau) der Stadt näher gebracht, und das »ausgehobene Erdreich«<sup>143</sup> zur Aufschüttung des Kaiserwassers verwendet. Das hierbei gewonnene, insgesamt etwa 10 Quadratkilometer Bauland, von dem mehr als ein Fünftel für Privatbauten bestimmt war, diente zugleich zur (teilweisen) Finanzierung des äußerst kostspieligen Unternehmens.<sup>144</sup>

Im Gegensatz zur Rheinbegradigung nach Tullas Plänen 1825 bis 1866, die noch größtenteils durch menschliche Arbeit ausgeführt wurde, war bei der Donauregulierung in Wien ein großer Maschinenpark vorhanden. Neben etwa 1000 Arbeitern, vorwiegend Italienern, Polen, Tschechen und Slowaken, arbeiteten Grabungsmaschinen und Schiffsbagger, Dragues genannte Schaufelmaschinen, Excavateurs, Lokomotiv-Maschinen u.a. bei der Aushebung von ca. 12 Millionen Kubikmeter Erde<sup>145</sup> mit.

---

141 Der Reihe nach: Brücke der Nordwestbahn, Kaiser Franz Joseph-Brücke, Brücke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Reichsbrücke, Stadlauerbrücke. Cf. Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, p. 486.

142 »Das Schwimmthor ist mit einem starken Eisrechen und mit Einrichtungen versehen, welche es gestatteten, dasselbe tiefer ins Wasser zu senken oder zu heben.« Schweiger-Lerchenfeld: Donau als Völkerweg, p. 488f.

143 Klusacek, Christine u. Stimmer, Kurt: Leopoldstadt. Mit Geleitworten von Bürgermeister Leopold Gratz und Bezirksvorsteher Rudolf Bednar. Wien: Kurt Mohl 1978, p. 16.

144 Schweiger-Lerchenfeld: Donau als Völkerweg, p. 484f.

145 Grim, Franz: Die Donau-Regulierung bei Wien: nach authentischen Quellen bearbeitet; ein Führer für Besucher der Donauregulierungsarbeiten. Wien: Hölzel 1872.

## Diskussionen um die große Donauregulierung bei Wien

Die Sorgen, die durch die Regulierung hätten behoben werden sollen, wurden allerdings durch neue ersetzt, wenngleich von kleinerer Größenordnung. Das neue Donaubeett wurde zum Teil durch Ablagerungen aufgefüllt, zum Teil durch das Abtragen des Bodenmaterials ausgehöhlt, was über die Jahre auch zu Problemen für die Schifffahrt führte. Mochte die Donau auch »gebändigt« worden sein, sie floss immer noch. Die Diskussionen wurden unmittelbar nach Beendigung der Regulierungsarbeiten weitergeführt.

Kritisiert wurde die Donauregulierung bei Wien praktisch von dem Augenblick seiner Entstehung an. Gleich nach der Fertigstellung der Arbeiten am 18. Februar 1876 hat ein Hochwasser einen Teil des neuen Dammes durchbrochen, was in der Presse zu heftigen Beschuldigungen Anlass gab.<sup>146</sup> In erster Linie wurde »die Art der Anlage des Durchstiches« kritisiert, weil diese auch in den Augen von Fachkollegen »gegenüber dem früheren Stromlaufe nicht wirksamer war«.<sup>147</sup>

Der Strom wurde vermessen und beobachtet. Der mit der Leitung der Regulierungsarbeiten betraute Ingenieur, Gustav Ritter von Wex, sprach in einem Rückblick nicht mehr über eine Verbesserung ein für allemal, sondern lediglich von einem Optimum: da »keine Macht der Welt, mithin auch nicht die genialste und vollkommenste Strom-Regulierung im Stande ist, die Natur eines geschief-führenden Stromes vollständig zu verändern.«<sup>148</sup> Aus dem Fortschritt wurden Fortschritte.<sup>149</sup>

Schon während des Baus wurden Bedenken laut, ob das neue Donaubeett auch den größten Hochwassern Widerstand leisten kann.<sup>150</sup> Bald nach der Fertigstel-

146 Cf. Deutsch, Jakob: Die Überschwemmung und ihre Ursachen. Subjective Anschauungen über die Donau-Regulierung bei Wien 1876. Vortrag gehalten am 18. November 1876 Österreichischer Ingenieur- & Architekten-Verein. Wien: Lehmann & Wentzel 1877. Zuerst erschienen: Die Überschwemmung und ihre Ursachen. Von einem Fachmanne In: Neue Freie Presse 25. u. 29. Februar, 8. u. 16. März 1876.

147 Deutsch: Die Überschwemmung und ihre Ursachen, p. 9.

148 Wex, Gustav Ritter von: Über die Fortschritte der Ausbildung des neuen regulirten Strombettes bei Wien nebst Beschreibung der Eisstoss-Katastrophe im Jahre 1880. Wien: Waldheim 1880 [= Zeitschrift der österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins 1880. 3. Heft], p. 6.

149 Wex: Über die Fortschritte.

150 Cf. Michlmayr, Franz: Gegen den Strom. Die Regulierung der Donau. In: Brunner, Karl/Schneider, Petra (Hg.): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wien, Köln, Weimar: Böhlau 2005 [= Wiener Umweltstudien Bd. 1] pp. 307-317.

lung der Arbeiten erwies es sich, dass der Stromstrich im neuen Bett pendelt und nur mithilfe einer Niederwasserregulierung fixiert werden konnte.<sup>151</sup> Auch die Kostspieligkeit des Unternehmens wurde immer wieder aufs Korn genommen. Man verglich es mit der Verlegung eines Bahnhofes. »... [A]bgesehen davon, dass der Verkehr auf der Donau noch für lange Zeit im alten Flussbette genügenden Manipulations-Raum gefunden hätte«, muss »daran gezweifelt werden, dass die Kosten der Näherlegung der Donau auf bloß circa 1500m je durch ersparten Frachtlohn wieder hereingebracht werden«. <sup>152</sup> Im österreichischen Ingenieur- und Architektenverein entwickelte sich schon in der zweiten Hälfte der 70er Jahre eine lebhafte Diskussion über Vorzüge und Nachteile des gewählten Weges der Regulierung.<sup>153</sup>

Im Österreichischen Abgeordnetenhaus wurde in der Sitzung vom 7. Dezember 1888 eine Interpellation an den Handelsminister eingereicht über Schotterbänke und Untiefen im neuen Donaubette sowie andere Übelstände, die von den Regulierungsbauten verursacht worden sind.<sup>154</sup>

Das Hochwasser von 1899, als das Wasser fast bis zu dem Scheitel der Dämme reichte, zeigte schließlich die »Grenzen des vorhandenen Schutzes«. <sup>155</sup> Zuerst wurden die Dämme erhöht, dann das Inundationsgebiet abgetragen. Die ersten Vorschläge zu einem Entlastungsgerinne entstanden 1918 und wurden in veränderter Form 1972 in Angriff genommen.

Der Gesichtspunkt der Stadtentwicklung wurde erst gute 130 Jahre nach der großen Regulierung gegen diese ins Feld geführt. Rückblickend hieß es: »Die Stimmen jener, die den Strom in seinem damaligen Hauptbett im Gebiet der heutigen Alten Donau fixieren wollten, blieben in der Minderheit. Aus heutiger Sicht wäre dies jedenfalls die bessere Lösung gewesen. Und das nicht nur aus flussmorphologischen Gründen, sondern auch aus Sicht der Stadtentwicklung: Wären statt eines breiten Hauptstromes zwei oder drei schmälere, auch für Fußgänger rasch zu querende Flussläufe erhalten geblieben, wären die Bezirke jenseits der Donau vermutlich wesentlich enger mit den Innenbezirken verschmolzen.« <sup>156</sup>

151 Diese wurde 1898–1901 durchgeführt.

152 Deutsch: Die Überschwemmung und ihre Ursachen, p. 24.

153 Cf. Deutsch: Die Überschwemmung und ihre Ursachen, Wex: Über die Fortschritte.

154 Die Beschwerden gegen die Donauregulierungsbauten, besprochen im österreichischen Abgeordnetenhaus. In: Die Wasserstrasse v. 1. 06. 1889 Nr. 8. p. 89.

155 Waldvogel, Anton: Die Wiener Donauregulierung. In letzter Stunde! Unmittelbar vor Erledigung der bezüglichlichen Regierungsvorlage im Reichsrate. Wien: keine Angabe 1911, p. 2.

156 Michlmayr: Gegen den Strom, p. 311.

Obwohl die große Donauregulierung bei Wien in der Öffentlichkeit hauptsächlich wegen der Mängel des von ihr gebotenen Hochwasserschutzes kritisiert worden ist, war auch die Schifffahrt nicht ganz befriedigt. Fachbücher vom Ende des 19. Jahrhunderts vertraten die Ansicht, dass die Regulierung mehr der Stadt als dem Wasserverkehr geholfen hatte. Zudem war die tatsächliche Ausnutzung des neuen Schifffahrtsweges abhängig von der Regulierung anderer Strecken, so etwa des nicht weit unterhalb von Wien liegenden Preßburg-Gönyü-Abschnittes und des Eisernen Tores.

### Das Eiserne Tor

Im Gegensatz zur Regulierung bei Wien, die lokalen Handelsinteressen und auch dem lokalen Wasserschutz diente, war die Kataraktenregulierung am Eisernen Tor mit großräumigen strategischen Interessen von Österreich und Ungarn verknüpft. Diese verliehen den Plänen und Diskussionen um den Ausbau dieser Wasserstraße von Anfang an die Dimension von *grandeur*. Schon Széchenyi schrieb seinem Freund Wesselényi, bevor er seine Donaureise im Sommer 1830 antrat, dass er mit seiner Reise vielleicht sein Vaterland mit dem Meer verbindet. Sein Kommentar: »ein verwegener Gedanke. Aber ich ertrage ihn.«<sup>157</sup>

Das Eiserne Tor als geografischer Ort und als Schifffahrtshindernis war im 19. Jahrhundert mit einer Reihe von symbolischen Bedeutungen bekleidet. Es war eine Schwelle, an der sich die Parole von der Donau als Band zwischen Orient und Okzident gleichsam wie an einem einzigen Punkt verdichtete. Daher wurde das Eiserne Tor tatsächlich als eine Art Tor wahrgenommen, das aus dem Westen in den Osten hinüberführte und Wien und Budapest mit dem Meer verband. Andererseits war es auch der Punkt, an dem moderne Fortschrittsziele mit Anliegen und hydrotechnischen Höchstleistungen der Römer verglichen werden konnten, da schon Kaiser Trajan den Ausbau einer Verkehrsstraße an der Kazanenge und den Bau eines Schifffahrtskanals in Auftrag gab.

Neben den großen technischen Schwierigkeiten, die die Stromschnellen-Regulierung bereitete, waren es vor allem diese mit ihm verbundenen symbolische Bedeutungen, die die Regulierung des Eisernen Tores in ein ungeheures öffentliches Spektakel verwandelten.

157 Levél Wesselényinek Pest 1830 május 10: Gondold csak: Junius vége felé – de ez köztünk maradjon – Beszédessel itt hajóra ülök s a Feketetengerig uszok a Dunán. Tán kapcsolatba hozom honunkat a tengerekkel! Merész gondolat; de elbirom.« Majláth, Béla (Hg.): Széchenyi István levelei. [István Széchenyis Briefe] I. köt. [= Gróf Széchenyi István Munkái 3. köt.] [= Graf István Széchenyis Werke Bd. 3.] Budapest: Atheneum 1889, p. 164.

Mit dem Namen »Eisernes Tor« wurden zumeist eine Reihe von Stromkatarakten zwischen Moldau (ung. Moldova, rum. Moldova) und Turn-Severin (ung. Szörény-Tornya, rum. Turnu-Severin) (stromabwärts der Reihe nach: Stenka, Kozla-Dojke, Izlas-Tachtalia, Greben, Jucz und (eigentliches) Eisernes Tor) bezeichnet, die – angesiedelt an jenem südöstlichen Rande der ehemaligen Österreichisch-Ungarischen Monarchie, wo die Donau das pannonische Becken verlässt und durch das Gestein der Ausläufer der Karpaten und des Balkans sich ihren Weg Richtung Osten bahnt – Jahrhunderte lang die größte Gefahr und das größte Hindernis für die Befahrung der Donau bedeutet haben. Das »Eiserne Tor« [türkisch »Demirkapi«] besaß noch bis in das 18. Jahrhundert hinein eine strategische Schlüsselstellung.<sup>158</sup>

Während am Ende des 18. Jahrhunderts und 1830, als Széchenyi seine Schiffsreise zum Schwarzen Meer antrat, überhaupt erst die Schiffbarkeit des Eisernen Tores bewiesen werden musste, erwiesen sich die Donaukatarakte zwischen Moldau und Turn-Severin in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts besonders hinderlich für den zunehmenden Verkehr, weil ihre Felsenbänke und Riffe bei niedrigem Wasser völlig unpassierbar wurden. Frachten mussten ausgeladen und weiter stromabwärts oder stromaufwärts wieder eingeladen werden.<sup>159</sup> Es gab Jahre, in denen die Schifffahrt 275 Tage still stand.<sup>160</sup> Die Katarakte befanden sich im Dreiländereck der österreichisch-ungarischen Monarchie, des Königreichs Serbien und des Königreichs Rumänien, der letzte und gefährlichste unter ihnen, das Eiserne Tor, lag 8 km von Orsowa (ung. Orsova, rum. Orșova), der letzten ungarischen Grenzstadt an der serbisch-rumänischen Grenze. Ohne die Duldung der Anrainerstaaten konnte die Strecke nicht einmal mappiert werden.<sup>161</sup>

158 Noch im österreichisch-türkischen Krieg von 1737 konnten die Türken mit 130 Tschaiken Orsova blockieren. Cf. Kanitz: Das Eiserne Tor, p. 54.

159 Michael Quin zitiert den Rezensenten der ersten Ausgabe seiner *A Steam Voyage Down the Danube*. »It was objected [seitens Prinz Milosch], that as the Servians tracked their vessels, several villages lived entirely by that service, and the country gained half a million of piasters yearly; but he was soon made to perceive that, when the Austrian road was completed, horses belonging to the Austrian government would track the vessels.« Quin, Michael: *A steam voyage down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey etc.* 3rd edition Paris: Baudry's European Library 1836, p. 127.

160 1894. 1885 waren es 260, 1890 270 Tage. Cf. Gonda, Béla: *Die Regulierung des Eisernen Thores und der übrigen Katarakte an der unteren Donau*. Budapest: Országgyűlési Értesítő Ny. 1896, p. 50.

161 Wie der englische Marineoffizier Adolphus Slade in seinem Reisebericht über eine Reise 1838 bemerkt, »The question of the narrows of the Danube is a gordian knot

Dazu kamen die technischen Schwierigkeiten und die immensen Kosten – Hindernisse, die in den 30er Jahren, als Széchenyi seine »ausgedehnte Agitation«<sup>162</sup> zugunsten der Regulierung begann, noch schier unüberwindbar waren.<sup>163</sup>

Die technische Lösung des Problems stellte eine Aufgabe von bis dahin unbekannter Größenordnung dar, zudem war zu ihrer Bewältigung die Unterstützung der Anrainerstaaten und anderer Großmächte nötig. Bis zum Pariser Frieden von 1856 war es vor allem Russland, das den Donauhandel blockierte, indem es den von ihr kontrollierten Hauptarm des Donaudeltas, den Sulina-Arm, versanden ließ oder auch Monate lang unter dem Vorwand, dort herrsche die Pest, diesen durch einen Kosakenkordon vor dem vom Westen kommenden Verkehr abriegelte.<sup>164</sup> Dazu kam das Misstrauen der Türken, die die hydrografischen Aufnahmen in unmittelbarer Nähe ihres Reiches schief ansahen. Nach der Internationalisierung der Donaufrage im Jahre 1856 waren es aber eine Zeit lang vor allem England und Frankreich, die österreichische, später österreichisch-ungarische Interessen blockierten.<sup>165</sup>

---

for Austria: she cannot untie it – Russia will not allow her – but she may cut it by taking Servia and Walachia.« (Slade, Adolphus, p. 167.) Das Problem stellt er so da: »This interesting and intricate portion of the Danube is actually bounded by three states – Austria, Servia and Wallachia – who have sperate interest, are exposed to conflicting influences and are devided one from the other by quarantine. The complication is perfect and to increase Austria's mortification, it's her own work. She had the game in her hands at her last peace with Turkey, and managed matters so as to ensure to Russia the advantage of it. On viewing the effects of an ill-calculated frontier, one cannot help admiring those statesmen who, in framing a treaty in peace, pay strict attention to a new frontier line: a few acres more or less, or an elbow of a river, may be means of leading insensibly to ulterior advantages or be a latent cause of much anxiety and trouble.« (Slade p. 166).

162 Gonda: Die Regulierung des Eisernen Thores, p. 74.

163 Immerhin anvisierten die Pläne von Vásárhelyi eine viel zu enge Verkehrsstraße und eine viel zu enge Schleuse in Anbetracht der Schiffsgrößen späterer Zeiten.

164 Suppan: Die Donau und ihre Schifffahrt, 87f.

Auch: Gróf Széchenyi István Naplói. [Die Tagebücher von Graf Széchenyi] IV. kötet (1830–1836) [Band IV.], p. 97f. (Tagebucheintrag v. 7. 8. 1830)

165 Palotás: A nemzetközi Duna-hajózás.

## Rechtliche Grundlagen

Der Usus, das Gebiet mehrerer Länder durchquerende Flüsse unter internationale Aufsicht zu stellen, geht auf den Westfälischen Frieden zurück (1648). Dieser Brauch wurde auf dem Wiener Kongress (1815) das erste Mal dahingehend konkretisiert, dass die Notwendigkeit der Ernennung von internationalen Flusskommissionen festgelegt wurde. Doch im Gegensatz zu anderen großen Flüssen Europas, wie dem Rhein und der Elbe, wurde die Frage, wer Herr der Donau ist, noch lange Zeit im Rahmen kriegerischer Auseinandersetzungen entschieden. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, so vor allem nach dem Krimkrieg, kam es zu einer Internationalisierung der Donaufrage und wurde die Kontrolle des Flusses und deren Schiffbarkeit zum Gegenstand von Verhandlungen, die Zuständigkeiten, Rechte und Aufgaben bestimmen sollten. Die internationalen Konferenzen entschieden über indirekte Formen der Einflussnahme: welche Länder delegieren Vertreter in die internationale Flusskommission, wann läuft das Mandat der Kommission ab.<sup>166</sup>

Nach dem Krimkrieg wurde 1856 im Pariser Friedensvertrag »eine Anzahl allgemeiner Bestimmungen« hinsichtlich der Donau getroffen, die auch für die Regulierung von großer Bedeutung waren. In diesen wurde u. a. deklariert, dass die Grundsätze des freien Verkehrs »in Zukunft gleichermassen auf die Donau und ihre Mündungen Anwendung finden sollen. Es wird daher auch weder ein Zoll (...) noch irgendeine Abgabe von Waaren erhoben werden, die sich an Bord der Schiffe befinden.«<sup>167</sup>

Damit wurde das wichtigste Hindernis aus dem Wege des freien Verkehrs geräumt, nämlich die Unpassierbarkeit der Donaumündung. Durch das Einhebungsverbot von Taxen wurden allerdings auch der Finanzierung einer erwünschten Regulierung des Eisernen Tores die Grundlagen entzogen. In der Folge wurde die Befahrung der Unteren Donau von Meereseite her ermöglicht, während diese von Österreich-Ungarn her weiterhin erschwert blieb – eine Lösung, die hauptsächlich England begünstigte, das vom Schwarzmeer her einen regen Handel mit den unteren Donauländern ausbaute.<sup>168</sup>

---

166 Zur Frage wie die Tätigkeit des internationalen Komitees die Regulierung am Eisernen Tor behinderte cf. Palotás: A nemzetközi Duna-hajózás.

167 Artikel xv. Cf. Donau-Verein (Hg.): Actenstücke zur Regulierung der Stromschnellen der Donau zwischen Moldova und Turn-Severin. Bd. 1.2. Wien 1880.

168 Palotás: A nemzetközi Duna-hajózás.

Dieser für Österreich-Ungarn äußerst missliche Stand der Dinge wurde erst durch die Londoner Pontuskonferenz 1871 behoben, die das Verbot der Zollerhebung »zu Gunsten einer beschleunigten Regulierung der Cataracte und des Eisernen Thores« abgeändert und im Artikel VI festgelegt hat, dass »zum Behufe der Beseitigung dieser Hindernisse« die Anrainerstaaten »untereinander ein Uebereinkommen« treffen sollen und eine Taxe einheben dürfen, »bis die zur Ausführung der Arbeiten contrahirte Schuld getilgt sein wird«. <sup>169</sup> Doch erwies sich die Zusammenarbeit der Anrainerstaaten weiterhin als sehr beschwerlich. Es mussten zuerst die Befürchtungen der Hohen Pforte zerstreut werden, dass durch die Regulierung des Eisernen Tores Widdin unter Wasser kommen würde, dann stellte die Pforte schwierige Bedingungen bei der gemeinsamen Kreditaufnahme, schließlich scheiterte das gemeinsame Unternehmen an den Vorbereitungen des Russisch-Türkischen Krieges. <sup>170</sup> Aber auch zwischen Österreich und Ungarn ergaben sich Reibereien hinsichtlich einer möglichen Kostenaufteilung.

Deshalb blieben die Errungenschaften der Kataraktenregulierung bis zum Berliner Kongress 1878 recht bescheiden. Erst dort wurden die Weichen für die Schiffbarmachung der Donaukatarakte gelegt, indem die Österreichisch-Ungarische Monarchie mit der Ausführung und Finanzierung der Arbeiten betraut wurde, <sup>171</sup> während die anderen Anrainerstaaten sich verpflichteten, diesen keine Hindernisse in den Weg zu stellen. Zur Ausführung der Arbeiten brauchte es beinahe weitere zwanzig Jahre. Erstens erwies sich die gemeinsame Finanzierung und Planung seitens Österreich und Ungarn als äußerst schwer durchführbar. Österreich verlangte Anfang der 70er Jahre noch, dass die Kosten den Längen der Donaustrassen entsprechend aufgeteilt werden. Während des Baus der Vorarlbergbahn, die als eine Umgehung der deutschen Bahnen für Österreich-Ungarn wichtig geworden ist, <sup>172</sup> wurde die Regulierung der Donau am Eisernen Tor wie auch zwischen Pressburg und Gönyű in die Liste jener Gegenleistungen integriert, die die ungarische Regierung für die Vorteile der Vorarlberg-Bahn hätte entrichten müssen. Die Planung und technische Ausführung der Kataraktenregulierung wollte die österreichische Regierung allerdings für sich behalten. Diese Bedingungen akzeptierte die ungarische Regierung nicht und Jahre vergingen, bis sie 1883 – so die rückblickende Darstellung von Ernő Wallandt, dem Ingenieur, der den Eisernen-Tor-Kanal geplant hatte – »Schritt für Schritt einen vom

169 Donau-Verein (Hg.): Actenstücke, p. VI.

170 Walland, Ernő: Adatok a Vaskapu szabályozásának történetéhez. [Zur Geschichte der Regulierung des Eisernen Tores] In: MÉK 37. k. 1903, 417–433.

171 Artikel LVII zit. n. Donau-Verein (Hg.): Actenstücke p. VII.

172 Gyömrei, Sándor u. Vértessy Miklós: Baross Gábor. Budapest: Atheneum 1937, p. 126, 129.

Österreichischen Einfluss freien Handlungsraum für sich eröffnen konnte«<sup>173</sup> und ihren Willen gegen das österreichische Parlament durchbrachte, die Regulierung der Stromschnellen am Eisernen Tor im Alleingang durchzuführen. In der Sitzung der gemeinsamen Minister am 4. Juni 1883 wurde beschlossen, dass die Vorarlbergbahn von der österreichischen Regierung, die Kataraktenregulierung am Eisernen Tor hingegen von der ungarischen getragen werden sollte. Pläne und Tarifregelungen wurden zwar dem Außenminister vorgelegt, doch die österreichische Regierung hatte keine Einspruchsrechte. Die Ungarn sollten für die Gesamtkosten der Regulierung aufkommen, dafür aber nach eigenem Gutdünken Verfahren und eigene Experten und Ingenieure anstellen und schließlich alleine die Taxe einnehmen.<sup>174</sup>

Allerdings war die Notwendigkeit der »Eröffnung« des Eisernen Tores selbst in Ungarn keineswegs unumstritten. Der Verein der Wirte nahm 1881 in einer Enquete gegen die Regulierung Stellung und protektionistischen Argumenten gegen die Regulierung (diese helfe dem rumänischen Weizen mehr als der ungarischen Ausfuhr) musste noch 1888 bei der Verhandlung des Gesetzesentwurfes über die Kataraktenregulierung im Abgeordnetenhaus begeben werden.<sup>175</sup>

Schließlich wurde 1883 Ernő Wallandt mit der Ausarbeitung der Pläne betraut, 1885 verabschiedete das ungarische Parlament das Gesetz über die Finanzierung der Arbeiten, 1889 erhielten die Braunschweiger Luther-Werke den Auftrag. Die Arbeiten wurden am 15. September 1890 aufgenommen und hätten bis September 1895 fertiggestellt werden sollen. Obwohl durch die Schwierigkeiten, die während der Arbeit aufgetaucht sind, die gesamte Moldau-Turn-Severin-Strecke erst 1898 schiffbar wurde, hat der Kaiser schon am 27. September 1896 den Eisernen-Tor-Kanal im Rahmen der ungarischen Millenniumsfeier eingeweiht.<sup>176</sup>

173 »A magyar kormány csak lépésről lépésre hódíthatta meg magának az osztrák befolyástól ment szabad cselekvés terét.« Cf. Wallandt, Ernő: Adatok a Vaskapu szabályozásának történetéhez, p. 427.

174 Wallandt, Ernő: Adatok a Vaskapu szabályozásának történetéhez. Wallandt, Ernő: Az aldunai zuhatagokon keresztül előállítandó hajóút. [Der Schifffahrtsweg durch die Stromschnellen an der unteren Donau] In: A Magyar Mérnök és Építész Egyesület Közlönye. [Zeitschrift des ungarischen Ingenieurs- und Architektenvereins] 18. kötet 1884, 237–258.

175 Gyömrei u. Vértesy: Baross Gábor.

176 Cf. Heppner, Harald: Die großen Wasserstraßen und ihre Bedeutung. In: ders.: Der Weg führt über Österreich. Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa (18. Jahrhundert bis zur Gegenwart). Wien: Böhlau 1996, pp. 91–106, und vor allem Gonda: Die Regulierung des Eisernen Thores.

## Technische und Finanzierungsschwierigkeiten

Die Donau zwischen Baziasch (ung. Bázias, rum. Baziaş) und Turn-Severin durchquerte eine felsige Gebirgsgegend, und je nach dem, wie tief und wie weit sich das Wasser in den Felsen hatte eingraben können, wechselten sich 1000 bis 2000 Meter breite Strecken mit 170 bis 200 Meter breiten ab. Ihre Tiefe wechselte von einem halben Meter bis zu 50 Meter und entsprechend änderte sich auch ihre Stromgeschwindigkeit. Das Wassergefälle veränderte sich jäh und es entstanden aus den unterschiedlichsten Gründen Wirbel. Aus dem Strom ragten stellenweise Felsen und Riffe heraus, oder – und dies war das unvergleichlich gefährlichere – blieben unter der Wasseroberfläche verborgen. Besonders bei niedrigem Wasserstand wurden diese Behinderungen zu schier unüberwindbaren Hindernissen. Für die technische Lösung dieser Probleme entstanden zwischen 1834 und 1890 verschiedene Vorschläge.

Die ersten modernen Versuche zur Regulierung bzw. Befahrbarmachung der Donaukatarakte gingen auf Széchenyis Agitation Anfang der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts zurück. Der mit der Kartografierung der Gegend betraute Ingenieur Paul Vásárhelyi hat 1834 die ersten Pläne für die Regulierung der Katarakte verfertigt, doch ihre Verwirklichung war teils am Widerstand der Pforte, teils durch das Misstrauen des Wiener Hofes gegenüber dem selbständigen Vorgehen von Széchenyi, teils durch den Mangel an Geld bis auf die Wegsprengung einiger 1000 Kubikmeter Felsen im Sommer 1834 gescheitert. Spätere Anläufe zur Regulierung der Stromschnellen konnten auf Vásárhelyis besonders genauen Karten zurückgreifen, nicht aber auf seine Regulierungspläne, weil diese für wesentlich kleinere Schiffe gedacht waren als jene, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts über die Donau fuhren. Das wichtigste Resultat ihrer gemeinsamen Anstrengungen war der Bau der sogenannten Széchenyi-Straße am linken Ufer, die den Straßenverkehr am Eisernen Tor überhaupt ermöglichte.

Als 1853 in Zusammenhang mit dem Krimkrieg und der Besetzung der Walachei durch Österreich der Plan der Regulierung wieder aktuell wurde, sahen die mit dem Entwurf der Regulierungsplänen betraute Ingenieure Meusburger und Gustav Wex in ihrem Konzept einen von der Donau abgetrennten Schifffahrtskanal als Lösung des Problems vor. Den in diesen Plänen verkörperten Erwartungen setzte der Pariser Friedensvertrag ein Ende, der zwar die freie Schifffahrt und den freien Zugang zum Meer garantierte, aber nicht die Einnahme von Zoll, ohne welche das riesige Regulierungsunternehmen schwer finanzierbar war.

Den nächsten Schub der Planung bedeutete das Jahr 1871, als im Londoner Friedensvertrag die Zuständigkeit der Anrainerstaaten erklärt und zugleich die Erlaubnis erteilt wurde, in Höhe des investierten Kapitals einen Zoll zu erhe-

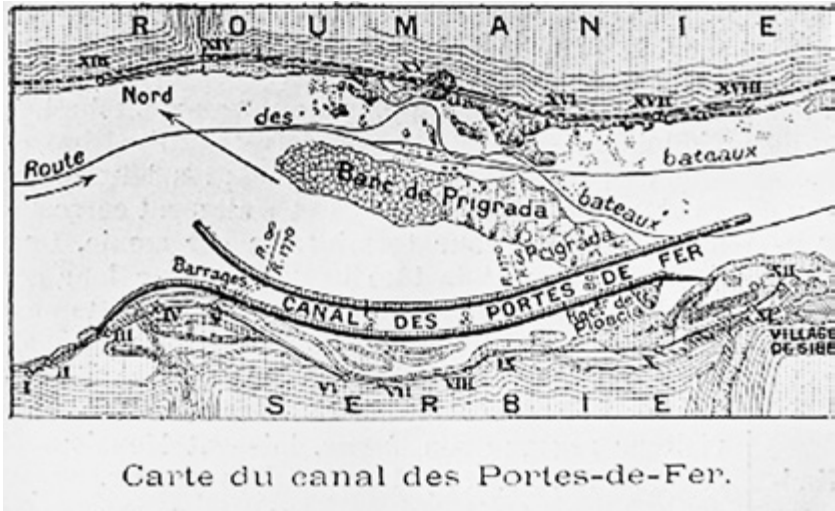


Bild Nr. 2. Der Schifffahrtskanal beim Eisernen Tor, aus: L'Illustration 1896



Bild Nr. 3. Das Eisernen Tor. Feder- und Pinselzeichnung von Eduard Peithner von Lichtenfels, aus: Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild, Übersichtsband I., Wien 1887

ben. Von österreichischer Seite gab 1871 zunächst die DDSG die Ausarbeitung von Plänen für die Stromschnellen am Eisernen Tor in Auftrag (an die Firma MacAlpine), 1873 dann auch die österreichische Regierung. 1879, nach dem Berliner Friedensvertrag, betraute schließlich die ungarische Regierung zwei ungarische Ingenieure, Ernő (Ernst) Wallandt und Alajos (Aloys) Hoszpotzky mit der Ausarbeitung der Pläne, die für die schwierigste Strecke einen offenen Schifffahrtskanal vorsahen.

Das Ziel der Stromschnellenregulierung, wie sie am 15. September 1890 in Angriff genommen worden ist, war, auf einer Strecke von etwa 130 km<sup>177</sup> einen Schifffahrtsweg zu errichten; dabei musste der plötzliche Fall des Wasserniveaus durch Dämme auf eine längere Strecke verteilt ausgeglichen und die notwendig Tiefe durch die Wegsprengung eines 80m breiten Leitkanals gesichert werden.<sup>178</sup> An der Arbeit waren etwa 4000 bis 5000 Menschen beteiligt, bis zur feierlichen Einweihung am 27. September 1896 konnte etwa 75-80% der Arbeit übergeben werden, der Kanal am Kozle-Dojke und am Izlas-Tachtilia wurde aber erst 1898 fertiggestellt. Zu dieser Zeit war auch jener Steg in Orsowa fertig, wo Waren von Bord der Schiffe auf die Eisenbahn überladen werden konnten.<sup>179</sup>

### Folgen der Regulierung

Die Errungenschaften der Donauregulierung am Ende des 19. Jahrhunderts waren in technischer Hinsicht tatsächlich sehr bedeutend zu nennen. Aus dem wilden, mit Überflutungen drohenden und an manchen Stellen im Großteil des Jahres unschiffbaren Fluss ist 1898 mit der Fertigstellung der Baziasch-Turn-Severin Strecke und 1896 mit der Übergabe der Gönyű-Preßburg-Strecke größtenteils eine zuverlässige »Wasserstraße« geworden. Wasseringenieure prognostizierten eine baldige Einbindung der Donau in das Wasserstraßennetz Europas durch den Ausbau des Donau-Elbe, Donau-Oder und Donau-Weichsel-Kanals.<sup>180</sup>

Doch selbst nach Abschluss der Arbeiten am Eisernen Tor spielte die Donau

177 Das war die Entfernung Moldova – Turn-Severin.

178 »A Duna sellőin hajózó utat létesít azáltal, hogy a vízszint hirtelen esését szorító gátak között hosszabb vonalra elosztva kiegyenlíti és a még így is szükséges mélységet egy 80 méter széles vezérárokknak lemélyítésével adja meg.« Kovách: Vízépítészet, p. 675.

179 Kőváry: A millenium lefolyásának története, p. 250f.

180 Faber, Eduard: Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und über die Durchführung der Gross-Schiffahrt bis nach Ulm. München: Oldenbourg 1905, p. 6f.

nicht die Rolle jener »große[n] Weltstrasse«<sup>181</sup>, die als Ziel der großartigen Pläne anvisiert worden ist. Der Verkehr auf der Donau blieb hinter jenem auf der Elbe immer noch deutlich zurück. Der wirtschaftliche Aufschwung, der durch die Umgestaltung der Donau in eine Wasserstraße hätte herbeigeführt werden sollen, blieb aus.

Die weitverbreiteten Vorstellungen und Hoffnungen, dass mit der Regulierung der Stromschnellen Meeresschiffe bis nach Budapest fahren können, hat man schon im Vorfeld der Arbeiten als Illusion bezeichnet.<sup>182</sup> Doch auch der erhoffte starke Anstieg der Donauschifffahrt und des Donauhandels blieb aus. Fachbücher sprachen am Ende des 19. Jahrhunderts eher zurückhaltend von den Erfolgen der Donauregulierung am Eisernen Tor:

Leider haben die ausgeführten Arbeiten am eisernen Thor seit der am 27. September 1896 erfolgten feierlichen Eröffnung den gehegten Erwartungen nicht vollständig entsprochen. Es hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, zur Ueberwindung der starken Strömung besondere Drahtschiffe bauen zu lassen, welche im Stande sind, auf der Bergfahrt zwei der grössten Donauschleppschiffe mit voller Ladung den Kanal am eisernen Thor hinauf zu befördern. [...] Ausserdem hat die ungarische Regierung für die regulirte Donaustrasse Turn-Severin – Orsova – Moldawa die Erhebung so hoher Schifffahrtsabgaben in Aussicht genommen, dass dadurch eine schwere, die Entwicklung des Verkehrs jedenfalls sehr hemmende Belastung der Schifffahrt hervorgerufen wird.<sup>183</sup>

Unter diesen Umständen und da die Frachten auf der Donau, auf welcher bisher keine Schifffahrtsabgaben erhoben wurden – trotzdem sowohl die k.k. Priviligirte Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, wie die neu gegründete ungarische Gesellschaft sehr bedeutende staatliche Subventionen bekommen und keine oder geringe Dividenden vertheile –, meist mehr wie doppelt so hoch sind als auf den deutschen Strömen, wird es aller Anstrengungen bedürfen, um durch erhebliche Verbilligung

181 Suess: Aufgabe der Donau, p. 21.

182 Gonda, Béla: Az Al-dunai vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása. [Die Regulierung des Eisernen Tores und der übrigen Katarakte an der unteren Donau.] Budapest: Fanda József könyvnyomdája 1892, p. 61. (erschieden auch in Földrajzi Közlemények 1892. évi V.-VI. Füzet)

183 Schwabe, Hermann: Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. (Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt, Verbandsschriften, No 44), Berlin: Siemenroth & Troschel 1899, 119f. Cf. Auch: Brusatti, Alois (Hg.): Die wirtschaftliche Entwicklung (= Wandruszka, Adam/Urbanitsch, Peter (Hg.): Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Bd. 1) Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1973, p. 308–311.

der Schiffsfrachten den Verkehr zu heben und den fast unglaublichen Zustand zu beseitigen, dass österreichische nach Levante bestimmte Güter mittels des Levantetarifs über Hamburg und auf dem Seewege billiger nach der Levante als mittels der Donauschifffahrt befördert werden können.<sup>184</sup>

Es wurden ergänzende Maßnahmen wie etwa der Bau und die Einstellung eines Drahtschiffes notwendig, um Schiffe auch gegen die starke Strömung hinaufziehen zu können, und schon 1916 sprach man von der Notwendigkeit einer neuen Regulierung durch einen Schleusenkanal.<sup>185</sup>

Insgesamt wurde das Verkehrsaufkommen der Donau (1912: 2,7 Mill. t.) von der Elbe, »trotz der kurzen Strecke, auf der dieser Strom in Österreich mit Dampfschiffen befahrbar war, deutlich übertroffen (1912: 3,7 Mill. t.)«<sup>186</sup>.

Durch die stark wechselnden Wasserstände, das Fehlen von schiffbaren Zubringerflüssen in Cisleithanien hatte die Donauschifffahrt eine geringe Verkehrseffizienz und für die Verfrachtung von Überseegütern kam die Donau gar nicht erst in Frage.<sup>187</sup> Zudem hat zum Zeitpunkt am Ende des 19. Jahrhunderts, als die »Wasserstrasse Donau« fertiggestellt worden ist, die Eisenbahn der Schifffahrt schon deutlich »den Rang abgelaufen«.<sup>188</sup>

## Zusammenfassung

Die Idee der Donauregulierung war im 19. Jahrhundert in den Verkehrsförderungsvorstellungen des liberalen Zeitalters beheimatet. Sie wurde von den politischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Eliten der Habsburgermonarchie getragen. Es verbanden sich mit ihr große Erwartungen hinsichtlich der

184 Schwabe: Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt, 119f. Kvassay, Eugen von: Die Donau als Verkehrsstrasse der verbündeten Staaten. Zwei Vorträge gehalten im ungarischen Schiffsverkehrsverein. Budapest: Pester Lloyd-Gesellschaft 1916.

185 Kvassay: Die Donau als Verkehrsstrasse, pp. 10f. bzw. p. 16ff.

186 Brusatti: Die wirtschaftliche Entwicklung, p. 311.

187 Brusatti: Die wirtschaftliche Entwicklung, p. 311.

188 Zum Vergleich: Die Orient-Bahn ist 1888 bis Konstantinopel fertiggestellt worden. Cf. Heppner: Die großen Wasserstraßen, p. 94. Palotás, Emil: Bécs – Budapest – Konstantinápoly. Az Orient-vasút megépítésének történetéből. [Aus der Geschichte des Baus der Orient-Bahn] In: Somogyi, Éva (Hg): Polgárosodás Közép-Európában. Tanulmányok Hanák Péter 70. születésnapjára. [Bürgerliche Entwicklung in Mitteleuropa. Studien Péter Hanák zum 70. Geburtstag] Budapest: MTA Történettudományi Intézete 1991, pp. 155–167, Brusatti: Die wirtschaftliche Entwicklung, p. 308.

Einbindung der Uferstaaten in den Welthandel. Bei den Entscheidungen für den Ausbau der Donaudampfschiffahrt wie der Wasserstraße Donau spielten weitreichende Erwartungen und potentielle Gewinne oft eine größere Rolle als der unmittelbare ökonomische Nutzen. In der liberalen Fortschrittsrhetorik des 19. Jahrhunderts erschienen solche Kalküle als Quasi-Realitäten und jeder Zweifel an ihrer Umsetzbarkeit als ein Verrat an der eigenen Zukunft. Die Pläne der Gegenwart erschienen in dieser Sicht als »Bedürfnisse der Zukunft« und jede Skepsis als »Bereitwilligkeit« diese »preiszugeben, um über die Verlegenheiten des Tages hinauszukommen.«<sup>189</sup> Entscheidungen im Interesse der Regulierung galten in dieser Rhetorik als »historisch«, weitsichtig und in die Zukunftweisend, jene dagegen als von kleinlichen Interessen bestimmt.

Alles in allem scheint das große Werk der Donauregulierung eine Planung in die Zukunft gewesen zu sein, wobei gerade die wichtigsten Entwicklungen, die Bedeutung des Eisenbahnnetzes am Ende des Jahrhunderts und das Auseinanderfallen der Monarchie nach dem ersten Weltkrieg nicht im Voraus eingeplant werden konnten. Bemerkenswerterweise führte eben jener Krieg, der die gewagtesten Hoffnungen in Bezug auf die Bedeutung der Wasserstraße Donau in Erfüllung gehen ließ, zum Untergang der Donaumonarchie.

---

189 Suess, Eduard: Donau-Regulierung von Passau bis zum Eisernen Thore. Reden gehalten am 12. und 15. Jänner 1878 im Abgeordnetenhaus aus Anlaß der Debatte über den ungarischen Ausgleich. Wien: Verlag der »Alma mater« 1879, p. 14.

## Reales und Imaginäres

*Ein Knabe glaubte  
einst der Donau durch Zubalten ihrer Quelle mit dem  
Daumen ein jähes Ende zu bereiten.<sup>190</sup>*

Karl Kraus

So greifbar die Artefakte, Ergebnisse und Folgen der Donauregulierung auch waren, sie basierten oft auf den seltsamsten Spekulationen über die »Optimierung« des Flusslaufes. Imagination und Kalkül verliefen nicht nur parallel, sondern boten sich auch gegenseitig Stoff. Die technischen Errungenschaften galten als »Wunder«, während sich die erstaunlichsten Einbildungen durch »Realien« beglaubigten. Die Verbesserung der Natur war eine Parole, die zu vielerlei Überlegungen Anlass gab.

In der Tat ist das Diktum, dass die Donau »in die falsche Richtung« und »in das falsche Meer« fließt, gleich alt wie die Überzeugung von der Notwendigkeit ihrer Regulierung. Széchenyi fällt das Verdikt 1829 in seinem Buch *Über den Credit* über die wirtschaftliche Bedeutung der Donau: »Von der Donau haben wir nicht viel Nutzen, denn sie fließt von uns aus gesehen in die falsche Richtung und wird uns zuliebe nicht umkehren [...].«<sup>191</sup>

Falsch war die Richtung hauptsächlich aus dem ungarischen Blickwinkel, da die »natürlichen« Märkte für die größtenteils landwirtschaftlichen Produkte Ungarns mehrheitlich im Westen lagen. So schrieb Széchenyi in einem Zeitungsbericht über eine Donaufahrt im Jahre 1834, dass die Flussrichtung »im moralischen Sinne« mangelhaft sei, weil die Donau »größtenteils durch unkultivierte und zurückgebliebene Länder fließt und schließlich nicht in den Ozean, sondern nur in einen größeren salzigen Tümpel, in das Schwarze Meer mündet.«<sup>192</sup>

190 Kraus, Karl: Die Wiener Straße. In: Fackel, Heft 178, 25.3. 1905, p. 6. <http://corpus1.aac.ac.at/fackel/>. [1.2.2012].

191 »a Dunának nem vehetjük nagy hasznát, mert miránk nézve visszásan foly, kedvünkért megfordulni nem fog, torkolatjánál pedig nem miénk, hanem másé« Széchenyi, István: Hitel. [Über den Credit] Szerkesztette és bevezetessel ellátta Dr. ifj. Ivánni-Grünwald Béla. Budapest: Magyar Történelmi Társulat 1930, p. 356f.

192 »Erkölcsei tekintetben pedig azért hiányos, mert legnagyobb részint műveletlen, mindenekben hátramaradt tartományokon foly keresztül, s végre tulajdonkép nem az Óceánban, de csak egy nagyobbacská sós tóban, t. i. a fekete-tengerben végzi pályá-

Fernerhin war auch die Mündung in den falschen Händen.<sup>193</sup> Die russische Obrigkeit hinderte die Schifffahrt, indem sie nichts gegen die Versandung des Hauptarms unternahm und bei dem Durchlassen der Fahrzeuge Willkür walten ließ: »Also werden die Russen unsern Handel, ist er passiv, dulden, – ist er Actif, zerstören!«<sup>194</sup>

Die folgenden Jahrzehnte brachten viele Veränderungen sowohl in der rechtlichen Lage des Flusses als auch im Stand der Regulierung, doch die Liste der »moralischen« Mängel der Donau sah bis auf die Freiheit der Donau-Mündung noch am Ende des 19. Jahrhunderts unverändert aus. »Es ist für uns – einen vorzüglich exportierenden Staat – unvorteilhaft genug, dass die Flussrichtung dieses Stromes nach Osten führt...« – heißt es noch im Wasserbau-Abschnitt des ungarischen Millenniumskatalogs von 1896.<sup>195</sup>

Wenn die »Correction« des Stromes schon für den Berufsstand der Wasserbauingenieure ein Schlagwort war, um wie viel ungehemmter wurde der Lauf der Donau imaginär »korrigiert«.

Unter Umständen wurde diese »Korrekturbedürftigkeit« sogar geographietheoretisch fundiert. In seiner Rhein-Monografie entwickelte Johann Georg Kohl die These, dass die große Nähe und der parallele Verlauf eines Flusses zu einem Meer im Allgemeinen für den Fluss ungünstig sei, weil ihm Verkehr entzogen wird. Auch die (vergleichsweise) große Nähe der Donau zur Adria zwischen Wien und Triest bewirke Kohl zufolge einerseits eine »beständige Communication«<sup>196</sup> zwischen Strom und Meer (bzw. ihren Städten), andererseits aber auch die Leblosigkeit und Bedeutungslosigkeit der (eigentlichen) Donau-Mündungen. »Die Häfen Venedig, Triest und Salonichi zogen und ziehen Vortheil aus diesen Verhältnissen. Es ist als wenn sich Donau-Arme zu diesen Städten heranneigten. Sie sind gewissermaßen Mündungsstädte der Donau.«<sup>197</sup>

Kohl zieht den Nil in Afrika und den Marañon in Süd-Amerika als weitere Beispiele heran, um seiner Behauptung einen allgemeineren geografischen Rückhalt zu geben, und da die Donau die sich ihr anbietende großartige Möglichkeit,

---

ját.« Zichy, Antal (Hg.): Gróf Széchenyi István hírlapi zikkai. Budapest: MTA 1893–1894, p. 86.

193 Cf. Széchenyi: Hítel, p. 356f.

194 Viszota, Gyula (Hg.): Gróf Széchenyi István Naplói. [Die Tagebücher von Graf Széchenyi] IV. kötet (1830–1836) [Band IV.] Budapest: Magyar Tudományos Akadémia 1934, p. 98. (Tagebucheintrag v. 7. 8. 1830)

195 »Elég kedvezőtlen reánk, mint főként exportáló államra nézve, hogy ezen folyó iránya kelet felé vezet [...]«. Kovách: Vízépítészet, p. 692.

196 Kohl, Johann Georg: Der Rhein, Leipzig: F. A. Brockhaus 1851. Bd. 1. p. 71.

197 Kohl: Der Rhein, p. 70.

in die Adria zu münden, nicht in Anspruch nimmt, führt diese Kohl in einem Gedankenexperiment selber vor: »Man denke sich, daß es möglich wäre, das ganze Geäste des Donausystems mit allen daran hängenden Ländern so herumzuschwingen, daß der Strom ins adriatische Meer ausmündete, und daß er mit seiner Hauptader senkrecht auf des mittelländischen Meeres stände, welches reiche Leben würde dann das ganze Donausystem durchfluthen!«<sup>198</sup>

So fantastisch sich Kohls Idee auch anhören mag, es fehlte nicht an Versuchen, die Donau entsprechend zu korrigieren.

Im Plan des künstlichen Wasserstraßennetzes von François Joseph Maire<sup>199</sup> aus dem Jahre 1786 nahm die Verbindung Wiens mit Triest eine offenbar bedeutungsvolle Rolle ein und als Fortsetzung des Franziskanals (1793 bis 1802) wurde ein Donau-Adria-Kanal nicht nur anvisiert und geplant, sondern teils sogar in Angriff genommen.<sup>200</sup> Für das populäre Fortleben dieser Idee braucht man nur an Jókais parodistisch-futuristischen Roman *Ein bejahrter Mann ist kein alter Mann*<sup>201</sup> zu denken, in dem vier Versionen zur Lösung des Lebensproblems eines alten Mannes entworfen werden und in Verbindung damit auch verschiedene Weltverbesserungsprogramme. Im zweiten Teil des Romans ist der bejahrte Mann, ein Alter Ego des Autors, damit beschäftigt, den Karst-Adria-Kanal zu erbauen und Budapest in einen Meereshafen zu verwandeln.

In Jókais Science-Fiction, dem *Roman des zukünftigen Jahrhunderts*, wurden wiederum die bekannteren »Fehler« der Donau korrigiert, so etwa geriet die Mündung der Donau unter ungarische Aufsicht und auch das Eiserne Tor wird seinem Namen entsprechend als eine Art Schleusentor verwendet, das zuerst eine Katastrophe herbeiführen, später jedoch zur Lösung eines Konflikts beitragen sollte.

Es ist ironisch genug, dass einige Jahrzehnte später Jókais Versperrungsfantasie unter der Feder eines Wasseringenieurs zum Baustein in der Argumentation für die Öffnung der Donau wurde.<sup>202</sup>

198 Kohl: *Der Rhein*, p. 70.

199 Maire: *Bemerkungen über den inneren Kreislauf*.

200 Cf. Petrovič: *Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében*.

201 Jókai, Mór: *Ein bejahrter Mann ist kein alter Mann*. Erträumter Roman in vier Abteilungen von Maurus Jókai. [Öreg ember nem vén ember...] Autorisierte Übersetzung von Dr. Béla Diósy. Wien: Spielhagen u. Schurich, 1990.

202 »[...] um aus diesem gefährlichen Labyrinth auf eine sichere Basis zu gelangen. Und den unbändigen Strom zu einer gewissen Regelmässigkeit zu zwingen, um sich auf demselben für immer eine freie unbehinderte Schifffahrt zu sichern.« Gonda: *Die ungarische Schifffahrt*, p. 2.

Béla Gonda, Herausgeber der Zeitschrift *Vizmérnök*<sup>203</sup> und Befürworter der Donaukataraktenregulierung am Eisernen Tor erwähnt bei seiner Beschreibung des Kasanpasses, dass Jókai in seinem Roman irrtümlicherweise den engen Pass als Eisernes Tor beschreibt und dieses wie ein wirkliches Tor imaginiert »mit dessen Versperrung [...] der Abfluss der Donau aufgehalten, ein großes Gebiet unter Wasser gesetzt und so wenigstens zum Teile das Süßwasser-Meer der vorgeschichtlichen Zeiten hervorgezaubert werden konnte.«<sup>204</sup> Die fantastische Vorstellung einer nach exakten Berechnungen heraufbeschworenen Sintflut, den nicht weniger als zwanzig von Aerodromen herangeflogenen und in eine Rille des Felsens eingefügte Stahlbögen über die Gegend verhängen, um die gespaltene und von Parteizwist gelähmte ungarische Nation von ihren Feinden zu trennen und sie zugleich an den inneren Frieden zu gemahnen, wird damit eingebaut in die populäre Begründung für die Stromregulierung und den Ausbau einer jederzeit befahrbaren Wasserstraße zwischen Okzident und Orient.

---

203 Wasseringenieur. Béla Gonda hat zudem den Donau-Beitrag im Ungarischen Teil des Kronprinzenwerkes, sowie ein grundlegendes Werk zur Donauregulierung am Eisernen Tor und zur Donaudampfschiffahrt verfasst.

204 Gonda: Die ungarische Schiffahrt, p. 13.

## Diskurs(e) und Regulierung

Die Fragen der Stromregulierung wurden in verschiedenen Zusammenhängen verhandelt, von den internationalen Verträgen, die den rechtlichen Status des Stromes sowie das Recht der Zollerhebung darauf regulierten, bis zu den Vorträgen, Veröffentlichungen und Zeitschriftendiskussionen der 70er bis 80er Jahre, die die öffentliche Meinung für einschlägige Maßnahmen mobilisierten. In diesen Zusammenhängen wurde die Donau unterschiedlich diskursiviert. Diskurs, könnte man anhand von Foucaults *Archäologie des Wissens* sagen, meint dabei »eine Praxis des Denkens, Schreibens, Sprechens und auch Handelns, die diejenigen Gegenstände, von denen sie handelt, zugleich selbst systematisch hervorbringt.«<sup>205</sup> Gerade jene Texte und Prozeduren, die zwischen gewissen abstrakten Ideen und der Praxis vermittelten, sind für die hier folgenden Betrachtungen relevant.

»durch Gehorsam besiegen«<sup>206</sup>

Indem sich die Regulierung Natur aneignet, konstruiert sie zuallererst auch »Natur«, als das Gegenüber von Kultur und Zivilisation, wie auch das Subjekt dieses Diskurses, den regulierenden, die Natur unter seine Kontrolle bringenden Menschen. Als Grundlage für die technische Umgestaltung der Natur wurde von Wissenschafts- bzw. Umwelthistorikern der mit Francis Bacons Namen gekennzeichnete neuzeitliche Naturdiskurs angesehen.<sup>207</sup> Als Ausgangspunkt dieses Wissens- und Wissenschaftsverständnisses gilt Bacons im *Novum Organon* formuliertes Programm, das die Wissenschaft anstelle eines abschließbaren Kanons von Wissen eher als ein offenes, kollektives, auf Innovation hin orientiertes System von Wissen versteht. Bacon propagiert in diesem Werk eine »Logik des Erfindens« und eine unmittelbare Bindung menschlichen Handelns an naturwissenschaftliches Wissen:

205 Parr: Diskurs. In: Kammler (Hg.): Foucault-Handbuch, p. 234.

206 Bacon, Francis: Neues Organon. Übersetzt, erläutert u. m. einer Lebensbeschreibung des Verfassers versehen v. J. H. v. Kirchmann. Berlin: L. Heimann 1870. Erstes Buch, Aph.3., p. 83.

207 Cf. Böhme, Gernot: Am Ende des Baconschen Zeitalters. Studien zur Wissenschaftsentwicklung. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1993.

Der Mensch, als Diener und Dolmetscher, wirkt und erkennt nur so viel, als er von der Ordnung der Natur durch seine Werke oder seinen Geist beobachtet hat, darüber hinaus weiß und vermag er nichts. Denn keine Kraft vermag die Kette der Ursächlichkeit zu lösen oder zu brechen, und sie wird nur besiegt, wenn man ihr gehorcht. Deshalb fallen jene Zwillingsziele, die menschliche Wissenschaft und die menschliche Macht, in eins zusammen [...].<sup>208</sup>

In einem folgenden Satz steht der oft zitierte Aphorismus: »Die Natur wird nur durch Gehorsam besiegt.«<sup>209</sup> Die Tradition des neuzeitlichen technischen Denkens sah die Natur als eine sinnvolle Einrichtung, als eine Art Weltmaschine an, die in eine Ordnung von Mittel und Zweck eingefügt<sup>210</sup> und dem Menschen zur unablässigen Verbesserung zur Verfügung gestellt ist. In der Folge zerfällt die Natur in ein von den Menschen zu erforschendes und zu befolgendes Regelsystem und eine ihm Widerstand leistende Materie.

Als Widerpart dieser als Objekt menschlicher Tätigkeit verstandenen Natur wird das Subjekt gesetzt. Es wird durch das Narrativ von der Verbesserung der Natur konstituiert. Durch diese Aufgabe versteht sich das Subjekt einerseits als Schüler der Natur, andererseits aber auch als ihr »Herrscher« oder als ihr »Eroberer« im Frieden. Dieser Widerspruch (wie auch andere) lassen sich in der Rede über die großen Naturumgestaltungen des späten 18. und des 19. Jahrhunderts gut nachvollziehen.

»von der Natur selbst vorgezeichnet«<sup>211</sup>

Bezeichnend für diese Ambivalenz sind die Äußerungen eines Mannes, der als Naturwissenschaftler und als Politiker unmittelbar mit der Donauregulierung in Wien und mit vielen anderen Modernisierungsprojekten der liberalen Ära

208 Bacon: Neues Organon. Erstes Buch, Aph.3., p. 83.

209 Bacon: Neues Organon. Erstes Buch, Aph.3., p. 83.

210 »Das sogenannte technische Zeitalter, in dem moderne Naturwissenschaften, Maschinenbau und arbeitsteilige Industrie völlig neue Formen technischer Naturbeherrschung und Naturlausbeutung ausbilden, beginnt im 19. Jahrhundert. Vorbereitet wird dieser Umbruch auf technischem Gebiet durch die Maschinenbaukunst, die sich – parallel zur New Science – seit der Mitte des 16. Jahrhunderts entwickelt hatte.« Cf. Groh, Ruth u. Groh, Dieter: Religiöse Wurzeln der ökologischen Krise. Naturtheologie und Geschichtsoptimismus in der frühen Neuzeit. In: dies.: Weltbild und Naturlausbeutung. Zur Kulturgeschichte der Natur. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, p. 60.

211 Suess: Erinnerungen, p. 194.

verbunden war und auch den Donau-Verein geleitet hat. Für einen Mann wie Eduard Suess, der Geologie studiert und als Professor der Wiener Universität unterrichtet hat, war Natur ein ernstzunehmendes Wort. Wenn es um Gesamtdarstellungen der Ziele der Donauregulierung ging, wie in einer 1880 gehaltenen Rede über »Die Aufgabe des Donau«, berief sich Suess gern auf die »natürlichen« Gegebenheiten der Donau und der Region, wie etwa die »geografische Lage« des Stromes und die »Lebensprozesse des Staates«.

Doch aus seinen *Erinnerungen* erfährt man, wie verhandelbar oft der Zeigefinger der Natur war. So etwa auch bei den Plänen zur großen Donauregulierung bei Wien. In seinen Erinnerungen geht er auf die Reifung des Planes und auf den Vorgang des Entscheidungsfällens für ein bestimmtes, (schließlich) verwirklichtes Szenario ein, aber kaum auf die technische Verwirklichung, die nicht ihm zustand. In seiner sonst oft skizzenhaften Erzählung befasst er sich besonders eingehend mit seinen – übrigens von dem mit der Leitung der Regulierungsarbeiten betrauten Ingenieur Gustav Wex geteilten – Zweifeln bezüglich der richtigen Ausbildung des neuen Strombettes.

Diese verantwortungsvollen Fragen lasteten auf mir als dem technischen Berichtserstatter im Sommer 1869 [...], und ich gestehe, dass mir während des ganzen Baues der Hochquellenleitung in technischer Beziehung kein Augenblick so sorgenvoll geworden ist, wie dieser Sommer durch die Regulierung der Donau. Dort [beim Bau der Wiener Hochquellwasserleitung – E.K.] lag eine von der Natur selbst vorgezeichnete Aufgabe vor; hier [bei der Donauregulierung – E.K.] hatten wir es mit widersprechenden Gutachten zu tun [...].<sup>212</sup>

### Die natürliche Wasserstraße, Regulierung als Disziplinierung

Die Semantik dieses Widerspruchs lässt sich genauer erfassen, wenn man Suess' Schilderungen mit den Donau-Kapiteln des gemeinhin als *Kronprinzenwerk* bekannten Kompendiums *Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild* zusammenliest. In dieser repräsentativen landeskundlichen Bestandsaufnahme der Österreichisch-Ungarischen Monarchie aus den Jahren 1886–1902 spielt die Donau eine eminent wichtige Rolle. Ihrer Darstellung kommt hier

212 Suess: *Erinnerungen*, p. 194. Auch bei der Mündung der Donau geht es um die Verhandelbarkeit der »natürlichen« Wasserstraße. Denn von den Donau-Mündungen wurde etwa statt dem St. Georgskanal, der »natürliche[n] Mündung der Donau« auf russischen Einfluss hin der Sulinakanal für den Ausbau gewählt. Suess: *Donau-Regulierung von Passau bis zum Eisernen Thore*, p. 7.

buchstäblich die Bedeutung eines verbindenden Bandes zu, denn sie war eine strukturierende Landschaft der Monarchie, die verschiedene Gegenden und Länder miteinander verband.<sup>213</sup> In ihrem Charakter als Bindeglied ist sie sowohl eine natürliche Gegebenheit als auch eine politische (und technische) Aufgabe. Aus diesem Doppelprofil ergeben sich auch die Schwierigkeiten der Darstellung. Denn die Stromregulierung bedeutet immer auch die Aneignung der Natur. Entsprechend weisen die der Donauregulierung gewidmeten Kapitel des *Kronprinzenwerkes* alle Widersprüche und Ambivalenzen eines aufklärerischen Naturdiskurses auf: Das Natürliche muss auch das Vernünftige sein, und wenn es nicht vernünftig ist, muss es zur Vernunft gebracht werden. Entsprechend gilt es bei der Donauregulierung, »die durch die Natur geschaffene [...] Wasserstraße«<sup>214</sup> zualtererst von der Natur zu erobern.

Aus den der Stromregulierung gewidmeten Kapiteln des *Kronprinzenwerkes* lässt sich genau entnehmen, wie aus dem »Strom« die »Wasserstrasse Donau« diskursiv hergestellt wird.

Die Donau, »ein gewaltiger aber ungezügelter Strom, auf große Strecken verwildert und vernachlässigt«<sup>215</sup>, ist nach dieser Logik ein »Strom im Urzustand«<sup>216</sup>, der dazu gebracht werden muss, »den von der Cultur vorgeschriebenen Lauf« zu nehmen.<sup>217</sup> Die Regulierung wird zur Reglementierung, »um das abenteuerlich umherschweifende Gewässer in Fesseln zu legen und es zu zwingen, dort so zu fließen, wo und wie der menschliche Geist es vorschrieb.«<sup>218</sup> Auf jeden Fall sind es aber der »Geist« und die »Kultur«, die hier dem natürlichen Lauf der Dinge Einhalt gebieten und den Fluss nach Vorschrift in die Wege leiten. Die binäre Opposition und die implizierte Hierarchie von Kultur und Natur wird durch den Unterschied zwischen den chaotischen Verhältnissen der Gewässer und

213 Sie war unter verschiedenen Bänden aufgeteilt, so etwa dem Wien-Band (1886), dem Oberösterreich-Band (1889), dem Niederösterreich-Band (1888) und dem ersten (1888) und dem vierten (1896) Ungarn-Band.

214 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Ungarn. Bd. IV. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1896, p. 31.

215 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung I. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1886, p. 321.

216 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung I., p. 321.

217 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung I., p. 325.

218 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Ungarn Bd. IV., p. 31.

der übersichtlichen Ordnung der Regulierung samt ihrer formalen Charakteristika, wie Geschlossenheit, Einheitlichkeit, Festigkeit und Kontinuität, in Szene gesetzt. Die zur letzteren gehörende (männliche) Subjektposition weist dem Anderen dieser Differenz den Ort zu, der im Diskurs der Aufklärung für Kinder und Frauen vorbehalten ist. In der Terminologie der Regulierung wurde die Verwandlung des Stromes in eine Wasserstraße in den Rang eines Erziehungsauftrags erhoben.<sup>219</sup> Es oblag dem Staat, diesen zu verwirklichen.

In diesen Beschreibungen wird der Strom selbst zum Ort eines Bruches. Das Unbekannte, dessen Grenzen in der Neuzeit immer weiter hinausgeschoben wurden, taucht hier als eine Kehrseite des längst Bekannten wieder auf – als Tücke des Elements: ein unkontrollierbarer und widerspenstiger Rest.

Die Regulierung bedeutet jedoch nicht nur eine diskursive Unterwerfung des unsicheren Elementes, sondern geht mit einer tatsächlichen »Kolonisierung« einher. Am unteren Lauf der Donau, wo nach den Türkenkriegen Boden vom Fluss und Sumpf (zurück)erobert wurde, werden die neugewonnenen Donau-Ufer mit »Colonisten« aus der Bukowina besiedelt.<sup>220</sup> Im Begriff des »Nutzbar-Machens« kommt die Bedeutung von Kultur und Kolonie wieder einmal zur Deckung, indem er sowohl auf das Kultivieren des Bodens als auch auf die Übertragung, »Verpflanzung« dieser Praktiken in einen fremden Raum verweist.<sup>221</sup>

### Das Paradies der Auwälder

Doch die Begeisterung für die segensreichen Folgen der Stromregulierung geht im *Kronprinzenwerk* mit der Trauer um ein verlorenes Paradies einher. Das patriotische Werk, welches »dem wissenschaftlichen und künstlerischen Selbstgefühl der einzelnen Nationen Rechnung tragen, der ganzen Monarchie und allen ihren Theilen zur Ehre gereichen«<sup>222</sup> sollte, fasste ein Material, das für einzelne Teile der Monarchie vorlag, zusammen und versammelte damit auch für ein und dieselbe Landschaft verschiedene Gesichtspunkte. Die Donau wurde je nachdem,

219 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung I, p. 13, p. 98, p. 321, p. 325.

220 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie. Ungarn Bd. II. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1891, p. 544f.

221 Honold, Alexander und Simons, Oliver: Kolonialismus als Kultur? In: dies. (Hg.): Kolonialismus als Kultur. Literatur, Medien, Wissenschaft in der deutschen Gründerzeit des Fremden. Tübingen Basel: A. Francke Verlag, 2002, (=Kultur – Herrschaft – Differenz Bd. 2.) pp. 7–15.

222 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie. Übersichtsband. Abtheilung I. Naturgeschichtlicher Theil 1887, Einleitung, p. 7.

ob sie unter landschaftlichen oder volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten verhandelt wurde, unterschiedlich dargestellt, oft sogar in denselben Bänden. Werden in den Wien-Kapiteln die technischen Raffinessen der Flussregulierung gefeiert, so beklagt der Kronprinz im Band Niederösterreich im Kapitel »Die Donau-Auen von Wien bis zur ungarischen Grenze« das Schrumpfen der kaiserlichen Jagdreviere.<sup>223</sup> Während in den Wien-Kapiteln die Berechenbarkeit des Schiffverkehrs gelobt wird, beschreibt dieses die Auen als »eine Welt für sich«<sup>224</sup> und hebt ihre Undurchdringlichkeit hervor.

Im Weichbild der Großstadt erscheint das Gegenbild der reglementierten Flusslandschaft, die Donau-Au. Die Auen und Haufen am Stromrand beherbergen einen berückenden Reichtum an Tier- und Pflanzenarten: »dies Alles mischt sich untereinander in bunter Unordnung und gibt ein Bild urwüchsiger Wildniß, das gewiß Niemand in unmittelbarer Nähe einer Weltstadt vermuthen würde.«<sup>225</sup> Das Paradies wäre allerdings ohne das Zusammenschrumpfen, ohne die Reduktion auf einen Parkcharakter kein Paradies und die Naturschönheiten würden ohne die melancholische Lust an der Rekonstruktion des Verlorenen nie zum Katalogisieren einladen.

Das Kapitel über die niederösterreichischen Donau-Auen ist eines der bemerkenswertesten Schilderungen ihrer Tierwelt, die die Regulierung der Donau nicht als historische Notwendigkeit oder als eine Optimierung ansieht, sondern als einen Prozess, der den Boden überall in Felder verwandelt, die »recht einsame und ganz für sich allein charakteristische Wildniß«<sup>226</sup> der Auen verkümmern lässt und dem »unbehinderte[n] Treiben«<sup>227</sup> der Natur »ein Riegel wohl für immer vorgeschoben«<sup>228</sup> hat.

223 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie. Wien und Niederösterreich. Abtheilung I., p. 99.

224 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie. Wien und Niederösterreich. Abtheilung I., p. 98.

225 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie 1886–1902. Wien und Niederösterreich. Abtheilung I., p. 107.

226 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 98.

227 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 98.

228 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 98.

Die gewohnte Ordnung von Kultur und Natur wird hier zumindest rhetorisch umgekehrt. Dies ist umso überraschender, als die Schilderung sich eigentlich derselben Metaphorik bedient. Nur sind es die Donau-Auen, die »allerhand Zugwild« »zur Heerstraße dienen«<sup>229</sup> oder aber als »Haupt-Marschroute der befiederten Welt.«<sup>230</sup>

Statt den Erfolgsmeldungen der Techniker ist hier Wiens große Donauregulierung als eine lange Verlustgeschichte zu lesen:

In unmittelbarer Nähe Wiens verschwanden die Auen, welche noch vor sehr kurzer Zeit in voller Pracht bestanden, fast gänzlich. In rascher Folge wurde vom Fuße des Kahlenberges und gegenüber dem Bisamberge bis hinab zur Militärschießstätte und zum Prater die ganze Ufergegend bebaut, cultiviert, regulirt und mit Brücken, Häusern, Dampfschiffplätzen, Waarengebäuden, großen Mühlen und Badeanstalten so reich besetzt, daß nur hier und da einzelne alte Bäume, versandete Plätzchen mit leichtem Weidenanflug und noch nicht gänzlich ausgerodete dünne Stangenhölzer an frühere Zeiten mahnen.

Und der Prater, der noch vor zwanzig Jahren, einige Alleen und Gehwege ausgenommen, eine echte, urwüchsig schöne, mit Hochwild reich besetzte Au war, ist jetzt ein arg zusammengeschrumpfter Park, in dem die alten herrlichen Bäume und an manchen Stellen längs der Wasserarme noch spärliche Auvegetation künstlich erhalten werden.<sup>231</sup>

Dort, wo noch vor nicht allzu langer Zeit »dichte, wilde Aubestände waren«, findet man heute nur »dünne, spärlich bebuschte Stangenhölzer, die den eigentlichen Charakter der Vegetation und auch des Tierlebens schon längst verloren haben.«<sup>232</sup> Mit dem Zusammenschrumpfen der »wild emporwuchernden« Vege-

229 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 98. Hervorhebung von E.K.

230 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 108. Hervorhebung von E. K.

231 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 98f.

232 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 99.

tation hat sich aber »auch die Thierwelt mehr und mehr zurückgezogen.«<sup>233</sup> Die unregulierte Auenlandschaft wird nicht nur mit dem Reichtum der Arten assoziiert, sondern auch mit Freiheit. Es ist ein Ort, wo »der Strom frei schalten und walten kann«.<sup>234</sup>

Die Sympathien des Autors sind unverkennbar: »Diese schmalen Auen wurden durch die Bauten der Donauregulierung arg mitgenommen, so daß sie jetzt kaum mehr genannt zu werden verdienen.«<sup>235</sup>

### Das ökonomische Moment

Der Regulierungsdiskurs setzt jedoch nicht nur auf eine ihm eigene Art »Natur« und »Subjekt« ein, sondern eröffnet auch den Raum des Ökonomischen. Denn die Regulierung wird nicht nur als Reglementierung verstanden, sondern auch als die Freisetzung von Kräften: »den vollkommen unvorbereiteten und so zu sagen rohen Fluss in immer bessern Stand zu setzen«.<sup>236</sup> Durch die Regulierung werden dem Strom innewohnende Fähigkeiten hervorgeholt, so wird er gleichsam dazu befähigt, seine Kraft auf friedliche Art zum Nutzen aller zu entfalten. Die einschlägige Argumentation findet man in beinahe allen von Ingenieuren verfassten Texten.

Neben diesem Begründungszusammenhang von Handeln und Wissen in Bezug auf die Natur war für den Regulierungsdiskurs auch die Vorstellung von einer ursprünglichen Harmonie und der »Regelmäßigkeit natürlicher Abläufe«<sup>237</sup>, die seit Mitte des 17. Jahrhunderts mit dem Begriff *oeconomia naturae* bezeichnet wird, konstitutiv. Der Schöpfer hat im Sinne dieser Auffassung »in seinem Weltbauplan« »Naturgesetze vorgesehen, die den selbständigen Ablauf der Naturprozesse regeln und die Erhaltung der natürlichen Ordnung der Welt gewähr-

233 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 99.

234 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 100.

235 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, p. 105.

236 Kohl, Johann Georg: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschifffahrt auf der Donau. In: Deutsche Vierteljahresschrift. Stuttgart, Tübingen: Cotta 1853, Bd. 2. 2. Heft, pp. 163–216, hier p. 177.

237 Groh: Weltbild und Naturaneignung, p. 105.

leisten«. <sup>238</sup> Das Prinzip der harmonischen (Selbst)regulation wird in Form des Zirkulationsmodells auch für den Regulierungsdiskurs bestimmend.

## Zirkulation

Das Modell der Zirkulation integrierte die Schiffbarmachung von Flüssen und den Bau von Straßen in den Verwaltungsbereich eines ökonomisch bestimmten Staatsorganismus. Es begründete zugleich den Zusammenhang zwischen verschiedenen Regionen wie auch zwischen verschiedenen Bereichen des staatlichen Lebens, indem es

- unterschiedliche wirtschaftliche Abläufe in ein System ordnete;
- diese zum Teil einer großen, den ganzen Staat umfassenden Bewegung machte;
- ein allgemeines Muster von Austauschbeziehungen bot und ein wirtschaftliches, politisches, kommunikatives und medizinisches Modell übereinander blendete;
- Austauschbeziehungen als geregelte Beziehungen beschrieb;
- durch das medizinische Grundmodell eine Anschaulichkeit besaß und Eingriffe als gleichsam »natürlich« darstellen konnte.

»[D]er Zirkulationstopos« diente einerseits als Beschreibungsmodell für den Austausch zwischen verschiedenen ökonomischen Räumen, andererseits bot er die Möglichkeit, den »ökonomischen Gesamtzusammenhang« auf einer neuen Grundlage zu systematisieren. <sup>239</sup> Diesem Konzept zufolge existiert Wert ausschließlich infolge eines räumlichen Gefälles von Wertlosigkeit und Nützlichkeit, das den Umlauf verursacht. »Die Lehre von der Zirkulation öffnete [...] den Blick für die produktive Dimension ökonomischer Verflechtung auf der Basis des Austausches von Gütern und Waren.« <sup>240</sup> Zudem interpretierte sie mit Hilfe des Begriffes der »Umlaufgeschwindigkeit« Reichtum als ein »Produkt der ›umlaufenden Summe des Geldes‹: denn »[j]e öfters das Geld von Hand zu Hand kömmt, desto mehreren wird dadurch das Mittel verschafft, etwas zu unternehmen«. <sup>241</sup>

<sup>238</sup> Groh: Weltbild und Naturaneignung, p. 105.

<sup>239</sup> Sandl, Marcus: Zirkulationsbegriff und kameralwissenschaftliche Wissensordnung In: Schmidt, Harald u. Sandl, Marcus: Gedächtnis und Zirkulation. Der Diskurs des Kreislaufs im 18. und frühen 19. Jahrhundert. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2002 (= Formen der Erinnerung 14) pp. 63–79, p. 73.

<sup>240</sup> Hier Sandl: Zirkulationsbegriff und kameralwissenschaftliche Wissensordnung, p. 77.

<sup>241</sup> Sonnenfels, Joseph von: Grundsätze der Polizey, Handlung und Finanzwissenschaft. München: Johann Baptist Strobel 1787, p. 291. Auch zit. bei Sandl: Zirkulationsbegriff und kameralwissenschaftliche Wissensordnung, p. 76.

Als Grundlage diente hierbei Harveys medizinische Entdeckung, der Blutkreislauf.<sup>242</sup> Virulent wird das Modell der Zirkulation mit Thomas Hobbes, als er 1631 in seinem *Leviathan* Harveys Modell des großen Blutkreislaufs auf den frühneuzeitlichen zentralisierten Steuerstaat überträgt.

Ab dieser Zeit wird der Begriff Zirkulation für die Staatskörperpolitik bestimmend. In der politischen Ökonomie des Kameralismus wird er terminologisiert, er ist zentral für die beiden ökonomischen Diskurse der Hoch- und Spätaufklärung, Physiokratie und Spätkameralismus.

Die epistemische Neuordnung der Reichtumsanalyse im Sinne des Zirkulationsmodells ist »Teil jener Entwicklung, die staatliche Macht und Fürsorge zunehmend ökonomisch definiert.«<sup>243</sup> Dieses System ließ sich laut Christian Daniel Voß auf das Prinzip reduzieren: »Geld zu erwerben und in Umlauf zu setzen, um den Reichthum des Staats zu vermehren. [...] Der Staat sucht also Menschen zu machen, um durch diese wieder Geld zu machen.«<sup>244</sup> Im 18. und 19. Jahrhundert wurde daher die Landschaft zunehmend zu einer Umgebung der Bevölkerung, die selbst der staatlichen Fürsorge und Planung bedurfte.

Dieses ökonomisch, staatswirtschaftlich orientierte Denken lieh »notorisch«<sup>245</sup> Vergleiche von der Hydraulik (bzw. nach 1738 von der Hydrodynamik). Der geschlossene Kreislauf des Handels und des Geldumlaufs wurde immer wieder durch das Prinzip »der kommunizierenden Gefäße[...]«<sup>246</sup> erklärt. Der 1747 bis 1750 in friderizianischen Staatsdiensten stehende Johann Friedrich von Pfeiffer spricht von Systemen, die die »beständige Zirkulation der Reichtümer in sämtlichen Röhren des Staats-Körpers«<sup>247</sup> aufrechterhalten, bei Johann Heinrich Gottlob von

242 Die Modellpatenschaft Harveys wird durch Heinz Rieter in Frage gestellt, denn ihm zufolge ist die Uhr das maßgebliche Hintergrundmodell der physiokratischen Traktate, allerdings hat die organisatorische Nationalökonomie diesen Irrtum begründet. Rieter, Heinz: Zur Rezeption der physiokratischen Kreislaufanalogie in der Wirtschaftswissenschaft. In: Scherf, Harald (Hg.): Studien zur Entwicklung der ökonomischen Theorie III, Berlin 1983, pp. 55–99.

243 Schmidt, Harald, Marcus Sandl: Einleitung. In: dies.: Gedächtnis und Zirkulation, p. 14.

244 Voß, Christian Daniel: Handbuch der allgemeinen Staatswissenschaft nach Schölers Grundriß bearbeitet, 6 Bde., Leipzig 1796–1802, Bd. 3, p. 89. zit. n. Sandl, Marcus: Zirkulationsbegriff und kameralwissenschaftliche Wissensordnung, p. 66.

245 Vogl, Joseph: Kalkül und Leidenschaft. Poetik des ökonomischen Menschen. München: Diaphanes 2002, p. 224.

246 Vogl: Kalkül und Leidenschaft, p. 224.

247 Pfeiffer, Johann Friedrich von: Lehrbegriff sämtlicher oekonomischer und Cameralwissenschaften. Mannheim: C. F. Schwann 1779. Vierter Teil Bd. 2. p. iff. zit. n. Vogl: Kalkül und Leidenschaft, p. 225.

Justi heißt es: »Und so sehr man sich ein Wirtschaftsterritorium als ein zusammenhängendes System von Kanälen und Kapillaren vorstellen muß, so sehr bemisst sich die Qualität einer Staatswirtschaft nach ihrer Fähigkeit, einen dauerhaften, geschlossenen und vollständigen Umlauf von Geld und Gütern zu garantieren.«<sup>248</sup>

Die Gesetze des (ökonomischen) Handelns gleichen denen, die die Bewegung von Flüssigkeiten regieren. Wenn dabei einerseits die Zirkulation dazu dient, ökonomische Abläufe in eine »Naturordnung« zu integrieren, so kehren diese andererseits hervor, dass erst »durch Gesetze und Institutionen das Natürliche dieser Natur hergestellt« werden kann.<sup>249</sup>

Die Vorstellung der Kameralisten von dem Gang des ökonomischen Lebens war in dem Modell der *oeconomia naturae* beheimatet. Diese sieht Gott als Urheber oder »Author« der Natur, die Natur besaß hingegen ein »selbstregulierendes Gleichgewicht«, da ihr »Regularitäten innewohnen, die eine selbständige Erhaltung ermöglichten.«<sup>250</sup> Entsprechend wird »die Aufgabe einer guten Regierung« nicht durch direkte Eingriffe, sondern »durch die Steuerung von Kräfteverhältnissen definiert.«<sup>251</sup>

Die Zirkulation bleibt eine allgemeine ökonomische und Kommunikationsformel des 19. Jahrhunderts.<sup>252</sup> Sie akzentuiert nicht Bewegung auf ein Ziel hin,

248 Johann Heinrich Gottlob von Justi, p. 25 zit. n. Vogl: *Kalkül und Leidenschaft*, p. 225.

249 Vogl: *Kalkül und Leidenschaft*, p. 232.

250 Sieferle, Rolf Peter: *Bevölkerungswachstum und Naturhaushalt. Studien zur Naturtheorie der klassischen Ökonomie*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1990, besonders Kapitel I. Adam Smith und die Ökonomie der Natur, p. 14.

251 Vogl: *Kalkül und Leidenschaft*, p. 245.

252 Die Zirkulation hat zwar in Adam Smiths Ökonomie ihren universalen Modellcharakter verloren, doch das Prinzip des Regelkreises ist ihr in vieler Hinsicht verpflichtet. Neu an Smiths System sind nicht die Elemente, sondern ihre Verbindung, dass das Ziel »eine bestimmte gesellschaftliche Ordnung, nicht von den einzelnen Elementen selbst intendiert [ist], sondern seine Erfüllung [...] Resultat ihres Zusammenwirkens [ist], das aus der Perspektive dieser Elemente selbst spontanen Charakter hat.« Sieferle: *Bevölkerungswachstum und Naturhaushalt*, p. 35. Was man auch List der Natur genannt hat. Bei Smith sind Krisen »nicht mehr die Ausnahme, sondern der Normalfall.« »Das System wird durch seine eigene Unruhe beruhigt, durch seine eigenen Krisen optimiert.« Vogl: *Kalkül und Leidenschaft*, p. 255. Nach diesem Modell ist eine Gleichgewichtsbildung ohne Eingriff möglich. Cf. Sieferle: *Bevölkerungswachstum und Naturhaushalt*, p. 42. Statt des Prinzips der Regulierung fungiert hier Selbstregulierung. In dieser veränderten »Physik des Sozialen« werden hydrodynamische Modelle durch thermodynamische abgelöst. Vogl: *Kalkül und Leidenschaft*, p. 255 Fn. 104.

sondern verwandelt die Bewegung selbst zum Zweck.<sup>253</sup> Auch Raumkonzepte, Verkehrsprojekte stehen im Zeichen der Zirkulation. Die Flussregulierung wird gleich dem Eisenbahnbau, der Planierung von Stadtmauern und der Errichtung von Ringstraßen als ein Schritt im Dienste der Bewegung verstanden.<sup>254</sup>

### Wasserstraßen, Warenflüsse, Menschenströme

Den Zusammenhang von Ökonomie und dem Regulierungsdispositiv macht besonders sinnfällig, dass das Modell des Kreislaufes »Liquidität« als Daseinsform von ökonomischen Faktoren voraussetzte. Ströme waren daher sowohl Gegenstand als auch Modell von Regulierung, die letztendlich dazu beitragen sollte, dass *Warenflüsse* und *Menschenströme* ungehindert in den allgemeinen Kreislauf der Ökonomie eingespeist werden konnten.

Wenn die Kameralistik ihre Vergleiche mit besonderer Vorliebe aus der Hydronautik bzw. aus der Hydraulik bezog, so verbürgten diese Vergleiche auch die »naturgegebene« Gesetzmäßigkeit der ökonomischen Theorie.

Entsprechend war die Metaphorik des Stromes auch zwei grundverschiedenen Vorstellungskreisen verpflichtet, dem des ungestümen und gefährlichen Elementes einerseits und dem des belebenden »Flusses« andererseits. Während man das Element zivilisieren musste, war »Fluss« ein Modell der geregelten Bewegung schlechthin. Auf »Flüssigkeit« beruhte der gesamte Kreislauf von Geld, Waren und Menschen und darauf beruhte die selbstregulierende Fähigkeit des Marktes.

### Lebensader der Monarchie

Durch die Übereinanderblendung von Bedeutungsfeldern wie Wasserstraße, Verkehrsströme und Blutkreislauf entstand die im 19. Jahrhundert verbreitete Vorstellung, Flüsse seien die wahren »Lebens- oder Pulsadern«<sup>255</sup> eines Landes oder einer Region. »Lebensader der Monarchie«<sup>256</sup> wurde im 19. Jahrhundert zu einer

253 Sennett, Richard: *Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation.* [1994] Aus dem Amerikanischen von Linda Meissner, Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1997. Das Kapitel »Sich bewegende Körper. Harveys Revolution« pp. 319–349.

254 Sennett: *Fleisch und Stein*, p. 330.

255 Kaiserliche Akademie der Wissenschaften (Hg.): *Sitzung vom 1851.* In: *Sitzungsberichte der mathematisch-naturwissenschaftlichen Classe*, Bd. 6. Wien: k.k. Hofdruckerei 1851, p. 157.

256 Scherer, Dr. H.: *Oesterreich, Baiern und das südwestliche Deutschland in Gemeinschaft ihrer Handels- und Gewerbs-Interessen.* Wien: Tendler u. Co. 1849, p.

beliebten Metapher für die Donau. Schon im Zusammenhang mit den ersten Dampfschiffprobefahrten auf der Donau spricht ein Autor der Zeitschrift *Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt* aus dem Jahre 1819 von Flüssen als von »Adern des Staatskörpers«. <sup>257</sup> Die Metapher setzte eine funktionale Verbindung zwischen Staatskörper und Ströme her. Denn »je nachdem die Staatsverwaltung sie sorgsam pfleget oder vernachlässigt«, ermöglichten diese, dass »sich der innere Kreislauf der Staatskräfte freier und mächtiger, oder träger und ohnmächtiger beweget«. <sup>258</sup> In Verbindung mit der Staatskörperpolitik eignet sich die Metapher nicht nur für die Entwicklung der Handels- und Verkehrspolitik des Staates, sondern auch für eine Begründung seines inneren Aufbaus. Wie der tschechische Historiker Franz Palacký 1848 formulierte, ist die Donau »[d]ie wahre Lebensader dieses nothwendigen Völkervereins«, daher dürfe sich »seine Centralgewalt [...] von diesem Strome nicht weit entfernen, wenn sie überhaupt wirksam sein und bleiben« wolle. <sup>259</sup> Da eine Lebensader immer auch nach einem Herzen verlangt, wird der »zentralistische[.] Sinn des Kreislaufmodells, der die belebende Mitte des Systems mit einer deutlich qualitativen Auszeichnung versieht [...]«, in den meisten Ausformulierungen besonders

17. [Verfasser der Pentarchie]: *Europa's Cabinette und Allianzen*. Leipzig: Otto Wigand 1862, p. 187. Zitiert v. Horváth, Michael: *Fünfundzwanzig Jahre aus der Geschichte Ungarns von 1823–1848*. Aus dem Ungarischen übersetzt v. Joseph Novelli. Erster Band. Leipzig: F. A. Brockhaus 1867, p. 14. Rudolf, Erzherzog von Österreich: *Einleitung*. In: ders. (Hg.): *Die Österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild. Übersichtsband. Abtheilung 2. Geschichtlicher Theil*. Wien: Hof- und Staatsdruckerei 1887, hier p. 12, Suppan: *Die Donau und ihre Schifffahrt*, p. 8.

257 »Zu den mächtigsten Beförderungsmitteln des innern Handelsverkehrs gehören ohne Zweifel die Land- und Wasserstrassen. Sie sind als die Adern des Staatskörpers zu betrachten, in welchen sich der innere Kreislauf der Staatskräfte freier und mächtiger, oder träger und ohnmächtiger beweget, je nachdem die Staatsverwaltung sie sorgsam pfleget oder vernachlässigt.« Cf. *Beiträge zur Geschichte der Fortschritte der Gewerbe-Industrie und des Handels in der österreichischen Monarchie in den drei letzten Jahren*. In: Nau, B.S. v. (Hg.): *Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt*, Mainz: F. Kupferberg 1819. Bd. II., Heft I. pp. 196–216, hier p. 203. auch. In: Prechtel, Johann Joseph (Hg.): *Jahrbücher des Kaiserlichen Königlichen Polytechnischen Institutes in Wien*. Bd. I. Wien: Carl Gerold 1819, pp. 355–380, hier p. 364.

258 *Beiträge zur Geschichte der Fortschritte*. In: Nau: *Beiträge*. 1819. Bd. II., Heft I. p. 203.

259 Palacký, Franz: *Eine Stimme über Österreichs Anschluß an Deutschland*. An den Fünfziger-Ausschuß vom 11. April 1848. In: ders.: *Österreichs Staatsidee* Prag. Wien: Verlag des Wissenschaftlichen Antiquariats H. Geyer 1972], p. 83.

deutlich.<sup>260</sup> Es lag in der Logik dieser Bildlichkeit, dass die Hauptstadt des Reiches an den Ufern dieser »Lebensader« liegen soll. In diesem Sinne wurde Wien immer wieder als »Herzkammer des wirtschaftlichen Lebens« beschrieben, die »die Pulsschläge eines ganzen Reiches zu bewirken« vermag.<sup>261</sup>

Die Metapher des Herzens blieb im Falle der kaiserlichen Hauptstadt Wien nicht nur *epitheton ornans*. Im Zeichen dieses Bildes steht auch jene Beschreibung der regulierten Donau bei Wien, die Gustav Ritter von Wex 1880 noch in seinem nachträglichen Plädoyer für die Donauregulierung entwirft:

Durch die von Nussdorf bis zur Stadlauer Eisenbahnbrücke bereits erbaute, und demnächst bis zum Landungsplatze bei Kaiser-Ebersdorf verlängert werdende Donau-Uferbahn werden die in Wien einmündenden Eisenbahnen untereinander, und diese mit den Landungsplätzen an der neuen Donau verbunden, wodurch schon gegenwärtig der Umschlag der Güter bedeutend erleichtert wird.<sup>262</sup>

260 Schmidt, Harald: Umlauf der Sprache, Umlauf des Geistes. Nationalromantische Zirkulationsmodelle als integrative Kulturkonzepte. In: Böhler, Michael/Horch, Hans Otto (Hg.): Kulturtopographie deutschsprachiger Literaturen. Perspektivierungen im Spannungsfeld von Integration und Differenz. Tübingen: Max Niemeyer Verlag 2002, pp. 45–70, besonders p. 46f.

261 Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung II. Niederösterreich, p. 278.

262 Wex: Über die Fortschritte der Ausbildung. Noch eindrücklicher formuliert das Kronprinzenwerk. Obwohl im Wien Band das volkswirtschaftliche Kapitel die Meinung vertritt, dass eine Beurteilung der Ergebnisse der großen Donauregulierung bei Wien verfrüht wäre, mündet sie in eine Tirade, die zumindest rhetorisch den Erfolg vorwegnimmt: »Schon führen vortreffliche Strassenzüge in diesen so lange vernachlässigten Theil der Großstadt, schon verbinden Schienenstränge die Uferländer mit dem Eisenbahnnetz der Monarchie, schon entstehen dort industrielle Etablissements, die auf die Verarbeitung von Rohstoffen und Massengütern angewiesen sind, schon wurden Lagerhäuser errichtet, welche diese Massengüter, besonders die Bodenproducte des fruchtbaren Ostens aufnehmen und eine lang gefühlte Lücke der Organisation des Wiener Großhandels ausfüllen.« Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Wien und Niederösterreich. Abtheilung I. Wien., p. 326. Die Aufzählung steigert die Spannung und verwandelt das Erhoffte in etwas bereits Vollbrachtes. Zugleich macht sie gerade durch ihren Charakter als Aufzählung auch das »rastlos geschäftige[...] Treiben« (ibid.), das sie für die Stadt wünscht, stilistisch präsent.

Das dichte Netz der Verkehrslinien, die Beförderung von Waren, erinnert trotz der äußerst funktionalen Sprache an das Zirkulieren des Blutes in den Arterien, die Beschreibung Wiens als Umschlagplatzes an die Arbeit des Herzens.

Gerade die dem Fluss zugeschriebene Teleologie (»die Aufgabe der Donau«) wurde vorzugsweise in die Metaphorik des Herzkreislaufes gekleidet. Alexander Heksch nennt in seinem 1880 veröffentlichten Donau-Buch, das trotz seines Reisebuchcharakters der Stromregulierung große Beachtung schenkt, schiffbare Flüsse die »wahren Pulsadern des gesellschaftlichen Lebens«. <sup>263</sup> Der Balkanforscher Felix Kanitz bezeichnete die Donau samt allen Kanälen, Nebenflüssen und Eisenbahnverbindungen eine »mächtige[.] Verkehrspulsader[.] im Herzen Europas« <sup>264</sup> und auch im *Kronprinzenwerk*, das aktuelle Donaufragen gebührend behandelte, taucht des Öfteren die Bezeichnung »Lebensader« auf. Dabei störte nicht einmal, dass die Übertragung des Bildes auf die Bewegung natürlicher Gewässer einigermaßen gezwungen wirkt. So etwa spricht der ungarische Herausgeber einer Donau-Anthologie aus dem Jahre 1944 rückblickend mit einem doppelten metaphorischen Sprung von einer »pulsierenden Ringstraße«, in die der Graf Széchenyi mit der Flussregulierung die »Sackgasse« der Donau verwandelt habe. <sup>265</sup>

Allerdings musste die Donau, um der Metapher von der mächtigen »Pulsader« <sup>266</sup> Mitteleuropas Genüge zu tun, erst zu einer Zweibahnstraße der Zirkulation ausgebaut werden. Wie das Bild der frisches beziehungsweise verbrauchtes Blut liefernden Blutgefäße mit dem Programm der Donauregulierung überblendet wird, zeigen die geradezu hymnischen Zeilen des Balkanforschers Felix Philipp Kanitz, der 1868 mit großem Überschwang für den Ausbau der »Donaustrasse« eintritt:

263 Heksch, Alexander Franz: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Eine Schilderung von Land und Leuten des Donaugebietes. Wien, Pest, Leipzig: A. Hartleben 1881, p. 10.

264 Kanitz: Serbien, p. 338.

265 Im Original: »A zsákutcából, ami a Duna addig volt, lüktető körútat varázsolts Széchenyi.« Cf. Szalatnai, Rezső: A Duna költői. Öt évszázad versei a Dunáról. Öt évszázad versei a Dunáról. [Dichter der Donau. Donau-Gedichte aus fünf Jahrhunderten] Hungária-Kiadás: Budapest 1944, p. 21.

266 Thal, Emanuel: Serbiens Neuzeit in geschichtlicher, politischer, topographischer, statistischer und culturhistorischer Hinsicht. Wien: Tendler u. Schaefer, Leipzig: Friedrich Volkmar 1840, p. 5. Arneth, Joseph: Ueber das Tauben-Orakel von Dodona. Wien: J. P. Sollinger 1840, p. 5. Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pest. Triest: Literarisch-artistische Abtheilung des Oesterreichischen Lloyd 1854, p. 55.

Die Arbeit des Geistes und der Hände vieler Millionen Menschen in den Tiefthälern Schwabens bis zu magyrischen Theißebene, zieht auf Tausenden von Kanälen, auf kleinen und großen Fluß-, Land- und Eisenbahnstrassen *der mächtigen Verkehrspulsadern* im Herzen Europás zu. [...]

Das Salz für die Hütte und der Champagner für die Tafel des Reichen, die Medikamente für die Apotheke und die duftenden Parfums für das Boudoir, das Horn, welches die serbischen Milizen zum Kampfe ruft, und das Piano, welches unter den schönen Händen des valachischen Bojarentöchterleins erklingt, das Heiligenbild für den Kultus und die Bücher, welche den Kampf mit dem Mönchsthum aufnehmen sollen, die Uhr aus dem Schwarzwalde und die kunstreichen Musikmaschinen, welchen Sultan Abdul-Medschid so gerne lauschte, den deutschen Handwerker und Hüttenmann, die französische Gouvernante, den Kaufmann, Touristen und Forscher, sie alle trägt die Donauwelle gleichmäßig leicht und sicher hinab, und jeder Dampfboot-Landeplatz wird zu einer, Kultur und erhöhtes Wohlsein *ausstrahlenden Arterie*, welche der großen *Herzader* ihre Existenz, ihr Leben dankt. Bei dem Mangel an Eisenbahnen wird es andererseits aber nur durch die große Donaustrasse den ehemals dacisch-thracischen Ländern ermöglicht, deren Tribut, die Reichthümer ihres Bodens, *im Austausch* dem europäischen Westen zu *übersenden*.<sup>267</sup>

Diese Auflistung von Waren ergibt durch ihre kunstvolle Anordnung ein gesellschaftliches Tableau der unteren Donauländer, und durch die Anordnung ihrer Gegensatzpaare, die zumeist zwischen den Polen »nützlich« vs. »luxuriös« oszillieren, vermittelt sie auch den Eindruck einer ungeheuren Bandbreite und Vielfalt an Produkten, die stromabwärts geführt werden, als wären diese gleichsam selber für die Differenzierung einer Gesellschaft und ihrer Bedürfnisse verantwortlich. Durch die Warenvielfalt mutet die Aufzählung selbst als ein Strömen an und untermalt die »Naturbedingtheit« der Verkehrsverbindungen auch rhetorisch.

Obwohl der Absatz von Herz- bzw. Verkehrspulsadern, von Arterien und Austausch handelt, führt er bemerkenswerterweise nur die Waren und Passagiere an, die stromabwärts befördert werden. Die lange Liste der Waren aus den oberen Donauländern wird in Kanitz' Tirade »im Austausch« pauschal durch »die Reichthümer ihres Bodens« austariert.

Der Topos der Zirkulation macht das Zusammenschweißen von Gebieten, die mit unterschiedlichen Ressourcen ausgestattet sind, logisch geradezu zwingend, daher wurde er auch zum wirkungsmächtigen ökonomischen Modell des Donauraumes. Doch gerade die beträchtlichen Unterschiede zwischen diesen

267 Kanitz: Serbien, p. 338f. [Hervorhebungen von E. K.]

Gebieten lässt die Aufgabe des Verschmelzens als ungeheuerlich erscheinen. Denn Gleichmäßigkeit ist eine wesentliche Bedingung aller Homöostasen.

Obwohl der Medizin entlehnt, ist das Vorbild der Zirkulation letztendlich der Mechanik verpflichtet. Es ist das Räderwerk, das bei der Vorstellung von dem funktionalen Gefüge des menschlichen Körpers Modell stand. Auch in der Terminologie der Donauregulierung sind die Stichwörter »einheitlich«, »zusammenhängend« und »fest« bezeichnend für den Wunsch nach Berechenbarkeit und Kontrollierbarkeit, wie sie nur mechanische Abläufe sichern.

### Belebungs- und Störfaktoren

Im Gegensatz zu Metaphern der Fesselung und Bändigung des »wilden« Stromes wird das Konzept der Zirkulation, das immer einen lebenden Organismus evokiert, in die Metaphorik der Belebung bzw. der Krankheit gefasst. Sie wächst aus der Vorstellung hervor, dass die Regulierung Energien freisetzt: »Gebirgsschluchten, in denen bisher bloß der Adler nistete, wurden von Menschen belebt. In elenden Ortschaften, die bisher kaum ein Paar Gespann Ochsen besaßen, wie z. B. Skala Cladova an der Grenze von Ungarn und der Türkei, sammelten sich plötzlich bis auf 200 Gespann Ochsen zur Weiterschaffung der herbeigeeilten Waaren«- so schildert 1853 Johann Georg Kohl den durch die Dampfschiffahrt veränderten Stand der Dinge an der unteren Donau.<sup>268</sup> Auch Felix Kanitz verwendet im Jahre 1868 das Bild der Belebung, um den Wandel der Lebensformen zu charakterisieren: »Das Element jedoch, welches die Fluren des riesigen Stromes belebt, das in die Entwicklung der sich gegenwärtig erneuernden Kulturprozesse an seinen Gestaden mächtig eingreift, ist ein universales [...]«<sup>269</sup> Bei ihm scheint die Metapher schon völlig abgegriffen, letztendlich der standardisierter Bestandteil jener Formel geworden zu sein, die Bewegung mit Belebung, Unbeweglichkeit mit Starre gleichsetzt und diese Eigenschaften pauschal dem »Okzident« bzw. dem »Orient« zuweist.

Die Belebung konnte als schlagartige Veränderung oder auch als ein allmählicher Vorgang verstanden werden, auf jeden Fall ging es um ein Bild, das alsbald in ökonomische Fakten übersetzt werden konnte, in die Vermehrung von Produktion, von Gütern und von Transportmitteln:

Man sah jetzt, daß mehrere unbebaute Landstrecken längst der Donau sich mit Ackerbau geschmückt hatten, daß der Werth der Ufergüter bedeutend gestie-

<sup>268</sup> Kohl, Johann Georg: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt auf der Donau p. 175.

<sup>269</sup> Kanitz: Serbien, p. 338.

gen war, und daß der Wetteifer von den dem Strome zunächst gelegenen Gütern sich auch den entfernteren mitgeteilt habe, daß aus dem Innern des Landes eine Menge Erzeugnisse hervorgetreten sey, deren Existenz man kaum geahnt hatte.<sup>270</sup>

Ähnlich wie im Artikel der *Deutschen Vierteljahresschrift* mündet das Bild der Belebung auch bei Kanitz in das Aufzählen von Gütern, die auf der Donau auf- und abwärts befördert werden.<sup>271</sup>

Was die Metapher des Belebens letztendlich immer wieder impliziert, ist das Bild eines Organismus, dessen Teile zusammenhängen und welcher als ganzer lebt. Als ein solcher wird einerseits die Organisation der »Ersten Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft« wahrgenommen: »Um den ganzen Organismus noch mehr zu beleben, beschloß man eine neue Aktienemission von zwei Millionen Gulden [...]«<sup>272</sup>, andererseits – dank der Auswirkungen der Dampfschiffahrt – die gesamte Region. Die Donau erschien daher als ein Verkehrsweg, aber auch als mehr denn das. Viele Reisende der ersten Stunde zollten diesem Plus an Bedeutung Tribut. Der Brite William Beattie schreibt 1844 etwa in einem der schönsten illustrierten Bänden über die Donau:

Gladowa Dampfschiffstation - die Einschiffung von Waren und Passagieren wirft einen Hauch von Leben und Wohlergehen über jede Hütte – deren Bewohner ihre größte Unterstützung im Dampf finden. In der Tat scheinen die Leute in den Dörfern und Städten der gesamten unteren Donau wie aus einer tiefen Lethargie zu erwachen, um ihre Fähigkeiten auf eine angenehme und ertragreiche Art und Weise auszuüben.<sup>273</sup>

Anomalien oder Stauungen dieses selbstregulierenden Systems werden dem organischen Modell gemäß als Krankheiten gedeutet. In einer Rede im österreichischen Abgeordnetenhaus am 12. Jänner 1878 führt Eduard Suess den Vergleich im Detail aus: »Aber was will man mit einer Schiffahrt machen, die nur durch

270 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 193.

271 Cf. Kanitz: Serbien, p. 338f.

272 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 193.

273 »Gladowa [...] steam-boat station, and the embarking of goods and passengers throws an air of life and prosperity into every cottage – the inmates of which owe their chief support to the introduction of steam. The town and village population, along the whole course of the Lower Danube, appear, indeed, as if just awakening from a deep lethargy, into a new life of pleasant and profitable exercise of their faculties.« Beattie, William: The Danube: its history, scenery, and topography. London: G. Virtue 1844, p. 219. [Übersetzt v. E. K.]

fünf Monate des Jahres im Stande ist diese Materialien zu befördern? Es ist eben, wie wenn die Hauptarterie des ganzen Leibes krank wäre, und dadurch selbstverständlich der ganze Körper leiden müsste.«<sup>274</sup> Das Stocken der Bewegung, die Lahmlegung des Verkehrs wird vielfach als eine Dysfunktion oder als Krankheit dargestellt, als eine widernatürliche Starre, die dem Tod oder zumindest dem Scheintod nahekommt. Entsprechend wurde das Schifffahrtshindernis am Eisernen Tor mit Vorliebe als eine Dysfunktion beschrieben, deren Beseitigung das normale Funktionieren der als Organismus verstandenen Ökonomie erst ermöglicht.

Jede geschäftliche Combination wird gerade oft zu einer Zeit zur Unmöglichkeit, wo die eingebrachten Erndten der Theiß-Ebene, des Banats und der walachischen großen Getreidekammer auf ihre dringende Verwerthung warten und die brotbedürftigen Länder sehnsüchtig ihrer harren. Dies- und jenseits des »Eisernen Thores«, liegt dann in solchen, manchmal vom Juli bis zum nächsten März andauernden Stillstandsepochen ein großer Theil des reichen Schiffsparkes der Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit seiner kostspieligen Ausrüstung an Material und Bemannung zu vollständigster Unthätigkeit verurtheilt. Die Dampfer haben ihre Feuer ausgelöscht, das Leben auf der größten mitteleuropäischen Flussader ist erstarrt, Kaufmann und Schiffer sehen trauernd ihr Capital nutzlos ruhen.<sup>275</sup>

– so charakterisierte der Geograf Felix Kanitz in einem 1874 in der *Geographischen Gesellschaft* gehaltenen Vortrag jenen Zustand, der durch die Regulierung behoben hat werden sollen. Das Defizitäre wurde als eine Störung des Systems interpretiert, die Eröffnung des Eisernen-Tor-Kanals hingegen zur Krönung all jener Bemühungen stilisiert, die sich auf die verkehrstechnische Verwirklichung dieser Zirkulation richteten.

Bewegung und Leben ist dieser Logik zufolge einerseits der Natur inhärent, dennoch muß sie erst in die Natur hineingetragen werden. Das Metapherninventar der Regulierung scheint damit nicht weniger widersprüchlich zu sein wie der ihm zugrundeliegende Naturdiskurs.

274 Suess: Über die Donau-Regulierung von Passau bis zum Eisernen Thore, p. 11.

275 Kanitz: Das Eiserne Tor, p. 50.

## Zusammenfassung

Die Donauregulierung, wie sie im 19. Jahrhundert zuerst ins Auge gefasst und durchgeführt wurde, war in jenen Machttechnologien des modernen Staates begründet, die natürliche Verhältnisse zu optimieren suchten. Obwohl von ihren Befürwortern immer als eine Planung in die Zukunft verstanden, waren ihre tatsächliche Nutzen am Ende des Jahrhunderts umstritten. Sie war an strategische Ziele der österreichisch-ungarischen Eliten gekoppelt und ihre Zielsetzungen waren immer auf die Schiffbarkeit des gesamten Stromes bezogen. In der Tat wurden die größten Projekte dieser Art, die große Donauregulierung bei Wien (1870 bis 1875) sowie die Regulierung der Kataraktenstrecke am Eisernen Tor (1890 bis 1898), bei ihrer Einweihung zu Selbstinszenierungen einer zentralisierten Macht.

Jene Praxis des Denkens, die die Regulierung systematisch hervorbrachte, war in den Naturdiskursen der Neuzeit beheimatet und teilte deren ambivalente Haltung gegenüber der Natur, die sie einerseits als nachahmenswert, andererseits aber als der Kontrolle bedürftig wahrnahm. Für den Diskurs der Donauregulierung war besonders der ökonomische Topos der Zirkulation wirksam, da er den Zusammenhang der gesamten Wasserstraße zu erklären vermochte und der liberalen Vorstellung einer Angleichung des wirtschaftlich Ungleichen entgegenkam.



## II. Die Feuersäule des Weltverkehrs

»die Rauchsäule [...], welche wie einst die Feuersäule  
vor dem auserwählten Volke,  
vor dem neuen Weltverkehr einherzieht«  
(Eduard Duller)<sup>1</sup>

Der Motor hinter den Regulierungsbestrebungen an der Donau war die Dampfschiffahrt. Sie hat die Verkehrsverhältnisse entlang des Stromes nicht nur verändert, sondern geradezu revolutioniert. Das Dampfschiff war mehr als nur ein Verkehrsmittel, es rief eine neue Organisation ins Leben und es schuf eine neue Kultur des Reisens. Seine Etablierung um 1830 veränderte den Blick auf die Landschaft und war entscheidend für die Wahrnehmung des Flusses als Ganzes.

Wie jedes andere technische Artefakt ist auch das Dampfschiff nicht einfach Produkt einer innertechnischen Entwicklung, aber sie ist auch nicht nur eine technische Antwort auf soziale Bedürfnisse. Gerade die lange bestehende Forderung nach einer effektiveren Schifffahrt wie auch die große Verspätung, mit der die Fultonsche Erfindung in der Monarchie tatsächlich Fuß fassen konnte, legt es nahe, die Verbreitung der Dampfschiffahrt eher als das Zusammentreffen verschiedener Bedingungen anzusehen.<sup>2</sup> Soziales und Technisches kann hier

---

1 Duller, Eduard: Die Donau. Das malerische und romantische Deutschland. München: Borowsky o. J., p 9. Erstausgabe: Duller, Eduard: Die malerischen und romantischen Donauländer. [=Das malerische und romantische Deutschland Bd. 8.] Leipzig: Georg Wigand 1838–40.

2 »Weder die Auffassung von Wissenschaft und Technik als etwas, das außerhalb der Gesellschaft liegt und Mensch und Gesellschaft bestimmt, noch die Auffassung einer Natur, die nach menschlichen und gesellschaftlichen Vorstellungen geprägt wird, stimmen mit den empirischen Daten überein.« Belliger, Andréa/ David J. Krieger: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie. In: dies. (Hg.): Anthology.

kaum voneinander getrennt werden und dies nicht nur von seiner Entstehungsgeschichte her, sondern auch »in seiner Organisation und seinem Operieren«.<sup>3</sup> Das technische Artefakt des Dampfschiffes trug »in irgendeiner Form menschliche und soziale Eigenschaften«<sup>4</sup>. Zu überlegen ist, was es in dieser Hinsicht voraussetzte und was es mit sich brachte.

---

Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie. Bielefeld: Transcript 2006, pp. 13–50, p. 15f.

3 Belliger: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie, p. 15.

4 Belliger: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie, p. 37.

## Reisen unter Dampf

### Das Dampfschiff

»An der technischen Entwicklung der Dampfmaschine im 18. Jahrhundert läßt sich der Prozeß der Emanzipation der modernen Produktionsweise von den Schranken der organischen Natur verfolgen.« – Mit diesem Satz läßt Wolfgang Schivelbusch<sup>5</sup> sein Buch über *Geschichte der Eisenbahnreise* beginnen.<sup>6</sup>

Die Ablösung animalischer durch mechanische Kraft im Verkehrswesen verließ der Industrialisierung der Produktions- und Lebensverhältnisse am Anfang des 19. Jahrhunderts einen neuen Umfang und ein neues Tempo. Dampfschiff und Eisenbahn haben »wirklich von Grund aus revolutionär« in die menschlichen Lebensverhältnisse eingegriffen.<sup>7</sup> Die Erfindung der beweglichen Dampfmaschinen lag in der Logik gesellschaftlicher Bedürfnisse, die durch hohe Getreidepreise, durch eine schon mit Dampfkraft arbeitende Industrie geweckt und gesteigert wurden. Im technischen Sinne ist sie durch die Verkleinerung der Dampfmaschine, durch die enorme Intensivierung ihrer Leistung bei gleichzeitiger Reduzierung ihres Brennstoffverbrauchs – wie dies zuerst durch die Wattsche Niederdruckmaschine, dann durch die Evansche Hochdruckmaschine erfolgte – möglich geworden.<sup>8</sup>

Was war das Besondere am Dampfschiff?

Es konnte sich »von der Richtung des Windes« und »der Strömung des Wassers« unabhängig machen.<sup>9</sup> Es war schneller und belastbarer als herkömmliche Schiffe. Seiner Leistung setzte die Ermüdung keine Grenzen, der maschinelle

---

5 Cf. Schivelbusch, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* Frankfurt a. M., Berlin, Wien: Ullstein 1979, p. 9. »Emanzipation von den Schranken der Natur« Sombart, Werner: *Der moderne Kapitalismus.* Leipzig: Duncker & Humblot 1902, Bd. 2, p. 215f. zit. n. Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise* *ibid.*

6 Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, p. 9.

7 Matschoss, Conrad: *Geschichte der Dampfmaschine. Ihre kulturelle Bedeutung, technische Entwicklung und ihre grossen Männer.* Berlin: Verlag von Julius Springer 1901, p. 19.

8 Cf. Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, p. 10f.

9 Matschoss: *Geschichte der Dampfmaschine*, p. 169.

Antrieb war durch »Gleichförmigkeit, Regelmässigkeit, beliebige Dauer und Steigerung (Unermüdbarkeit)«<sup>10</sup> gekennzeichnet.

Als mechanisches Verkehrsmittel hat auch das Dampfschiff an der »Schrumpfung der natürlichen Welt«<sup>11</sup> einen wesentlichen Anteil genommen.<sup>12</sup> Dampfschiffe auf dem Hudson halbierten die Fahrzeiten. Als 1838 *The Great Western*<sup>13</sup> über den Atlantik fuhr, war das Ergebnis von zwei Wochen (15 Tagen) genau die Hälfte von dem der schnellsten Segelschiffe.

Obwohl das Dampfschiff dem von »Natur selbst vorgezeichnete[n]«<sup>14</sup> Weg des Flusses immer ausgeliefert blieb, ist die Geschichte der Dampfschiffahrt doch immer auch eine Geschichte der Versuche gewesen, sich dieser natürlichen Gegebenheiten zu entledigen. Flüsse, auf denen Dampfboote fuhren, wurden ausgebaggert, begradigt, oft in künstliche Betonbecken geführt, kanalisiert und an wichtigen Punkten durch Kanäle mit anderen Flüssen oder mit dem Meer verbunden. Das Ideal der Regulierung blieb es, die Befahrung eines Stromes auf alle Jahreszeiten und in beide Richtungen auszudehnen, sie zu einer Zweibahnstraße zu machen, die den kontinuierlichen Verkehr ermöglicht. Daraus resultierte auch das Paradoxon des neuen Vehikels, das den Strom, das Unberechenbare, Unkalkulierbare schlechthin, einem festen, klaren Regime unterwerfen sollte. Der Vormarsch des neuen Verkehrsmittels entpuppt sich als eine Geschichte, in der nicht nur Dampfschiffe immer mehr dem Strom, sondern auch die Ströme immer mehr den Dampfschiffen angepasst wurden.

War das Dampfboot einerseits sicher, unermülich und berechenbar, so wurde es andererseits in den ersten Jahren immer wieder in mythischen Kategorien wahrgenommen. Über die erste Reise von Fultons *Clermont* schrieb ein Augenzeuge in sein Tagebuch: »ein merkwürdig dunkel aussehendes Fahrzeug bahnte sich langsam seinen Weg auf dem Strom. Manche meinten, es sei ein Seeungeheuer, während andere nicht umhin konnten, es für ein Zeichen des nahenden

10 Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, p. 15.

11 Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, p. 16.

12 Schivelbusch zitiert die *Quarterly Review* »der Rhein, die Donau, die Themse, der Medway, der Ganges usw. haben sich in ihrer Länge und Breite mehr als halbiert, und die großen Binnenseen der Welt trocknen mit zunehmender Geschwindigkeit zu Tümpeln aus«. *Quarterly Review*, Bd. 63 (1839), p. 23. zit. n. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, p. 16.

13 *The Great Western* war nicht das erste Dampfschiff, das von Großbritannien nach New York aufbrach (dieses war der *Sirius*), doch es war das erste, das ankam. Es kam dem *Sirius* 4 Stunden zuvor.

14 Suess: Erinnerungen, p. 194.

Gerichtes zu halten.«<sup>15</sup> Auch die Zeitungsberichte über die ersten Fahrten der *Clermont* schilderten diese als ein »Ungeheuer«, »das Wind und Flut Trotz bot und Flammen und Rauch von sich blies«.<sup>16</sup> Die Mythisierung der Maschine blieb nicht auf die Pionierzeit beschränkt. Noch Jahrzehnte später erscheint das Dampfschiff in der Einleitung eines von Eduard Duller verfassten Bandes über die romantische Donau<sup>17</sup> vom traditionellen Verkehrsmittel, vom Kahn aus gesehen als ein gefährlicher Vorbote des Weltverkehrs.

Die immense Bedeutung der Dampfschiffahrt rührte nicht nur von seiner Rolle als Treibriemen der erweiterten Reproduktion, sondern auch davon, dass sie diese Reproduktionsformen in bis dahin periphere Weltgegenden verbreitete. Daraus ergab sich, dass das Dampfschiff in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der eigentliche Agent der industriellen Revolution in Amerika war, wo es kaum ausgebaute Straßen gab, dafür aber ein Stromsystem, das relativ leicht in ein Wasserstraßennetz ausgebaut werden konnte. »The record of the steamboat's development reflected the horizontal extension of territorial settlement and the upward climb from a plane of relative self-sufficiency to one of economic interdependence.«<sup>18</sup> Obwohl die Dampfschiffahrt in Europa nie dieselbe Wichtigkeit erlangte wie in den Vereinigten Staaten, da es im westlichen Europa ein gut ausgebautes Straßennetz gab,<sup>19</sup> war sie für die Regionen der mittleren und vor allem der unteren Donau, wo dies fehlte, von ungeheurer Bedeutung.

15 »a strange darklooking craft [...] was slowly making its way up the river. Some imagined it to be a sea-monster, whilst others did not hesitate to express their belief that it was a sign of the approaching judgement.« Reigart, John Franklin: *The Life of Robert Fulton*. Philadelphia: Henderson 1856, p. 175. zit. n. Dunbar, Seymour: *A History of Travel in America*. Vol. 2. Indianapolis: Bobbs-Merrill Company, ca. 1915, p. 344. (Übersetzt von E. K.)

16 Zit. n. Matschoss: *Geschichte der Dampfmaschine*, p. 173. Dies ergab sich u. a. daraus, dass man zuerst trockenes Fichtenholz als Brennstoff verwendete und die Flammen über den Schornstein hell hinausschlugen.

17 Der Band wurde in der Reihe »Das malerische Deutschland« beim Wigand Verlag 1838–40 veröffentlicht.

18 Hunter, Louis C.: *Steamboats on the Western Rivers. An Economic and Technological History*. New York: Dover Publications 1993, p. 32.

19 Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, p. 87ff.

## Anfänge der Dampfschiffahrt – »eigentlich sogenannte Dampfschiffe«<sup>20</sup> und Donaudampfschiffe

Im kulturellen Gedächtnis figuriert die am 13. März 1829 von John Andrews und Joseph Pritchard gegründete Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft als Emblem der Dampfschiffahrt auf der Donau. Ihre Gründung ist gleichzeitig deren Anfang, ihr Aufschwung ist deren Hochflug. Im Schatten ihres blendenden Erfolgs scheint die langwierige Vorgeschichte der Donaudampfschiffahrt nur in wagen Umrissen erhalten worden zu sein. Fakten lösen sich in den Ungenauigkeiten der Darstellungen auf, so taucht etwa die Schreibweise des Namens einer jener beiden englischen Ingenieure, die die Gesellschaft gründeten, in jeder Darstellung anders – mal als Pritchard<sup>21</sup> mal (irrtümlich) als Prichard<sup>22</sup> – auf oder das Datum, an dem die erste Fahrt des ersten Dampfschiffes der »ersten Donau-Dampfschiff-Fahrt-Gesellschaft« von Wien nach Pest führte, wird mal als der 4. September, mal (fälschlicherweise) als der 17. genannt.<sup>23</sup> Noch zufälliger erscheinen Einzelheiten aus der Vorgeschichte der DDSG, wenn sie nicht gänzlich ausgeblendet bleiben. Die Ungesicherheit einzelner Fakten lässt die Ungewissheit in Bezug auf ihre Bedeutung erkennen.

Tatsächlich war die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht das erste derartige Unternehmen auf der Donau. Seit der Regierungszeit von Maria Theresia gab es von staatlicher Seite immer neue Versuche, die Schifffahrt auf der Donau zu modernisieren. Dies beinhaltete damals neben der Schiffbarhaltung bzw. Schiffbarmachung bestimmter Stromstrecken insbesondere die Konstruktion und Einführung von Schiffstypen, die auch für die Gegenfahrt, d. h. für

20 Wiener Zeitung 22. September 1818, p. 1.

21 Stubenrauch, Moritz von: Statistische Darstellung des Vereinswesens im Kaiserthume Österreich. Wien: k.k. Hof- u. Staatsdruckerei 1857, p. 277. u.a.

22 Heppner, Harald: Die großen Wasserstraßen und ihre Bedeutung. In: ders.: Der Weg führt über Österreich. Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa (18. Jahrhundert bis zur Gegenwart). Wien: Böhlau 1996, pp. 91–106, p. 96. Holzer, Anton u. Limbeck-Lilienau, Elisabeth: Die Erfindung der Donau. In: Technisches Museum Wien: blau: Die Erfindung der Donau. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien 15. Juni bis 27. November. Salzburg: Fotohof 2005, p. 77 u.a.

23 Der Irrtum rührt wahrscheinlich von daher, dass nach der Rückkehr der Franz I. aus Pest an diesem Tag das Privileg ausgestellt wurde. Cf. Funk, Ulrich: Bau und erste Fahrt des Dampfschiffes. In: Donau-Kurier. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. Dezember 1975, p. 14.

die Fahrt gegen die Strömung geeignet waren<sup>24</sup> und deren Kosten senkten, aber auch für die Befahrung längerer Strecken und für die Ausweitung der Schifffahrt bis zum Schwarzen Meer. Der am 4. Oktober 1766 in der *Wiener Zeitung* veröffentlichten Ausschreibung für den »besten Bau eines Schiffes auf dem Donaustrom [...], mit welchem auf- und gegen dem Strom mit Segeln gefahren, und in dem bisherigen Frachtenlohn eine Verminderung erlangt werden könne [...]«<sup>25</sup>, folgte am 20. September 1777 eine nächste zugunsten »besserer und dauerhafterer Fahrzeuge zu sicherer und geschwinderer Transportierung der Waaren«<sup>26</sup>. Doch brachte keine der beiden während der gemeinsamen Regierungszeit von Maria Theresia und Joseph erlassenen Kundmachungen eine Lösung, obwohl es mehrere Einreichungen gab.<sup>27</sup> Auch der unter dem Namen *Sined* bekannt gewor-

24 Stromaufwärts (hohenauwärts) verkehrten die Schiffzüge im Gegenzug, auf den entlang der Donau »angelegten« Treppelwegen (auch: »Treidelpfad«) schleppten 10, 20, 30, 60 Rosse, bis in das 16. Jahrhundert (gelegentlich auch später, besonders in Ungarn) Menschen die schweren Bote die Donau hinauf. Joseph II. hat 1783 zu Tode verurteilte zur Zwangsarbeit des Schiffschleppens »begnadigt«. Von 1100 Menschen sind binnen 6 Jahren 721 umgekommen. Nach Josephs Tod wurde die Strafe abgeschafft. Zum Schiffziehen wurde die Bevölkerung der Donaudörfer während der Türkenbelagerung gezwungen, aber auch später noch konnte dies ein Teil des Frondienstes sein. Im 18–19. Jahrhundert war es aber weitaus häufiger, dass »Schiffzieherbanden« sich für diese Arbeit verdingt haben, da sie ca. den doppelten Tagelohn dafür bekamen. Bei seiner ersten Donaufahrt 1830 hielt Széchenyi die billige Arbeitskraft für das größte Hindernis im Wege der Dampfschifffahrt. Mitte des 19. Jahrhunderts wurde das Schiffziehen durch Menschen auch in Ungarn verboten. Ein von Menschen gezogenes Boot konnte 20 bis 25 km pro Tag zurücklegen, ein von Pferden gezogenes 30–35 km. Eine Fahrt von Pest bis Wien dauerte über 3 Wochen, von Passau nach Regensburg 8 Tage. Zum Hinaufziehen von ein paar zusammengekoppelten Schiffen brauchte man 2 Hauptfuhrleute, 38 Treiber, 9 Schiffer und 38 Pferde. Stürme, das Eintreffen des Winters, schwierige Stromstrecken mit Sandbänken oder Baumstämmen unter Wasser, sowie die häufigen Wechsel der Stromseiten konnten die Schleppzeit erheblich erhöhen. Schiffszüge waren daher nicht nur unsicher, schwerfällig und langsam, sondern auch teuer. Cf. Dezsényi, Miklós u. Hernády, Ferenc: *A magyar hajózás története*. [Die Geschichte der ungarischen Schifffahrt] Budapest: Műszaki Könyvkiadó 1967, p. 31ff. Zimmermann, Anton: *Abriss der Geschichte der Donau-Schifffahrt*. In: Völkl, Susanne (Hg.): *Zu neuen Ufern*. Regensburg: Schiffahrtsmuseum Regensburg 2004, pp. 51–57, p. 114, p. 18. Gonda, Béla: *Die ungarische Schifffahrt*. Budapest: Technisch-Literarische und Druckereien-Unternehmung 1899, p. 18.

25 *Wiener Zeitung*, 4. Oktober 1766.

26 *Wiener Zeitung*, 20. September 1777.

27 In der Zusammenfassung von Martin Göbl: »1766 legte der Tiroler Baron Huber

dener Handelsvertrag, der die Freiheit des Schiffsverkehrs auf der unteren Donau garantierte und von Josef II. am 24. Februar 1784 abgeschlossen wurde, brachte keinen rechten Aufschwung für die Schifffahrt.

Erst nachdem 1807 die Nachricht von dem Fultonschen Dampfer auch Europa erreicht hatte und 1812 das erste Dampfboot an der schottischen Küste in Betrieb genommen worden war,<sup>28</sup> gab es auch in der Habsburgermonarchie Handlungsbedarf. Nach einer kaiserlichen Kundmachung im Jahre 1813 zur Förderung von Erfindungen, »befrachtete Schiffe ohne Anwendung von Zugvieh stromaufwärts zu führen«<sup>29</sup>, die durch ein Commerz- Hof- Commissions- Dekret vom 11. November 1817 dahingehend spezifiziert wurde, dass diese Erfindung ein »Dampfschiff« sein sollte,<sup>30</sup> wurde eine Vielzahl von Vorschlägen eingereicht. Es gab unter ihnen kaum ernstzunehmende, aber auch bemerkenswerte, solche mit mechanischem und mit Dampftrieb.<sup>31</sup>

---

den Plan eines Schiffes vor, welches sich mittels einer Winde, die über Schaufelräder durch das fließende Wasser angetrieben, gegen den Strom ziehen sollte. Eine ähnliche Idee hatte Johannes Vötter 1768. 1778 legte ein Unbekannter den Plan eines Schiffes mit Feuermaschinen vor, der von der Kaiserin persönlich wegen moralischer Bedenken gegenüber dem Antragsteller abgelehnt wurde. 1784 baute ein gewisser Schick in Pressburg ein Dampfschiff, das in der Bauphase sogar vom Kaiser besichtigt wurde [Wiener Zeitung 16. Oktober 1784.] Zu einer Probefahrt kam es jedoch nicht, weil der Kessel schon während einer Landprobe explodierte. Theodor Graf Batthyany befasste sich ebenfalls mit der Materie, kam aber über eine Versuchsfahrt nicht hinaus. Etwa zeitgleich mit dem Unbekannten Feuermaschinenschiff entwarf Josef Tlustos einen Mechanismus, mit dem zwei Pferde und sechs Mann ein Schiff an einem Seil gegen den Strom ziehen sollten. Ein gewisser Hauptmann Schroder wollte 1804 ein System erfunden haben, mit dem lediglich ein Mann dasselbe zu tun vermochte.« Schaefer, Kurt: Historische Schiffe in Wien. Wien: Neuer Wissenschaftlicher Verlag 2002, p. 97; Jankó, Béla: A gőzhajózás kezdetei a Dunán. »Carolina«, az első gőzhajó. [Die Anfänge der Dampfschifffahrt auf der Donau. Die »Carolina«, das erste Dampfschiff] In: Közlekedési Múzeum Füzetek [Hefte des Verkehrsmuseums Budapest]. Budapest: Közlekedési Múzeum 1967, p. 3; Grössing, Helmut/Funk, Ernst-Ulrich/Sauer, Manfred/Binder, Johannes: Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen. 150 Jahre DDSG. Wien: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1979, p. 10; Göbl, Martin: Die Anfänge der Dampfschifffahrt auf der Oberen Donau. Diplomarbeit. Wien 2008, p. 54f.

28 Zum Vergleich: 1816 fuhr das erste Dampfschiff auf dem Rhein, 1818 auf der Elbe.

29 Hofkammerdecret vom 7. Juli 1813. In: Wiener Zeitung v. 27. 07. 1813. z. n. Göbl: Die Anfänge der Dampfschifffahrt, p. 45

30 In: Wiener Zeitung v. 20. 11. 1817, Cf. Göbl: Die Anfänge der Dampfschifffahrt, p. 52.

31 So etwa reichte der Uhrmachermeister Anton Loebersorger 1817 den Plan eines mechanischen Schiffes ein, das sich mit Hilfe von zwei Seilen und einer Radmechanik den Strom hocharbeitete und wofür er ein 10 jähriges Patent bekam. Cf. Göbl:

Bis zur Erlangung eines 15-jährigen Privilegs für ein Dampfschiff brachten es allerdings nur zwei Bewerber, die zeitgleich, am 6. Jänner 1819<sup>32</sup> dieses erhielten. Aus der Tatsache, dass die beiden Bewerber fast gleichzeitig ihre Schaufahrten außerhalb Wiens machten,<sup>33</sup> weht nicht nur Zeitgeist, sie ist darauf zurückzuführen, dass die Wiener Behörden die späteren Bewerber Chevalier Meras de St. Leon und Philipp Henri de Girard favorisierten und dem früheren Bewerber, Anton Bernhard, immer neue Probefahrten auferlegten,<sup>34</sup> damit

---

Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 69ff. Der Marburger Mathematikprofessor Karl Friedrich Hauff hingegen wollte mit Hilfe von Dampf eine Schiffspost auf der Donau errichten. Cf. Winiewicz, Dr. Karl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der Donau. In: Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie, 1928, pp. 73–83, hier p. 75f. Göbl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 55.

- 32 Cf. Verzeichnis der seit dem Jahre 1815 in der österreichischen Monarchie erteilten und noch bestehenden Erfindungsprivilegien. In: Prechtl, Johann Joseph (Hg.): Jahrbücher der kaiserlichen königlichen polytechnischen Institutes in Wien. Bd. 1. Wien: Carl Gerold 1819, pp. 401–407, p. 407.
- 33 Bernhards *Carolina* verließ Wien am 2. September 1818, machte am 2. und am 3. September Rundfahrten in Pressburg und verließ die Stadt am 5. September Richtung Pest (Cf. Wiener Zeitung v. 07.09, p. 1. u. Wiener Zeitung v. 15.09.1818, p. 1. mit Berufung auf die Pressburger Zeitung v. 07.09.1818.) Das Schiff von Philipp Henri de Girard und Chevalier Meras de St. Leon, die *Donau* fuhr am 8. September von Wien nach Pressburg, machte dort Schaufahrten und fuhr am 10. September von Pressburg ab. (Cf. Wiener Zeitung v. 14.09.1818, p. 1. mit Berufung auf die Pressburger Zeitung v. 11.09.1818, p. 976f.) Bernhard machte seine Schaufahrten in Pest am 5. September (Cf. Wiener Zeitung v. 15.09.1818, p. 1.) und startete seine Probefahrt flussaufwärts am 16. September, während St. Leons Schiff am 16. September auf der Donau vor dem Ofener und Pester Publikum seine Schaufahrten machte (Cf. Wiener Zeitung v. 22.09.1818, p.1.) und Anfang Oktober die Fahrt flussaufwärts antrat.
- 34 Die *Carolina* wurde am 21. März 1817 vom Stapel gelassen und am 2. Mai 1817 in Wien vorgeführt, die Maschinenteile wurden am 10. Oktober 1817 und am 3. Jänner 1818 überprüft. Ihre Probefahrt fand in Wien am 21. Juli und am 9. August 1818 statt. »Obwohl die bestellten Fachleute das Schiff schon bei der ersten Untersuchung für die Schifffahrt geeignet befanden, haben die österreichischen Behörden die Vergabe des ausschließlichen Privilegs zwecks Zeitgewinnung an immer neue Bedingungen gebunden. In seiner späteren Eingabe an den ungarischen Palatin beklagt sich Bernhard darüber, dass er die Schiffsmaschine dreimal hat montieren müssen.« Im Original: »Ámbár a kirendelt szakértők a hajót már az első vizsgálatnál hajózásra alkalmasnak találták, az osztrák szervek időnyerés céljából mindig újabb feltételekhez kötötték a kizárólagos szabadalom kiadását. Bernhard a Magyar Helytartótanácsához intézett [...] beadványában panaszként később meg is említi, hogy a hajógépezetet háromszor kellett összeszerelni.« Jankó: A gőzhajózás kezdetei, p. 9, p.11. (Übersetzt von E. K.)

sie schließlich beiden ein keineswegs ausschließliches Privileg vergeben konnten.<sup>35</sup>

So wurden die im September 1818 erfolgten Probefahrten der *Carolina* – am 3. September – und der *Donau* – am 8. September – von Wien nach Pressburg mit anschließenden Schaufahrten in Pressburg bzw. in Pest (*Carolina* am 5. September, *Duna* am 16. September)<sup>36</sup> zu regelrechten Spektakeln, die nicht nur Fachleuten die Vorzüge der Dampfschiffahrt bewiesen, sondern einem breiten Publikum die Dampfer vorführten.

Von diesen Fahrten berichtete sowohl die ungarische, als auch die österreichische Presse.<sup>37</sup> Neben den Besonderheiten des Bernhardschen Donaudampfschiffes (dass »das Dampfschiff dem Lastschiff gleichsam als Zugkraft vorgespannt wird«<sup>38</sup>) hoben sie vor allem die Abkürzung der Fahrtwege hervor, die ihre verbesserten Versionen in der Zukunft ermöglichen werden (»Wien nach Pesth in zwölf Stunden, von Pesth nach Wien in 18 Stunden«<sup>39</sup>). Die Schaufahrten schienen im Wesentlichen überall genauso verlaufen zu sein: Das Dampfschiff fuhr vor den Augen eines tausendköpfigen Publikums stromauf und stromab, »zeigte verschiedene Bewegungen«, nach denen es anlegte.<sup>40</sup>

Einen Vergleich zwischen dem Bernhardschen »Donau-Dampfschiff« und dem St. Leonschen »eigentlichen sogenannten« machte die *Wiener Zeitung*:

Dieses Schiff [das St. Leonsche] ist ein eigentlich sogenanntes Dampfschiff, nach Art derer gebaut, wie man sie in England, in Frankreich, in Deutschland auf der Elbe etc. hat. Es trägt eine Last von tausend Zentnern, wovon der

35 Um beiden Bewerbern das Privileg zu sichern, »entschloss man sich von Staatsseite, die gängige Praxis der Privilegienvergabe für diesen speziellen Fall abzuändern. [...] Demnach sollten alle Unternehmer, die bis zu einem Stichtag (31. Oktober 1818) eine erfolgreiche Probefahrt absolvierten, »gleichen Antheil an diesem Privilegium und gleiche Rechte geniessen«, jeder andere Unternehmer aber, welche erst nach Ablauf des oben gesetzten Termins ein Dampfboot auf der Donau herstellte, sollte von der Dampfschiffahrt für die Privilegiendauer von 15 Jahren ausgeschlossen werden.« Göbl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 76. Wiener Zeitung v. 24. 04. 1818.

36 Göbl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 74f, p. 77f.

37 Über die Fahrt der beiden Dampfschiffe nach Pressburg und Pest berichteten u. a. die Pressburger Zeitung (7. u. 11. September), die Vereinigte Ofner-Pester Zeitung, die Wiener Zeitung (7. u. 15. September, 18. September, 22. September) und die Tudományos Gyűjtemény (September 1818).

38 Wiener Zeitung v. 18. 09. 1818, p. 1.

39 Wiener Zeitung v. 18. 09. 1818, p. 1.

40 Wiener Zeitung v. 22. 09. 1818, p. 1.

größere Theil in dem eigenthümlichen Gewicht der Dampfmaschine sammt Zubehör, der Übrige aber zur Erhaltung des Gleichgewichts in Ballast besteht.

Alles daran und darin ist nicht nur nach größerem Maßstab, sondern auch weitläufiger und massiver gebaut und eingerichtet, als bey dem Bernhard'schen oder Donau-Dampfschiff, dessen hauptsächlicher Werth vorläufig in der Originalität der zweckmäßigen Idee des Erfinders liegt.<sup>41</sup>

Nach der Erteilung des Privilegs am 6. Jänner 1819 verlieren sich die Spuren der beiden Unternehmen.

Abgesehen von einigen Nachrichten – so etwa dass Anton Bernhards *Carolina* im Jahre 1819 bei Mohács, vom 16. Juli bis zum 20. November 1820 hingegen zwischen Pest und Altofen eingesetzt wurde<sup>42</sup> (was sich aber offenbar nicht ausgezahlt hatte), oder dass es im Jänner 1821, als die Brücke in Esseg (ung. Eszék, kr. Osijek) weggeschwemmt wurde, zwischen beiden Ufern der Drau (ung. Dráva, kr. Drava) verkehrte und schließlich 1822 infolge »menschlicher Heimtücke« versank,<sup>43</sup> oder dass der Nachfolger von St. Leon, Ludwig Christian Schaeffer<sup>44</sup>, im Jahre 1823 die k.k. privilegierte Donau-Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft gründete und den Anzeigen zufolge, die 1824 die Abfahrten von Booten von Wien nach Pest im *Österreichischen Beobachter*<sup>45</sup> ankündigten, das Schiffahrtsunternehmen eine Zeit lang noch betätigte – verschwanden die beiden erfolgreichen Bewerber spurlos von der Donau. Neben der »technische[n] Unzulänglichkeit« wird dafür meistens »Kapitalmangel« als Grund angegeben.<sup>46</sup> Auch war das Misstrauen gegen das neue Verkehrsmittel anfänglich groß. Dieses wurde sowohl durch die Nachrichten von Dampfzufällen, die in der Pionierzeit der Dampfschiffahrt sehr verbreitet waren,<sup>47</sup> genährt als auch durch die bis Ende der 20er Jahre immer wieder verlautbarte Meinung, »die Donau sey ein so schnellfließender, so wilder, so eigentümlicher Fluß, daß er sich nie werde mit Dampfschiffen befahren lassen können.«<sup>48</sup>

41 Wiener Zeitung 22. September 1818, p. 1. Über die Fahrt der beiden Dampfschiffe nach Pressburg und Pest berichteten u. a. die Pressburger Zeitung (7. September), die vereinigte Ofener und Pesther Zeitung, die Wiener Zeitung (14. u. 15. September, 18. September, 22. September) und die Tudományos Gyűjtemény (September 1818).

42 Pest Bomba-Tér, Császárfürdő, Óbuda öszs. 1 óra 52 perc. Cf. Jankó: A gőzhajózás kedete, p. 7f.

43 Jankó: A gőzhajózás kedete, p. 7f.

44 Göbl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 79.

45 Winiewicz: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 76.

46 Winiewicz: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 76.

47 Göbl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 5.

48 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 165.

Mochten die ersten beiden Dampfschiffunternehmen auf der Donau auch sang- und klanglos untergegangen sein, die spätere Erste Donau-Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft stapfte vielfach in ihren Spuren. Die k.k. privilegierte Donau-Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft vom Jahre 1823 kann nicht nur dem Namen nach als ihr eigentlicher Vorgänger betrachtet werden, sondern auch in der Struktur. Denn ähnlich wie im Falle der späteren »ersten« war auch ihre treibende Kraft die Zusammenarbeit eines eher technisch und eines eher geschäftlich profilierten Mitarbeiters (Philipp Henri Girard – wahrscheinlich der eigentliche Schiffskonstrukteur – und Chevalier Meras de St. Leon<sup>49</sup> – der wahrscheinliche Geldgeber)<sup>50</sup> und auch ihre Aktionäre rekrutierten sich aus den ersten Kreisen der Wiener Gesellschaft. Sie waren zum Teil sogar dieselben Personen. Bezeichnenderweise trugen auch die ersten Schiffe der beiden Gesellschaften denselben Namen, nämlich den des herrschenden Kaisers, Franz des I., wengleich die k.k. privilegierte Donau-Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft im Gegensatz zur späteren »ersten« nicht den umständlichen offiziellen Weg wählte, sondern den »geheiligten Namen« einfach auf ihr »Schiff malen ließ«.<sup>51</sup>

Wenn man die beiden mit zehn Jahren Unterschied entstandenen Gesellschaften miteinander vergleicht, fragt man sich, warum bei so vielen Ähnlichkeiten die zweite so unvergleichlich erfolgreicher sein konnte.

Was die »erste« der »ersteren« voraus hatte, war die sicherere technische Grundlage, das größere Kapital, eine entschiedener politische Unterstützung und wahrscheinlich eine bessere Geschäftspolitik, die sich von Anfang an eine regelmäßige Befahrung der Donau zum Ziel steckte und sich als ein ständig expandierendes Geschäft etablieren wollte.

Die »erste« experimentierte mit keinem eigenen Dampfschiff. Als 1830 das erste Schiff der DDSG über die Donau fuhr und bald ihre regelmäßigen Fahrten zwischen Wien und Pressburg, Pressburg und Pest, Pest und Semlin aufnahm,

49 Diese Rolle übernahm später der Zessionär Christian Schäffer, dessen Privileg wegen unterlassener Ausübung des Geschäftes im Jahre 1829 erlosch. Cf. Verzeichnis der österreichischen Monarchie im Jahre 1829 auf Erfindungen, Entdeckungen und Verbesserungen ertheilten Privilegien und Patente. In: Prechtl, Johann Joseph (Hg.): Jahrbücher der kaiserlichen königlichen polytechnischen Institutes in Wien. Bd. 16. Wien: Carl Gerold 1830, pp. 361–408, p. 402.

50 Göbl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 77.

51 Winiewicz: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 80. Der Polizei bereitere der Antrag von Andrews und Pritchard Winiewicz zufolge deswegen Kopfzerbrechen, »weil bisher die Donauschiffe keine eigenen Namen hatten und es eine besondere Begünstigung sein würde, wenn Seine Majestät zu gestatten geruhte, daß das Dampfboot Allerhöchst Ihren geheiligten Namen führe.« Ibid.

beruhte die Konstruktion dieses Schiffes auf Plänen der Firma Boulton, Watt & Co.<sup>52</sup> Obwohl die Dampfmaschine in der Soho Foundry bei Birmingham hergestellt wurde, der Schiffskörper hingegen in Floridsdorf, wurde das gesamte Schiff in England von James Brown geplant.<sup>53</sup> Schiff und Maschinen mussten »in Bezug auf Größe und Leistung in einem optimalen Verhältnis« stehen. Als Garanten dieser Auffassung erscheinen jene englischen technischen Mitarbeiter, die für den Einbau und für die Wartung der Maschine etc. zuständig waren. Sie sind im Kontext eines komplexen Systems von Querverbindungen zu sehen, die die englische Firma mit verschiedenen Unternehmen auf dem Kontinent verbanden.<sup>54</sup>

Ein anderes Zeichen dieser Verwobenheit waren die vielen von James Brown geplanten und mit seinen Dampfmaschinen ausgerüsteten Schiffe, die u. a. am Genfer See und am Bodensee (*Leopold, Helvetia*) in Betrieb waren. Das erste Dampfschiff der DDSG, die *Franz I.* war der *Léman* auf dem Genfer See bis zur Verwechslung ähnlich.

52 In Boulton, Watt & Co. 1800–1848 wurde die englische Firma Boulton and Watt bzw. Boulton, Watt and Sons umbenannt, nachdem 1800 das Patent für die Wattsche einfachwirkende Dampfmaschine ausgelaufen war und die Gründer aus dem Geschäft ausschieden. Sie wurde von den drei Söhnen, Matthew Robinson Boulton, James Watt jr. und Gregory Watt geführt, von denen Gregory Watt bald danach starb und Matthew Robinson Boulton nur »die Rolle eines sleeping partners« spielte. Cf. Funk, Ulrich: Die englische Firma »Boulton and Watt« und ihre Beziehungen zur »Imperial and Royal Danube Steam Navigation Company«. In: Donau-Kurier Mai 1975, pp. 5f.

53 James Brown war der Überzeugung, »daß Schiff und Maschine eine aufeinander abgestimmte Einheit bilden müßten.« Funk, Ulrich: Die englische Firma »Boulton and Watt« und ihre Beziehungen zur »Imperial and Royal Danube Steam Navigation Company«. In: Donau-Kurier. Mai 1975, p. 7.

54 »So gab es in der ganzen ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zwischen fast allen Dampfschiffunternehmen in England und auf dem Kontinent und der englischen Dampfmaschinenfabrik Boulton und Watt eine bisher kaum überschaubare und nicht erforschte Anzahl von Beziehungen und Querverbindungen. Die Existenz dieser Beziehungen ist in den Jahren, als die Maschinen und Schiffe gebaut wurden, nie recht in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gedrungen, teils weil sie keine Möglichkeiten hatte, diese Informationen zu erlangen, teils weil die direkt Beteiligten aus Konkurrenzgründen ihr Wissen für sich behielten. Persönliche Bekanntschaften, Reisen nach England zur Erforschung der fortschrittlichen Technologien und die Entsendung fähiger Monteure und »Werkmeister« auf den Kontinent bildeten die Hauptwege zur Verbreitung der Neuentwicklungen.« Funk, Ulrich: Die DDSG im ersten Betriebsjahr 1831. In: Donau-Kurier. Oktober 1876, p. 20.

In der DDSG wurde die Ingenieursarbeit wie auch das Geschäftliche von Engländern geleitet, auch der Monteur (»engine erector«) Joseph Graystock, die Schiffbaumeister (»shipwright«) Leonard Wilkinson, John Ruston und John Fowles (später Leiter der Schiffswerkstätte von Alt-Ofen) kamen aus England, selbst die Kapitäne waren in den ersten Jahren Engländer.<sup>55</sup> Auch Joseph Pritchard und John Andrews waren, wie Ulrich Funk in seiner äußerst peniblen, firmengeschichtlich angelegten Artikelreihe im *Donau-Kurier* formulierte, Boulton, Watt & Co. nicht unbekannt, als sie von Wien aus mit der Firma zu verhandeln angingen.<sup>56</sup> Das Unternehmen vertraute immerhin auf die Expertise des Wiener Polytechnischen Instituts, soweit es um die Wassertiefen und Strömungsgeschwindigkeiten ging.

Die Geschichte der DDSG ist somit Teil einer Technikgeschichte, die nicht von der Erfindung von Maschinen, sondern von dem Transfer von Technologie handelt. Auch die vielfachen Verbindungen und Querverbindungen der englischen Firma Boulton, Watt & Co. mit ihren europäischen Dependancen dürfte in der Verbreitung des technischen Know-hows eine große Rolle gespielt haben.

Schon die Dampfmaschine in Fultons Dampfschiff, *The North River Steamboat of Clermont*, das 1807 als das erste in die Technikgeschichte einging, wurde in der Soho Foundry von Boulton, Watt & Co. hergestellt.<sup>57</sup> Auch das erste Dampfschiff, das in Europa von Glasgow aus die schottische Meeresküste befuhr (*Comet* 1812), wurde von einer Boulton, Watt & Co.-Maschine angetrieben. Ebenso die

55 In Johann Hehls *Begleiter auf der Donaufahrt von Wien bis zum Schwarzen Meere* werden zwei englische Kapitäne, Cap. John Th. Everson und Cap. John Ford verzeichnet, von denen ersterer den *Ferdinand I.*, der zwischen Galacz und Constantinopel, letzterer die *Maria Dorothea*, die zwischen Constantinopel und Smyrna verkehrte, vorstand. Cf. Hehl, Johann: *Begleiter auf der Donaufahrt von Wien bis zum Schwarzen Meere*. Mit besonderer Rücksicht auf die bestehende Dampfschiff-Fahrt auf diesem Flusse. Wien: Carl Gerold 1836.

56 Funk, Ulrich: »Messrs. Andrews & Pritchard« und die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau. In: *Donau-Kurier* September 1975, p. 12. Was er damit genau meint, welchen Charakter die gemeinsame Vorgeschichte hatte, darüber gibt Ulrich Funk allerdings keine genaue Auskunft. Verwirrend ist auch, dass er hierbei gerade Andrews erwähnt und nicht Pritchard, dessen Dampfschiff mit dem Namen *Léman* auf dem Genfer See ebenfalls von James Brown (Schiffsingenieur der Boulton, Watt & Co.) stammte und das 1826 von Joseph Pritchard gebaut wurde. Funk, Ulrich: Franz I. und seine (sic!) ersten Fahrten im Dienste der DDSG. In: *Donau-Kurier*. März 1976, p. 11.

57 Allerdings wurde diese Konstruktion in Amerika nur an der Ost-Küste verwendet, während im Westen sich Oliver Evans Hochdruckmaschine verbreitet hatte. Cf. Hunter: *Steamboats on the Western Rivers*.

*Caledonia*, das erste Dampfschiff, das 1817 den Rhein hinauffuhr, die *Prinzessin Charlotte von Preußen* in Berlin, die *Weser* in Bremen. Die in Birmingham produzierten Dampfmaschinen haben am Anfang des 19. Jahrhunderts recht eigentlich den Durchbruch des neuen Verkehrsmittels gebracht.

Obwohl es seit dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts im Habsburgerreich immer wieder Versuche gab, durch die Förderung von neuen Erfindungen, vor allem auch von Feuermaschinen, die Schifffahrt auf der Donau zu modernisieren, ist es bemerkenswert, dass schließlich doch die Übernahme einer in England längst vorhandenen Technologie zum Erfolg führte, zu einem Zeitpunkt, als die meisten amerikanischen, aber auch viele europäischen Flüsse und Gewässer (so etwa die Themse, die Elbe, der Rhein, der Bodensee, der Po, die Oder, die Adria, die englische und die Nordseeküste) schon längst mit Dampf befahren wurden und, wie eine technikgeschichtliche Arbeit aus dem Jahre 1928 unterstreicht, selbst auf dem Ganges (1828) schon Dampfschiffe verkehrten. Der verhältnismäßig späte Anfang der Donau-Dampfschiffahrt dürfte nicht nur damit zu erklären sein, dass die Feuermaschine selbst gewöhnungsbedürftig war und ohne ihre »Normalisierung« auch an ein zahlungsfähiges Schiffspublikum gebracht,<sup>58</sup> sondern auch damit, dass jene transportierbaren Technologien, die bei dem technischen Erfolg der DDSG so entscheidend waren, erst im Laufe der 20er Jahre sich über den Kontinent verbreitet haben. Soweit man den Fall von Anton Bernhards Dampfschiffunternehmen anhand von Béla Jankós Studie verfolgen kann, fällt es auf, dass es bei diesem ersten Unternehmen nicht nur an der politischen Unterstützung und auch nicht nur an Kapital gebrach, sondern auch an einem technologischen Hintergrund, der eine zügige Verbesserung der Fehler und eine Vervollkommnung des Modells ermöglicht hätte.<sup>59</sup>

Insofern erscheint die Frage eines Aufsatzes, der 1928 in den *Beiträgen zur Technikgeschichte* aus Anlass des 100jährigen Jubiläums der DDSG erschienen ist, nicht unberechtigt: Warum war es notwendig, so lange mit eigenen Erfindungen zu experimentieren und ausländische Angebote abzuwehren, wenn es letztendlich doch nur das Standardmodell von Boulton, Watt & Co. war, das übernommen wurde?<sup>60</sup>

58 »Mit dem technischen Fortschritt musste sich daher auch die Einstellung der breiten Masse zu dem neuen Verkehrsmittel ändern, ansonsten wäre der wirtschaftliche Erfolg ausgeblieben.« Cf. Göbl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 6.

59 Jankó: A gőzhajózás kezdetei.

60 »Es wäre sicherlich der Sache weit förderlicher gewesen, hätte man sich unter Verzicht auf jede Originalität darauf beschränkt, Fultons Erfindung, die durch Patente in Österreich nicht geschützt war, nachzubauen.« Winiewicz: Die Anfänge der Dampfschiffahrt, p. 77.

Obwohl hierauf eine erschöpfende Antwort zu geben nicht das Ziel der vorliegenden Arbeit ist, dürfte man zumindest annehmen, dass die Erfahrungen mit den ersten beiden Schifffahrtsunternehmen mit dazu beigetragen haben, dass Ende Mai 1828 schließlich John Andrews und Joseph Pritchard im Auftrag von Kaiser Franz Joseph nach Wien gekommen sind, um »die Möglichkeit zu prüfen, die Donau mit Dampfschiffen zu befahren.«<sup>61</sup> Dass zu dieser Zeit auch das politische Interesse ein größeres gewesen sein muss, ist anzunehmen, da auch Fürst Metternich unter den ersten Aktieninhabern zu finden ist.<sup>62</sup>

### Die Etablierung der Dampfschiffahrt auf der Donau

Die Dampfschiffahrt verlangte neben dem technischen Know-how auch eine immense Konzentration an finanziellen Mitteln, eine ausgedehnte Organisation und eine Reihe von diplomatischen und politischen Maßnahmen. Zudem konnte sie ohne dynamisches Wachstum kaum bestehen, denn wie eine Artikelserie der *Österreichischen Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde* im Jahre 1836 formulierte, ist es »die Häufigkeit der Gelegenheiten«, »welche Reisende herbeischafft«.<sup>63</sup> Gerade das Fehlen dieser Voraussetzungen scheint die ersten im technischen Sinne mehr oder weniger erfolgreichen Dampfschiffahrtsversuche in den Jahren 1818 bis 1824 zum Scheitern verurteilt zu haben.

Auch die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sah sich mit etlichen Schwierigkeiten konfrontiert. Es waren zunächst die über Erwarten große Fließgeschwindigkeit des Flusses besonders zwischen Komorn und Wien, die gefährlichen Geschiebeablagerungen zwischen Pressburg und Gönyü, der eine Befahrung der rechten Donauseite verhindernde Pestkordon entlang der serbisch-ungarischen Grenze und akut auch noch eine Cholera-Epidemie in Ungarn im Sommer 1831 jene Hindernisse, die die Dampfschiffahrtsgesellschaft in den ersten Jahren ihres Bestehens in Kauf nehmen musste. Wenn das Unternehmen sie bestand, so lag dies neben den oben erwähnten Gründen auch an der größeren staatlichen Einflussnahme. Zu den Aktieninhabern gehörten neben Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Joseph, Palatin von Ungarn, Graf von Revitsky, Fürst Metternich und den beiden englischen Schiffsbauingenieuren einige der bekanntesten

61 Funk: »Messrs. Andrews & Pritchard« und die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau, p. 12.

62 Funk: Die DDSG im ersten Betriebsjahr 1831. In: *Donau-Kurier* Oktober 1976, p. 19.

63 Huber, Cristian Wilhelm: Industrielles und kommerzielles Leben in Oesterreich. In: *Österreichische Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde* 1836, Nr. 13, p. 51.

»Mitglieder des Wiener Geld- und Geburtsadels«<sup>64</sup>, darunter der Bankier Johann Baptist Freiherr von Puthon (1776 bis 1839) und der Finanzmann Georg Simon Freiherr von Sina (1783 bis 1856) sowie der Innenminister Graf Saurau. Obwohl Metternich anfänglich der Donaufrage gleichgültig gegenüberstand, wurde sein Interesse an einer direkten Verkehrsverbindung mit der Türkei teils infolge des Vertrags von Adrianopel (1829), der Russland die Donaumündung sicherte, geweckt.<sup>65</sup>

Im »Wettlauf um eine privilegierte, beherrschende Stellung an der unteren Donau und ihrer Mündung«<sup>66</sup>, der sich im Laufe des 19. Jahrhunderts zwischen Russland, Österreich, der Türkei sowie England und Frankreich entwickelte, spornte der Vertrag von Adrianopel Österreich dazu an, die Verkehrsverbindungen nach Konstantinopel nach Möglichkeit zu fördern. Eine dieser Maßnahmen war die Unterstützung der Dampfschifffahrt.

## Altes und Neues

Wie die Dampfschifffahrt Zeit brauchte, um als tragfähiges Modell auf den Plan zu treten, so kam auch die traditionelle Flussschifffahrt nicht von einem Tag auf den anderen zum Erliegen. Wenn man Gyula Antalffys Darstellung glauben kann, waren die Dampfer unter den Donaufahrzeugen noch bis in die 50er bis 60er Jahre des 19. Jahrhunderts hinein in der Minderheit.<sup>67</sup> Noch in einer Zeitschrift aus dem Jahre 1867 heißt es, dass an stillen Sommerabenden in Pest, wenn sich das laute Getümmel der Stadt legte, von der Budaer Seite her das langausgehaltene, eintöniges Rufen der Schiffschlepper zu hören war.<sup>68</sup>

64 Johann Baptist Benvenuti, Biedermann Söhne und Voigt, Barone Arnstein & Eskeles, Johann Heinrich Freiherr von Geymüller, Adolf Freiherr von Pereira-Arnstein, Johann Baptist Freiherr von Puthon, Rudolf Freiherr von Puthon, Baron von Joelson, Baron Liebenberg, Baron Löwenthal, Freiherr von Sina, Fürst Metternich, Erzherzog Joseph, Palatin von Ungarn, Graf von Revitsky Cf. Funk: Die DDSG im ersten Betriebsjahr 1831, p. 19.

65 Winiewicz hebt in diesem Zusammenhang die Bedeutung des Vertrags von Akjerman im Jahre 1826 hervor. Cf. Winiewicz: Die Anfänge der Dampfschifffahrt, p. 78.

66 Manlik, Karl-Heinz: Die Internationale Donau. Die Geschichte der Donaukommissionen. In: Archiv der Stadt Linz (Hg.): Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1987. Linz 1988, p. 85.

67 Antalffy Gyula: Igy utaztunk hajdanában. [So reisten wir vormals] Budapest: Panoráma 1975, p. 484f.

68 »Csendes nyári estén, amikor a főváros siketítő zörgő-börgő zaja némileg megcsendesedik, ha Pest lakója kísétál egy kis tisztább levegőért a Dunapartra, gyakran hall-

Auch die Ordinarischiffahrt von Regensburg nach Wien besteht noch Jahrzehnte lang, nachdem ihr Monopol von der Dampfschiffahrt ab dem Jahr 1836 erschüttert worden ist. Dies konnte auch damit zusammenhängen, dass Dampfschiffe auf der bayrischen Donau bei Hoch- und Niedrigwasser Brücken und Sandbänke weniger leicht passieren konnten als die Ruderschiffe. Auch als 1846 der Ludwig-Donau-Main-Kanal eröffnet wurde, erwies er sich als viel zu eng für Dampfschiffe und wurde bis zum Aufkommen der Eisenbahn von Schiffmeistern befahren. Die Bayerisch-württembergische Dampfschiffahrts-Gesellschaft war daher im Gegensatz zur Ersten privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft finanziell wenig erfolgreich und ging 1846 praktisch bankrott.<sup>69</sup>

Die Beziehung zwischen der traditionellen und der neuen Donauschiffahrt war keineswegs harmonisch. Als es 1836 zur Gründung der Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Bayern kam, protestierten dagegen die Regensburger Schiffmeister beim König, da sie ihr eigenes Geschäft für verloren glaubten. Doch galt ihre Sorge nicht dem neuen Verkehrsmittel, sondern dem der Gesellschaft erteilten 40jährigen Monopol.<sup>70</sup>

Bei aller Rivalität finden sich jedoch auch merkwürdige Allianzen zwischen alten und neuen Formen des Wasserverkehrs. Obwohl die traditionelle und die Dampfschiffahrt sich in offener Konkurrenz befanden, wird in lokalgeschichtlichen Arbeiten festgehalten, dass oft gerade die Söhne jener »Ordinaristen«, deren Zünfte die traditionelle Ordinarischiffahrt<sup>71</sup> von Regensburg nach Wien

---

hat hosszú, kinyújtott egyhangú kurjantásokat a budai part felől. A vontatóhajók népe az. Megrakodva jó a hajó az alföldi Duna tájairól, egy hosszú sor ló vontatja a part hosszában, elnyúló vonalban lépegetve egymás után, mint a puszták karavánjának tevéi.« In: Magyarország képekben 1867 zit. n. Antalffy: Így utaztunk, p. 484f.

69 Remold, Konrad: Meine Vorfahren – die Regensburger Schiffmeister Familien Naimer, Lau(e)rer und Ziegler. In: Arbeitskreis Schifffahrtsmuseum Regensburg E.v. (Hg.): Neue Studien zu zwei Jahrhunderten Donau-Geschichte. Regensburg: Schifffahrtsmuseum Regensburg 2006 (=Donau-Schiffahrt Band 8.) pp. 23–60, hier p. 57.

70 »Als die Schiffmeister ebenfalls eine Erlaubnis zum Kauf und Betrieb eines Dampfschiffes für Waren und Personentransport beantragten, erhielten sie wegen des Monopols keine Genehmigung. Es gelang ihnen aber zu erreichen, dass der Dampfschiffahrt höhere Frachtgebühren als der Ruderschiffahrt vorgeschrieben wurden.« Remold: Meine Vorfahren, p. 56.

71 Ab 1696 verkehrten zwischen Regensburg und Wien, ab 1712 von Ulm, ab 1750 von Donauwörth regelmäßig Ordinarischiffe, dann folgten die Städte Lauingen, Stadtamhof und Linz. Sie verdankten die Bezeichnung ihren regelmäßigen Fahrten. In Oberösterreich nannte man sie Ulmer Plätten, in Ulm hingegen Wiener Zillen. Ordinari-Schiffe fuhrten an verschiedenen Tagen der Woche aus verschie-

in der Hand hielten, zur bayerischen Dampfschiffahrtsgesellschaft gingen und dort Steuermänner, Schiffschreiber oder Kapitäne wurden.<sup>72</sup> In der Tat entstammten die »Kapitäne, Maschinisten und Betriebsinspektoren der Dampfschiffahrt in Bayern [...] fast ausnahmslos den alten Regensburger Schiffmeisterfamilien.«<sup>73</sup>

Auch unter den Aktieninhabern »der aufkommenden Dampfschiffahrt«<sup>74</sup> finden sich die Namen der ersten Regensburger Schiffmeister (so etwa der von Zacharias Ziegler 1836). Zacharias Ziegler gehörte sogar als Ersatzmann dem Gesellschafterausschuss der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft an.<sup>75</sup>

Während Kapitäne, die zur Dampfschiffahrt gegangen waren, keinen Anspruch auf Ordinarifahrten mehr hatten, findet man etliche Beispiele dafür, dass Ruderschiffe<sup>76</sup> bei der Bergfahrt als Schleppkähne von Dampfschiffen gezogen wurden und »Schiffsknechte der Ruderschiffahrt« die billige Deckpassage

---

denen Donauhäfen ab, ihr Ziel war immer Wien. Ein Großteil der Kolonisten der »trockenen Auswanderung«, die für die von den Türken zurückeroberten Gebieten geworben wurden, fuhren mit solchen Ordinari-Schiffen donauabwärts. Die Ordinari-Schiffe fuhren meistens nur in einer Richtung, in Wien wurden sie auseinandergenommen und das Holz verarbeitet oder als Brennholz verkauft, nur in den seltensten Fällen wurden sie von einem Pferdezug stromaufwärts geschleppt. Cf. Neweklowsky, Ernst: Die Ulmer Ordinari. Wien: Staatsdruckerei 1954; O'Reilly, William: Agenten, Werbung und Reisemodalitäten. Die Auswanderung ins Temescher Banat im 18. Jahrhundert. In: Beer, Matthias/Dahlmann, Dittmar (Hg.): Migration nach Ost- und Südosteuropa vom 18. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Ursachen – Formen – Verlauf – Ergebnis. Stuttgart: Thorbecke 1999 (= Schriftenreihe des Instituts für Donauschwäbische Geschichte und Landeskunde; Bd. 4), pp. 109–120, p. 114.

72 Gattermeyer, Wilhelmine: Das Handwerk der Regensburger »Vischer und Scheffleuth«. Zusammengestellt anhand von Beispielen aus den Protokollbüchern des Fischer- und Schiffmeister-Handwerks der alten Ruderschiffahrt. In: Arbeitskreis Schiffahrtsmuseum Regensburg E.v. (Hg.): Neue Studien zu zwei Jahrhunderten Donau-Geschichte. Regensburg: Schiffahrtsmuseum Regensburg 2006 (=Donau-Schiffahrt Band 8.), pp. 7–22, p. 21. Remold: Meine Vorfahren, p. 47, p. 55f.

73 Remold: Meine Vorfahren, p. 57. »Die ersten vier Dampfschiffe der Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatten als Kapitän einen ehemaligen Regensburger Schiffmeister: LUDWIG I. fuhr Ludwig Ziegler, KÖNIGIN THERESE Jakob Ziegler, KRONPRINZ MAXIMILIAN Jakob Naimer und die STADT REGENSBURG Christian Naimer.« Sie wurden 1862 nach der Übernahme der Bayerischen Schiffsgesellschaft durch die DDSG mit übernommen. Ibid.

74 Remold: Meine Vorfahren, p. 47.

75 Remold: Meine Vorfahren, p. 56.

76 Remold: Meine Vorfahren, p. 58.

der Dampfschiffe für die schnellere Rückkehr zu ihrem Ausgangsort benutzen konnten«. <sup>77</sup>

Den endgültigen Niedergang des Schiffmeistergewerbes brachte neben der technischen Verbesserung der Dampfschiffe sowie dem Ausbau der Eisenbahnlinien (Regensburg 1859) – wodurch die Schifffahrt hauptsächlich den Personentransport verlor – insbesondere die Aufhebung des Zunftzwanges. Als man am 7. November 1857 in Wien die Donauschiffahrtsakte beschloss, wurden in dessen Folge alle Privilegien für einzelne Zünfte und Schiffsgesellschaften aufgehoben. 1868 wurde in Bayern der Zunftzwang endgültig beseitigt. Diese sind einige der wichtigsten Gründe für den Niedergang der traditionellen Schifffahrt, sie bestand allerdings noch bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts, dann wurde sie endgültig aufgegeben. <sup>78</sup>

Für ihr Fortleben in anderen Gegenden liegen keine ähnlichen Studien wie für Regensburg vor, dennoch ist es wahrscheinlich nicht ganz verfehlt anzunehmen, dass es andernorts weniger Kooperation zwischen alten und neuen Formen gegeben hat. Das Schicksal von Anton Bernhards erstem Dampfschiff, der *Carolina*, die im Jahre 1820 unter »verdächtigen Umständen« versenkt wurde und schließlich 1822 »aus menschlicher Heimtücke« zu Grunde ging, <sup>79</sup> deutet auf einen erbitterten Konkurrenzkampf zwischen Schiffmeistern und Dampfschiffsunternehmern hin. Auch hat die österreichische Erste privilegierte DDSG anfänglich mit Vorliebe englische Kapitäne und Maschinisten angeheuert. Diese zerstreuten Fakten markieren eine deutlich unterschiedliche soziale Einbettung des neuen Verkehrsmittels in verschiedenen Donauländern.

#### Die Donau als »Welthandelsstrasse«<sup>80</sup>

Gerade weil die Donau nicht nur verschiedene Peripherien von Mitteleuropa miteinander verband, sondern zugleich den Weg zum Meer und nach Konstantinopel eröffnete, war die neue Reiseroute mit dem Dampfschiff von Anfang an als »Welthandelsstrasse« oder auch als ein Sieg jenes Dampfes angesehen worden, der die Enden dieser Welt miteinander täglich in Verbindung zu bringen bestimmt war. Diese in Anbetracht der Schwerfälligkeit der ersten Versuche etwas hochtrabenden Vorstellungen bezeichneten gerade den an die Dampfschiff-

<sup>77</sup> Remold: *Meine Vorfahren*, p. 56.

<sup>78</sup> Remold: *Meine Vorfahren*, p. 56, p. 60.

<sup>79</sup> Jankó: *A gőzhajózás kezdete*, p. 8, p. 17f.

<sup>80</sup> Huber: *Industrielles und kommerzielles Leben in Oesterreich*, p. 25.

fahrt geknüpften Wunsch, über die Verbindung zum Meer die Donaudampfschiffahrt in den Weltverkehr einzubinden.

Der Ausbau der Donau als Wasserstraße wurde zu einer strategischen oder, wie Zeitgenossen oft pathetisch formulierten, zu einer »wahre[n] Lebensfrage«<sup>81</sup> der Monarchie – sie war es noch dort, wo sie verworfen wurde.<sup>82</sup> Er verlieh zugleich der überregionalen politischen Rolle Österreichs eine geografisch leicht umreißbare Gestalt, und wie das die oft verwendete Berufung auf den »Welthandel«<sup>83</sup> auch andeutete, wurde dieses Projekt zu jenem Punkt, an dem sich im 19. Jahrhundert seine Großmachtstellung knüpfte.<sup>84</sup>

Die Etablierung der Dampfschiffahrt ab dem Jahr 1830 war von Anfang an in überregionale Strategien eingebettet. Das Privileg, mit dessen Versprechen das Innenministerium im Auftrag des Kaisers Franz I. die beiden Ingenieure John Andrews und Joseph Pritchard 1828 aus Venedig nach Wien geholt hatte,<sup>85</sup> sollte für den gesamten Flusslauf erteilt werden. Die erste Fahrt der *Franz I.* am 4. September 1830 führte von Wien nach Budapest und verband damit auch symbolisch zwei Zentren der Monarchie. Dies war bei früheren Probefahrten auch nicht anders, doch da diesmal die Dampfschiffahrt tatsächlich einen geschäftlichen Charakter annahm, haben sich geschäftliche Kontroversen um die zu befahrenden Routen zugespitzt. Denn gerade die Strecke zwischen Pressburg und Wien stellte der Dampfschiffahrt erhebliche Hindernisse in den Weg. Die schnelle Strömung und die nach jedem Hochwasser sich ändernde Lage der Sandbänke machten die Befahrung mit einer Geschwindigkeit von stellenweise 4,5 km pro Stunde flussaufwärts so langsam und die Navigation so schwierig, dass sie mit den gegebenen Pferdestärken (30 ps) als nicht praktikabel erschien und im Jahre 1833 kurzfristig auch aufgegeben wurde. Doch allen Schwierigkeiten zum Trotz war die Gesellschaft von Anfang an auf Expansion ausgerichtet, schon im Sommer 1831 bemühte sie sich um eine Ausweitung des Schifffahrtsweges bis Konstantinopel.<sup>86</sup> Diese glückte allerdings erst im Spätsommer 1834, als weitere zwei Schiffe eingestellt worden sind, von denen eines (*Argo*) die Donau jenseits der österreichisch-ungarischen Grenze von Kladowo bis Galatz (eine der Mündung

81 Huber: Industrielles und kommerzielles Leben in Oesterreich, p. 25.

82 Széchenyi: Hitel, p. 356f.

83 Huber: Industrielles und kommerzielles Leben in Oesterreich, p. 25.

84 »Die Richtung und der Lauf dieses Stromes zeigen an, welchen Weg Österreichs Industrie und Handel nehmen sollen.« Huber: Industrielles und kommerzielles Leben in Oesterreich. p. 51.

85 Funk: »Messrs. Andrews & Pritchard« und die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau, p. 12.

86 Funk: Die Fahrten des »Franz I.« 1836. In: Donau-Kurier Dezember 1975, p. 10.

naheliegende Stadt) befuhr. Im September dieses Jahres wurde die *Maria Dorothea* auf türkischen Gewässern eingesetzt, sie verkehrte von nun an zwischen Konstantinopel und Smyrna. Diese Ausweitung des Fahrtweges lag zwar in der Logik des langsam Fuß fassenden Geschäftes, allein sie ist nicht aus unmittelbaren finanziellen Überlegungen zu erklären. Wie sich in der Winterversammlung der Gesellschaft im Februar 1835 erwies, brachte sie auch empfindliche Verluste. Doch ihre Weiterführung wurde der Gesellschaft »von Seiten der Staatsregierung« aufgegeben, und die DDSG musste der Aufgabe schon »um deswillen nachgeben, um sich ihr ausschließliches Privilegium zu sichern.«<sup>87</sup>

Hätte sie mit ihren vier Schiffen die bequeme ungarische Donau vorerst allein ausbeuten wollen, so hätte sie zwar augenblicklich größerer Vortheile gewiß sein können; aber sie mußte der Zukunft wegen vorläufige Opfer bringen, und ihre Administration sprach es aus, daß ein solches Unternehmen, je mehr man darauf hinstrebe, es von vornhinein ins Große zu betreiben, desto einträglicher für die Folge würde.<sup>88</sup>

Dies führte auch zum endgültigen Bruch zwischen der Aktiengesellschaft und John Andrews. Man wollte die gesamte Donaulinie bis Konstantinopel sichern und vernachlässigte in der ersten Zeit die »obere Donau« Richtung Wien, Linz und weiter donauaufwärts. Diese, die Österreich »mit seinen Staatsgebieten umklammert, blieb ihm [Österreich] ja ohnedieß sicher.«<sup>89</sup>

Neben der ständigen Ausweitung der Schifffahrtslinien<sup>90</sup> hat sich auch das

87 Kohl, Johann Georg: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt auf der Donau. In: Deutsche Vierteljahresschrift. Stuttgart, Tübingen: Cotta 1853, Bd. 2. 2. Heft, pp. 163–216, p. 173.

88 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 173. Cf. Auch »Die erste Anregung, die Donau-Dampfschiffahrt bis in das schwarze Meer und sofort nach Konstantinopel auszudehnen, ging von dem k.k. Haus-, Hof- und Staatskanzler, Fürsten von Metternich, aus, welcher dem Freiherrn von Ottenfels, damaligen k.k. Internuntius bei der ottomanische Pforte dieserwegen die angemessenen Weisungen erteilte. Dieser Impuls blieb aber kein frommer Wunsch; er wurde lebhaft und mit Begeisterung ergriffen und beherzigt. Die Actien-Gesellschaft erklärte sich bereit, die Erweiterung der Dampfschiffahrt in gedachtem Sinne auf eigenen Gefahr zu unternehmen.« Huber: Industrielles und commerzielles Leben in Oesterreich, p. 45.

89 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 173.

90 1830 Wien – Pest, 1831 Wien – Semlin, 1834 Wien – Galatz, bzw. Konstantinopel – Smirna, 1837 Wien – Linz, 1838 Regensburg – Konstantinopel (!), 1846 – auch die Kataraktenstrecke bei Orsowa wird mit Dampfschiff befahren), dem Zuwachs an Schiffen (1830 – *Franz I.*, 1833 – *Argo*, 1834 – *Pannonia*, *Maria Dorothea*, 1835 –

Geschäftsprofil der DDSG immer weiter ausdifferenziert; 1838 wurde der erste Donauremorqueur (Schleppdampfer) ausgerüstet (*Erős* d. h. »der Starke«), was im Nachhinein zur allmählichen »Sonderung der Transportgegenstände«, wie Waren und Personen, führte.<sup>91</sup> (Besonders die sogenannten Schweineboote, die flussaufwärts tausende Schweine transportierten, waren eine Eigentümlichkeit der Gegend.<sup>92</sup>) Obwohl ein Hauptziel der ersten Jahre, die Schiffsverbindung mit Konstantinopel, 1838 erreicht wurde, kam es 1844 zu einer Neuverteilung der Zuständigkeiten zwischen der DDSG und dem anderen großen österreichischen Dampfschiffahrtsunternehmen, dem Triester Lloyd, »so, daß die eine alle Meeres-, und die andere alle Flußstraßen allein übernahm.«<sup>93</sup> In der Folge wurden 1845 »alle Seeschiffe«, alle mit dem Seeverkehr zusammenhängenden »Werften, Vorräthe, Magazine« an diesen verkauft und der gesamte Seeverkehr auf dem Pontus und dem Ägäischen Meer ihm überlassen. Die Schiffe der Ersten Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkehrten ab dieser Zeit nur bis Galatz.<sup>94</sup> Ab

---

*Zrínyi, 1838 – Ferdinand I., Nádor, 1837 – Árpád, 1837 – Clemens Fürst Metternich, Maria Anna, 1838 – Stambol, Crescent, Erős, Galathea, 1839 – Seri Pervas, Levant, Sophia, 1840 – 17 Dampfer, 1850 – 48 Dampfer, 1880 – 210 Dampfer*

91 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 178.

92 »Alle die Länder an der Sau und Drau und an der unteren Donau hin, Kroatien, Slawonien, Smyrnien, Bosnien, Serbien, die Walachei und Moldau, haben einen unsäglichen Reichthum an Schweinen. Ich hatte schon selbst früher Gelegenheit gehabt, in Beßarabien einen Theil dieses Reichthumes zu bewundern. Da es nun in eben jenen Ländern und noch mehr in den weiter südlich an sie angränzenden Provinzen eine Menge Leute giebt, welche ihren wunderlichen Vorurtheilen gemäß, um homerisch zu sprechen, das »süße, blühende Schweinefett« verachten, - so erzeugen sie denn dort mehr Schweine, als sie verzehren können. Da nun aber umgekehrt die Donau aufwärts so und so viele Millionen Nicht-Mahomedaner wohnen, welche »a Scheinernes« äußerst »gustiös« finden, so kommt es denn daher, daß jene Provinzen ihren Überfluß hierher schicken, und daß seit langen Zeiten schon eine ununterbrochene Schweinewanderung in nordwestlicher Richtung sich den Strom aufwärts ergießt. Es ist sehr schwer oder unmöglich, genau statistische Angaben über diesen Zweig des Viehhandels zu geben [...]. Nur eine Angabe, die einigermaßen einen Halt punct gewähren kann, findet man in vielen ungarischen statistischen Werken verstreut, nämlich die, daß auf den Oedenburger Märkten jährlich etwa 150.000 Schweine verkauft werden, was in einem Jahrzehent anderthalb Millionen ausmacht. Und zwar sind dieß zur größeren Hälfte türkische (besser sollte man sagen, slawonische, walachische und serbische, aber die Österreicher nennen in der Regel Alles, was von der unteren Donau kommt, »türkisch«) Schweine und zur kleineren Hälfte Bakonyer.« Kohl: Hundert Tage. Band 3, p. 134f.

93 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 189.

94 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 189.

1846 konnte man die gesamte Strecke Wien – Galatz ohne Umsteigen mit einem Dampfschiff machen.

### Monopole

Zu dem steten Wachstum der DDSG, in dessen Folge diese 1880 zu der größten Binnenreederei der Welt wurde, war die Einrichtung einer Schiffswerft in Altofen 1836, die Eröffnung von neuen Steinkohlengruben (z.B. in Fünfkirchen – Pécs ab 1852), der Ausbau der Széchenyi-Straße im Kazanpass zwischen 1833 bis 1837, die in ungünstigen Jahreszeiten den Verkehr zu Lande ermöglichte, die Befahrung der Nebenflüsse ab 1844, sowie die Errichtung eines Netzwerks von Agenturen unabdingbar.

Diesen Anforderungen konnte lange Zeit nur eine Gesellschaft mit großer staatlicher Unterstützung entsprechen. Nach Erlöschen des Privilegs der DDSG und besonders nach dem Ausgleich strebte die ungarische Regierung einen »Ausgleich mit der DDSG und die Nationalisierung ihres ungarischen Erwerbszweiges an.«<sup>95</sup> Dabei spielte mit eine Rolle, dass die ungarische Donau die ertragreichste Strecke des Stromes war. Dennoch konnten sich die meisten kleineren wie größeren Privatgesellschaften, die nach dem Ausgleich gegründet worden sind, infolge von Kapitalmangel und ihrer »nur lokalen Bedeutung gegen die Konkurrenz der gewaltigen DDSG« nicht behaupten.<sup>96</sup> Die einzige Dampfschiffahrtsgesellschaft, die sich einigermaßen erfolgreich gegenüber der DDSG durchzusetzen vermochte, war die 1895 »unter weitgehenden staatlichen Einfluß« gegründete Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-AG (MFTRT). Sie übernahm die Flotten von früheren kleinen Schiffahrtsgesellschaften (den Schiffspark von Pál Luczenbacher, die Fahrzeuge der Ersten Ungarischen Dampfschiffahrts-AG in Győr und pachtete den Fuhrpark der MÁV-Schiffahrt). Neben der MFTRT konnten sich auch kleinere ungarische Privatgesellschaften erfolgreich etablieren.<sup>97</sup>

### Zusammenfassung

Die Etablierung der Dampfschiffahrt auf der Donau in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts war ein imperiales Unternehmen. Sie setzte eine Technologie voraus, die im Habsburgerreich um diese Zeit nicht vorhanden war, einen finanziellen und organisatorischen Hintergrund, der ohne tatkräftige staatliche Rücken-

95 MAHART Ungarische Schiffahrts AG. In: Donau-Kurier Juni 1980. p. 8.

96 MAHART, p. 8.

97 Dezsényi: A magyar hajózás története, p. 97.

deckung kaum bestehen konnte, und erstreckte sich auf Gebiete, die außerhalb der Grenzen der Monarchie lagen. Der Wille zur Finanzierung dieses kurzfristig wenig Profit verheißenden Unternehmens entsprang denn auch nicht aus unmittelbaren wirtschaftlichen, sondern aus perspektivischen politischen Interessen der Monarchie, wie der Zugang zum Schwarzen Meer. Die damit verbundenen strategischen Ziele bestimmten sowohl die Finanzierung der Donaudampfschiffahrt (die von den dem Wiener Hof nahestehenden Kreisen der Geldaristokratie gedeckt wurde) als auch die geschäftlichen Entscheidungen der ersten 10 Jahre, die notfalls immer für die Sicherung des gesamten Fahrtweges ausfielen, oft auf Kosten der Rentabilität. Über diese ihre projektierte Bedeutung wurde die Donau in der politischen Rhetorik zur »Welthandelsstraße«<sup>98</sup> stilisiert. Aus diesen Zusammenhängen erklärt sich auch die Monopolstellung der DDSG, die von 1830 bis Mitte des 19. Jahrhunderts bestand, zu einer Zeit also, als in den meisten westeuropäischen Ländern oder auch in den Vereinigten Staaten Schifffahrtsmonopole längst angefochten wurden oder gar nicht erst eingeführt werden konnten. Erst nach dem Ausgleich im Jahre 1867 und auch dann nur mit Hilfe des ungarischen Staates entstanden kräftigere regionale Schifffahrtsunternehmen auf der Donau.

---

98 Huber: Industrielles und kommerzielles Leben in Oesterreich, p. 25.

## A Steam Voyage down the Danube

»A steamboat coming from New Orleans,  
brings to the remotest villages of our streams,  
and the very doors of the cabins, a little Paris,  
a section of the Broadway, or a slice of Philadelphia...«  
Western Monthly Review 1827<sup>99</sup>

Die Entstehung und die Ausbreitung der Dampfschiffahrt machten den Verkehr und den Handel auf der Donau nicht nur schneller und billiger, sondern sie fügten diesen auch in eine neue Logik des Reisens ein.

Sie machte Städte und Orte der unteren Donau, das Schwarze Meer wie auch Konstantinopel von Wien, Pressburg und Pest (später auch von Ulm und Regensburg) aus erreichbar. In der perspektivischen Verzerrung des Dampfschiffreisenden wurde Konstantinopel wie selbstverständlich zum Mündungspunkt der Donau<sup>100</sup> und der Fluss folglich zu einem Band zwischen Okzident und Orient. Der Fahrplan des Dampfschiffes gab die Geografie der gesamten Region vor.

Die Etablierung und schnelle Ausbreitung der Dampfschiffahrt nach 1830 wurde ein gewichtiger Grund für die »Entdeckung« der Donau als »Ganzes«. Die Idee von der Donau als Band zwischen Orient und Okzident wurde durch das neue Verkehrsmittel zu einer orientierenden Vorstellung für die gesamte mittel- und südosteuropäische Region. Nach 1830 entstanden auch die ersten Gesamtdarstellungen der Donau, die nach Möglichkeit auf Autopsie beruhten.<sup>101</sup>

99 Zit n. Hunter: Steamboats on the Western River, p. 29

100 So etwa Bechstein, Ludwig: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten: mit mehr als 100 Stahlstichen der berühmtesten Künstler. Wagner, Robert (Hg.); Graz: Akademischer Druck- und Verlagsanstalt [1838] 1990, p. 1. Siehe auch Kapitel »Die Donau als Landschaft«!

101 Eine rühmliche Ausnahme hiervon bildete das Mappenwerk des Kunike Verlages *Zweyhundertvierundsechzig Donau-Ansichten vom Ursprung bis zum Ausflusse ins Meer* aus den Jahren 1819-1826. Siehe auch Kapitel »Landschaft als Bild« in diesem Band!

## Die Wahrnehmung einer Einheit

In der Tat hätte ohne die Dampfschiffahrt der Gedanke von dem Fluss als Band gar nicht gedacht werden können.<sup>102</sup> Denn der Fluss – im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Flüssen – durchfloss Länder, die keine gemeinsame Sprache, keine gemeinsame Kultur, keine gemeinsame Tradition vereinte und zudem in unterschiedliche imperiale und wirtschaftliche Sphären geteilt waren. Im technischen Sinne waren die Länder an der Donau nicht nur durch »verschiedene Mass-, Gewicht- und Zollsystem[e]«<sup>103</sup> getrennt, sondern bis 1857<sup>104</sup> auch durch

102 Schon Joseph August Schultes, der allerdings nur die ersten zwei Bände seiner auf 4 Folgen geplanten »Donau-Fahrten« vollendet hatte, gab diesen den Untertitel »Ein Handbuch für Reisende« und betrachtete den Schiffsverkehr als den springenden Punkt der Donau-Frage. In dem 1819 veröffentlichten ersten Band seines großangelegten Werkes beklagt er: »[...] in zwey bis drey hundert Jahren vielleicht werden unsre Schiffer an der Donau so klug seyn, als heut zu Tage die Nord-Amerikaner sind. Haben doch die Ströme des cultivirtesten Europa's die Dampfbothe der Amerikaner erst zehn Jahre später kennen gelernt, und jetzt noch, wo bereits der Rhein, die Elbe, die Seine, die Newa mit Dampfbothen befahren werden, hat die Donau noch keines derselben auf ihrem Rücken getragen. Vergebens bemühen sich die Regierungen der Donaustaaten, die Indolenz der Donaustrandbewohner durch Privilegien, Belohnungen und alle möglichen Vortheile zu besiegen, und Dampfbothe auf diesem Strom zu bringen: wahrscheinlich wird ein Ausländer kommen, und die Früchte der Apathie ihrer Unterthanen ernten.« Schultes, Joseph August: Donau-Fahrten. Ein Handbuch für Reisende auf dem Donau-Strom. Erster Band. Baierns Donaustrom von Ulm bis Engelhardtszell. Wien: Anton Doll 1819, p. 4. Für Adalbert Müller und Johann Georg Kohl war die Dampfschiffahrt hingegen schon eine Gegebenheit. Cf. Müller, Adalbert: Die Donau vom Ursprunge bis zu den Mündungen. Zugleich ein Handbuch für Reisende welche diesen Strom befahren. Regensburg: Verlag von G. Joseph Manz 1839, Johann Georg Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth. Triest: Lloyd 1854. Siehe auch Kapitel »Die Erfindung des Donauraums« und »Donau als Landschaft« in diesem Band.

103 Wallace, Sigismund: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel und nach den Dardanellen. Wien: L.C. Zamarski & C. Dittmarsch 1864, p. 12.

104 In den 60er Jahren des 18. Jahrhunderts betrug die Dauer des Quarantäneaufenthaltes in Pestzeiten 84, in verdächtigen Zeiten 42, in pestfreien Zeiten 21 Tage. Nach dem Sanitäts-Normativ von 1770 wurde diese in Pestzeiten auf 42, in verdächtigen Zeiten auf 28 vermindert, in pestfreien Zeiten betrug sie weiterhin 21 Tage. 1785 erklärte Joseph der zweite »bindend für alle Kontumazstationen der Grenze« eine Quarantäneaufenthalt von 21 Tagen in Pestzeiten, von 10 Tagen in verdächtigen Zeiten und einen quarantänelosen Personenverkehr in pestfreien Zeiten. 1837 wurden diese Vorschriften in der Pest-Polizey-Ordnung zum Gesetz erhoben. Für den

Quarantänebestimmungen, die ab Semlin [ung. Zimony, serb. Zemun] den freien Verkehr zwischen den beiden Ufern unmöglich machten bzw. erschwerten. Der von Österreich eingerichtete *cordon sanitaire* wurde zeitweise durch ähnliche Einrichtungen auf dem walachischen und russischen Donau-Ufer erwidert.<sup>105</sup> Der Verkehr und der Handel zwischen den Ländern der unteren und oberen Donau waren daher sowohl zu Wasser als auch zu Lande äußerst langwierig und wurden erst durch das Aufkommen der Dampfschiffahrt erleichtert.<sup>106</sup>

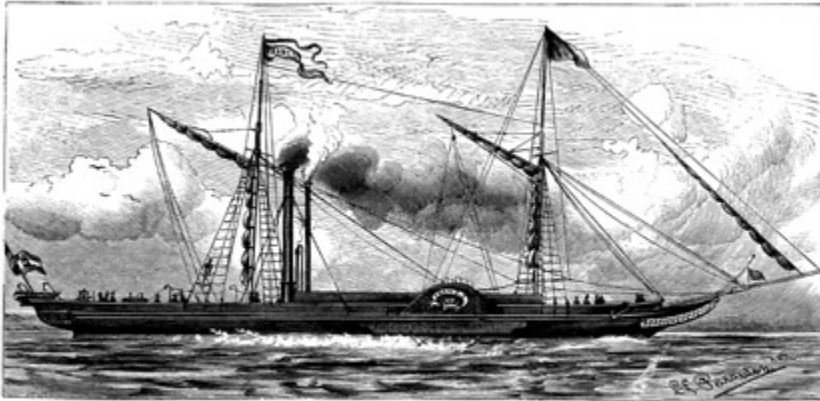
Mit dem Dampf etablierte sich nicht nur eine große verkehrstechnische und wirtschaftliche Organisation entlang der Donau, sondern auch die Repräsentation einer Einheit, die erst durch ihn zustande kam und – zumindest im 19. Jahrhundert – nur durch ihn bestand. Das Dampfschiff, das September 1830 das erste Mal von Wien nach Pest fuhr, war daher binnen kürzester Zeit nicht nur von dem Strom nicht mehr wegzudenken, sondern auch von den Deckeln jener Bände nicht, die eine Donaufahrt von Wien oder Pest nach Konstantinopel oder auch den gesamten Strom von der Quelle bis zu Mündung darstellen

---

Warenverkehr wurden jedoch diese Erleichterungen nicht durchgeführt. Cf. Lesky, Erna: Die österreichische Pestfront an der k.k. Militärgrenze. In: Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte 8 (1957), pp. 82–106, hier p. 99. »Der Abschluß der Donau-Schiffahrts-Akte zwischen Österreich, Baiern und der Türkei am 7. November 1857 bedeutete den eigentlichen Todestag der österreichischen Pestfront. Denn ihr Artikel xxx befreit sämtliche Schiffe auf der Donau von jeder Quarantäne, wenn innerhalb eines Jahres an den Uferländern kein Pestfall auftrat, was seit 1841 bereits Regel war. Die genannte Bestimmung wurde mit Entschließung vom 25. Dezember 1857 auch auf den gesamten Landverkehr der Militärgrenze ausgedehnt, so daß seit dieser Zeit Kordon und Kontumazstationen ihrer Daseinsberechtigung entbehrten, wenn ihre Auflösung bzw. Überführung in Viehkontumazen auch erst 1873 vollzogen war. [1873 war auch das Jahr der endgültigen Auflösung der Militärgrenze – E. K.] Denn Viehkontumazen allein verblieben noch einige Zeit als kümmerliche Reste einer einst so gewaltigen sanitären Organisation, wie sie die österreichische Pestfront im Europa des 18. und frühen 19. Jahrhunderts dargestellt hat.« Cf. Lesky: Die österreichische Pestfront p. 102. Neuere Diskussionen über die politische und soziale Funktion des Pestkordons werden von Olaf Briese zusammengefasst. Cf. Briese, Olaf: Angst in der Zeiten der Cholera. Über kulturelle Ursprünge des Bakteriums. Seuchen-Cordon I. Berlin: Akademie Verlag 2003, p. 24.

105 Kohl, Johann Georg: Zustände und Verbesserungen des Donauverkehrs in der Neuzeit. In: Skizzen aus Natur- und Völkerleben. Erster Theil. Dresden: Rudolf Kuntze 1851, pp. 401–408, hier p. 407.

106 Dabei haben, wie Erna Lesky formuliert, neben der »jede Sperre überspringende[n] Cholera«, Eisenbahn und Dampfschiff die »Gesetze diktiert«. Lesky: Die österreichische Pestfront, p. 102.



Zamper • Franz I. (1830).

Bild Nr. 4. Das Franz I. Schiff, aus Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Wien: Hartleben 1881

sollten.<sup>107</sup> Es war das Dampfschiff, das den Strom in eine (Welthandels-)Straße verwandelte und die ersten Reiseberichte über die Donaufahrt auf der unteren Donau (ab 1835) erhalten – zumindest im englischen Sprachraum – geradezu obligatorisch den Titel (oder auch nur die Kapitelüberschrift): »A steam voyage down the Danube«, wobei die Bezeichnung des Verkehrsmittels einer Gattungsbezeichnung gleichkam.<sup>108</sup> Das Dampfschiff war in diesem Fall das Vehikel, das die Gegend für Reisende und für den Fernverkehr überhaupt erst erschloss. Es bestimmte wesentlich die Wahrnehmung der an den Ufern des Stromes liegenden Länder und verlieh dem mit ihm Reisenden die »Würde des Zeitgenossen«<sup>109</sup>.

107 Wallace: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel; Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung; Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg.

108 So etwa bei Slade, Adolphus: Travels in Germany and Russia: Including a Steam Voyage by the Danube and the Euxine from Vienna to Constantinople, in 1838–1839. London: Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans 1840; Spencer, Edmund: Travels in Circassia, Krim-Tartary etc. Including a Steam Voyage down the Danube from Vienna to Constantinople and round the Black Sea. 2 Volumes, in 1836. 3<sup>rd</sup> edition. London: Henry Colburn 1839 [1837]. Die Dampfschiffahrt donauabwärts wurde selbst dort auf das Titelblatt gesetzt, wo sie eigentlich nur einen ganz kleinen Teil der Orientreise ausmachte.

109 Kraus, Karl: Die Entdeckung des Nordpols. In: ders.: Grimassen. [=Ausgewählte Werke Bd. I. 1902–1914] München: Langen-Müller 1977, pp. 259–268, hier p. 261.

## Reiseberichte über die ersten Dampfschiffahrten auf der unteren Donau 1835 bis 1845

Es war, wenn man der Selbsteinschätzung eines der ersten Donaureiseschreiber glauben darf, buchstäblich *Neugier*, die das Interesse an der unteren Donau entfachte und in einer Reihe schnell hintereinander veröffentlichten Reiseberichte ihren Niederschlag fand. Zwischen 1835 und 1845 erschien fast jedes Jahr ein (oder mehrere) Reisebericht(e) über eine Dampfschiffahrt zwischen Wien, Pressburg oder Pesth und Konstantinopel<sup>110</sup> und viele dieser (mehrheitlich eng-

<sup>110</sup> Michael Quin (Reiseantritt 1834) – *A steam voyage down the Danube*. London 1835 (mehrere Ausgaben, auch dt. und fr.), Charles Boileau Elliott (Reiseantritt 1835) – *Travels in the three great empires of Austria, Russia, and Turkey*. London 1838; Ludwig Bechstein (Reise um 1835) – *Die Donau-Reise mit ihren schönsten Ansichten. Von Donaueschingen bis ins Schwarze Meer*. Hildburghausen 1839; Joseph Dörner (Reise 1835) – *Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung*. Preßburg 1839; Edmund Spencer (Reise 1836) – *Travels in Circassia, Krim-Tartary etc. Including a Steam Voyage down the Danube from Vienna to Constantinople and round the Black Sea, in 1836*. London 1837; R. T. Claridge (Reise 1836) – *A guide along the Danube from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands, and Venice*. London 1837; Francis Hervé (keine Angaben, keine Reise mit dem Dampfschiff, Dampfschiffe werden nur erwähnt): *A residence in Greece and Turkey; with notes of the journey through Bulgaria, Servia, Hungary and the Balkan*. London 1837; Alois Wilhelm Schreiber (Reise 1837) – *Die Donau-Reise von der Einmündung des Ludwig-Kanals nach Constantinopel. Handbuch für Reisende von Ulm nach Wien, Preßburg, Pesth, Constantinopel, dem Archipelagus, Griechenland, über die Ionischen Inseln nach Italien*. Heidelberg 1839; Adolphus Slade (Reiseantritt 1838) – *Travels in Germany and Russia: Including a Steam Voyage by the Danube and the Euxine from Vienna to Constantinople, in 1838–39*. London 1840; Adalbert Müller: *Die Donau vom Ursprung bis zu den Mündungen. Ein Handbuch für Reisende Bd. 1–2*. Regensburg 1839; Johann Jakob Fallmerayer (Reise 1840) – *Fragmente aus dem Orient (erster Band, erstes Kapitel)*. Stuttgart und Tübingen 1845; Snow Robert (Reise 1841) – *Journal of a Steam Voyage down the Danube*. London 1842; Charles William Vane (Reise 1840–41) – *A Steam Voyage to Constantinople, by the Rhine and the Danube in 1840–41*. London 1842; Ida Pfeiffer (Reise 1842) – *Reise einer Wienerin in das heilige Land*. Wien 1843; Henry Formby (Reise 1839–40) – *A visit to the East*. London 1843; Johann Georg Kohl (Reise 1842) – *Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten*. Dresden und Leipzig 1842; William Beattie: *The Danube, its History, Scenery, and Topography. Illustrated by William Henry Bartlett*. London 1842 (Die Reise hat wahrscheinlich nur Bartlett gemacht – 1841); Friedrich Koch (Reisedatum unbekannt): *Der wohlunterrichtete Begleiter auf der malerischen Donaureise mit dem Dampfschiffe*. Wien

lisch-, zum Teil aber auch deutschsprachigen) Schilderungen wurden mehrfach aufgelegt und in verschiedene Sprachen übersetzt. Ihre »Verfasser« reisten wortwörtlich in den Spuren von anderen und nahmen auf ihre Vorgänger jeweils auch Bezug. Doch sie waren sich nicht nur dieser bewusst, sondern dachten auch an die Nachkommenden, erteilten ihnen Ratschläge, vermittelten praktische Informationen über die Schifffahrt, über Stationen, über Preisleistungsverhältnisse und nebenbei auch über Land und Leute. Obwohl ihre Autoren sich lediglich als erste von vielen verstanden, folgte ihnen kein Massentourismus auf die Spur. Die Zahl der Passagiere nahm auf den Dampfschiffen gerade in den schönsten Gegenden der unteren Donau ab<sup>111</sup> und die Strecke wurde auch später nicht zu den favorisierten Gebieten des Fremdenverkehrs.

Dass man in der renommierten Baedeker-Reihe vergeblich nach einem Donau-Band sucht, zeugt davon, dass es auf der Donau keinen nennenswerten internationalen Tourismus gab. Reiseführer auf der Donau mit besonderem Augenmerk auf die Dampfschiffahrt wurden ein Geschäft von Wiener (und Pester) Verlagen. Doch der Verbindung von Schifffahrt und Tourismus setzte der Ausbau der Eisenbahn bis Orsova (dt. auch Orschowa, ung. Orsova, rum. Orșova) in den Jahren 1875 bis 78 ein Ende. Donauführer ab dieser Zeit wurden in diesem Sinne redigiert und umgeschrieben. Die Schifffahrt versuchte sich immer mehr in Kombination mit der Eisenbahn zu präsentieren.<sup>112</sup>

Die ersten Reiseberichte über die Befahrung der unteren Donau popularisierten nicht den Tourismus in die Gegend, sie standen förmlich im Dienste einer Verkehrs-idee. Was noch unterstrichen wird durch die Tatsache, dass manche von ihnen, die als Ganzes eine Reise nach Konstantinopel und weiter in den Orient beschrieben, nicht das Reiseziel, sondern die Reiseroute und das Verkehrsmittel mit großen Lettern auf dem Titelblatt trugen.<sup>113</sup> Ihre Bewunderung galt der neuen Verbindung zwischen Okzident und Orient, und diese wurde unter dem Aspekt der Modernisierung verhandelt. Das Bewusstsein, Zeugen historisch bedeutsamer Vorgänge zu sein, spielte in den meisten dieser Berichten über Dampfschiffahrten eine gewichtige Rolle.

---

1845; Friedrich Wilhelm Hackländer (Reise 1840): Reise in den Orient. Stuttgart 1846; Karl Heinrich Koch (Reise auf der Donau 1843): Wanderungen im Oriente während der Jahre 1843 und 1844. Weimar 1846.

111 Kohl: Hundert Tage. Dritter Theil, p. 494.

112 Heksch, Alexander: Illustrierter Führer auf der Donau von Regensburg bis Sulina. [= Hartleben's Illustrierte Führer Nr. 1.] Wien, Pest, Leipzig: Hartleben 1881.

113 So etwa Quin und Claridge.

»Große Umwälzungen der ganzen Region werden da vorbereitet«<sup>114</sup>, meinte Michael Quin, ein Donaureisender der ersten Stunde in seinem Buch, und auch Richard Claridges Reiseführer listet die Dampfschiffahrt auf der Donau unter den großen Ereignissen der Epoche auf, wie die Erlangung der Unabhängigkeit von Griechenland oder die »Auferstehung« (»resurrection«) von Ägypten.<sup>115</sup> Edmund Spencer, der als Teil seiner Reise nach Tscherkessien mit dem Dampfschiff donauabwärts fuhr, betonte wiederholt den neuen Stand der Dinge in den Donauländern.<sup>116</sup>

Doch selbst Autoren, die erst Ende der dreißiger, Anfang der 40er Jahre ihre Reiseberichte über Donaufahrten veröffentlicht haben, zu einem Zeitpunkt, als die größte Entdeckung, mit der England die Welt beschenkt hatte,<sup>117</sup> längst keine Neuigkeit mehr war, stellten ihre Darstellung vor den Horizont historischer Veränderungen. »Schon hat der scharfsehende Handelsgeist sein Augenmerk auf sie geworfen« – läutete Adalbert Müller 1839 die neue Ära der Donau ein.<sup>118</sup>

Durch die Einrichtung der Dampfschiffahrt rückten Städte der unteren Donau in erreichbare Nähe von Pest und Wien. Diese Veränderung ging mit einer geradezu sensationellen Geschwindigkeit vor sich.<sup>119</sup> Die Fahrtzeit für die

114 »Thus preparations are in progress throughout that region for great changes [...]« Quin: *A Steam Voyage 1835*. 1st edition p. 164.

115 Claridge, Richard Tappin: *A guide along the Danube, from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands and Venice from the notes of a journey made in the year 1836*. London: F. C. Westley, 1837, Preface, p. v.

116 »new state of existence«, »novel position in which the events of the last few years have placed them«. Cf. Spencer: *Travels in Circassia*, Vol. I. p. 2.

117 Spencer: *Travels in Circassia*, p.1.

118 Müller: *Die Donau vom Ursprung*, p. IX.

119 Das erste Dampfschiff, nach dem herrschenden Kaiser *Franz I.* benannt, machte am 4. September 1830 von Wien nach Pest seine Probefahrt. Ihre Dauer betrug donauabwärts 15 Stunden 23 Minuten (272 km), aufwärts 48 Stunden 32 Minuten. Die Fahrten der *Franz I.* wurden bald auch auf Semlin (*Zimony*) und Moldova (600 km von Pest) ausgedehnt. 1834 wurde ein Schiff (die *Argo*) unterhalb des Eisernen Tores eingesetzt, dieses verkehrte zwischen Kladovo und Galatz (780 km). Erst 1838 wurde einerseits die Verbindung zwischen Donaumündung und Konstantinopel, andererseits zwischen Regensburg und Wien hergestellt. Doch selbst damals noch musste man zwischen Pest und Konstantinopel die Schiffe 3 Mal wechseln. Denn über die Kataraktenstrecke zwischen Moldova und Kladovo fuhren keine Dampfschiffe, sondern ein Ruderboot. 1845 wurden die Katarakte bis Orsova mit Dampf befahren, 1846 auch das eigentliche Eisernen Tor, womit diese Lücke in der kontinuierlichen Dampfverbindungslinie auch geschlossen wurde. Kanitz: *Serbien*, p. 340. Cassian: *Noch einmal die Donau als Verkehrsstrasse*. In: *Oesterreichisches Revue 1865*, VIII. Bd., p. 180.

Strecke Wien – Konstantinopel verkürzte sich bis 1850 von den anfänglichen 14 auf 8 Tage.<sup>120</sup> So wurde die Dampfschiffahrt nicht ganz unbegründet von manchen Zeitgenossen als ein »Sieg über die Zeit«<sup>121</sup> gefeiert.<sup>122</sup>

Für den deutschen Reiseberichtsreiber Johann Georg Kohl erscheint die Modernisierung der Donau und insbesondere das Dampfschiff als eine wunderbare Befähigungsmaschine, durch diese haben »viele Leute Füße bekommen, die sonst keine hatten, andere haben Siebenmeilenstiefel erhalten, die sonst nur gewöhnliches Schuhwerk trugen, die Geldbeutel sind voller geworden und die Tage länger«.<sup>123</sup> Zehn Jahre später schwärmte er von den »Flügeln des Dampfes«.<sup>124</sup>

Die Nachricht von der Schiffbarmachung der Donau brachte viele Reisende nach Konstantinopel auf die Idee, statt der mühseligen Fahrt zu Lande die zu Wasser zu wählen. Eine der klassischen Routen, die teilweise entlang der Donau führte (Wien, Pest, Semlin, Beograd)<sup>125</sup>, wurde mithin zu einem Schifffahrtserlebnis und damit auch zu einem Konkurrenten des anderen Schifffahrtsweges, der vom westlichen Europa über das Mittelmeer nach Griechenland und nach Konstantinopel führte. Ab 1834 haben viele englische Reisende diesen Reiseweg gewählt und auch Reiseberichte darüber veröffentlicht. In der britischen Zeitschrift *Quarterly Review* wurden die meisten dieser Reiseberichte von kenntnisreichen Rezensenten besprochen, ihre Informationen um weitere ergänzt, die durch die Zirkulation des Wissens in manchen Fällen sogar in die spätere Ausgabe

120 Kohl: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt, p. 200f. (Hervorhebung von E. K.)

121 Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 131.

122 Auch Johann Jakob Fallmerayer, der sonst wenig Beachtenswertes auf seiner Donau-reise fand, schwärmt von der »verhältnismäßig kurzer Frist« (Fallmerayer: Fragmente aus dem Orient, p. 1), in der man von Regensburg nach Trapezunt kommt, und zählt die Fahrzeiten für das Jahr 1840 zwischen den Stationen einzeln vor: Regensburg – Linz 18 Stunden, Linz – Wien 10 Stunden, Wien – Pesth 18 Stunden, Pesth – Mohács 13 Stunden, Mohács – Semlin 18 Stunden, Semlin – Drenkowa 10 Stunden, Drenkowa – Orsova 5 Stunden, Orsova – Skala Kladova 2 Stunden, Skala Kladova – Galacz 32 Stunden, Galacz – Sulina 11 Stunden. Insgesamt kommt er auf 7 Umstiege und 11 volle Tage (davon 8 Tage bis Galacz). Fallmerayer: Fragmente aus dem Orient, p. 1 u. p. 4ff.

123 Kohl: Hundert Tage. Bd., 2 p. 82.

124 Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth. Triest: Lloyd 1854, p. 99.

125 Cf. Montague, Lady Mary Wortley: Letters written during her Travels in Europe, Asia, and Africa. Paris: Firmin Didot 1822, pp. 60-132. u.a.

des Reiseberichtes eingebaut wurden.<sup>126</sup> Zu diesen gehörte auch Michael Joseph Quins Buch über seine Donaudampfschiffahrt im Herbst des Jahres 1834. Seine Schilderung war die erste und wurde noch im Jahr seiner Heimkehr (1835) zweimal verlegt; schon im nächsten Jahr folgte eine neue, dritte Auflage. Das Buch wurde auch ins Französische (1836), Deutsche (1836) und Holländische (1838) übersetzt. Seine Pionierrolle wurde ihm in dem Vorwort zu seinem 8 Jahre später (posthum) veröffentlichten Bericht über eine Dampfschiffahrt auf der Seine, Mosel und dem Rhein attestiert, denn wie es dort heißt, sind ihm viele dank dem Erfolg des Buches tatsächlich auf dieser Reiseroute gefolgt.<sup>127</sup>

Der irische Journalist, der überhaupt ein großer Anhänger der Dampfschiffe war, hat das neue Verkehrsmittel nicht nur verwendet, sondern machte Fragen und Folgen der Dampfschiffahrt zu seinem eigentlichen Thema. Er hat sich in seinem Reisebericht ausgiebig mit den Regulierungsarbeiten am Eisernen Tor beschäftigt und seine offensichtlichen Irrtümer in dessen dritten Ausgabe berichtigt. Da er in Orsova den mit der Leitung der Regulierungsarbeiten betrauten Grafen István Széchenyi kennengelernt und einige Tage in seiner Gesellschaft verbracht hatte, setzte er das Regulierungswerk in den allgemeinen Zusammenhang der ungarischen Reformbewegung. Dieses Junktim scheint auch bei späteren englischen Reiseschreibern auf Nachahmer gestoßen zu sein. Quins Reisebericht folgte zwei Jahre später der Reiseführer von R. T. Claridge<sup>128</sup>, der auf einer Reise im Jahre 1835 basierte und auch mehrfach verlegt worden ist.<sup>129</sup> Claridges Führer enthielt nur mehr Informationen, die einen fahrplanmäßigen Ablauf der Dinge umrahmten. 1838 erschien die Reisebeschreibung des Pfarrers Charles Boileau Elliott, der gleichfalls den Wasserweg über die Donau genommen hat, um nach Konstantinopel zu gelangen. Auch diese wurde 1839 neu verlegt. Edmund Spencers Reisebericht über seine Donaudampfschiffahrt erschien zuerst 1839, der vom britischen Marineoffizier Adolphus Slade über seine Reise im Herbst 1838 im Jahre 1840. Während Spencer die in Ungarn erfahrenen Entwicklungen

126 Etwa Quin: *A Steam voyage Down the Danube*. 3<sup>rd</sup> edition, pp. 123-128.

127 »His ›steam voyage‹ down that river has been diffused all over the continent, not only in the English, but also in the French and German languages, and has induced great numbers of persons to visit scenes which had previously been almost unknown.« Quin, Michael: *Steam voyages on the Seine, the Moselle & the Rhine; with railroad visits to the principal cities of Belgium*, in 2 volumes. London: Henry Colburn Publisher 1843, p. v.

128 Claridge: *A guide along the Danube*.

129 1839 auch als Teil eines Führers von »Paris bis Marseille«. Cf. Claridge: *A guide along the Danube from Paris to Marseille and from Vienna to Constantinople*. London: F.C. Westley 1839.

während seiner dreimaligen Reisen hervorhob, hatte Adolphus Slade ein besonderes Interesse für militärische und strategische Zusammenhänge. Als einziger unter den frühen britischen Reisenden durchschaute er auch die ungeheuren diplomatischen und strategischen Schwierigkeiten, die mit der Regulierung des Eisernen Tores, eines außerhalb des Gebietes der Monarchie liegenden Schiffahrtshindernisses, verbunden waren.

Schließlich sei der 1844 veröffentlichte Donauführer von William Beattie, einem britischen Arzt und »literary gentleman«, erwähnt, der zwar die Donau nie in seiner ganzen Länge bereist hatte<sup>130</sup>, doch aus dem ihm zur Verfügung stehenden Material<sup>131</sup>, eine imaginäre Donaureise von der Quelle bis zur Mündung aufzeichnete. Was der Autor nicht tat, erledigte auf jeden Fall der Zeichner. Der dicke Band nimmt neben seinem praktischen Aufbau hauptsächlich durch die schönen Illustrationen von William Henry Bartlett, einem der beliebtesten britischen Illustratoren der Zeit einen prominenten Platz unter den frühen Reiseführern zur Donau ein.<sup>132</sup> Der Dampfschiffahrt werden darin keine Extrakapitel gewidmet, doch wird der Lobeskanon für diese zivilisatorische Errungenschaft auch hier angestimmt.<sup>133</sup>

Bei den deutschsprachigen Reiseberichten, die eine Dampfschiffahrt donauabwärts beschrieben, spielte neben dem touristischen Interesse an Konstantinopel, Griechenland und dem weiteren Orient nur selten auch die Neugier für die Gegenden und die Entwicklungen an der unteren Donau eine Rolle.

Der berühmte Orientalist und liberale Publizist Johann Jakob Fallmerayer, der im Jahre 1840 eine Reise über die Donau nach Trapezunt und in den Orient

130 Wie es im Vorwort heißt: »for whatever scenes I have not described from actual observation, I have been studious to select the best authorities, both English and German.« Beattie, William: *The Danube, its History, Scenery, and Topography. Splendidly Illustrated from Sketches taken on the Spot by [Franz] Abresch and Drawn by W. H. Bartlett.* London 1844. [1842] p. III.

131 Unter anderem auch aus Murray, John: *A handbook for travelers in southern Germany [...] and The Danube from Ulm to the Black Sea.* London: John Murray 1837.

132 Er wurde auch auf Deutsch verlegt, wengleich der Text von Oskar Ludwig Bernhard Wolff sich von dem von Beattie unterscheidet. Cf. Oskar Ludwig Bernhard Wolff: *Die Donau. Ihre Anwohner, Ufer, Städte, Burgen und Schlösser von ihrer Quelle bis zu ihrer Mündung.* Illustriert von W. Henry Bartlett. Leipzig: J. J. Weber's Verlagsbuchhandlung 1843.

133 »with various references to the results of steam navigation, by which commercial intercourse is now established between the kingdom of Wirtemberg and the Euxine Sea – an event which cannot but lead to the happiest consequences, both as it regards the advancement of trade and the general progress of civilization in the East.« Beattie: *The Danube*, p. IV.

unternahm, schreibt in seinem 1845 veröffentlichten Reisebericht *Fragmente aus dem Orient*:

zwar habe ich vom ersten bis zum letzten Tage gewissenhaft Journal gehalten, finde aber den Inhalt so reizlos, leer und unbedeutend, daß ich durchaus nicht den Muth habe, über diese Eilfahrt auf der Donau und dem eurinischen Pontus umständlich Bericht zu thun. Das deutsche Publikum, durch sprudelnden Witz aus Elephantine und Dongola verwöhnt, liebt es nicht mehr, daß man ihm von schwermüthigen Magyaren, von Erlenwäldern bei Mohács, von Smyrnien und Walachen, oder gar von dem fürchterlichen Volke rede, welches hinter dem Pruth haust und den Schlüssel der Zukunft Asiens und Europas in Händen hat. Das Thema des Tages ist der Nil.<sup>134</sup>

Für Fallmerayer erscheint nur Schnelligkeit und Komfort der Reise der Erwähnung wert. Er zählt am Anfang seines Buches im Einzelnen auf, wie viele Stunden die Fahrt von einer Station des Dampfers bis zur anderen gedauert hat und kommt von Regensburg bis Sulina auf insgesamt 8 Tage, bis Trapezunt auf »eifflvolle Tage«<sup>135</sup>. »Müßte man nicht« ständig umsteigen, »so gliche die Fahrt [...] einem Feenmärchen«.<sup>136</sup>

Von den Reisetagebüchern und -briefen, die Anfang der 40er Jahre Dampfschiffahrten nach Konstantinopel festhielten, so etwa die (zu Lebzeiten unveröffentlichten) von Franz Grillparzer und die veröffentlichten von Gräfin Ida von Hahn-Hahn und der Wiener Bürgersfrau Ida Pfeiffer, hat nur letztere das Eiserne Tor und seine Umgebung zu ihrem Thema gemacht. Grillparzer schenkte in seinem Tagebuch nur Pressburg, Pest und gelegentlich der ungarischen Landschaft Beachtung. Konstantinopel und Griechenland waren die eigentlichen Höhepunkte seiner Reise.

Eine Ausnahme hiervon bildete u.a. der Ungarndeutsche Apotheker und Naturforscher Joseph von Dorner, der 1835 eine Botanisierreise in den Banat und zu der unteren Donau unternahm und dessen Reisebeschreibung, eine der bestrecherchierten der Zeit, 1839 in Pressburg erschien, sowie Johann Georg Kohl, der 1842 eine Donaureise von Linz bis Wien, von Wien bis Pressburg und von Győr bis zum Eisernen Tor machte, deren Schilderung im 3. und 4. Teil seiner *Hundert Tage auf Reise in den österreichischen Staaten* zu lesen ist.<sup>137</sup>

134 Fallmerayer: *Fragmente*, p. 2.

135 Fallmerayer: *Fragmente*, p. 4.

136 Fallmerayer: *Fragmente*, p. 4.

137 Kohls *Hundert Tage* sind in fünf Bände aufgeteilt, der erste ist Böhmen, der zweite

Die Donau nimmt in seiner Reisebeschreibung eine strukturierende Rolle ein.<sup>138</sup> Denn so vielfältig die österreichischen Länder sind – mit den »schönsten Gauen des östlichen Deutschlands«, den »herrlichen und wunderreichen Alpenländer[n]«, dem »productenreiche[n] Pannonien«, der »Hälfte Daciens«, den »weite[n] und bunte[n] Landschaften an der türkischen Gränze« und den Karpathen – was »alle österreichischen Lande mit einem gemeinsamen Bande« eint, ist »der mächtigste Strom Europa's, die Donau.«<sup>139</sup> Auch im ökonomisch-politischen Sinne wird dem Fluss eine strategische Bedeutung beigemessen. Denn »[d]ie Dampfschiffe tragen ohne Zweifel den Samen zu vielen kaufmännischen und industriösen Unternehmungen in sich [...].«<sup>140</sup>

Obwohl ursprünglich nicht für ein breiteres Publikum gedacht und in seinem Anliegen sehr verschieden von den Reiseführern, Reiseberichten und Handbüchern, sollten hier wegen der thematischen Verwandtschaft die Briefe von Graf Helmuth Moltke »über Zustände und Begebenheiten aus der Türkei 1835 bis 1839« erwähnt werden, die 1841 in einem Band veröffentlicht worden sind. Moltke reiste 1835 über Orsova über den Landweg nach Konstantinopel und fuhr nach mehrjährigen Reisen in der Türkei im Oktober des Jahres 1839 mit dem Dampfschiff donauaufwärts nach Deutschland zurück. Die letzten beiden Briefe behandeln eingehend an der Mündung, am Eisernen Tor und am Kazanpass die Schwierigkeiten, »diese wichtige[,] Lebensader Deutschlands«<sup>141</sup> mit Dampfschiffen befahrbar zu machen.

---

Niederösterreich von Linz bis Wien, der dritte und der vierte Ungarn, der fünfte der Steiermark, dem Salzkammergut und dem bayrischen Hochlande gewidmet. Es beschäftigen sich mehr oder weniger eingehend mit Ungarn und den Ländern an der unteren Donau noch: Adalbert Müller 1839–41, Alois Wilhelm Schreiber 1839, Wilhelm Koch 1845. Friedrich Koch 1845.

138 Die niederösterreichische Landschaft wird im zweiten Band in Form einer Donaufahrt als »Gemäldegalerie zwischen Linz und Wien« beschrieben. Cf. Kohl: Hundert Tage. Zweiter Theil, p. 80. Der größere Teil des dritten (Ungarn gewidmeten) Bandes ist als Donaufahrt angelegt (von Raab bis Orsova), wovon die äußerst breitspurige Beschreibung von Pest nur scheinbar eine Ausnahme bildet, denn auch Pest wird als Donau-Stadt und vor allem als Stützpunkt der Dampfschiffahrt bedeutsam. Schließlich fängt selbst der vierte (auch Ungarn gewidmete Band), der hauptsächlich die nicht an der Donau gelegenen Gegenden beschreibt, noch mit der Schilderung von Orsova [ung. Orsova] und des Eisernen Tores an.

139 Kohl: Hundert Tage. Bd. I., p. VIII.

140 Kohl: Hundert Tage. Bd. III., p. 418f.

141 Moltke, Helmuth: Briefe über Zustände und Begebenheiten aus der Türkei 1835 bis 1839. Berlin, Posen und Bromberg: Ernst Siegfried Mittler 1841, p. 421.

## Britische und deutsche Perspektiven

Die meisten Donaudampfschiffahrer der ersten Stunde waren Briten. Ihre Neugier umfasste von den verkehrstechnischen Neuerungen bis zu den politischen und ökonomischen Reformen alle wichtigen materiellen und politischen Umwälzungen in der Region. Was im Einzelnen als der Zerfall des osmanischen Reiches und der Zukunft der sich aus seinem Verband lösenden neuen Staaten beschrieben werden konnte, wurde pauschal unter den Zeitparolen des globalen Fortschritts verhandelt: »Steam, by land and water, is daily bringing the ends of the earth into communication with each other [...] thus [...] tending to blend all mankind in one vast family.« – wie Edmund Spencer formulierte.<sup>142</sup> Die Vision, dass die Dampfschiffahrt die Donauländer (wie die Enden dieser Welt) einander näher bringe, hatte in der Beschreibung der britischen Reisenden keinen sprachlichen und keinen kulturellen Index, trug daher auch keine besondere nationale Note. Wenn sie sich eines nationalen Themas annahmen, so war es die ungarische Reformbewegung, folglich hatten viele von ihnen starke Sympathien zu Ungarn, manche auch zu Serbien.<sup>143</sup>

Im Gegensatz zu ihnen brachte der deutsche Reiseautor Johann Georg Kohl der ungarischen Reformbewegung kein unbedingtes Wohlwollen entgegen.<sup>144</sup> Die

142 Spencer: Turkey, Russia, the Black Sea, and Circassia. p. 192.

143 Die ungarische Zeitschrift *Athenaeum* schreibt auch im Jahre 1837: »Die Dampfschiffahrt beginnt die Söhne der stolzen Britannia in das verwaiste Ungarnland zu locken. Es hat schon früher diesen oder jenen hierher verschlagen, und später brachte die Anziehungskraft der Pferde mehr daher, aber jetzt verbindet der Donaufluss Hunnia mit Britannia.« [Übers. E.K.] Im Original: »A gözhajózás kezdi az árva Hunniába csödíteni büszke Britannia fiait. Igaz, már azelött is tévedett ide egyik vagy másik, s később a lovak vonó ereje többet is hozott. De most a Duna kifolyása köti egybe Hunniát Britannióval.« In: *Athenaeum* 1837 zit. n. Antalffy: Igy utaztunk, p. 474.

144 Kohl beruft sich namentlich auf Miss Julia Pardoe, dessen Ungarn-Buch seiner Meinung nach »zu sehr voll Lobes« ist. (Gemeint ist allem Anschein nach das Werk *The City of the Magyar or Hungary and its Institutions* 1840, das Kohl im Pesther Casino vorfand Cf. J. G. Kohl: Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. 1842 Bd. III. p. 295.) Dennoch bringt er manchen Aspekten der ungarischen politischen Kultur ein gerütteltes Maß an Wertschätzung entgegen, so vor allem der politischen Beredsamkeit (insbesondere v. Kossuth), der scharfen Kritik, die einige Ungarische Politiker an der Nation übten, vor allem aber dem Beifall, mit dem man dies aufnahm. Vgl. »Denn es schien mir, daß sie, im Ganzen genommen, ihrer Sprache mächtiger sind als wir.« J. G. Kohl: Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. 1842 Bd. III. p. 230 u. p. 302f.

Bedeutung der ungarischen Nation bestand ihm zufolge in der großen »Bildungsfähigkeit«. <sup>145</sup> Oder noch präziser, in ihrer Zwischen-Stellung: »diese Stellung, als mit den Deutschen verbündeten Hilfsvölker gegen das Slaventhum, nehmen die Magyaren noch ein, und jetzt [...] mehr als je.« <sup>146</sup>

Seine Reisebeschreibung über die *österreichischen Staaten* und die Donau aus dem Jahre 1842 unterschied sich von seinen britischen Zeitgenossen u.a. gerade in seinem Interesse für ethnische Verhältnisse und für die Frage der nationalen Hegemonie entlang der Donau. Für Kohl stellte sich der Fortschritt nicht als eine Verwischung der Unterschiede dar, sondern als ein Faktor, der in die komplizierten ethnischen Verhältnisse entlang der Donau einzugreifen bestimmt war.

Der Strom wurde bei ihm zu einem Modell, das die ethnische Fragmentiertheit der Region nach einem hegemonialen Muster ordnet. Bei der Schilderung der Schifffahrt von Pest nach Mohács beschreibt er als wichtigste Sehenswürdigkeit der Reise das Schiffspublikum. Die Passagiere des Dampfschiffes erscheinen hierbei als eine Art Experimentiergesellschaft der Donauregion: In der Archesituation wird ihre ethnische Vielfalt zu einem Mikrokosmos geordnet. Das Durcheinander von Passagieren und Sprachen wird über den Topos vom Schiff als Modell der Staatsgemeinschaft zu einem hierarchisch geordneten Ganzen zusammengefügt. Nicht das friedliche Nebeneinander der Passagiere, auch nicht ihre flotte polyglotte gegenseitige Verständigung kommt dem Wunsch nach Ordnung entgegen, sondern die Dominanz *einer* Sprache. Der Reisende bemerkt: »daß bei all dieser babilonischen Verwirrung doch die deutsche Sprache diejenige war, welche am aller allgemeinsten vernommen wurde und die alle diese Donaufahrer, wie ein gemeinsames Band und ein durchgreifendes Verständigungsmittel zu umschlingen schien...« <sup>147</sup> Das Band, das die Donauregion miteinander verbindet, wird an dieser Stelle aus dem »flüssige[n] Code der kulturellen Vielfarbigkeit« <sup>148</sup> in den der deutschen Sprache umgewandelt. Der »Ansicht«, »daß durch die Dampfschifffahrt und die durch sie herbeigeführte Eröffnung der Donau in Ungarn eine Riese geweckt werden« würde, hält Kohl seine Überzeugung entgegen, dass man »weit größeren Vortheil für das Deutschtum an der eröffneten Dampfschifffahrt« erwarten kann.

145 J. G. Kohl: *Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten*. 1842 Bd. III. p. 302.

146 J. G. Kohl: *Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten*. 1842, Bd. III. p. 309.

147 J. G. Kohl: *Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten*. 1842, Bd. III. p. 417.

148 Esterházy, Péter: *Donau abwärts*. 1992, p. 71.

### Annäherung *en gros* und *en détail*

In den meisten der britischen Darstellungen wurde das Dampfschiff nicht nur das Vehikel, sondern auch das Thema, wenn nicht sogar: Leitthema der Reise entlang der Donau. Diese Bedeutsamkeit ergab sich nicht (oder nicht nur) aus der unmittelbaren Erfahrung der Reise, sondern (auch) aus der strategischen Bedeutung, die dem Dampfschiff beigemessen wurde. Dieses wurde als ein Verkehrsmittel verstanden, das die Bedingungen der Reise optimiert, und wie der Reiseführer von Claridge formulierte, sollte auch das Handbuch so beschaffen sein, »to carry them along their journey in the most agreeable und least costly manner.«<sup>149</sup>

Obwohl die meisten der Reiseberichte eher von fahrplanmäßig eintreffenden Unfällen als von erwartungsgemäß ablaufenden Fahrten handeln, war die Formel vom »Sieg über die Zeit«<sup>150</sup> und Vorstoß der Zivilisation für sie alle verbindlich. Die neue Reiseroute öffnete eine Perspektive auf eine planmäßig ablaufende Zukunft, in der alle noch vorhandenen Lücken gefüllt, zufallsbedingte Störungen beseitigt werden. Vom Deck des neuen Reiseapparates aus erschien die Gegenwart als die Vorstufe einer absehbaren Zukunft. Man vermeinte in einem willkommenen Vorgriff auf die Zukunft von der Schiffbarmachung des Eisernen Tores mit Sicherheit zu wissen, dass ein Kanal binnen zehn bis zwölf Jahren errichtet werden wird.<sup>151</sup> Wenn in Drenkowa (ung. Drenkova, rum. Drencova) kein Dorf und kein Wirtshaus die Reisenden erwartete und damit die Angaben der Schifffahrtsgesellschaft Lügen gestraft wurden, so bezogen sich die Angaben – so Adolphus Slade – offenbar auf den »zukünftigen Stand der Dinge«<sup>152</sup>. Quin fügte den Fahnen seines Reiseberichts noch in der 3. Ausgabe Fußnoten bei, um aus dieser immerhin etwas größeren Nähe zur Zukunft – wenn möglich – diese noch besser rekonstruieren zu können.<sup>153</sup>

149 Claridge: *A guide along the Danube*, p. VIII.

150 Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 131.

151 »it is probable that in the course of ten or twelve years something of the kind will be effected.« Elliot, Charles Boileau: *Travels in the three great empires of Austria, Russia, and Turkey*. London 1838, p. 141.

152 »We had expected to find a village and an inn in Drenkowa, but the announcement in the prospect of the ›Company‹, had relation, apparently, to a future state of things.« Slade: *Travels in Germany and Russia*, p. 158.

153 »I learn, however, while this sheet is passing through the press, that a determination has been taken by the Austrian government, upon the suggestion of Count Széchenyi, to cut canals at two different points of the Servian bank, in order to avoid the falls of the Danube between Moldava and Gladova. Prince Milosch has already

Was das besondere Pathos und das Abenteuer der Reise ausmachte, war die Vision einer zukünftigen Perfektion. Zeichen des Aufbruchs wurden großzügig zu Bögen und Entwicklungslinien verlängert und ausgedehnt, zu Ansätzen einer perfektionierten Zukunft. Sofern solche nicht vorhanden waren, fiel ein Ort wie etwa Belgrad, wo Quin trotz seiner Erwartungen kein Zeichen von »grandeur and of commercial activity« (so in einem Atemzug!) entdecken konnte, aus dem Raster seiner Beobachtung: »Belgrade itself looks at a distance like a city of the dead.«<sup>154</sup>

Es geht in diesen Beschreibungen weniger um die Wahrnehmung bisher ungesehener Landschaften und kultureller Eigentümlichkeiten *per se*, sondern um die Auslegung ihrer zivilisatorischen Botschaften. Als Michael Quin den Kazanpass hinunterfährt und die Explosionen hört, die durch das Wegsprengen der Felsen zum Zwecke der Erbauung einer Straße (der späteren Széchenyi-Straße) entstehen, meint er sofort auch ihre ideologische Botschaft zu vernehmen: »The echos of those detonations, resounding among the mountains and along the waters, gave peculiar interest to the scene, they spoke of enterprise and industry well applied, and were the harbingers of national prosperity, civilization, and happiness.«<sup>155</sup>

Dampf, Wirtschaftsblüte, Zivilisation und Glück, die Reihe, die hier unversehens von technischen über nationalökonomische zu moralischen Kategorien führt, scheint überhaupt bezeichnend für diese Generation englischer Reisechriftsteller gewesen zu sein. Denn die Dampfmaschine ermöglichte in ihren Augen nicht nur die Befahrung bestimmter Strecken, sondern durch Verkürzung der Entfernungen förderte sie Kommunikation und eine Reihe bürgerliche Anliegen, von der Verbesserung der Straßen über den Bau von Brücken, das Ausbaggern von Kanälen bis zur Verschönerung der Städte, zudem hatte sie auch einen positiven Einfluss auf das Benehmen ihrer Bewohner, auf das sie auch »civilisierend« wirkte.<sup>156</sup> Indem die Dampfmaschine die Ränder dieser Welt einander täglich näher brachte und die Völker unter den Prämissen des zivilisierten (sprich: westeuropäischen) Formen des Zusammenlebens zu einer Familie verei-

---

sanctioned this important undertaking; and there is little doubt that the Porte also will give its assent to a project calculated to be highly beneficial to Turkey.« Quin: *A Steam Voyage*. 3rd edition, p. 64 Fn. 1.

154 Quin: *A Steam Voyage*. 3rd edition, p. 60. Tot dürfte der Stadt auch ausgeschaut haben, weil Quins Schiff einen Bogen drum herum machte, um nicht unter die Quarantäneregelungen zu fallen.

155 Quin: *A Steam Voyage*. 3rd edition, p. 75.

156 Quin: *A Steam Voyage*, 3rd edition, p. 104.

nigte<sup>157</sup>, wurden Dampf und Zivilisation fast austauschbare Begriffe.<sup>158</sup> Oder wie der Vikar C. B. Elliott in seinem Reisebericht über die Dampfmaschine predigt: »steam is calculated to prove the precursor of civilisation, civilisation of education, education of religion, and religion of happiness.«<sup>159</sup> So wurde die Dampfmaschine selbst zu einer gewaltigen moralischen Maschine, die für die moralische, politische und wirtschaftliche Selbststeuerung der zukünftigen Welt zum Modell wurde.<sup>160</sup>

Das Pathos dieses Unternehmens sicherte die Berufung auf die Zivilisation, die sich mit jedem Schlag im Urwald und mit jedem begrädeten Fluss, mit jeder Bücke und jeder Eisenbahntrasse weiter verbreitete. Auch der nutzbar gewordenen Donau kam nun die Rolle zu, »die Zivilisation auf der Erdkugel zu verbreiten.«<sup>161</sup>

Für jene Reisenden, die den Weg mit dem Dampfschiff über die Donau zurücklegten, wurde der Modernisierungsauftrag der Donau zu einer unmittelbar er- und befahrbaren Realität. Das Dampfschiff selbst war ein Ort (und ein Medium), das durch das Fahren die Homogenisierung des Raumes erlebbar machte, zudem war den Schiffsreisenden jener Auftrag, der mit der Schiffbarkeit der Donau ausgeführt wurde, durchwegs bewusst.

Michael Quin etwa setzt jene Modernisierungspläne in den Mittelpunkt seiner Darstellungen, die sich damals hauptsächlich an den Namen von Széchenyi knüpften. Für Quins Bewusstsein, Zeitgenosse großer Veränderungen zu sein, ist nichts bezeichnender, als dass er die Erörterung der Regulierungspläne am Eisernen Tor sowie der Reformpläne des serbischen Herrschers, Prinz Milosch, nach Aufzählung einiger politischer Neuigkeiten mit dem gewichtigen Satz enden lässt: »Thus preparations are in progress throughout all that region

157 »Steam, by land and water is daily bringing the ends of the earth into communication with each other, and mingling in familiar every-day contact the inhabitants of the most distant lands, who a quarter of a century since were scarcely cognizant of each other's existence: thus obliterating all those salient characteristics and peculiarities of race which constitute national individuality, and tending to blend all mankind in one vast family.« Spencer: Turkey, Russia, p. 192.

158 »for it is quite true that steam and civilisation are daily becoming almost convertible terms« Quin: A Steam Voyage. 3<sup>rd</sup> edition, p. 106.

159 Elliott: Travels in the three great empires, p. 192.

160 Elliott: Travels in the three great empires, p. 192; Schiffer, Reinhold: Oriental Panorama: British Travellers in 19th Century Turkey. Amsterdam-Atlanta, GA: Rodopi 1999, p. 40.

161 »[...] the Danube [...] will become largely contributory to the extension of civilization in the greater portion of the globe,« Claridge: A guide along the Danube, p. 18.

for great changes.«<sup>162</sup> Diese Prognose steht als Konklusion all jener politischer Ereignisse da, die als Aktualitäten erwähnt wurden. Interessanterweise hat Quin ein Jahr später in der dritten Ausgabe seines Buches die politischen Neuigkeiten zwar verändern müssen, denn der Sultan war Prinz Miloschs Ansinnen gar nicht gewogen,<sup>163</sup> doch trotz veränderter Vorzeichen bleibt Quins Schlussfolgerung unverändert: In der gesamten Region sind große Veränderungen im Gange.<sup>164</sup>

Die Reiseschriftsteller des ersten Jahrzehnts haben immer wieder ihre Visionen über die zukünftige Einheit des Donaugebietes aufs Papier gebracht.<sup>165</sup> Doch die Identifikation mit den Vorzügen der Dampfschiffahrt ist bei kaum einem anderen so offenbar wie bei Quin. Er beschreibt den Ausbau des Schiffahrts- wie des Landweges geradezu als eine Zivilisierungsmaßnahme, die die Länder des südöstlichen Europa dem westlichen und mittleren Teil des Kontinents näher bringen würde:

The advantages destined to arise out of this great enterprise to Hungary, to Servia, Wallachia, and Bulgaria, are incalculable. Those countries, which have hitherto seemed scarcely to belong to Europe, will be rapidly brought within the pale of civilization; their natural riches, which are inexhaustible, will be multiplied; their productions will be vastly improved; their institutions and laws will be assimilated to those of the most advanced nations; and new combination, not only of physical but also of moral strength, will be created, which may give birth to important changes in the distribution of political power on the continent.<sup>166</sup>

Was die ersten Reiseberichte leisten, ist die Auslegung der Schiffahrt auf der Donau als Vehikel im Dienste der Annäherung im konkreten wie im übertragenen Sinne.

162 Quin: *A Steam Voyage*. 1<sup>st</sup> edition, p. 164.

163 »Soon after this speech was pronounced, Prince Milosch was summoned to Constantinople, where, it is understood, in obedience to Russian influence, he has been obliged, to pledge himself to modify his constitution, so as to render its elements less democratic.« Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 138.

164 »Thus, preparations are in progress throughout all that region for great changes.« Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 138.

165 Claridge: *A Guide along the Danube*, Quin: *A Steam Voyage*, Elliot: *Travels in the three great empires*.

166 Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 131.

## Erwartung und Erfahrung

Die Reiseberichte bestätigen allerdings die Erwartungen, die sie *en gros* verkünden, mitnichten *en détail*. Neben den begeisterten Berichten von einer zuverlässigen Verbindung zwischen Wien und Konstantinopel erfährt man aus ihnen auch einiges über die tatsächlichen Überraschungen, Unannehmlichkeiten und über die ernsthaften wie lächerlichen Gefahren der Reise. Trotzdem ließen sie sich die Überzeugung nicht nehmen, am Anfang einer weltgeschichtlichen Umwälzung zu stehen.

Quins Reise verlief eigentlich voller Unannehmlichkeiten. Als er sich im September 1834<sup>167</sup> in Pest einschiffte, erschien ihm der Fluss als denkbar ungeeignet für eine Wasserstraße: »I believe there is no river in Europe which winds so much as the Danube.«<sup>168</sup> Der Strom unterhalb der Stadt war voller Mühlen, die die Navigation geradezu unmöglich machten,<sup>169</sup> die Fahrt durch die große Ebene war weder glatt noch ununterbrochen, denn Kohle musste auf komplizierte und langwierige Art eingefüllt werden und das Schiff streifte mehrere Sandbänke, bis es schließlich auf eine auffuhr und Stunden vergingen, bevor es wieder flott gemacht werden konnte. Der englische Kapitän des Schiffes schien mit jeder Art von Navigation,<sup>170</sup> einschließlich jener auf der Donau, unbekannt gewesen zu sein und auch jener Engländer, der das kleinere Ruderboot steuerte, auf das umzusteigen die Passagiere zwischen Moldova und Skala Kladova genötigt waren, war seiner Aufgabe nicht gewachsen,<sup>171</sup> da er sich mit seiner Mannschaft kaum verständigen konnte. Quins Schiffsreise war voller Überraschungen und Verspätungen, bis er sie nach Viddin vollends aufgeben musste:

167 Er reiste von Paris nach Pest, nahm dort das Dampfschiff im September 1834. Nach dem Besuch von Konstantinopel, Griechenland und Italien schiffte er sich im Februar 1835 in Neapel nach Marseille ein. Cf. Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition.

168 Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 12.

169 Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 11–12.

170 »The captain of our steamer was an Englishman, of the name Cozier, who, being little conversant with any branch of the nautical science, was about equally skilled in the topography of the Danube. Though he had gone up and down several times, he knew know more of the caprices of the sandbanks than he did of the bed of the Yellow Sea. He had a bitter dislike to his office. Why he was permitted to undertake it, I could never understand.« Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 14.

171 »gross inefficiency of the sailors over whom the good-natured English captain had little influence and no authority. They rowed when they liked, and how they liked« Cf. Elliott: *Travels in the Three Great Empires*, p. 126.

but about 9 o'clock the boat penetrated a sandbank, where it remained as firmly fixed as if it had grown up from the bottom of the river. Anticipating an accident of this kind we had brought with us from Argugrad a flat-bottomed vessel, for the purpose of lightening the steamer of its cargo: but upon sounding the river from bank to bank, it was discovered, to our dismay, that even if the cargo, boiler, engine and all, were removed, we had not the slightest chance of moving beyond the spot, where we were fixed as by the spell of an enchanter. We had, moreover, the agreeable prospect, about a mile before us, of three country boats, laden with »fruit«, planted also like so many rocks, in the bed of the Danube.<sup>172</sup>

Über ähnliche Vorfälle berichten fast alle Reisenden.<sup>173</sup>

Auch die mit dem Dampfschiff verknüpfte Vorstellung der geordneten Verhältnisse scheint für die Reisenden der ersten Jahrzehnte eher Erwartung als Erfahrung gewesen zu sein. Eine häufig vorkommende Klage war der mangelnde Komfort an Bord, die leidliche Unordnung, die Vermischung von Männern und Frauen.<sup>174</sup>

172 Quin: A Steam Voyage. 3<sup>rd</sup> edition, p.151.

173 So etwa berichtete der britische Marineoffizier Adolphus Slade, der seit 1829 mehrfach Reisen in die Türkei gemacht hatte und später als »Mushaver Pasha« sogar in türkischen Diensten gestanden ist: Kaum habe er am 3. Oktober 1838 auf dem Deck des Dampfschiffes *Nádor* Wien verlassen, als nach einer Stunde das Schiff auf einer Sandbank festgesessen sei. »This accident, though unexpected by the foreigners on board, was by no means an unusual one in this part of the river; at the same time our captain seemed, by his conduct, to be as much confused as though it had never occurred to him before. He invited the passengers to lend him their bodies *en masse*, first at the bow, then at the stern, then on either side, to jump and run together, in the hope of shaking the vessel free. We strove willingly, but without purpose: we were in the most unhandsome *fix*, as some Americans said. After exercising their bodies in this way for an hour, the passengers were landed on the beach to exercise their patience, and the cargo was transhipped into barges. We remained there gazing on our disaster for an hour. [...] The boatmen of the Rhine and the Danube seem never to have improved in the art of construction.« (Slade: Travels in Germany and Russia, p. 120f. Am nächsten Tag passiert ihnen unterhalb Pressburg dasselbe. Slade: Travels in Germany and Russia, p. 123f.) Diese Art von Unfällen scheint auf dieser Strecke so häufig vorgekommen zu sein, dass am Ufer Ankerwinden aufgestellt waren, mit deren Hilfe man die zuvor gelichteten Schiffe u. U. wieder flott machen konnte. Doch dies gelang immer, denn wie Slade schrieb: »we might as well have tried to move a church.« (Slade: Travels in Germany and Russia, p. 124.) Obwohl Slade die Notwendigkeit bestimmter Regulierungsarbeiten kurz aufzählt, gibt er für die Gegenwart den Ratschlag: »to proceed by land to Pest, and there embark.« Slade: Travels in Germany and Russia, p. 125.

174 Für den Reverend Elliott war das Dampfschiff »[...] not the fittest place, in which

»Eine größere Unordnung kann es nicht leicht geben«<sup>175</sup> klagte Ida Pfeiffer in ihrem Tagebuch aus dem Jahre 1842 über die Zustände in der zweiten Klasse:

Es ist gar nicht zu beschreiben, was man Alles auf diesem Schiffe auszustehen hat. – Ungepolsterte Bänke gehören bei Tag zum Sitzen, bei Nacht zum Schlafen. Von einem Waschbecken des Morgens ist keine Spur zu entdecken; und so ging es fort, bis zum dritten Dampfschiff, dem ›Zrinyi‹, welches wir unterhalb der Donaufälle bestiegen; da fanden wir wenigstens bequeme gepolsterte Bänke. Allein auf keinem Schiffe, nicht einmal auf dem ›Ferdinand‹, mit welchem man schon in das Schwarze Meer kommt und der fatalen Seekrankheit anheim fällt, ist eine Absonderung von Männern und Frauen.<sup>176</sup>

Die Dampfschiffahrtsgesellschaft dürfte Beschwerden gegenüber aufgeschlossenen gewesen sein, denn Elliot erwähnt ein Buch, in das die Passagiere vor Verlassen des Schiffes in Drenkowa für die »Direktoren« und für »spätere Reisende« ihre Beschwerden »as to mismanagement« aufschrieben: »These they classed under four heads: First the inclusion of gentlemen into the ladies' apartment; Secondly, smoking in the cuddy; Thirdly, the admission of »second class« passengers to sit and dine in the first cabine; and Fourthly, shooting on deck, to the great alarm of the ladies.«<sup>177</sup>

Zu den größten Unannehmlichkeiten der Reise zählte aber bis 1846 der häufige Wechsel der Schiffe, wobei jedes Mal auch das Gepäck ein- und ausgeladen werden musste: »Im ganzen werden von Wien bis Konstantinopel die Fahrzeuge sechsmal gewechselt, viermal die Dampfschiffe, und zweimal die Barken, was eben nicht zu den Annehmlichkeiten der Donaureise gehört.«<sup>178</sup>

Die Diskrepanz zwischen Idee und tatsächlicher Leistung war in diesen ersten Jahren erstaunlich groß. Von einer »uninterrupted line of communication« konnte nicht die Rede sein. Von einer verhältnismäßig komfortablen Reise kann man erst ab 1846 sprechen, als auch die Strecke zwischen Drenkowa und Skala Gladowa mit Dampfschiffen befahrbar wurde.<sup>179</sup> Doch um die Zeit tummelten

---

to seek for polished manners or the highest society.« (Elliott: *Travels in the Three Great Empires*, p. 79.) Er beklagt sich, dass sich Reisegefährtinnen umstandslos in der Gegenwart von Männern entkleideten. Cf. Elliott: *Travels in the Three Great Empires*, p. 78.

175 Pfeiffer: *Reise einer Wienerin*, p. 6.

176 Pfeiffer: *Reise einer Wienerin*, p. 7. Cf. Elliott: *Travels in the Three Great Empires*, p. 78.

177 Elliott: *Travels in the Three Great Empires*, p. 114.

178 Pfeiffer: *Reise einer Wienerin*, p. 21.

179 Kanitz: *Serbien*, p. 340. Im Jahre 1834 stellte die »k.k. privilegierte Donau-Dampf-

sich keine Reiseschriftsteller mehr in dieser Gegend. Die Glattheit der Fahrt scheint der Reise auch ihren besonderen Reiz genommen zu haben.<sup>180</sup>

Während »Comfort und Annehmlichkeit«<sup>181</sup> der Reise in den 30er Jahren nur mit Blick auf die Zukunft der Donaudampfschiffahrt zugestanden werden konnten, wurden Dampfer in späteren Jahrzehnten zum bequemen Verkehrsmittel schlechthin erklärt.<sup>182</sup> Von den möglichen Vorzügen des Reisens konnten sie ab dieser Zeit die idealen Voraussetzungen für das langsame und beschauliche Reisen für sich beanspruchen.<sup>183</sup> Die Schnelligkeit wurde der Eisenbahn überlassen.<sup>184</sup>

---

schiffahrtsgesellschaft« ein erstes, im Jahre 1836 ein zweites Dampfboot unterhalb des »eisernen Thores« auf. (Cf. Cassian: Noch einmal die Donau als Verkehrsstraße, p. 180.) »Die damaligen Quarantaine-Gesetze erlaubten jedoch nur, jeden halben Monat je eine Reise auf vlachischer und eine auf türkischer Seite zu machen. Erst im Jahre 1846 wurde die Befahrung der großen Stromkatarakte mittelst Dampfes versucht und von jenem Jahre datirt die ununterbrochene Verbindung Mitteleuropas mit dem Pontus auf seiner größten Wasserstrasse.« Kanitz: Serbien, p. 340.

180 Cf. Schiffer: Oriental Panorama, p. 41.

181 Wallace: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel, p. 3.

182 Bedienung und Bequemlichkeit der Dampfschiffe ließen (auch) immer weniger zu wünschen übrig. In einem Artikel der britischen Zeitschrift *Temple Bar* aus dem Jahr 1862 wird die Donaudampfschiffahrt als die bequemste und zuverlässigste in ganz Europa gelobt.

»There is no steamboat service in Europe that can compare with that of the Danube for comfort and despatch. The boats are of enormous dimensions and are provided with powerful engines. They are constructed especially with a view to river traffic and passenger accommodation, thus affording a singular contrast to all other European steamers the object in constructing which clearly has been to ensure the greatest possible amount of discomfort with the smallest reference to their special use. Thus the traveller coming to the Danube with his Rhine or Swiss-lake experiences fresh and lively, will be surprised to find that several hundred people besides himself can eat drink, and sleep, or actually enjoy the scenery [...] without interfering with each other, without interruption, and without difficulty and the whole at a cost which is moderate enough to please everyone.« The Danube in Hungary. In: *Temple Bar. A London Magazine for town and country readers.* Nov. 1862. Vol. VI., p. 66.

183 »wegen einem geschäftlichen Zwecke in seinem Berufe« heißt es bei der Reisenovellisten Sigismund Wallace, soll man die Eisenbahn nehmen, »wer aber zu seinem vergnügen, zu seiner Erholung, zu seiner Belehrung, reist, der benütze die auf Strömen sanft dahingleitenden Dampfschiffe«. Wallace: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel, p. 4.

184 In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts kam das Dampfschiff meistens nur

»Watt's und Fulton's titanische[.] Erfindung«<sup>185</sup>

Dennoch blieb in den folgenden Jahrzehnten ein vordringlicher Gegenstand vieler Reiseberichte das neue Vehikel selbst. »Diese[r] ganze[.] reizende[.], schöne[.] und bequeme[.] Dampfschiff-Reiseapparat«<sup>186</sup>, wie ihn Johann Georg Kohl nannte, »das angenehmste und herrlichste Reisevehikel, das bisher erfunden wurde«<sup>187</sup>, ist vielfach beschrieben und als emblematisches Verkehrsmittel der anbrechenden industriellen Epoche mit unterschiedlichen Bedeutungen versehen worden. In diese sind die komplexen Erwartungen und Befürchtungen, die mit den neuen Maschinen verbunden waren, eingeschrieben.

Dem Dampfschiffspassagieren der ersten Stunde war die Neuigkeit und Bedeutung ihrer Fahrt ein Axiom. Um dies zu vermitteln, genügte es, auf jene Verkehrsmittel in der Landschaft zu blicken, die weder die Geschwindigkeit noch die Funktionalität eines Dampfschiffes aufweisen mochten. Der Blick aus dem Dampfschiff gibt in Michael Quins Beschreibung die Barken, die auf der Donau unterhalb von Pest fahren, der Lächerlichkeit preis. Vom Deck des stromabwärts gleitenden neuen Vehikels aus erschienen diese nicht einfach langsam, sondern geradezu monströs. Die von Menschen geschleppte Barke wurde in Quins Beschreibung zu einer Karikatur des Unzeitgemäßen, zum Dysfunktionalen schlechthin:

[...] a huge unwieldy bark [...] is dragged up the river by a force which is not at first very apparent. You behold the vessel tied to the end of the rope, which is pulled by something or somebody somewhere, and if your eye can discern the »reach« at the distance of perhaps a mile, you may discover there a dozen brawny Hungarian peasants, half-naked, trudging along in rope harness, exerting all their strength to draw the enormous mass behind them.<sup>188</sup>

Auch der Kutschenverkehr auf den Landstraßen kommt bei Quin nicht besser weg. Die »Musik« der Räder, im Vergleich zu der man einem Leierkasten Quins Meinung nach geradezu bezaubernde Töne entlocken kann, verwandelt sie in

---

mehr als Ergänzung einer Eisenbahnfahrt in Frage. Heksch: Illustrierter Führer auf der Donau von Regensburg bis Sulina.

185 Müller: Die Donau vom Ursprunge, Bd. I. p. IX., auch Huber: Industrielles und kommerzielles Leben in Oesterreich, p. 43.

186 Kohl: Hundert Tage, 3. Theil, p. 498.

187 Kohl: Hundert Tage, 3. Theil, p. 493.

188 Quin: A Steam Voyage. 3<sup>rd</sup> edition, p. 12.

Zerrbilder.<sup>189</sup> Die herkömmlichen Verkehrsmittel sind in seiner Beschreibung nicht nur langsamer, unbequemer und ungleich schwerer zu steuern, sondern sie werden zu einem Sammelsurium unzusammenhängender Eigenschaften. Diese gehen nie in einer Funktionalität auf, sondern bewahren ihre undurchdringliche Dinglichkeit.

Das Dampfschiff hingegen ist bei Quin nicht ein Gegenstand für sich, sondern wird diskursiv eingesetzt durch die Verbindung mit Vorstellungen wie Fortschritt, Zivilisation und Funktionalität. Nicht seine Beschaffenheit, sondern seine Bedeutung steht im Mittelpunkt von Quins Ausführungen. Hierbei erscheint das Dampfschiff schon am Anfang als ein vielfach umstrittenes, von Gerüchten umwobenes Vehikel. Wie Quin sich dem Ausgangspunkt seiner Reise, nämlich Pest, nähert, hört er die unterschiedlichsten Gerüchte, was mit seinem Dampfschiff passiert sei: die Maschine sei explodiert, es sei auf einer Sandbank gestrandet, ein Felsen habe es aufgeschlitzt etc., worauf der Anblick des tatsächlich fahrbereiten Dampfers geradezu Quins Themen vorgibt: »it was with no small pleasure that I discovered the vessel of which I came in pursuit, anchored quietly within the shade of the bridge«. <sup>190</sup> Durch den Spannungsaufbau wird ein eigentlich sehr unspektakulärer Vorzug des Dampfschiffes, nämlich seine Verlässlichkeit in Szene gesetzt. Es war diese Eigentümlichkeit, die in den nächsten Jahrzehnten immer mehr in den Mittelpunkt der Darstellung rückte.

Die (um die Zeit meist nur prognostizierte) Kalkulierbarkeit war der Punkt, der das Dampfboot recht eigentlich zu einem Verkehrsmittel der modernen Zeit machte. Der Reise lagen ein Fahrplan und ebenso ein Kostenkalkül zugrunde. Das Dampfschiff sicherte auch ein gewisses Maß an Komfort. Es bot eine größere Sicherheit gegenüber den Gefahren des Stromes als irgendein Vehikel zuvor. Es versprach trotz gelegentlich gestrandeter Schiffe die Möglichkeit, Reisen auf der Donau berechenbar zu machen, das nasse Element der menschlichen Steuerung zu unterwerfen. So wenig beschreibungswürdig mühelose Fahrten auch sind, bei jedem Wechsel des Vehikels wird bemerkt, wie glatt das Dampfschiff dahingleitet,<sup>191</sup> an jeder gefährlichen Stelle, wie »majestätisch« es den mächtigen Strom »beherrscht«. <sup>192</sup>

189 »moved at a snails pace, the wooden axle of the wheels yielding the while a species of music, compared to which the hoarsest sound of a hurdygurdy would be enchanting.« Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 13.

190 Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 2.

191 »we glided smoothly onward« Spencer: *Travels in Circassia*, p. 81.

192 »Der große mächtige Strom eilt oft brausend und schäumend an hohen Bergen dahin, die ihm kaum einen Ausweg zu gestatten schienen. [...] Und stolz und majes-

Das Dampfschiff war aber nicht nur ein Vehikel, sondern auch ein Gehäuse, welches den Reisenden gegen die Unberechenbarkeit von Witterungsverhältnissen und Versorgung schützte. Es hatte zuerst eine, später mehrere Räumlichkeiten, in der man schlafen konnte, und zudem auch eine eigene Küche. Das Schiff war mehr als Wohnstube, es war auch ein wohlgeordneter öffentlicher Raum, in dem Menschen miteinander verkehrten.<sup>193</sup> Die Vorzüge der DDSG-Schiffe in den 60er Jahren verglich denn auch der Geograf Felix Kanitz mit einer »plötzlich flott gewordene[n] Pension am Genfer- oder Comosee«.<sup>194</sup>

Die Beschreibung der Küche wie auch der Reisegesellschaft und ihrer Unterhaltungen gehörte in der Tat von Anfang an zu den vordringlichsten Themen der Reiseberichtsreiser. Man beklagt bei dem Abschied vom Dampfer außer der Gesellschaft die guten Matratzen und die Bequemlichkeit.<sup>195</sup>

In den meisten Reiseschilderungen wurden Dampfschiffe überhaupt zum Träger der Zivilisation. Durch ihre Größe boten sie genug Raum zu einer bestimmten Absonderung zwischen sozialen Klassen und wurden daher besonders gern als Modell einer hierarchisch geordneten Gesellschaft verstanden.

In diesem Sinne singt der Balkanreisende Felix Philipp Kanitz in seinem *Serbien*-Buch ein Loblied auf den Komfort der »prachtvoll eingerichteten Eildampfer der k.k. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft«, deren Vorzüge nicht zuletzt in der »zweckmäßigste[n]« Aufteilung des Raumes in »große[.] Salons und Promenadenterrassen«, in »Boudoircabines« und in »gesonderte[.] Rauch-, Spiel-, Lese- und Speisesalons« liegen; während er die Schiffe der franko-serbischen Dampfschiffahrtsgesellschaft gerade auch wegen des Mangels an sozialer Distinktion anprangert.<sup>196</sup> Auf dem Schiff, dem Miniaturmodell sozialer Hierarchien, ist Kanitz' Missbilligung der allzu raschen Annäherung zwischen Personen unterschiedlichen Ranges nicht zu überhören: »In der schmalen, mit Pistolen und Dolchen fantastisch aufgeputzten Capitainskajüte fand ich dessen Gattin,

---

tätisch beherrscht ihn das Schiff, das sicher und schnell durch die wildromantische Gegenden dahineilt.« Pfeiffer: *Reise einer Wienerin*, p. 10.

193 Wallace: *Auf der Donau von Wien nach Constantinopel*, p. 118.

194 Kanitz: *Reise nach Süd-Serbien*, p. 386. «Floating Palace» und «Moving Hotels» waren beliebte Bezeichnungen für Dampfschiffe auch im amerikanischen Westen. Cf. Hunter: *Steamboats on the Western Rivers*, p. 390; zit. n. Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, p. 101.

195 »It was no very welcome change to pass from the comparative luxuries of the steamer – from a good mattress, excellent dinners, and the fascinating society of the Count, to an open boat, manned by Greek carpenters [...].« Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 153.

196 Kanitz: *Serbien*, p. 386.

den Maschinisten und Steuermann traulich vereint. Jeder Vorrang, jede Etiquette schien hier im Gegensatz zu unsern deutschen Schiffen aufgehoben.«<sup>197</sup> Bezeichnend für das Wegfallen der sozialen und Zweckmäßigkeitsgrenzen ist die »nach Zwiebeln, Pečenje und Käse duftende Parfummixtum«, die einem im Salon des Schiffes entgegenschlägt, oder ein »Matrosen-, Küchen- und Stewarddienste auf dem Schiffe zugleich versehender alter Bursche«, der alle Bitten der Gäste abwehrt.<sup>198</sup> Abgrenzung scheint ein grundlegendes Anliegen zu sein, sofern diese Grenzen nicht der Zirkulation von Waren, Menschen, Kapital und Wissen gesetzt werden, sondern der sozialen Unterscheidung dienen.

Dampfschiffe der DDSG werden zu Vorboten der Zivilisation, sie stehen geradezu stellvertretend für das Zuhause, das man verlassen hat. Quin erzählt, wie ihm erst aus dem Dampfboot steigend die Unangemessenheit seiner Ausrüstung bewusst wird, da in den Gegenden um Moldova ein Gewehr gewiss brauchbarer wäre als der von Zuhause (und vom Dampfboot) mitgenommene Regenschirm.<sup>199</sup> Kanitz beschreibt, wie aus dem osmanischen Reich kommend jedes Dampfschiff, das man sieht, den der Heimat Entwöhnten wie ein Stück »heimatliche[r] Boden« entgegenwinkt<sup>200</sup>, und erzählt sogar von einem rumänischen Bojaren, der in Ermangelung der finanziellen Mittel, jedes Jahr nach Paris zu fahren, ersatzweise jedes Jahr öfters mit dem Dampfschiff fährt, um in Besitz »occidentaler Genüsse« und »europäischen Comforts« zu kommen.

Diese Stellvertreter-Rolle kommt dem Dampfschiff besonders oft am unteren Lauf der Donau zu. Es scheint der Kontrast zwischen Umfeld und Boot jenes Moment zu sein, das die Gleichsetzung von Dampf und Zivilisation hervorhebt. Zu dergleichen Überlegungen bieten daher neben Bildern aus der europäischen Türkei besonders häufig die Naturschilderungen des Kazanpasses einen Hintergrund:

»Das Dampfschiff allein, welches von Gefahren umgeben ein erfahrener Lotse führen muss«, gibt hier »Zeugnis von der Zivilisation Europa's, von der Macht des menschlichen Geistes«, während »alles Übrige« als »Wildnis« in Erscheinung tritt und von der »Erhabenheit des Schöpfers« predigt.<sup>201</sup> Die Macht des Einen wie die Erhabenheit des Anderen scheinen sich in dieser Umgebung gegenseitig zu bestätigen.

197 Kanitz: Serbien, p. 387f.

198 Kanitz: Serbien, p. 387.

199 Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 68.

200 Kanitz: Serbien, p. 386.

201 Wallace: *Auf der Donau von Wien nach Constantinopel*, p. 80.

## Gleiten, Sehen, Panorama

Das Reisen, das keine physische Anstrengung vom Reisenden mehr verlangte, wurde zum ästhetischen Vergnügen. Allen Sorgen enthoben, erscheint der Schiffspassagier als Zuschauer, der sich der Betrachtung der vorübergleitenden Landschaft und der Reisegesellschaft überlassen und dem Studium der Umgebung und der Landeskunde widmen kann.

Der bewegliche Zuschauerraum des Dampfschiffsdecks ist wie ein erster Schritt auf dem Wege zu jenem weiterentwickelten Design der sehenden Vehikel, als welche Ulrich Raulff die modernen Touristenbusse beschreibt: »rollende[.] Sonnenbrillen«<sup>202</sup>. Das Dampfschiffsdeck hingegen bot eine gleitende Panoramavorführung, die immer etwas Theaterhaftes hatte. Die Stunden an Deck werden der Beobachtung von Menschen, Landschaften sowie der Besprechung wichtiger Themen gewidmet. Das Sehen scheint neben den verschiedenen Sorten von Zeitvertreib überhaupt die wichtigste Beschäftigung für den Reisenden zu sein: »Ich blieb die meiste Zeit auf dem Deck und sah der sich ständig wechselnden Landschaftsvariationen zu, die sich wie die Bilder eines beweglichen Panoramas präsentierten«<sup>203</sup>, schreibt Quin über seine Reise. Denn »[j]ede Wendung zeigt neue Schönheiten; man weiß nicht, auf welche Seite man *das begierige Auge* wenden soll«<sup>204</sup>, heißt es bei Ida Pfeiffer. Das Panorama, das sich vor dem »begierige[n] Auge« des Dampfschiffspassagiers entfaltet, bietet sich ihm nicht von einem erhöhten Punkt aus, denn er befindet sich mitten in der Landschaft. Die vorbeiziehenden Gegenstände erscheinen ihm als Elemente einer sich großartig entrollenden Kulisse. Dabei wird die Dampfschiffahrt Vorbote einer neuen Sehweise.<sup>205</sup>

202 Raulff, Ulrich: Seh-Komfort. In: Pohl, Klaus: Ansichten der Ferne. Reisephotographie 1850 – heute. Giessen: Anabas 1983, pp. 188–192, hier p. 188.

203 »I remained generally on deck, watching the variations of scenery which presented themselves as in a moving panorama.« Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p. 51.

204 Pfeiffer: *Reise einer Wienerin*, p. 10. (Hervorhebung von E. K.)

205 »Man hat noch viel zu wenig beachtet, daß nicht nur die Photographie eine Revolution der Sehweisen auslöste. Auch mit Dampfboot und Eisenbahn begann ein neues optisches Zeitalter, das entsprechende Veränderungen literarischer Beschreibungsformen bedingte. [...] [Technische Verkehrsmittel interessieren] als Medien neuer Perspektiven mit einer gesteigerten Fluktuation der Bilder und einer Multiplizierung der »Ansichten.« Hess, Günter: *Panorama und Denkmal. Erinnerung als Denkform zwischen Vormärz und Gründerzeit*. In: Martino, Alberto mit Häntschel, Günter/Jäger, Georg (Hg.): *Literatur in der sozialen Bewegung. Aufsätze und Forschungsberichte zum 19. Jahrhundert*. Tübingen: Max Niemeyer 1977, pp. 130–206, hier p. 172.

»Die Landschaft, die man mit dem Billett erwirbt« – schreibt Schivelbusch über die Bahnfahrt – »wird zur Vorstellung.«<sup>206</sup> Bei dieser Metaphorik verbleibend, wirkten die Dampfschiffe wie fahrende Zuschauerräume. Das Deck des Schiffes war so geformt, dass man möglichst vieles und nach Möglichkeit in alle Richtungen sehen konnte. »Ist das Wetter schön, so bleibt man ohnehin lieber im Freien, um das Panorama der Donau an sich vorübergleiten zu sehen«, schreibt die Wienerin Ida Pfeiffer als Erklärung, warum man statt zweiter Klasse auch dritte nehmen kann.<sup>207</sup> Denn wer in der Kajüte bliebe, »würde die interessantesten Stellen der Donau nicht gesehen haben.«<sup>208</sup> Wo es nichts zu sehen gibt, braucht man gar nicht erst das Dampfschiff zu besteigen. So begründete etwa Michael Quin seine Entscheidung, erst ab Pest das Schiff genommen zu haben, damit, dass »[...] die Landschaft um die Donau zwischen Pressburg [...] und Pest [...] kaum etwas Interessantes bietet.«<sup>209</sup>

Mit der Landschaft wurde auch alles andere zum Teil einer Vorführung, das Essen wie die Bedienung und auch die anderen Reisenden. Selbst die Routinen des Alltags, wie Abfahrt, Ankunft oder die Mahlzeiten, werden auf dem Dampfer zu ästhetischen Ereignissen, die das Vokabular und die Haltung des Theaterpublikums heraufbeschwören: »Im Ganzen, der Monotonität der Unterhaltung zum Trotz, ging es [nämlich das Abendessen] wie die Theaterkritiker sagen mit *éclat* über die Bühne.«<sup>210</sup> Als das wirkliche »Theater« der Schifffahrt können jedoch die Landschaft sowie die Menschen gelten, die auf beiden Seiten des Flusses auftauchen: Bauern, Müller, Fuhrwerker. Der Reisende auf dem Schiffsdeck sieht »eine durch die Bewegung konstituierte Szenerie, deren Flüchtigkeit die Erfassung des Ganzen, d. h. einen Überblick möglich macht.«<sup>211</sup> Der Blick des Reisenden wird förmlich durch die Bewegungen des Schiffes inszeniert, es gleiten in deren Folge Bilder und Landschaftsformationen in sein Blickfeld: »Unser Steuermann, welchem die serbische Tracht sehr gut lässt, wechselte, einer plötzlichen Wendung des Stromes folgend, den Kurs nach Süden. Hier schieben sich rechts die bewaldeten Höhen des landeinwärts liegenden Kolar an die Donau vor.«<sup>212</sup> Wo

206 Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, p. 40.

207 Pfeiffer: Reise einer Wienerin, p. 6.

208 Pfeiffer: Reise einer Wienerin, p. 12.

209 » [...] and as the scenery of the Danube possesses but little interest between Pressburg, where the steam navigation begins, and Pesth, the modern capital of Hungary, I preferred embarking at the latter place.« Quin: A Steam Voyage. 3<sup>rd</sup> edition, p. 7.

210 »Upon the whole, notwithstanding the monotony of the entertainment, it went off, as the theatrical critics say, with *éclat*.« Quin: A Steam Voyage. 3<sup>rd</sup> edition, p. 26f.

211 Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, p. 59.

212 Kanitz: Serbien, p. 3.

die Natur wenig zu bieten hat, wird die Gesellschaft auf dem Schiff als eine Art Ersatzlandschaft beschrieben.

### Zusammenfassung

Wie Wolfgang Schivelbusch schreibt, ist »[d]ie Verkehrstechnik [...] das materielle Substrat der Verfügbarkeit oder Verfügbarmachung«<sup>213</sup>. Wie alle anderen neuen Verkehrstechniken veränderte auch das Dampfschiff die Verfügbarkeit und die Wahrnehmung des von ihm durchquerten Raumes, indem es diesen Raum für den Handel und Verkehr aus dem Westen überhaupt erst erschloss. Doch obwohl die Verkehrstechnik einen homogenen Raum imaginierte, war die Wahrnehmung des Donauraumes im 19. Jahrhundert durch vielerlei Brüche und Widersprüche gekennzeichnet.

---

213 Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, p. 38

### III. Die Erfindung des Donauraums

Mit der Modernisierung von Verkehrsmitteln und Kommunikationstechniken wurde der Raum hypothetisch zwar immer wieder zu Grabe getragen, doch hatte er als Analysekategorie tatsächlich nur an Bedeutung gewonnen. Weder die Eisenbahn noch das Dampfschiff, noch andere Fahrzeuge haben den Raum getötet, sie haben lediglich unsere Begriffe von ihm verändert.<sup>1</sup>

Die Kategorien von Zeit und Raum sind vor allem durch den Wandel der ihnen zugeschriebenen Eigenschaften »schwankend geworden«<sup>2</sup>. Wurde traditionell Zeit mit Mobilität, »Veränderung, Entwicklung und Geschichte« gleichgesetzt, so Raum mit »Immobilität, Stagnation und [dem] Reaktionäre[n], [mit] Stillstand, Starre und Festigkeit«<sup>3</sup> oder – bei Fernand Braudel etwa – mit »Träg-

---

1 Markus Schroer meint, dass: »es zumeist der physische Raum ist, dessen Relevanz für Aufbau und das Funktionieren der modernen Gesellschaft bezweifelt wird.« Schroer, Markus: »Bringing space back in« – Zur Relevanz des Raums als soziologischer Kategorie. In: Döring, Jörg/Thielmann, Tristan (Hg.): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld: [transcript] 2008, pp. 125–148, p. 134.

2 »Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unsern Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug um auch letztere anständig zu töten! In vierthalb Stunden reist man jetzt nach Orléans, in ebensoviel Stunden nach Rouen. Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.« – heißt die viel zitierte Eintragung vom 5. Mai 1843 aus Heines Lutetia. Heine, Heinrich: Lutetia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben. Zweiter Teil. Artikel LVII. Edition Holzinger: Berliner Ausgabe 2014, pp. 176f. auch: <http://www.heinrich-heine-denkmal.de/heine-texte/lutetia57.shtml>. [5.7.2015].

3 Schroer: »Bringing space back in«, p. 142.

heit«, die sich menschlicher Tätigkeit entgegenstellt.<sup>4</sup> Doch gerade diese säuberliche Trennung von Bewegung und Stillstand, vom (sich ständig verändernden) Gesellschaftlichen und dem (vorgegebenen) Materiellen ist in neueren kulturwissenschaftlichen Konzeptionalisierungen des Raumes durcheinander geraten. »Statt bloß den invarianten Schauplatz der Objektbewegung abzugeben«, so Albrecht Koschorke, wird der Raum selbst »von deren Unruhe erfasst, strömt, strahlt, schmiegt sich Formen und Körpern an, [...] und zerteilt sich in vieldimensionalen Mannigfaltigkeiten, deren jede eine eigene Raumwelt erschafft.«<sup>5</sup>

Für das zeitgenössische sozialwissenschaftliche Denken erscheint Raum einerseits als das Greifbare schlechthin,<sup>6</sup> andererseits aber (als Analysekategorie) – ähnlich wie die Zeit – als »wirkungslose Form«, »in deren Modifikationen die realen Energien sich [...] offenbaren.«<sup>7</sup>

Der Raum ist dabei keineswegs eine neue Kategorie<sup>8</sup>, neu ist lediglich die Problematisierung des Begriffs. Denn während er früher – wie Markus Schroer formuliert – als »derart selbstverständlich vorausgesetzt wurde, dass eine nähere Auseinandersetzung mit ihm unnötig erscheinen musste,«<sup>9</sup> ist die gegenwärtige Wende zum Raum oder auch die Rede von der »Wiederkehr des Raumes«<sup>10</sup> vor allem auf den Bedarf an seiner Konzeptionalisierung zurückzuführen.

Theorieansätze, die sich die Parole vom »spatial turn« auf die Fahne schreiben, berufen sich dabei mit Vorliebe auf Michel Foucaults programmatische Aussage,<sup>11</sup>

4 Braudel, Fernand: Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II. Bd. 2. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1992, p. 37. zit. n. Eric Piltz: »Trägheit des Raums«. Fernand Braudel und die *Spatial Stories* der Geschichtswissenschaft pp. 75–102, p. 75, p. 84.

5 Koschorke, Albrecht: Wahrheit und Erfindung. Grundzüge einer Allgemeinen Erzähltheorie. Frankfurt a. M.: Fischer 2013, p. 113.

6 »Es hat tatsächlich den Anschein, als gäbe es einen neuen Bedarf am Greifbaren, Materiellen, Konkreten und Evidenten« und der Raum scheint »geradezu ein Garant für das Reale darzustellen.« Schroer: »Bringing space back in«, p. 144.

7 Simmel, Georg: Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Ottheim Rammstedt (Hg.): Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1992, (Kapitel IX. Der Raum und die räumlichen Ordnungen der Gesellschaft) pp. 687–779, hier p. 687.

8 »Alle Geschichte hat einen Ort. Es ist schwerer zu erklären, wie so etwas in Vergessenheit geraten konnte, als zu verstehen, warum das so ist.« Schlögel, Karl: Spatial Turn, endlich. In: Ders.: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München: Hanser 2003, p. 60–71, hier p. 71.

9 Schroer: »Bringing space back in«, p. 132.

10 So der Titel eines Essays von Karl Schlögel. Cf. Schlögel, Karl: Go East: oder Die zweite Entdeckung des Ostens. Berlin: Siedler 1995, pp. 17–33.

11 Döring, Jörg u. Thielmann, Tristan: Was lesen wir im Raume? Der *Spatial Turn* und

der zufolge Raum – im Gegensatz zu Zeit – die Analysekategorie der Sozialwissenschaften geworden ist. Wie Foucault am Anfang seines 1964 veröffentlichten Aufsatzes *Andere Räume* formuliert: »Die große Obsession des 19. Jahrhunderts ist bekanntlich die Geschichte gewesen. [...] Hingegen wäre die aktuelle Epoche eher die Epoche des Raumes.«<sup>12</sup>

Die Aufwertung des Begriffs, seine Ausarbeitung als sozialwissenschaftlicher Untersuchungsaspekt schaut allerdings auf eine wesentlich längere Geschichte zurück. Die Grundlage seiner Karriere ist jene seit Anfang des 20. Jahrhunderts verlaubliche Ansicht, dass Raum nicht lediglich die physische Bedingung des sozialen Handelns ist, sondern etwas, das sozialen Verhältnissen ihre Form verleiht (oder auch: das sozial »produziert« wird).<sup>13</sup> Wie Georg Simmel seine semiotische Philosophie des Raumes konkret auf die Grenze bezogen formuliert: Diese »ist nicht eine räumliche Tatsache mit soziologischen Wirkungen, sondern eine soziologische Tatsache, die sich räumlich formt.«<sup>14</sup> Schon in Simmels Auslegung wird dem Raum seine Substantialität genommen, der Raum oder genauer »die räumliche Ordnungen der Gesellschaft«<sup>15</sup> werden als räumliche Ausprägungen von gesellschaftlichen Funktionen verstanden.

Doch trotz der Rede von der Raumkehre gibt es keine allgemeine Theorie des Raums.<sup>16</sup> Statt einer Theorie findet man verschiedene Versuche, unsere Raumbegriffe zu differenzieren.

---

das geheime Wissen der Geographen. In: dies. (Hg.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Bielefeld: [transcript] 2008, pp. 7–45, hier p. 9.

- 12 Foucault, Michel: *Andere Räume*. In: Foucault Michel: *Botschaften der Macht. Der Foucault-Reader. Diskurs und Medien*. Engelmann, Jan (Hg.): Stuttgart: Deutsche Verlagsanstalt 1999, pp. 145–157, hier p. 145.
- 13 Das besagt etwa auch der Titel von Henri Lefebvres grundlegenden Buch zum Thema: *The Production of Space*. Translated by Donald Nicolson-Smith. Maiden, MA: Blackwell Publishing 1991.
- 14 Simmel: *Soziologie*, p. 697.
- 15 Köster, Werner: *Georg Simmels Soziologie – Realabstraktion und Entmystifizierung*. In: ders.: *Die Rede über den »Raum«*. Zur semantischen Karriere eines deutschen Konzepts. Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag 2002, pp. 81–89, hier p. 86.
- 16 »Über den *spatial turn* wird in aller Regel innerfachlich diskutiert, aber mit Rekurs auf ein interdisziplinäres Raumparadigma, das sich wiederum nirgendwo so recht begründet findet.« Döring/Thielmann: *Was lesen wir im Raume?* p. 10.

## Raumsoziologische Begrifflichkeiten

Die meisten modernen sozialwissenschaftlichen Theorien des Raumes setzen seine soziale Konstruiertheit voraus.<sup>17</sup> Um Raum dabei nicht lediglich zu einer Metapher verkümmern zu lassen, musste in der Terminologie auch berücksichtigt werden, dass menschliches Handeln zwar einerseits den Raum erst hervorbringt, andererseits im bereits vorgeformten Raum stattfindet.<sup>18</sup>

Dieser Überlegung trägt u.a. die Unterscheidung zwischen den Begriffen *Raum* (space) und *Ort* (place) Rechnung, die die Grundlage zu differenzierteren räumlichen Konzeptualisierungen in der kulturellen Anthropologie bietet. *Raum* wird als eine konzeptuelle Karte betrachtet, die das soziale Leben ordnet und strukturiert. *Ort* hingegen bezeichnet jenen sozio-ökonomisch bestimmten Raum, wo Menschen leben.<sup>19</sup>

Mit anderen Worten: der eine Begriff (Raum) ist eine Operation, der andere (Ort) ein Gegenstand, der eine (Raum) bezeichnet eine Karte, der andere (Ort) Routen. Oder: wie de Certeau in seinem Werk *Die Kunst des Handelns* formulierte: »space is a practiced place.«<sup>20</sup> Für ihn ist der Ort stabil, eine spezifische, bestimmte Lokalität, Raum hingegen »exists when one takes into consideration vectors of direction, velocities and time variables.«<sup>21</sup>

In dieser Unterscheidung wird allerdings, so Markus Schroer »[d]er natürliche Raum [...] zum bloßen Hintergrundbild.«<sup>22</sup> Denn »[d]er physische Raum ist als unbearbeitet und frei von sozialen Wahrnehmungsschemata nicht vorstellbar, sondern im Sinne Pierre Bourdieus immer schon als angeeigneter Raum zu verstehen.«<sup>23</sup> Die Frage ist daher in jedem Fall, wie sich der soziale Raum zum

17 Einen Überblick bietet Martina Löw in ihrem Buch *Raumsoziologie*. Cf. Löw, Martina: *Raumsoziologie*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 2001 (=stw 1506), pp. 35–63.

18 »Die Konstitution von Raum bringt damit systematisch auch Orte hervor, so wie Orte die Entstehung von Raum erst möglich machen.« Löw: *Raumsoziologie*, p. 198.

19 Cf. Gupta, Akhil u. Ferguson, James: *Beyond ›Culture‹: Space, Identity and the Politics of Difference*. In: *Cultural Anthropology* 1992, Volume 7, Issue 1, pp. 6–23, Keith, Michael and Pile, Steve (ed.): *Place and the Politics of Identity*. London: Routledge 1993, Hastrup, Kirsten and Olwig, Karen Fog (ed.): *Siting culture: The shifting anthropological project*. London: Routledge 1997 u.a.

20 Certeau, Michell de: *The Practice of Everyday life*. Berkeley: University of California Press 1984, p. 117. zit. n. Mitchell, W. J. T. (Ed.): *Landscape and Power*, p. viii.

21 Certeau: *The Practice of Everyday life*, p. 117 zit n. Mitchell, W. J. T. (Ed.): *Landscape and Power*, p. viii.

22 Schroer: »Bringing space back in«, p. 138.

23 Schroer: »Bringing space back in«, p. 134. Cf. Bourdieu, Pierre: *Physischer, sozialer*

physischen Raum verhält oder: einerseits wie soziale Interaktionen den Raum, andererseits der Raum die sozialen Interaktionen bestimmen.<sup>24</sup>

Im Falle der Donau haben politische, wirtschaftliche, militärische (d. h. im engsten Sinne des Wortes »soziale«) Anliegen massive Eingriffe in die Beschaffenheit der Landschaft in die Wege geleitet und diese als eine durch Handels- und Verkehrsbeziehungen bestimmte räumliche Einheit überhaupt erst hervorgerufen. Zugleich haben die physischen Gegebenheiten des Stromes auch die Möglichkeiten der Landschaftsveränderung vorgegeben.

Doch waren es auch in diesem Fall nicht »[...] physikalische Raumstrukturen als solche«, die menschliches Verhalten bestimmten, »sondern die Bedeutungen und Wertigkeiten, die Menschen bestimmten Strukturen und Orten attribuieren [...]«. <sup>25</sup>

In diesem Sinne ist daher der physische Raum, auch der Naturraum (immer schon) von sozialen Relationen geprägt oder zumindest von sozialer Perzeption codiert.

Zu der Unterscheidung zwischen Raum und Ort gesellt sich in vielen raumsoziologischen Überlegungen noch eine weitere Dimension, nämlich die des ima-

---

und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz, Martin (Hg.): Stadt-Räume. Frankfurt/ New York: Campus Verlag 1991 [= Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge Band 2], pp. 25–34, hier p. 28.

- 24 Mit Blick auf den physischen und sozialen Raum unterscheidet auch Bourdieu zwischen einem physischen Raum, dem Ort, wo der Mensch als biologisches Wesen »situiert ist«, (Bourdieu: Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum, p. 26.) und dem sozialen Raum, den Positionen, die Menschen als soziale Akteure einnehmen, und der »durch die wechselseitige Ausschließung (oder Distinktion) der ihn konstituierenden Positionen« bestimmt wird. (Ibid. p. 28.)

Allerdings sind beide Aspekte aufeinander angewiesen, denn der soziale Raum wird erst im physischen Raum manifest, während der physische Raum eine Abstraktion ist, da wir ihn als solchen gar nicht kennen. Physischer Raum ist, meint Bourdieu, immer schon angeeignet: »Der in bestimmter Weise von uns bewohnte und uns bekannte Raum ist sozial konstruiert und markiert.« (Ibid. p.28) Er ist die »Objektivierung und Naturalisierung vergangener wie gegenwärtiger sozialer Verhältnisse«. (Ibid. p. 28.)

Physischer Raum ist, meint Bourdieu, immer schon angeeignet: »Der in bestimmter Weise von uns bewohnte und uns bekannte Raum ist sozial konstruiert und markiert.« (Ibid. p. 28.)

- 25 Kruse, Lenelis/Graumann, Carl F.: »Sozialpsychologie des Raumes und der Bewegung«. In: Hammerich, Kurt/Klein, Michael (Hg.): Materialien zur Soziologie des Alltags. Opladen: Westdeutscher Verlag 1978, pp. 177–219, hier p. 190. zit. n. Schroer: »Bringing space back in«, p. 141.

ginierten Raumes, die Henry Lefebvre repräsentierten (representational) Raum, W. J. T. Mitchell hingegen auf etwas verwirrende Weise »landscape« (in der Doppelbedeutung von »Landschaft« und »Landschaftsgemälde«) nennt. Dadurch wird statt eines dichotomen Modells ein triadisches erzeugt.<sup>26</sup> Raum, Ort und Landschaft wird von Mitchell mit Lacans Symbolischem, Realem und Imaginärem gleichgesetzt.<sup>27</sup>

Lefebvre und in seinen Spuren Mitchell legen Wert darauf, dass zwischen den drei Aspekten eine dynamische Beziehung besteht, wobei Mitchell diese allerdings umdreht. Für ihn ist der Ort, das physisch Vorgegebene, das mehr oder weniger Stabile, Raum hingegen die Art, wie es verwendet wird, wobei jeder Ort manches ermöglicht, anderes wiederum verhindert. Der Raum der gesamten Donau ist in diesem Sinne erst im 19. Jahrhundert entstanden, weil die geografische Verbindung der oberen und unteren Donau bis zur Etablierung der Dampfschiffahrt keine praktische Bedeutung hatte. Zugleich hat die Entstehung des Donauraumes (im Sinne von Lefebvres »perceived space«) durch die Schiffsverbindung zwischen Ulm und Galatz auch auf die physische Beschaffenheit der Donau (als Ort) zurückgewirkt, indem große landschaftliche Umgestaltungen vorgenommen worden sind, um die Schiffbarkeit zeitlich und räumlich auszuweiten. Für die Repräsentationen der Donau<sup>28</sup> (representational space) im 19. Jahrhundert ist die Symbolik dieser Zusammengehörigkeit von Relevanz. Diese ist jedoch von widersprüchlichen Vorstellungen geprägt. Neben der Idee der Einheit des Donaugebietes reflektieren die meisten Darstellungen in irgendei-

26 »Henry Lefebvre's classic *Production of Space* insists on a relentlessly triadic conceptual organisation, based on the differences between what he calls perceived, conceived, and lived place. Perceived space corresponds roughly to what de Certeau calls ›spatial practices‹, the daily activities and performances that ›secrete‹ a society's space, like the pathways that spontaneously appear on a greensward as a result of habitual walking patterns. Conceived space is the planned, administered, and consciously constructed terrain of engineers, city planners, and architects, as expressed [...] in ›numbers‹ and ›intellectually worked out‹ verbal signs. Lived space (what Lefebvre also calls ›representational space‹), finally, is mediated through ›images and symbols‹ addressed to the imagination. It is the province of ›inhabitants‹ and ›users‹, but also of some artists and [...] a few writers and philosophers who *describe* and aspire to do no more than describe. This is the dominated – and hence passively experienced – space which the imagination seeks to change and appropriate.« Mitchell, W. J. T. (Ed.): *Landscape and Power* p. ix. Zitate aus Lefebvre: *Production of Space*, p. 39.

27 Mitchell, W. J. T. (Ed.): *Landscape and Power*.

28 Mitchells Begriff der »Landschaft« bzw. des »Landschaftsgemäldes« sollte hier auf jede Art symbolischer Raumdarstellung, auf bildliche ebenso wie auf textuelle ausgeweitet werden.

ner Weise auch seine Fragmentiertheit, die als Topos der kulturellen, ethnischen Vielfarbigkeit in die »Topik« des Flusses eingegangen ist.<sup>29</sup>

## Topologische Modelle

Anders als Lefebvres praxisbezogener Begriffstriade, mit deren Hilfe sich die soziale Herstellung und Wahrnehmung von Räumen beschreiben lässt, betont und erfasst das topologische Paradigma<sup>30</sup> seine Struktur, d.h. die Relationen zwischen verschiedenen Elementen des Raumes; es begreift »[...] Strukturen als Ausprägungen relationaler Bezüge [...]«.<sup>31</sup> Im Gegensatz zu Lefebvres operationellen Karte, ist die Struktur des Raumes durch feste, beständige Relationen und Positionen geprägt.

In diesem Sinne wird Raum »nicht mehr als eine dreifach dimensionierte Entität oder formale Einheit gefasst, sondern anhand von Elementen beschrieben, die relational zueinander bestimmt werden« – schreibt Stephan Günzel.<sup>32</sup> Die Topologie benennt diese als »Graphen, Oberflächen und Knoten« und versteht in der Folge »Raum als ein[.] Gefüge, bei dem die Relationen letztendlich wichtiger sind als die Relata«.<sup>33</sup> Gerade »das soziale oder kulturelle am Raum« ist daher in Form von topologischen Konfigurationen erfassbar.<sup>34</sup>

Eine par excellence topologische Betrachtungsweise bietet der Strukturalismus, da »das Motiv der Relation [...] durch den gesamten Strukturalismus hin anzutreffen« ist.<sup>35</sup>

29 Wallace, Sigismund: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel und nach den Dardanellen. Wien: L.C. Zamarski & C. Dittmarsch 1864, p. 4. u.a.

30 Topologie ist ein Lehnbegriff aus der Mathematik und bezeichnet in den Sozial- und Kulturwissenschaften die räumlichen Relationen. Topographie hingegen umfasst Medien und Codes, in denen Raumrelationen dargestellt und festgehalten werden.

31 Pichler, Wolfram: Topologische Konfigurationen des Denkens und der Kunst. In: Pichler, Wolfram/Ubl, Ralph (Hg.): Topologie. Falten, Knoten, Netze, Stülpungen in Kunst und Theorie. Wien: Verlag Turia & Kant 2009, pp. 13–66, hier p. 23.

32 Günzel, Stephan: Raum – Topographie – Topologie. In: Günzel, Stephan (Hg.): Topologie. Zur Raumbeschreibung in den Kultur- und Medienwissenschaften. Bielefeld: [transcript] 2007, pp. 13–29, hier p. 17.

33 Pichler: Topologische Konfigurationen des Denkens und der Kunst, hier p. 24f.

34 Günzel: Spatial Turn – Topographical turn – Topological Turn. Über die Unterschiede zwischen Raumparadigmen. p. 234

35 Günzel: Spatial Turn – Topographical Turn – Topological Turn, p. 225.

In diesem Sinne begreift etwa Pierre Bourdieu den sozialen Raum als »eine Struktur des Nebeneinanders von sozialen Positionen«, wobei Position »als Stellung innerhalb einer Rangordnung« zu verstehen ist.<sup>36</sup>

Relationen zwischen verschiedenen Orten, die durch die Donau miteinander in Beziehung treten oder voneinander getrennt werden, waren auch entscheidend dafür, wie man den Strom im 19. Jahrhundert wahrnahm. Er konnte je nach der Perspektive als Band oder als Grenze verstanden werden. Denn er trennte Länder und Ortschaften voneinander, zugleich war er aber – mithilfe von Brücken und Fähren, später von Dampfschiffen und durch die von diesen getragene Handel und Kommunikation – auch eine Verbindung zwischen näheren und entfernten Gegenden an der Donau. Hierbei wurde die Geografie des Stromes in den meisten Reiseschilderungen seiner Nutzung entsprechend interpretiert und nicht umgekehrt.<sup>37</sup>

Die Figur des Bandes, unter der die Donau im 19. Jahrhundert immer wieder gesehen wurde, ist ein topologisches Modell. Sie gibt nicht die konkrete Ausdehnung des Donauraumes an, sondern eine Relation (eine Reihe von Relationen) zwischen den verschiedenen »Endpunkten« jener neuentstandenen Handel, die sich auf dem Strom mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt etablierte. Diese »Endpunkte« waren um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit grundverschiedenen Ressourcen ausgestattete Gebiete.

Scheinbar einer früheren Situation verhaftet, blieb die Figur der Grenze weiterhin eine wichtige Ergänzung der Figur des Bandes. Mit Hilfe dieser beiden Figuren wurde die Donau im 19. Jahrhundert einerseits als eine (imaginierte) Einheit, andererseits als eine durch vielfache Unterschiede, Hindernisse und Schwellen fragmentierte Landschaft wahrgenommen. Darin schlug sich die ethnische und politische Gespaltenheit der Region nieder. Gerade das gleichzeitige Vorhandensein beider scheint für die damalige Perzeption der Donau bezeichnend gewesen zu sein.

### Imaginierte Geografien

Als ein topologisches Modell der besonderen Art könnte jener diskursive Raum bezeichnet werden, den Edward W. Said in seinem grundlegenden Buch *Orientalism* (1978) Orient nennt. Seine Besonderheit besteht darin, dass es sich auf eine sehr reduzierte bipolare Relation bezieht. Der Orient existiert nicht an sich, sondern nur in der Relation zum Westen. Besonders ist dieses Modell auch weil es

36 Bourdieu: *Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum*, p. 26.

37 Siehe Abschnitt »Band zwischen Okzident und Orient«.

sich auf die Wahrnehmungsseite dieser Relation konzentriert. Positionen innerhalb jener Relation, die man gemeinhin Orientalismus nennt, sind nicht per se gegeben, sondern sie werden so wahrgenommen.

In Saids Argumentation ist der Orient kein geografisch fixierter Ort, sondern ein in seiner Beziehung zum westlichen Europa bestimmter Raum, der durch übereinstimmende wissenschaftliche, ästhetische und kulturelle Wahrnehmungs- und Denkmuster erzeugt und als dem Okzident vollkommen entgegengesetzt vorgestellt wird.<sup>38</sup>

Dabei werden Unterschiede zwischen Regionen und Ländern, die dem »Orient« zugerechnet sind, unterschlagen, wahrgenommene Eigentümlichkeiten werden als Merkmale eines Typus und als unveränderbar<sup>39</sup> wahrgenommen und ausgelegt. Vor allem aber sind diese Elemente Teile eines Diskurses, der Machtinteressen dient.<sup>40</sup>

Der Orient des Orientalismus ist folglich Produkt einer imaginierten Geografie, die eine spezifische Konstellation von »Macht, Wissen und Geographie« bedeutet.<sup>41</sup> Das Konzept hat Michel Foucaults Raumsoziologie viel zu verdanken,<sup>42</sup> indem sie räumliche Modelle als Entfaltungen von Machtverhältnissen betrachtet. In Saids Auslegung sind imaginierte Geografien notwendige Elemente der »Fabrikation von Identität«,<sup>43</sup> weil diese immer die Abgrenzung von einem anderen bedeutet. Obwohl es Said zufolge so etwas wie eine positive Geografie gibt<sup>44</sup>, bekommt Raum einen emotionalen oder auch: rationalen Sinn durch einen poetischen Prozess.<sup>45</sup>

38 Said, Edward W.: *Orientalism*. New York: Random House 1979, p. 57f.

39 »unveränderliche Züge« Schenk, Frithjof Benjamin: *Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung*. In: *Geschichte und Gesellschaft* 28 (2002), pp. 493–514, hier p. 498.

40 Orientalismus ist eine machbesetzte Relation zwischen einem »imaginierten« Occident und einem imaginierten Orient, »der sich vollkommen vom Westen unterschied und dessen Wesen unveränderliche Züge – sprachlicher, kultureller, später v.a. religiöser Art – trug.« Schenk: *Mental Maps*, p. 498.

41 Gregory, Derek: *Imaginierte Geographien*. In: *ÖZG [Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften]* 6/1995/3, pp. 366–425, hier p. 382.

42 Gregory: *Imaginierte Geographien*, p. 381f. Dies gilt auch wenn die Widersprüche zwischen Foucault und Said diskutiert werden. Cf. *Ibid.*, p. 381f, Fn. 35, 36.

43 Gregory: *Imaginierte Geographien*, p. 383.

44 »There are such things as positive history and positive geography [...].« Said: *Orientalism*, p. 55.

45 »So space acquires emotional and even rational sense by a kind of poetic process, whereby the vacant or anonymous reaches of distance are converted into meaning for us here« Said: *Orientalism*, p. 5.

Die »Produktion dieser imaginierten Geographien«<sup>46</sup> basiert auf »die Konstruktion von Identität [...], die immer auch die Etablierung von Gegensatzpaaren und ›Anderen«<sup>47</sup> einschließt. Der »Orient« des Orientalismus ist daher nicht der Orient<sup>48</sup> sondern das Andere des Westens, ein kultureller Konstrukt, dessen Referenzpunkte nicht in der Wirklichkeit, sondern in anderen Texten zu suchen sind.<sup>49</sup>

*Orientalism* wurde als ein Schlüsseltext der postkolonialen Kritik rezipiert, doch Derek Gregory warnt davor, Orientalismus als den kolonialen Zusammenhang schlechthin zu verstehen und »dessen Konstellationen von Macht, Wissen und Spatialität ohne (oft beachtliche) Reformulierungen auf andere koloniale oder neokoloniale Situationen« zu übertragen.<sup>50</sup>

Obschon Edward W. Said nicht diesen Begriff verwendet hat, wurden seine imaginierten Geografien oder Landkarten der Identitäten später auch unter jene »mental maps« subsumiert, die in den Kultur- und Geisteswissenschaften für die Wahrnehmung und »Produktion« von großen, für den Einzelnen nicht unmittelbar erlebbaren Räumen beschlagnahmt wurde.<sup>51</sup> Dabei geht es um vorgestellte oder ideelle räumliche Modelle (»Karten«), die in Texten oder Bildern zum Ausdruck kommen. Der ursprünglich aus der Gehirnforschung stammende

46 Gregory: *Imaginierte Geographien*, p. 383.

47 Said, Edward W.: *Orientalismus*. Frankfurt a. M.: Ullstein 1981, p. 65. zit n. Gregory, Derek: *Imaginierte Geographien*, p. 383.

48 East isn't East – wie der Titel eines Interviews mit Said besagt. Cf. Said, Edward W.: East isn't East. The Impending End of the Age of Orientalism. In: *Times Literary Supplement*, 3. Februar 1995.

49 Gregory: *Imaginierte Geographien*, p. 383.

Schon Foucault schreibt in seinem Vorwort zu *Wahnsinn und Gesellschaft*: »Der Orient ist für das Abendland all das, was es selbst nicht ist« Foucault, Michel: *Wahnsinn und Gesellschaft. Eine Geschichte des Wahns im Zeitalter der Vernunft*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1973, p. 10. zit. n. Gregory: *Imaginierte Geographien*, p. 386. Suids Arbeit erscheint als »eine Mappierung jener Zellen, die das primäre Gradnetz der imaginierten Geographien des Orientalismus aufspannen« (Ibid.) Ihre Grundoppositionen waren Rational – irrational, historisch – ewig, maskulin – feminin (Ibid.)

Obwohl es sich hier um eine Kernthese von Suids Theorie handelt, ist seine Unterscheidung zwischen einer realen und einer imaginierten Geografie zweifelhaft, denn sie lässt außer Acht, dass jede Geografie mit einer Intention verknüpft ist und dass noch ihre sachlichsten Methoden ohne Konstruktionen nicht auskommen.

50 Gregory: *Imaginierte Geographien*, p. 379.

51 Cf. Schenk: *Mental Maps*, p. 495.

Begriff<sup>52</sup> hat in den Sozial- und Kulturwissenschaften große Karriere gemacht, einerseits weil es auf die Struktur der räumlichen Umwelt fokussiert, andererseits weil es jenen (subjektiven) Blickpunkt festhält, unter dem sich dieser Sicht der Welt bietet. Übertragen auf Gemeinschaften lässt sich sagen, dass auch Gruppen von Menschen »kulturell und historisch spezifische Vorstellungen von den räumlichen Strukturierung ihrer erfahrbaren und ihrer vorstellbaren Umwelt« entwickeln.<sup>53</sup> Diese imaginierten Karten (oder wie sie von Derek Gregory genannt wurden: imaginierte Geografien) sind machtbesetzte Projektionen und keine »unschuldigen« Raumbilder. In Saids Folge wurden weitere »diskursive Räume« erforscht, so etwa der Balkan des Balkanismus von Maria Todorova oder das Osteuropa der Aufklärung von Larry Wolff etc.

Auch der Donauregulierungsdiskurs schuf eine kognitive Karte des Flusses, die immer schon von Ideologien und Projektionen besetzt war. Denn die Texte und Bilder, die das Donau-Gebiet im 19. Jahrhundert beschreiben, erkunden und zelebrieren, sind nie ganz sachlicher Natur. Sie setzen allein schon durch die Art, wie sie ihren Gegenstand bestimmen, welche Strecke sie behandeln, wie sie Verbindungen zwischen verschiedenen Orten an der Donau schaffen bzw. diese auslegen, eine Reihe von diskursiven Schemen voraus. Indem sie Relationen festhalten, schreiben sie auch ihren Standpunkt in ihre imaginierte Donau-Geografie ein.

Diese symbolischen Karten berühren sich mit anderen *mental maps*, die seit dem 19. Jahrhundert mit sehr unterschiedlichen Vorzeichen über teils dieselbe Region entworfen worden sind. Besonders interessant ist in dieser Hinsicht die Konstruktion von Räumen wie der »Balkan« bzw. »Mitteleuropa«.

---

52 Tolman, Edward C.: Cognitive maps in rats and men. In: Psychological Review. Vol. 55. [1948] pp. 189–208.

53 Schenk: Mental Maps, p. 495.

## Balkanismus und Donauraum

Maria Todorova zeichnet in ihrem berühmten Buch *Imagining the Balkans*<sup>54</sup> die diskursive Konstruktion des Balkans nach und erklärt, warum der Balkanismus nicht einfach »wie eine strukturelle Variante des Orientalismus«,<sup>55</sup> sondern als ein »vermeintlich identisches aber tatsächlich nur ähnliches Phänomen« zu betrachten sei.<sup>56</sup> Sie stellt folgende Unterschiede zwischen Orientalismus und Balkanismus fest:

- Im Gegensatz zum Orient des Orientalismus ist der Balkan geografisch und historisch konkret greifbar.<sup>57</sup>
- Der Balkan ist Todorova zufolge im Gegensatz zum Orient das unvollkommene Andere, er besitzt einen Übergangsstatus. Jene Aura des Mystischen, die er besitzt, ist lediglich Abglanz des Orients, er entbehrt die »offenkundig sexuelle[.] Untertöne des Orientalismus«, sein Reiz ist »ein ausgesprochen männlicher Reiz«. Dieser Übergangscharakter findet häufig im Bild der Brücke seinen Ausdruck.<sup>58</sup>
- Statt einer »unterstellte[n] Opposition« ist es eine »unterstellte Mehrdeutigkeit«, die den Balkan zu einem besonders beunruhigenden Raum macht. Mit Arnold van Genneps anthropologischem Begriff des Niedrigstmöglichen, bestimmt Todorova den Balkan des Balkanismus als den Schatten, das strukturell gehasste Alter Ego des Westens.<sup>59</sup>

Der Balkan als diskursiver Raum ist zunächst Produkt einer längeren Entwicklung der reiseliterarischen und wissenschaftlichen Wahrnehmung im 19. Jahrhundert. Obwohl der europäische Teil des osmanischen Reiches noch in den 30er bis 40er Jahren von westeuropäischen Reisenden großzügig zum Ori-

54 Todorova, Maria: Die Erfindung des Balkans. Europas bequemes Vorurteil. [1997] Aus dem Englischen übersetzt von Uli Twelker. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1999.

55 Todorova: Die Erfindung des Balkans, p. 27.

56 Todorova: Die Erfindung des Balkans, p. 27.

57 Todorova: Die Erfindung des Balkans, p. 27f. Für das Phänomen des Balkanismus hingegen ist eine völlige »Dissoziation der Bezeichnung von ihrem Objekt« ab dem ersten Weltkrieg ausschlaggebend, denn es lässt eine andauernde und größtmögliche »Europäisierung« des Balkans im 20. Jahrhundert vollkommen außer Acht. (Todorova: Die Erfindung des Balkans, p. 22.) Laut Todorovas Analyse ist der Balkanismus nicht dem akademischen Diskurs, sondern dem Journalismus verhaftet. Todorova: Die Erfindung des Balkans, p. 39.

58 Todorova: Die Erfindung des Balkans, p. 32.

59 Todorova: Die Erfindung des Balkans, p. 36.

ent geschlagen wurde und sich erst langsam den Status einer Übergangszone erwarb,<sup>60</sup> gab es schon zu dieser Zeit Forscher,<sup>61</sup> die das Territorium zwischen »Okzident« und »Orient« als ihr eigentliches Forschungsgebiet entdeckten. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vermehren sich die Werke, die sich der Eigentümlichkeiten dieser Region (bzw. deren verschiedenen Gegenden) widmen.

Der Name Balkan selbst hat sich, wie Todorova nachweist, neben anderen geläufigen Bezeichnungen wie Europäische Türkei, Türkei in Europa, Naher Osten etc. durch ein geografisches Missverständnis im Laufe des 19. Jahrhunderts für das südöstliche Europa eingebürgert.<sup>62</sup> Die Verbreitung dieser wie auch anderer Bezeichnungen ging mit einer veränderten Wahrnehmung des osmanischen Reiches einher, ihrer Aufspaltung in einen europäischen und einen nicht europäischen Teil, sowie mit einem wachsenden Interesse an den Freiheitskriegen, an den sich von der türkischen Schirmherrschaft befreienden Völkern sowie mit einer zunehmenden Sympathie für sie. Damals brach sich eine Erkenntnis Bahn, »dass die europäischen Besitztümer des Osmanischen Reiches eine besondere, eigene Physiognomie besaßen, welche eine separate Aufmerksamkeit verdiente, abgesehen von ihrer Behandlung als schlichte Provinzen der Osmanen oder einfach als archäologische Standorte.«<sup>63</sup>

Die Donau spielte zwar in der Vorstellung vom Balkan keine konstitutive Rolle, doch schrieben verschiedene Balkanforscher dem Strom in der Annäherung des Balkans an den westlichen Teil des Kontinents eine große ökonomische und politische Bedeutung zu.<sup>64</sup> Daher war ihr geopolitischer Sinn gegenläufig,

60 Am Vorabend und im Laufe des Ersten Weltkrieges wurde der Balkan in der politischen Presse mit Charakteristika ausgestattet, die dafür sorgten, dass man heutzutage eher den politisch unbelasteten Begriff »Südosteuropa« verwendet.

61 U. a. Boué, Ami: *Turquie d'Europe. Observations sur la géographie, la géologie, l'histoire naturelle*. Paris: Arthus Bertrand 1840.

62 Im 19. Jh. wurde der Name Balkan irrtümlich von der Gebirgskette auf ein Gebiet »Balkanhalbinsel« übertragen, da der deutsche Geograf Johann August Zeune meinte, dass das Balkan-Gebirge die Halbinsel in seiner ganzen Breite durchquert bzw. abtrennt. Die Namensbildung funktionierte nach dem Muster von Apennin-Halbinsel, Pyrenäischer Halbinsel. Cf. Todorova: *Die Erfindung des Balkans*. (Kapitel »Nomen«).

63 Todorova: *Die Erfindung des Balkans*, p. 95.

64 Ami Boué widmete der neu entstandenen Donauschiffahrt (»Navigation du Danube«) etliche Seiten in seinem berühmten Buch über den Balkan: *Turquie d'Europe*, pp. 148–160. [Deutsch: Boué, Ami: *Die europäische Türkei*. Deutsch herausgegeben von der Boué-Stiftungs-Commission der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien. Wien: F. Tempsky 1889.] Felix Philipp Kanitz hat sich

denn während der Balkan die Andersartigkeit der südosteuropäischen Region bezeichnete, implizierte der Begriff »Donauraum« gerade die Verflüssigung dieses Unterschieds.

### Mitteleuropa und Donauraum

Eine andere kognitive Karte, mit der sich *mental maps* des Donauraums im 19. und 20. Jahrhundert teilweise überschneiden, ist das Konzept Mitteleuropa. Im Gegensatz zu dem Begriff des Balkans steht er nicht für ein (konstitutives, unvollständiges) anderes des Westens<sup>65</sup>, sondern ist eine »mal mehr, mal weniger realistische[...] Integrationsidee«<sup>66</sup> für einen bestimmten Teil Europas, die als ökonomisches, politisches und kulturelles Konzept in einer Epoche der europäischen Geschichte entstand, als die traditionellen Legimitationsformen von »vormoderne Vielvölkerstaaten«<sup>67</sup> durch nationale Bewegungen in Frage gestellt worden sind.

Mitteleuropa, so Steffen Höhne, fungierte »seit dem frühen 19. Jahrhundert als ein mal habsburgisch-kakanisches, mal großdeutsches hegemoniales Raumordnungskonzept«<sup>68</sup>, doch wurde die Chiffre »Mitteleuropa« neben ihren (zumeist informellen) imperialen politischen Ausformulierungen immer wieder auch als Gegenentwurf zu bestehenden imperialen Ordnungen konzipiert.<sup>69</sup>

---

wiederholt mit Fragen der Donauregulierung und mit den großartigen Erfolgen der Donauschiffahrt beschäftigt. Kanitz, Felix: Serbien. Historisch-Ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1859-1868 mit 40 Illustrationen im Texte, 20 Tafeln und einer Karte. Leipzig: Hermann Fries 1868, pp. 381–395. u.a.

65 Zu diesen wird außer dem Balkan auch der Begriff Osteuropa gezählt Cf. Wolff, Larry: *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*. Stanford University Press 1996.

66 Höhne, Steffen: *Imperiale Ambitionen und das Recht der kleinen Nationen. »Mitteleuropa« bei Naumann und Masaryk*. In: Lajarrige, Jaques/Schmitz, Walter/Zanasi, Giusi (Hg.): »Mitteleuropa« Geschichte eines transnationalen Diskurses im 20. Jahrhundert. Bd. I. Trilaterale Forschungskonferenz in der Villa Vigoni, Mai 2009. [= Mitteleuropa-Studien. Hg. für das Mitteleuropa-Zentrum der Technischen Universität Dresden von Walter Schmitz und Ludger Udolph. Bd. 17] Dresden: Thelem 2011, pp. 143–168, hier p. 144.

67 Höhne: *Imperiale Ambitionen*, p. 145.

68 Höhne: *Imperiale Ambitionen*, p. 145.

69 Als einen solchen Gegenentwurf betrachtet Johannes Feichtinger František Palackýs Absagebrief an die Frankfurter Fünfziger-Ausschuß 1848, in dem dieser sowohl gegen die großdeutsche Lösung als auch gegen den russischen Imperialismus Stellung bezieht und einen Völkerverein an der Donau als Schutz vor beiden für not-

Der »geografische Geltungsbereich« des Konzepts ist diffus und vor allem »an den Rändern äußerst unscharf«<sup>70</sup>. Seine Grenzen wie auch sein Kernbereich verschoben sich je nachdem, in welchen Diskursen es verhandelt wurde, wobei

- im deutschen Kontext insbesondere die Diskussionen über die deutsche Einheit um die Mitte des 19. Jahrhunderts<sup>71</sup>, über die wirtschaftlich-politische Orientierung des Deutschen Reiches am Ende des 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts<sup>72</sup> sowie die deutsche Südosteuropa-Politik der 20er bis 30er Jahre des 20. Jahrhunderts<sup>73</sup> zu berücksichtigen sind.
- In der österreichischen Tradition werden in diesem Zusammenhang neben den Mitteleuropaplänen des Freiherrn von Bruck 1848/49<sup>74</sup>, sowie verschie-

---

wendig erklärt. Cf. Feichtinger, Johannes: Zwischen Mittel- und Zentraleuropa. Oder: Vom politisch überformten Raum zum heuristischen Konzept. In: Lajarrige, Jaques/Schmitz, Walter/Zanasi, Giusi (Hg.): »Mitteleuropa« Geschichte eines transnationalen Diskurses im 20. Jahrhundert. Bd. I. Trilaterale Forschungskonferenz in der Villa Vigoni, Mai 2009. [= Mitteleuropa-Studien. Hg. für das Mitteleuropa-Zentrum der Technischen Universität Dresden von Walter Schmitz und Ludger Udolph. Bd. 17] Dresden: Thelem 2011, pp. 53–74, hier pp. 55f. Anti-habsburgisch ist Lajos Kossuths Konföderationsplan aus dem Jahre 1862, wenngleich er wie Steffen Höhne formuliert »eher einer partikularen Hegemonie verpflichtet« war. Höhne: Imperiale Ambitionen, p. 147. Cf. Kossuth, Lajos: Der Donaubund. In: Borodziej, Włodzimierz (Hg.): Option Europa. Deutsche, polnische und ungarische Europapläne des 19. und 20. Jahrhunderts 1. Essays. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2005, pp. III–116.

70 Mommsen, Wolfgang: Die Mitteleuropaidee und Mitteleuropaplanungen im Deutschen Reich vor und während des Ersten Weltkrieges. In: Plaschka, Richard G./Haselsteiner, Horst/Suppan, Arnold/Drabek, Anna M./Zaar, Brigitta (Hg.): Mitteleuropa-Konzeptionen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1995, pp. 3–24, hier p. 3.

71 Cf. Mommsen: Die Mitteleuropaidee, pp. 5f.

72 Cf. Mommsen: Die Mitteleuropaidee, pp. 9ff.

73 Cf. Schröder, Hans-Jürgen: Südosteuropa als Informal Empire Deutschlands 1933–1939. Das Beispiel Jugoslawien. In: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Neue Folge Bd. 23. Heft 1. (1975), pp. 75–96; Sachse, Carola (Hg.): »Mitteleuropa« und »Südosteuropa« als Planungsraum. Göttingen: Wallstein 2010.

74 Gemeint sind die Zollunionsgedanken des Freiherrn von Bruck. Cf. Bruck, Karl Ludwig Freiherr von: Vorschläge zur Anbahnung der österreichisch-deutschen Zoll- und Handelseinigung. In: Wiener Zeitung 26.20.1849. Cf. Wandruszka, Adam: Großdeutsche und kleindeutsche Ideologie 1840–1871. In: Kann, Robert A./Prinz, Friedrich E. (Hg.): Deutschland und Österreich. Ein bilaterales Geschichtsbuch. Wien-München: Jugend und Volk 1980, pp. 110–142.

denen Föderalisierungsplänen der Habsburgermonarchie<sup>75</sup>, jene rückwärtsge- wandte Projekte diskutiert, die nach ihrem Zerfall diese Leerstelle wirtschaft- lich (oder kulturell) füllen wollten.

Schließlich seien jene Mitteleuropa-Diskurse in den 80er Jahren des 20. Jahrhun- derts erwähnt, die »den strategischen Zweck [verfolgten], die Staaten jenseits des Eisernen Vorhangs wieder in das ‚westliche Zentrum‘ Europas zurückzuholen.«<sup>76</sup>

Entsprechend ihrer großen Umwandlungsfähigkeit umfasste die Idee im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts je nach Blickpunkt und politisch-wirtschaftlicher Interessenlage sehr verschiedene Länder und Regionen, enthielt aber auf jeden Fall einen »Kernbereich«<sup>77</sup>, der im 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn umfasste und einen »Anhang«<sup>78</sup>, der Polen und die baltischen Staaten (z.B. bei Friedrich Naumann) ebenso bedeuten konnte wie die Donauländer (z. B. Paul Rohrbach) oder sogar die Türkei (z.B. Ernst Jäckh).<sup>79</sup> Der »Anhang« wurde gleichzeitig »als Teil der Mitte und als Peri- pherie adressiert«, und gerade diese Ambivalenz war charakteristisch für seine Position.<sup>80</sup>

Nimmt man die deutschen politischen Diskussionen, hatte die Mitteleuro- paidee allein hier sehr verschiedene Ausformulierungen und diente – wie es ihr Wolfgang Mommsen bescheinigt – »sehr unterschiedlichen Zielsetzungen und

75 Cf. Palacký, Franz: Oesterreichs Staatsidee. Prag: Kober 1866, pp. 79–86; cf. Popo- vici, Aurel: Die Vereinigten Staaten von Großösterreich. Politische Studien zur Lösung der nationalen Frage und staatsrechtlichen Krisen in Österreich-Ungarn. Leipzig: B. Elischer 1906. Letztere wurde auch vom Kronprinzen Franz Ferdinand aufgegriffen.

76 Feichtinger: Zwischen Mittel- und Zentraleuropa, p. 60.

77 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 3.

78 Mitrović, Andrej: Die Zentralmächte, Mitteleuropa und der Balkan. Ideen und ihre Verwirklichung während des Weltkrieges 1914–1918. In: Plaschka, Richard G./ Haselsteiner, Horst/Suppan, Arnold/Drabek, Anna M./Zaar, Brigitta (Hg.): Mit- teleuropa-Konzeptionen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1995, pp. 39–62, hier p. 44.

79 Selbst Frankreich, Belgien, Holland und Dänemark (eventuell Italien, Schweden und Norwegen) konnten in Mitteleuropa einbegriffen werden Cf. Septemberpro- gramm von Reichkanzler Theobald von Bethmann Hollweg 9. September 1914. <https://web.archive.org/web/20140818233046/http://www.dhm.de/lemo/html/dokumente/hollweg>. [12.7.2016]. Cf. auch Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 14f.

80 Sachse, Carola: Einführung. »Mitteleuropa« und »Südosteuropa« als Planungs- raum. Der *Mitteleuropäische Wirtschaftstag* im Kontext. In: dies. (Hg.): »Mitteleu- ropa« und »Südosteuropa« als Planungsraum, pp. 13–45, hier p. 16.

Bestrebungen als Unterpfand«. <sup>81</sup> Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde sie vorzüglich als universalistisch-übernationaler Gegenentwurf zu (kleindeutschen) nationalstaatlichen Einigungsplänen gedacht (von Constantin Frantz), während sie am Ende des 19. Jahrhunderts zur Unterstützung nationalistisch-imperialistischen Ideologien (bei Paul de Lagard etwa) diente. Im ersten Fall bedeutete Mitteleuropa einen »übernationale[n] Ordnungsbegriff für eine politische Kultur, die die Tradition der christlich-abendländischen Europas fortführen sollte« <sup>82</sup>, im zweiten einen »informellen Imperialismus«. <sup>83</sup>

Mitteleuropa war auf jeden Fall eine »diffuse« Idee <sup>84</sup>, mit einigen konstitutiven Elementen, wie etwa das politische Bündnis oder die Zollunion von Deutschland und Österreich(-Ungarn) <sup>85</sup> einerseits und die »Interessensgebiete beider >deutschen< Monarchien« <sup>86</sup> andererseits.

Obwohl die politische Idee von Mitteleuropa schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts von sich reden machte, blieb sie bis zum ersten Weltkrieg eine zwar immer wieder aufgegriffene doch eine ernstzunehmende wirtschaftliche Grundlage entbehrende politische Vorstellung. <sup>87</sup>

Es war der Erste Weltkrieg und vor allem die Erfahrung der Blockade, die die »Rückwendung der deutschen Expansionsziele auf den europäischen Kontinent« <sup>88</sup> bewirkte. Das Konzept Mitteleuropa hatte damals den »Charakter von Planungen« <sup>89</sup> für nach dem Krieg angenommen und wurde einerseits der »Kern eines gemäßigten, vorwiegend mit informellen Methoden operierenden Expansionsprogramms« <sup>90</sup>, andererseits bedeutete es ein Mittel »Österreich-Ungarn [...] in

81 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 4.

82 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 5.

83 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 3.

84 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 4.

85 Friedrich List, später Karl Ludwig Freiherr von Bruck.

86 Csáky, Moritz: Das Gedächtnis der Städte. Kulturelle Verflechtungen – Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa. Wien: Böhlau Verlag 2010, p. 40.

87 Da vor 1913 »die Exportorientierung der deutschen Wirtschaft nach Übersee viel zu groß [...] [,] ihre Position in den Weltmärkten viel zu bedeutsam [war], [...] als dass sie sich auf das unsichere Experiment der Konzentration auf einen neuen mitteleuropäischen Wirtschaftsraum hätte einlassen können.« Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 13. Mommsen hebt auch hervor, dass die erste Formulierung einer wirtschaftlichen Mitteleuropa-Orientierung 1913 von einem prominenten Vertreter der deutschen Wirtschaftskreise, von Walter Rathenau kam. Cf. Ibid., p. 11f.

88 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 13.

89 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 13.

90 Kreis um den Reichskanzler Theobald von Bethmann Hollweg Cf. Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 13.

die deutschen Kriegszielplanungen einzubeziehen und sich dessen eigene Expansionsbestrebungen für die Verwirklichung der angestrebten informellen Herrschaft des Deutschen Reiches über den europäischen Kontinent [...] indirekt zunutze zu machen.«<sup>91</sup>

Es ist insofern auch kein Zufall, dass die Mitteleuropaidee während des ersten Weltkrieges im Jahre 1915 seine erste tatsächlich wirkungsmächtige Formulierung<sup>92</sup> in der deutschen Öffentlichkeit erfuhr und zwar von Friedrich Naumann, der 1916 auch einen Arbeitsausschuss für Mitteleuropa<sup>93</sup> initiierte.

Während aber Naumann<sup>94</sup> in seinem Werk *Mitteleuropa* auch die »Selbstbestimmungsrecht der anderen betroffenen Völker«<sup>95</sup> thematisierte, Minderheiten- und Konfessionsrechte durchaus ernst nahm, haben Publizisten wie Ernst Jäckh<sup>96</sup> Mitteleuropa als eine Art Vorarbeit für einen weit in den Orient hineingreifenden geopolitischen Block verstanden und es in ausgesprochen imperialistischen Kategorien zu Ende gedacht.<sup>97</sup>

91 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 15.

92 Naumann, Friedrich: *Mitteleuropa*. Berlin: Georg Reimer 1915. Mommsen bezeichnet es als »ein Propagandawerk, das über die großen realen Probleme gutenteils hinwegging« Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 19.

93 Zu den Mitarbeitern gehörten Mathias Erzberger, Hugo Stinnes, Albert Ballin, Ernst Jäckh, Gustav von Schmoller, Max Weber. Cf. Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 17.

94 Naumanns Tätigkeit wurde in den vergangenen Jahrzehnten von Historikern unterschiedlich bewertet. Während etwa Wolfgang Mommsen den Unterschied zwischen Naumann und anderen Prominenten seines Arbeitsausschusses hervorhob (Cf. Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 17ff.), wird er in einem ideologiekritischem Gesamtüberblick der deutschen Südosteuropa-Vorstellungen von Klaus Thörner (im Gegensatz zu den annexionistischen Imperialisten etwa des Alldeutschen Verbandes) als »ökonomistische[r] Imperialist[.]« eingestuft, dem föderalistische Prinzipien in seinem berühmten Werk nur zur humanistischen Verbrämung der von ihm verkündeten Hegemonie- und Expansionsbestrebungen dienten. Thörner, Klaus: »Der ganze Südosten ist unser Hinterland«: Deutsche Südosteuropapläne von 1840 bis 1945. PhD Universität Oldenburg 2000, p. 177. und p. 271. <http://oops.uni-oldenburg.de/409/1/442.pdf>. [12.7. 2016]. ähnlich auch Feichtinger: Zwischen Mittel- und Zentraleuropa, p. 56.

95 Mommsen: Mitteleuropaidee, p. 19.

96 Jäckh, Ernst: *Das größere Mitteleuropa*. Ein Werkbund-Vortrag. Schriften der »Deutschen Politik« Heft 2. Weimar 1916.

97 Bei diesen, so etwa in Artikeln von Ernst Jäckh war Mitteleuropa lediglich der erste Schritt zur deutschen Weltmachtstellung. Cf. Mommsen, Wolfgang: *Mitteleuropa*, p. 20f.

Zwar schwanden nach dem Weltkrieg die Chancen für die Verwirklichung dieser politischen Mitteleuropapläne, doch wurden sie in der Wirtschaftspolitik umso intensiver umgesetzt.<sup>98</sup>

Obwohl als Staatengemeinschaft imaginiert, fungierte das Konzept in seinen wirtschaftlichen und politischen Ausformulierungen während des ersten Weltkrieges und in der Zwischenkriegszeit tatsächlich als die »Vision eines Reiches«<sup>99</sup>, als eine Art »informal Empire«<sup>100</sup>, denn es setzte asymmetrische Machtbeziehungen zwischen einem herrschenden Zentrum und einer zu beherrschenden Peripherie voraus.<sup>101</sup>

Es war vor allem diese »im Wilhelminischen Deutschland entstandene imperialistische Blickrichtung des Konzepts«,<sup>102</sup> die Tatsache, dass »mit ihm seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die ökonomische, politische oder kulturelle Vormachtstellung der Deutschen beziehungsweise des Deutschen Reiches in einem bestimmten Teil Europas zum Ausdruck gebracht wurde«,<sup>103</sup> was deutsche Mitteleuropakonzepte nach dem Zweiten Weltkrieg diskreditiert hatte und für die spätere Umpositionierung der Idee sorgte.

Jene bislang letzte, in den 80er und 90er Jahren des 20. Jahrhunderts entstandene Mitteleuropadiskussion, die teils von osteuropäischen Dissidenten, teils von österreichischen Kulturpolitikern und Institutionen getragen wurde<sup>104</sup> und die

---

98 Dies gilt vor allem für den »Planungsraum« Südosteuropa. Cf. Sachse, Carola: »Mitteleuropa« und »Südosteuropa« als Planungsraum.

99 Sachse: Einführung. »Mitteleuropa« und »Südosteuropa« als Planungsraum, p. 17.

100 Sachse: Einführung. »Mitteleuropa« und »Südosteuropa« als Planungsraum, p. 17. Den Begriff »informal empire« verwendet auch Schröder: Deutsche Südosteuropapolitik 1929–1936: Zur Kontinuität deutscher Aussenpolitik in der Weltwirtschaftskrise. In: Geschichte und Gesellschaft. Zeitschrift für historische Sozialwissenschaft 2 (1976) pp. 5–32. Schröder, Hans-Jürgen: Südosteuropa als Informal Empire Deutschlands.

101 Sachse: Einführung. »Mitteleuropa« und »Südosteuropa« als Planungsraum, p. 16.

102 Rován, Joseph: Mitteleuropa gegen Europa. In: Papke, Sven/Weidenfeld, Werner (Hg.): Traumland Mitteleuropa. Beiträge zu einer aktuellen Kontroverse. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1988, pp. 1–14, hier p. 1. zit. n. Csáky: Das Gedächtnis der Städte, p. 39.

103 Csáky, Moritz: Das Gedächtnis der Städte, p. 39f.

104 Unter diesen Begriff werden osteuropäische (hauptsächlich ungarische und tschechische) Dissidenten-Diskurse ebenso subsumiert wie österreichische und teils deutsche wissenschaftliche und kulturpolitische Projekte. Cf. Konrád, György: Der Traum von Mitteleuropa. In: Busek, Erhard/Wilfinger, Gerhard (Hg.): Aufbruch nach Mitteleuropa. Wien: Edition Atelier 1986, pp. 87–97; Kundera, Milan: Die Tragödie Mitteleuropas. Ibid. pp. 133–144; Busek, Erhard u. Brix, Emil: Projekt

laut Rudolf Jaworski »einen nicht unwesentlichen ›unpolitischen‹ Beitrag zur allmählichen Aufweichung des schroffen Ost-West-Gegensatzes geleistet«<sup>105</sup> hatte, war denn auch eher als die Formulierung eines kulturellen Identitätsangebotes denn als politischer Plan zu verstehen und wollte ein Mitteleuropa ohne die Bundesrepublik, wobei sie sich mit Vorliebe auf frühere nicht-deutsche Konföderationspläne berief – was eine deutliche Verschiebung oder auch: einen »Bruch«<sup>106</sup> in der Kontinuität des Konzepts markierte.

Die Mitteleuropaiden, auf die man als (weiterführbare) Tradition zurückgriff, waren jene zumeist in der Zwischenkriegszeit formulierten Europa, Mitteleuropa und Donaukonföderationspläne, die auf der Prämisse basierten, »dass die einzelnen Nationen in diesem Raum allein zu klein seien, um den Expansionsdruck der umliegenden Großmächte zu widerstehen«<sup>107</sup> und daher in einem größeren Bündnis zusammengefasst werden sollten. Ihre Anhänger waren »besonders unter den Eliten zu finden [...], die 1918 zu den Verlierern zählten«.<sup>108</sup>

Die Habsburgermonarchie erschien als ein fast selbstverständlicher Fluchtpunkt dieser Vorstellungen, nicht nur wegen seiner geografischen Lage, sondern auch wegen seines übernationalen Charakters – eine politische Position, die in der Zwischenkriegszeit durch das Zustandekommen vieler kleinen, auch ethnisch uneinheitlichen Nachfolgestaaten zwischen zwei Großmächten von manchen als schmerzlich unbesetzt empfunden wurde.

Nachträglich erschien die Monarchie selbst als ein Stück Mitteleuropa, wenn gleich eher eine Chance hierfür, denn als deren Einlösung. In diesem Sinne unterscheidet auch Moritz Csáky von den deutschen Mitteleuropakonzepten<sup>109</sup> jene

---

Mitteleuropa. Wien: Ueberreuter 1986; Schlögel, Karl: Die Mitte liegt Ostwärts. Die Deutschen, der verlorene Osten und Mitteleuropa. Berlin: Siedler 1986; Papke, Sven/Weidenfeld, Werner (Hg.): Traumland Mitteleuropa. Beiträge zu einer aktuellen Kontroverse. Darmstadt 1988; Busek, Erhard: Mitteleuropa. Eine Spurensicherung. Wien: Kremayr & Scheriau 1997 u.a.

105 Jaworski, Rudolf: Zentraleuropa – Mitteleuropa – Ostmitteleuropa: In: Kakanien Revisited, pp. 1–3, hier p. 1. <http://www.kakanien-revisited.at/beitr/fallstudie/RJaworski1.pdf>. [12.7.2016].

106 Mommsen: Mitteleuropaiden, p. 4.

107 Wiederkehr, Stefan: Föderalismus und Konföderationspläne. In: Enzyklopädie des europäischen Ostens 26.01.2007, [http://www.uni-klu.ac.at/index.php/Föderalismus\\_und\\_Konföderationspläne](http://www.uni-klu.ac.at/index.php/Föderalismus_und_Konföderationspläne). [12.7.2016].

108 Klimó, Árpád von: Rezension von Heinz Duchhardt/ István Németh: Der Europa-Gedanke in Ungarn und Deutschland in der Zwischenkriegszeit. Mainz: Philipp von Zabern 2005. In: Sehepunkte 7 (2007) Nr. 9 <http://www.sehepunkte.de/2007/09/druckfassung/10963.html>. [12.7.2016].

109 Csáky empfiehlt anstelle von »Mitteleuropa«, den Begriff »Zentraleuropa«, weil

österreichischen oder »donauländischen«,<sup>110</sup> die nach dem Ersten Weltkrieg von österreichischen Autoren wie von nicht-österreichischen Wirtschaftspolitikern<sup>111</sup> verlaublich wurden und unter Ausschluss von Deutschland eine mehr oder weniger lockere Föderation oder auch nur den wirtschaftlichen Zusammenschluss der »Nachfolgestaaten« (oder ein Teil der Nachfolgestaaten) vorsahen<sup>112</sup>.

Die Donau figuriert in vielen Mitteleuropakonzepten als emblematische Landschaft einer europäischen Ost-West-Verbindung.<sup>113</sup> Sie erschien als eine symbolische Achse, an der sich nicht nur das Habsburgische Imperium orientierte, sondern auch sämtliche politische und ökonomische Pläne, die den österreichischen Staat föderativ reformieren oder gar ablösen wollten. Sie wurde daher eine Chiffre für Mitteleuropa, und machte dessen Idee geradezu materiell greifbar.<sup>114</sup>

---

es historisch und ideologisch nicht vorbelastet ist. Cf. Csáky: Das Gedächtnis der Städte, p. 49.

110 Csáky: Das Gedächtnis der Städte, p. 40.

111 Zu ihnen zählt Joachim Kühl u.a. Elemér Hantos und beruft sich dabei auf dessen zwei große Vorträge in Budapest und Brünn. Cf. Pester Lloyd 12.2.1932. sowie Industrie und Handel, Berlin 15.2.1932. bzw. Bohemia, Prager Tageblatt und Brünner Tagesbote 15.2.1932. Cf. Kühl, Joachim: Föderationspläne im Donaauraum und in Ostmitteleuropa [Untersuchungen zur Gegenwartskunde Südosteuropas, herausgegeben vom Südost-Institut München II.] München: R. Oldenbourg 1958, p. 7.

112 Csáky: Das Gedächtnis der Städte, p. 41. Cf. Hofmannsthal, Hugo von: Österreich im Spiegel seiner Dichtung (1916), Die Idee Europa (1917), Wir Österreicher und Deutschland (1915). In: ders.: Reden und Aufsätze II. 1914–1924. hrsg. v. Schoeller, Bernd. Frankfurt a. M.: Fischer 1979 [=Hugo von Hofmannsthal: Gesammelte Werke], pp. 13–25, 43–54, 390–396.

Auch nach dem Ersten Weltkrieg ist öfters der Versuch unternommen worden »Mitteleuropa« als ein Gebilde zu beschreiben, das seinen natürlichen Mittelpunkt in Prag, Wien oder Budapest hat. Zahlreiche Tagungen, auf denen vor allem Wirtschaftler vertreten waren, definierten (z. T. unter dem Einfluß des ehem. ungarischen Staatssekretärs Elemér Hantos) den Begriff »Mitteleuropa« so, daß von Deutschland abgesehen wurde.« Diese Entwürfe führen Joachim Kühl zufolge mit Vorliebe die Bezeichnung »Donauropa«, um sich von den großdeutschen Mitteleuropa-Konzeptionen abzugrenzen. Allerdings kann der von ihm einschlägig zitierten in Budapest herausgegebenen deutschsprachigen Zeitschrift *Donauropa* keine allzu große Distanz zum Deutschen Reich bescheinigt werden. Cf. Kühl: Föderationspläne im Donaauraum und in Ostmitteleuropa, p. 7.

113 Claudio Magris hat 1988 in seinem *Danubio* auch den Versuch unternommen, die emblematische Landschaft der ehemaligen Habsburgermonarchie für den zeitgenössischen Mitteleuropa-Diskurs auszuschlachten. Esterházy formulierte in seiner Travestie des Magris-Textes deutlich skeptischer.

114 Für Palackýs Mitteleuropa-Konzept diente die Donau geradezu als geografische

Tatsächlich besteht aber ein deutlicher Unterschied zwischen der Donau-Emblematik des 19. und des 20. Jahrhunderts. Denn während der Fluss um die Mitte des 19. Jahrhunderts aus einer deutlich imperialen Perspektive – aus dem Blickwinkel der österreichisch-ungarischen Eliten – vordringlich als Verbindung zwischen Wien und Konstantinopel gedacht wurde, was die Stellung der dazwischen liegenden Gebieten eher unbestimmt ließ, rückten nach dem Ersten Weltkrieg und später in den Jahren um die Wende in Ostmitteleuropa die Kleinstaaten entlang der Donau und ihre nachbarschaftliche Beziehung ins Zentrum des Blickfeldes. Allenfalls waren es jene kleine neuentstandene Nationalstaaten, die die gemeinsame Schnittmenge des Konzepts Mitteleuropa und Donauraum bildeten, sowie das Verhältnis zwischen dieser »Peripherie« und einer imaginierten Mitte, wodurch beide kognitive Karten Verhandlung der innereuropäischen Grenzen implizierten – im Gegensatz etwa zum Begriff des Balkans.

Für die Imagination des 19. Jahrhunderts verband die Donau zwei mit vollkommen verschiedenen Eigenschaften ausgestattete Weltgegenden miteinander. In der im 19. Jahrhundert beliebten Formel von der Donau als Band zwischen Okzident und Orient werden zwei große geografische Vorstellungsräume miteinander in Verbindung gesetzt und auf eine bestimmte Region projiziert. Wo genau dabei der Okzident aufhört und der Orient beginnt, lässt die Formel offen. Das Band verbindet, was nicht zusammengehört, und indem es verbindet, macht es ihre Getrenntheit sinnfällig.

Die Denkfigur des Bandes ist ein topologisches Modell. Als eines der beliebten (räumlichen) Schemata, die die Vorstellungen von der Donau geprägt haben, zeigt sie, dass der Zusammenhang, den die Donau Mitte des 19. Jahrhunderts stiftete, in erster Linie nicht unter den Donauländern, sondern in einem überregionalen Kontext gesucht wurde. Der Raum dazwischen, durch den das Band der Donau führte und diesen überhaupt erst erschuf, blieb unbenannt und in der Denkfigur auch irrelevant. War er als ein chaotischer Zwischenraum, als ein Tor, das Trennung und Verbindung gleichsam auf einen Punkt konzentriert, oder als eine Übergangszone vorzustellen? Für alle drei Entwürfe scheint es in der Donau-Literatur des 19. Jahrhunderts Beispiele zu geben.

---

Begründung der österreichischen Staatsidee. Denn »Die wahre Lebensader dieses notwendigen Völkervereins ist die Donau: seine Centralgewalt darf sich daher von diesem Strome nicht weit entfernen, wenn sie überhaupt wirksam sein und bleiben will. Wahrlich, existirte der österreichische Kaiserstaat nicht schon längst, man müsste im Interesse Europás, im Interesse der Humanität selbst sich beeilen, ihn zu schaffen.« Palacký, Franz: Eine Stimme über Österreichs Anschluß an Deutschland. An den Fünfziger-Ausschuß vom 11. April 1848. In: ders.: Österreichs Staatsidee Prag. Wien: Verlag des Wissenschaftlichen Antiquariats H. Geyer 1972, p. 83.

## Band zwischen Okzident und Orient

Die wahrscheinlich beliebteste Denkfigur, unter der der Fluss im 19. Jahrhundert gedacht wurde, war jene vom Band zwischen Okzident und Orient. Dieses räumliche Modell kam mit der Ausbreitung der Dampfschiffahrt, mit der Verwandlung des Stromes in einen strategischen Wasserweg auf und fügte den Strom in den funktionalen Zusammenhang des Welthandels ein, der den Austausch zwischen zwei mit vollkommen unterschiedlichen ökonomischen und kulturellen Ressourcen ausgestatteten Weltgegenden vorsah. Im Sinne dieser Vorstellung führte die Donau nicht vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer, sondern den strategischen Zielen der Donaudampfschiffahrt entsprechend, von Wien (Ulm, Pressburg bzw. Pest) nach Konstantinopel.

Schon 1833 wurde von der Staatsregierung der DDSG der Auftrag gegeben, einen Schiffsverkehr auf der unteren Donau einzurichten, der die Verbindung zu Skala Gladova und Galatz sichern sollte, mit der Begründung, dass – wie es hieß – Konstantinopel »der eigentliche Ziel- und Mündungspunkt der Donau sey.«<sup>115</sup>

Auch im Prospekt des 1838 veröffentlichten Bechstein-Albums wird die Weite des neuen Verkehrsweges, der hier wie andernorts als »der neue Heerweg der europäischen Kultur für die Eroberung Asiens«<sup>116</sup> apostrophiert wird, mit einem überraschenden geografischen Einfall illustriert, indem der Bosphorus und die Dardanellen als jene Orte bezeichnet werden, »durch welche sich des Stromes Gewässer in das mittelländische Meer ergießen.«<sup>117</sup> Somit wird statt des Donaudeltas Konstantinopel zum eigentlichen Mündungsgebiet der Donau ernannt<sup>118</sup>

115 Kohl, Johann Georg: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt auf der Donau. In: Deutsche Vierteljahresschrift. Stuttgart, Tübingen: Cotta 1853, Bd. 2. 2. Heft, pp. 163–216, p. 172. So war es möglich, dass während anfänglich die DDSG nur langsam die Zahl ihrer Schiffe, die Häufigkeit der Fahrgelegenheiten vermehren konnte, sie die äußersten Enden seiner Fahrlinien binnen kürzester Zeit (bis 1834 bzw. 1838) erreicht haben.

116 Bechstein: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten: mit mehr als 100 Stahlstichen der berühmtesten Künstler. Wagner, Robert (Hg.): Graz: Akademischer Druck- und Verlagsanstalt [1838] 1990, p. 23. Auch: Müller Adalbert: Die Donau vom Ursprung bis zu den Mündungen. Ein Handbuch für Reisende Bd. 1–2. Regensburg: Joseph Manz 1839–41, p. ix.

117 Bechstein: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten, p. 23.

118 Damit lehnte sich Bechstein zwar an ältere geografische Vorstellungen an, doch da diese schon 1680 von Luigi Marsigli widerlegt worden sind, der nachweisen konnte, dass im Gegenzug zu der starken Oberflächenströmung, die aus dem Bosphorus

und der größte Fluss Europas zu einem zwei Weltteile verbindenden Strom nobilitiert. Ähnlich verfährt Adalbert Müller, wenn er in seinem 1839 veröffentlichten Handbuch für Reisende zwar Konstantinopel nicht als Mündungspunkt benennt, aber es *de facto* als solchen behandelt, als er »des Großherrn weitläufige Staaten«, *in concreto* Konstantinopel und Smyrna, als Endpunkt einer Donau-reise setzt.<sup>119</sup> Auch Johann Georg Kohl wurde vom Triester Österreichischen Lloyd die Schilderung dieser verlängerten Donaustrecke aufgetragen.<sup>120</sup>

Die Verschiebung der Flussmündung vom »Niemandland« der Schwarzmeerküste zur Hauptstadt des osmanischen Reiches zeigt, wie imaginierte Geografien geografische Gegebenheiten konfigurieren und im Sinne einer dominanten Vorstellung auch ummodellieren.

Wenn Bechstein beim Ausgang des Bosphorus das Bild des »wundersame[n] Stromthal[es]« ausmalte, wo man »die Naturpracht zweier Welttheile zauberisch« verschmelzen sah,<sup>121</sup> so reimte sich die Stellung des »wundersamen Stromthales« auf die des gesamten Donaulaufs, der nach der gängigen Parole auch zwei Weltgegenden miteinander verband.

Diese Vorstellung sicherte der Donau nicht nur einen besonderen Rang unter den europäischen Flüssen, sondern verortete sie auch in einer imaginierten Geografie, die zwar in realen Geografien verankert, doch nicht auf diese reduzierbar

---

nach Süden führte, »eine nicht zu unterschätzende Unterströmung [...] salzhaltiges Wasser aus dem Mittelmeer, wenn auch in geringerem Maße, ins Schwarze Meer hineinzieht«, scheint Bechstein Darstellung mehr mit symbolischen Geografien als mit der realen zu tun zu haben. »So daneben lagen die Vermutungen der alten Geographen im Übrigen gar nicht, denn die zwei Meerengen stellen in geologischer Hinsicht »ertrunkene Flusstäler« dar, durch welche in der Tat der Wasserüberschuss des Schwarzen Meeres abgeleitet wird, welcher von den gewaltigen Zuflüssen nicht nur der Donau, sondern auch des Kuban, Don, Dnjepr und Dnejstr verursacht wird.« Weithmann, Michael W.: Die Donau. Ein europäischer Fluss und seine 3000-jährige Geschichte. Regensburg: Verlag Friedrich Pustet, Graz Wien Köln: Verlag Styria 2000, p. 58.

119 Müller: Die Donau vom Ursprung bis zu den Mündungen. Bd. 1. Vorwort p. IX.

120 Elsmann, Thomas: Johann Georg Kohl. Ein Leben zwischen der Alten und der Neuen Welt. Bremen: Carl Schünemann Verlag 2010, p. 129.

121 Bechstein: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten. Zweiter Band, p. 60. Ähnlich heißt es bei der Schilderung des Eintritts in den Bosphorus: »Eines Blickes schauen wir in zwei Welttheile hinein; denn Asien und Europa reichen sich hier die Hände, und in dem halbstundenbreiten Canal [damit ist der Bosphorus gemeint] sehen wir nur die Donau wieder, die, nachdem sie das weite Becken des Schwarzen Meeres gefüllt bis zum Rande, ihre Gewässer als Bosphorus in das Marmara-Meeress gießt, um es durch die Dardanellen ins Ägäische Meer auszuströmen.« Ibid. p. 58.

war. Denn ebenso wenig wie Orient und Okzident ist das Band zwischen beiden eine geografische Entität. Ihre symbolische Bedeutung entfalten die beiden »Weltgegenden« wie auch das »Band«, das beide miteinander verbindet, erst in Relation zueinander.

### Das Entdeckungsszenario

Der Fluss, der den Okzident mit dem Orient verbindet, musste auch die Grenze zwischen diesen beiden in sich tragen. Doch wo diese Grenze der bekannten und unbekanntenen Donau genau gezogen werden sollte, darüber schieden sich die Geister. Manche zogen oder inszenierten eine strikte Grenze, andere hingegen schilderten den Unterschied in Form eines allmählichen Übergangs zwischen zwei grundverschiedenen »Reichen«. Der Widerspruch zwischen Annäherung und Abgrenzung scheint den Status und die Beschreibungen der unteren Donauländer im ganzen 19. Jahrhundert geprägt zu haben, und diente in Übereinstimmung mit der Denkfigur des Bandes dazu, den Ort jener neuentstehenden europäischen Länder zu verhandeln, die man zusammenfassend zuerst als europäische Türkei, später auch als Serbien, die Walachei, Moldawien und Bulgarien bezeichnete. Das Bereisen dieser Gegenden der unteren Donau wurde wegen ihrer relativen Unbekanntheit vielfach noch im 19. Jahrhundert als »Entdeckung« in Szene gesetzt. Entdeckung im Sinne des sichtbar und erkennbar Werdens von etwas, das bis zu diesem Punkt nicht in die symbolische Ordnung eingefügt war. Die Inszenierung ihrer Entdeckung hob ihre Andersartigkeit hervor und gliederte das Unbekannte zugleich in die ununterbrochene Linie der Reise ein. Für den eigenartigen Status der Gebiete an der unteren Donau ist es bezeichnend, dass ihre Unverfügbarkeit noch bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts durch Parallelen aus der außereuropäischen Welt illustriert wurde.

Bis in das 18. Jahrhundert fehlte es an exakten Karten der Region, erst der Militärkartograf Luigi Ferdinando Marsigli hat geläufige kartografische Irrtümer über den Lauf der Donau berichtigt.

Bevor eine fahrplanmäßige Verbindung zwischen Wien, Pest und den Städten der unteren Donau eingerichtet war, nahm sich der Reisende mit einem gewissen Recht in diesen Gegenden als Entdecker wahr. Er meinte zu sehen, was bis dahin nicht gesehen, zu beschreiben, was bislang nicht beschrieben worden war. In der diskontinuierlichen Geschichte der Donaureisen sah sich vor der Etablierung der Dampfschiffahrt fast jede Generation als die erste an, die in diese unbekanntenen Gegenden eingedrungen war. Am Ende des 17. Jahrhunderts lüchelte der Militärkartograf Ferdinando Marsigli seine Karten buchstäblich insgeheim den Türken ab und sah sich daher als den ersten an, der »[d]iese ferne, verborgene Welt [...]

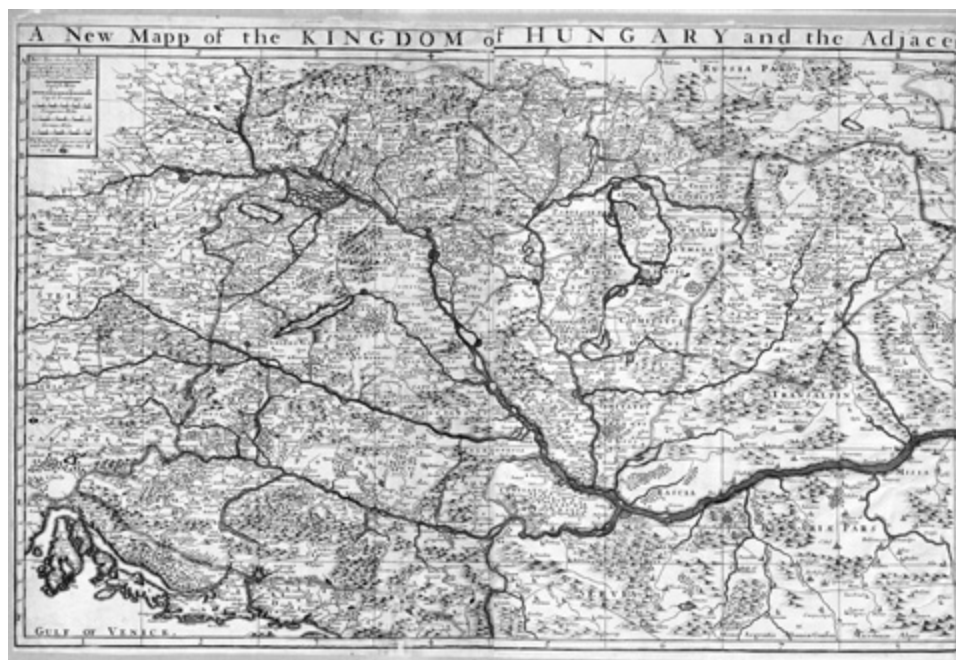


Bild Nr. 5. Philip Lea: A new mapp of the kingdom of Hungary, (1693–98)

gleichsam aus ihrer barbarischen Unbekanntheit herausgehoben«<sup>122</sup> hat. Fast hundert Jahre später verwendete auch der Kaufmann Nikolaus Kleemann<sup>123</sup>, der im Jahre 1768 eine Schiffladung Tabak bis an das Schwarze Meer führte,<sup>124</sup> in seinem Tagebuch das Wort »entdecken« für das, was er vorhatte, und wurde auch von seinen Zeitgenossen als der »erste« Deutsche angesehen, der durch das Eiserne Thor<sup>125</sup> fuhr – immerhin zu einem Zeitpunkt, als laut geläufiger Lehrmeinung dies gar nicht möglich war.

122 »ezt a távlat, rejtett világot ugyanis, hogy úgy mondjam, barbár ismeretlenségéből elsőként én emeltem ki.« Marsigli, Luigi Ferdinando: Danubius Pannonico-mysicus. Tomus I. A Duna magyarországi és szerbiai szakasza. Marsigli előszava [Die ungarische und serbische Donau. Marsigli's Vorwort] In: Deák, Antal András: A Duna fölfedezése. [Die Entdeckung der Donau] Esztergom: Vizügyi Múzeum, Levéltár és Könyvtár 2004, p. 347.

123 Ernst Nikolaus Kleemann 1736–1801.

124 Er fuhr von dort auf dem Landweg in die Krim und über das Schwarze Meer nach Konstantinopel. Cf. Gräter, Friedrich David: Zerstreute Blätter, Bd. 1. Ulm 1822, p. 306f.

125 »Denn Kleemann war der erste Teutsche, der auf der Donau bis an das Schwarze Meer kam.« Gräter: Zerstreute Blätter, p. 308.

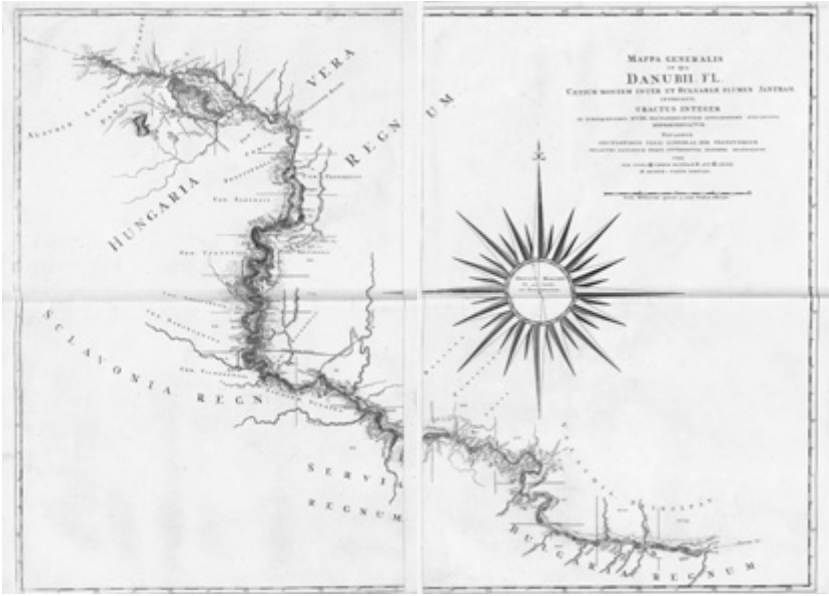


Bild Nr. 6. Donau-Karte nach Marsigli, aus: Marsigli, Ferdinando Luigi: MAPPA GENERALIS IN QUA DANUBII FL. CÆTIUM MONTEM INTER ET BULGARIÆ FLUMEN JANTRAM, INTERCEPTI TRACTUS INTEGRUS IN SUBSEQUENTIBUS XVIII. SECTIONIBUS DIVISIM SPECIALISSIMÈ EXHIBENDUS REPRÆSENTATUR 1741

Fünfundzwanzig Jahre später 1830 zitierten die beiden ungarischen Aristokraten István Széchenyi und sein Neffe János Waldstein bei ihrer Donaufahrt von Pest bis zum Schwarzen Meer zur Veranschaulichung der Neuigkeit ihres Unternehmens wieder Beispiele aus der außereuropäischen Welt herbei. Széchenyi verstand seine Reise auf der Donau als eine Art Expedition, von deren Erfolg die Sache der Donaudampfschiffahrt abhing. Der Graf nahm auf seiner Reise u. a. einen Wasser-ingenieur mit, dessen Aufgabe gerade die Erforschung der Schiffbarkeit der unteren Donau hätte sein sollen.<sup>126</sup> Széchenyi, dem ein großes Talent zur Selbststinszenierung attestiert wurde,<sup>127</sup> beschrieb seine Reise auf der unteren Donau als eine exotische Entdeckungsfahrt. Er fühlte sich, wenn man seinem Tagebuch glauben darf, während seiner Reise unterhalb von Orsova wie »auf dem Amazonas-Fluss hingezaubert«, mit anderen Worten: »für uns ist hier nicht mehr von

126 Vizsota, Gyula (Hg.): Gróf Széchenyi István Naplói. [Die Tagebücher von Graf István Széchenyi] IV. kötet (1830–1836) [Band IV.] Budapest: Magyar Tudományos Akadémia 1934, pp. 51–123.

127 Lackó, Mihály: Széchenyi elájul. Pszichotörténeti tanulmányok. [Széchenyi fällt in Ohnmacht. Psychohistorische Studien.] Budapest: L'Harmattan 2001.

Civilisation«,<sup>128</sup> doch sein Reisegefährte Graf János Waldstein meint schon bei den Auen vor Mohács, dass er nicht überrascht gewesen wäre, wenn ein »halb nackter« »mit Federn geschmückter Neger aus einer Hütte« getreten wäre.<sup>129</sup> Széchenyis Schifffahrt donauabwärts wurde nachträglich sogar mit Stanleys Entdeckung des Kongos verglichen.<sup>130</sup> Auch der etwa vier Jahre später die Gegend durchreisende irische Journalist Michael Quin beschreibt die Länder der unteren Donau als eine Gegend, die bis dahin kaum zu Europa gehört hatte,<sup>131</sup> und noch das 1839 veröffentlichte Donau-Handbuch von Adalbert Müller nennt die Länder unterhalb von Wien *terra incognita*.<sup>132</sup>

Die Parallelen aus der außereuropäischen Welt veranschaulichen den Grad der Fremdheit und den Verlust der Orientierung in diesem fremden Raum. Da die genauen Ortsangaben aus diesen Vergleichen immer fehlen, erscheint dieser von

128 Vizsota (Hg.): Gróf Széchenyi István Naplói, Bd. IV. p. 81. (Eintragung vom 14. Juli 1830)

129 »[...] a tájék körülötte oly vad, hogy ha a kunyhóból egy fél mezétlen, tollyal felékesített Néger jött volna ki, éppen nem csudálkoztam volna.« Széchenyi, István u. Waldstein, János: Keleti utazása 1830-ban. [Reise in den Orient im Jahre 1830] Szekefű, Gyula előszavával, kiadta, bevezette és magyarázatokkal ellátta dr. Kálnoky Hugó. [Mit einem Vorwort von Gyula Szekefű, herausgegeben, eingeleitet und mit Erklärungen versehen von Hugó Kálnoky] Budapest: Franklin Társulat 1942, p. 160. (Übersetzt von E. K.)

130 Auf Széchenyi's Selbsteinschätzung beruhte auch Metternichs Bonmot, der Graf glaube die Donau entdeckt zu haben. Die damit angedeutete Unangemessenheit des Anspruchs wurde immerhin 1884 in einem von dem deutschen Ökonomen, Theodor Bunsen verfassten Traktat hinweginterpretiert: »Hätte denn der Graf ganz unrecht gehabt, wenn er sich das einbildete? Ist nicht die Nutzbarmachung die wahre Entdeckung? Das Vorhandensein des Congo war vor Stanley's Anknunft nicht unbekannt. Stanley's Verdienst ist es gewesen, die Augen Europa's auf den Congo gelenkt und mit Hülfe des Königs der Belgier und der Afrikanischen Gesellschaften den Strom der Welt nutzbar gemacht zu haben. Wollen wir Metternich's Scherz weiter spinnen, so könnten wir sagen: Die Deutschen stehen im Begriff die Donau zu entdecken.« Bunsen, Dr. Theodor von: Die Donau. Berlin: Verlag von Carl Habel 1884 (=Deutsche Zeit- und Streit-Fragen. Flugschriften zur Kenntniß der Gegenwart 198), p. 5.

131 »Those countries, which have hitherto seemed scarcely to belong to Europe, will be rapidly brought within the pale of civilization« Quin, Michael: A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey etc. 3rd Edition. Paris: Baudry's European Library 1836, p. 131.

132 »Während hier schon Ungarn den meisten Westeuropäern *terra incognita* ist, geschweige denn Serbien, Bulgarien, die Walachei und Moldau.« Müller: Die Donau vom Ursprunge, Bd. II. p. 1X.

unbestimmter Ausdehnung ohne konkrete geografische Verortung zu sein. Auch das gewohnte Raster der Zeit ist auf diese Bilder kaum anwendbar, sie deuten auf eine endlose, letztendlich stillstehende Zeit hin. Der Raum des Anderen ist in diesen Texten als ein Irgendwo und ein Irgendwann beschreibbar. Die Inszenierung des eigenen Tuns als ein »Entdecken« hingegen ist ein Gestus, der den Reisenden mit der Legitimation des Vermessens ausstattet. Er versteht sich als einer, der das Wahrgenommene genau zu registrieren, benennen und verorten vermag.

Noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts brachten dem Balkanforscher Felix Kanitz seine kartografischen Arbeiten auf der Balkanhalbinsel die Etikette »Pfadfinder im Orient«<sup>133</sup> ein und seine wissenschaftliche Kleinarbeit kumulierte in der populären Wahrnehmung zum großen, mythisch besetzten Gestus der »Entdeckung«. Als »Columbus des Balkans«<sup>134</sup> bezeichnete ihn die *Allgemeine Zeitung* in einem Artikel aus dem Jahre 1877. Er habe mythischen Helden gleich Berge verschoben, die Laufrichtung von Flüssen verändert, Städte vom Erdboden gewischt und Hunderte und Aberhunderte von Ortschaften gegründet, mit dem einzigen Unterschied, dass die von ihm vom Erdboden wegradierten Städte nur in der Einbildung der Kartografen existiert hätten, die Dörfer jedoch vorhanden gewesen seien, nur habe sie noch niemand entdeckt.<sup>135</sup>

Die Metapher des Neulandes war zentral auch für Kanitz' Selbstbestimmung.<sup>136</sup> Der damit implizierte Entdeckungsgestus rekurrierte immer wieder auf die Urszene einer Schwellenüberschreitung. Der Wissenschaftler betrat Neuland, um die unbeschriebene Fläche dieser Landschaft zu beschriften und symbolisch verfügbar zu machen.

Zur Selbststilisierung seiner Reiseberichte gehörten auch Hinweise auf die archäologische wie geografisch-kartografische Erschließung Ägyptens, eines für das 19. Jahrhundert exemplarischen Forschungsterrains. Zur Charakterisierung

133 Hellwald, Friedrich von: Kanitz's neueste Forschungen. In: Tageblatt 1875 6/3.

134 Cf. Fehér, Géza: Kanitz Fülöp Félix. »A Balkán Kolumbusza« élete és munkássága 1829–1904. [Leben und Werk des »Columbus des Balkans«] Budapest Franklin Társulat 1932. (= Magyar Földrajzi Társaság könyvtára [Bibliothek der Ungarischen Geographischen Gesellschaft]).

135 Tahler, Karl von: Columbus des Balkans. In: Allgemeine Zeitung 22. März 1877.

136 Die Parallelen, die Kanitz' Rezensenten zwischen ihm und der Vorstellungswelt der Entdeckungsreisen zogen, wurden von dem Forscher selbst vorgeprägt und vorgelebt. Er sah sich als Entdecker und Kartograf »eines der ungekanntesten Gebiete des europäischen Ostens«, als Ethnograph eines Volkes, nämlich der Bulgaren, welches »ethnographisch eine vollkommene terra incognita« sei. Kanitz, Felix: Donau-Bulgarien und der Balkan. Historisch-geographisch-ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1860–1878. Leipzig: Hermann Fries. Bd. I–III. 1875–1879, Bd. I. p. XVI.

der Größe der Donauübertritte unterhalb von Belgrad wurde ein Vergleich weit hergeholt: »So weit unsere Blicke reichten, standen die Niederungen auf der österreichischen Seite unter Wasser. Das Bild eines Nil-Austrittes lag in seiner ganzen imponierenden Größe vor uns.«<sup>137</sup> Angesichts des Bergs Rtanj, dessen Umrisse eine Pyramidenform zeichnen, währte sich Kanitz »gegenüber der vielbewunderten Cheops-Pyramide am Nil«.<sup>138</sup> Die Parallelen gaben gleichsam die Standards des Sehenswerten an und bildeten einen bedeutsamen Rahmen um die noch unbekannte Landschaft, indem sie deren majestätische und exotische Züge hervorhoben.

Der Orient und überhaupt die außereuropäische Welt diente aber nicht nur als Bezugsrahmen und Exotiksignal, sie bildeten auch einen Kontrast zu der relativen Unbekanntheit des Balkans: »Hart vor unseren Thoren liegen ferner reiche, dicht bevölkerte Territorien, die auf unseren neuesten Karten nicht viel besser als die zuletzt bekannt gewordenen Gebiete der Nilquellen eingetragen sind.«<sup>139</sup> Im Widerspruch von Exotik und Nähe entstand das Forschungsgebiet »Balkan«.

Wenn auch auf je andere Art und Weise machen diese Texte die Diskrepanz zwischen einer anvisierten Homogenisierung des Territoriums und seiner tatsächlichen Fragmentiertheit augenfällig. Denn selbst Darstellungen der Landschaft, die nicht der Romanliteratur entnommen und um die Beschreibung von Land und Leuten bemüht sind, stellen das Bild eines Raumes voller Hindernisse und Grenzen vor. Der Donauraum entsteht entlang dieser beiden einander widersprechenden Anliegen, dem Wunsch nach Einheit einerseits, der Konstituierung von Grenzen andererseits.

### Todesfluss – Alexander Kinglake

Für die Reiseberichtschrreiber der ersten Stunde, die ab 1834 mit Dampfschiff die Donau hinunterfuhren, war der Ausbau der Donau als Verkehrsweg in den Orient der Garant, der das Wegfallen von Hindernissen, das Zusammenwachsen der Länder der unteren Donau und ihre Annäherung an das westliche Europa versprach. Was Michael Quin als eine schnelle Integration in den Kreis der Zivilisation lobte,<sup>140</sup> erschien als die notwendige Folge des Fortschritts.

137 Kanitz, Felix Philipp: Serbien. Historisch-Ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1859–1868 mit 40 Illustrationen im Texte, 20 Tafeln und einer Karte. Leipzig: Hermann Fries 1868, p. 2f.

138 Kanitz: Serbien, p. 315f.

139 Kanitz, Felix Philipp: Serbien, p. 2.

140 »Those countries, which have hitherto seemed scarcely to belong to Europe, will be rapidly brought within the pale of civilization.« Quin: A Steam Voyage. 3<sup>rd</sup> Edition.

Es ist aufschlussreich, Quins Verständnis von der Stellung und Zukunft der Region mit jenem von Alexander Kinglake<sup>141</sup> zu vergleichen, schon weil sie fast zeitgleich – im Jahre 1834 – auf dem Weg nach Konstantinopel in die Gegend von Beograd kamen, doch andere Verkehrsmittel benutzten und in ihren Reisebeschreibungen den Raum ihrer Reise ganz unterschiedlich konzipierten. Während Quin die Fahrt auf dem Fluss machte, nahm Kinglake den traditionellen Landweg und musste dabei die Flussgrenze bei Semlin (ung. Zimony, serb. Zimun) überqueren. Für Kinglake war der Fluss kein Verkehrsweg, sondern ein Hindernis, wie er es Jahrhunderte lang für viele Reisende war. Er ist für ihn auch keine Straße, die eine neue Region eröffnet und überhaupt erst produziert, sondern eine Grenze, die zwei Reiche voneinander trennt. Kinglake<sup>142</sup> beschreibt die Überquerung der Flussgrenze bei Semlin wie eine Fahrt ins Jenseits, den Strom selbst wie einen Todesfluss, von dessen anderem Ufer es kein Zurück gibt. Seine Inszenierung gibt dieser Grenze den Charakter einer absoluten und endgültigen Trennlinie, er stilisiert die beiden Seiten des Flusses zu zwei Reichen, dem christlichem Europa und dem Osmanischen Reich, deren Trennung eindeutig und unaufhebbar ist.<sup>143</sup>

Der Grund hierfür war allerdings praktischer Natur: Der Pestkordon, der an der Grenze des Habsburgerreiches eingerichtet wurde, sorgte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dafür, dass jeder, der ihn aus dem Süden kommend überquerte, vierzehn Tage im Lazarett bleiben musste.<sup>144</sup>

After coming in conduct with any creature or thing belonging to the Ottoman Empire it would be impossible for us to return to the Austrian territory without undergoing an imprisonment for fourteen days in the Lazaretto. We felt therefore that before we committed ourselves, it was important to take care that none of the arrangements necessary for the journey had been forgotten; and in our anxiety to avoid such a misfortune we managed the work of departure from Semlin *with nearly as much solemnity as if we had been departing this life*.<sup>145</sup>

141 Alexander Kinglake 1809–1891

142 Semlin liegt am Zusammenfluss von Save und Donau. Kinglake schaut zwar über die Donau in Richtung Belgrad, überquert jedoch die weniger breite Save.

143 Die Welt jenseits des Flusses wird auch später oft in halbmythischen Kategorien als ein Jenseits, als ein »fremder Planet« oder auch schlicht und einfach als »Nichts« beschrieben. Cf. Herczeg, Ferenc: Emlékezései. [Memoiren] [1933] Budapest Szépirodalmi 1985, p. 50f.

144 Zur Geschichte des Pestkordons Cf. Lesky, Erna: Die österreichische Pestfront an der k.k. Militärgrenze. In: Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte 8 (1957), pp. 82–106.

145 Kinglake, Alexander: Eothen. [1844] w. introd. by D.G. Hogarth, notes by V.H.

»An imprisonment for fourteen days in the Lazaretto« musste sich jeder unterwerfen, der, aus dem osmanischen Reich kommend, den Boden des Habsburgerreiches betrat. Doch nicht der utilitaristische Kontext, die Gesundheitsvorkehrungen gegen die immer wieder auftauchenden Pestseuchen, sondern der unhintergehbare Gegensatz zwischen dieser und jener Welt wird zum Grundthema von Kinglakes Beschreibung der Grenzüberquerung. Das Kapitel beginnt mit einem Hinweis auf die Bekanntheit der Welt diesseits der Grenze: »At Semlin I was still encompassed by the scenes and the sounds of familiar life.« Das Bekannte bietet aber lediglich jene Kontrastfolie, vor der die bedrohlichen und bedeutsamen Einzelheiten einer unbekanntem Welt vorgestellt werden können: die osmanische Fortifikation von Beograd erschien als »austere and darkly impending high over the vale of the Danube«<sup>146</sup>. Während das gewohnte Leben diesseits der Grenze den Reisenden mit unauffälligen Routinen umgibt und einhüllt, wird jene auf der anderen Seite in allen seinen Zügen bedeutsam. Die Emphase, die den Gegenständen und Menschen jenseits der Grenze anhaftet, beruht auf ihrer emotionalen Doppelbesetzung, die ganz am Anfang schon in der Doppelformel »splendeur and havoc of the East« anklingt. Die Überquerung wird durch eine Reihe von symbolischen Handlungen regelrecht zu einer Fahrt ins »Jenseits«.

Some obliging persons from whom we had received civilities during our short stay in the place, came down to *say farewell* at the river's side; and now, as we stood with them at the distance of three or four yards from the ›compromised‹ officer, they asked if we were perfectly certain that *we had wound up all our affairs in Christendom*, and whether we had no *parting request* to make. We repeated the caution to our servants, and took anxious thought lest by any possibility we might be cut off from some cherished object of affection: – were they quite sure that nothing had been forgotten – that there was no fragrant dressing-case with its gold-compelling letters of credit from which *we might be parting for ever?* – No – every one of our treasures lay safely stowed in the boat, and we – we were ready to follow. Now, therefore, we shook hands with our Semlin friends, and they immediately retreated for three or four paces, so as to leave us in the centre of a space between them and the ›compromised‹ officer; the latter then advanced, and *asking once more if we had done with the civilized world, held forth his hand – I met it with mine, and there was an end to Christendom for many a day to come.*

---

Collins. Oxford: Clarendon Press 1948, p. 8. (Hervorhebung von mir E. K.) <https://archive.org/details/kinglakeeothenoookinggoog>. [12.7.2016].

146 Cf. Kinglake: Eothen, p. 8.

We soon neared the southern bank of the river, but no sounds came down from the blank walls above, and *there was no living thing that we could yet see, except one great hovering bird of the vulture race flying low and intent, and wheeling round and round over the Pest-accused city.*<sup>147</sup>

Die Sorgfältigkeit der Vorbereitungen, die Abschiedsformeln und -gesten, die zweimal wiederholte Frage »if we had done with the civilized world« machen nicht nur den entscheidenden und unwiederbringlichen Charakter des Abschieds evident, sondern verwandeln ihn auch zu einem Drama, das sich in einem symbolischen Raum abspielt. Die Fahrt hinüber wird selbst zu einem ritualisierten Vorgang, er führt aus einem mit Zeichen und Bedeutungen überfüllten Raum in einen leeren hinüber: »*there was no living thing that we could yet see, except one great hovering bird of the vulture race flying low and intent, and wheeling round and round over the Pest-accused city.*« Der kreisende Todesvogel (als Zeichen) und eine Stadt ohne Lebewesen (als Symptom) machen die Leere der anderen Seite einerseits atmosphärisch, andererseits aber auch kausal nachvollziehbar, denn sie stilisieren das andere Ufer zu einem Reich des Todes. Es ist diese absolute Unbekanntheit und Fremde, auf deren Hintergrund sich einzelne Informationen festschreiben lassen und eine Bedeutung erlangen. Bezeichnenderweise schreibt Kinglake, dass er während seiner weiteren Reise in das osmanische Reich nie so ultra-türkisch aussehende Türken gesehen habe wie gerade da an der Grenze: »I have since ridden through the land of the Osmanlees [...], but never have I seen such ultra-Turkish looking fellows as those who received me on the banks of the Save.«<sup>148</sup> Das Ultra-Türkische besteht Kinglakes Beschreibung zufolge in nichts anderem als den Turbanen. Diese sind »real, substantial and incontrovertible.«<sup>149</sup>

Der Unterschied, den eine Reise aus dem Okzident in den Orient implizierte, konnte kaum eindrucksvoller beschrieben werden, als es hier geschah. Die Szene des Abschiednehmens verteilt Gefühle entlang einer als die Grenze zwischen Christenheit und Heidentum leicht erkennbaren Linie und lädt diese emotional und moralisch auf. Dabei werden feinere Unterschiede unterschlagen, u. a. auch das Vorhandensein einer europäischen Türkei.<sup>150</sup> Das Buch, das mit zehn Jahre Verspätung 1844 die Erlebnisse einer zusammen mit Lord Pollington unternommenen Reise in den Orient (hauptsächlich Syrien, Palästina, Ägypten) beschreibt und das Publikum weder mit praktischen, noch mit landeskundlichen Informa-

147 Cf. Kinglake: Eothen, p. 8f. (Hervorhebungen von mir E.K.)

148 Kinglake: Eothen, p. 3f

149 Kinglake: Eothen, p. 3.

150 Todorova: Die Erfindung des Balkans, Kapitel »Die Entdeckung des Balkans«.

tionen versehen will, sondern gefissentlich subjektiv und ironisch gehalten wird, hat durch seinen brillanten Stil in England Schule gemacht. Kinglake gehörte zu den meistgelesenen Reiseautoren seiner Zeit. Das Buch, das (sehr bewusst) eine Figur in den Mittelpunkt stellt, bemüht sich im Gegensatz zu den meisten Texten über Reisen in den Orient kaum um die Vermittlung von Wissen und praktischen Kenntnissen über das Gebiet »dazwischen«.

Kinglakes Darstellung einer Grenze zwischen Christentum und Osmanentum ist nicht nur im literarischen Sinne eine Seltenheit, sie ist durchaus »ein-malig« auch in der Modellierung eines Unterschieds. Denn dieser wurde gerade in der sich um diese Zeit etablierenden Reiseliteratur und insbesondere auch in der Donau-Reiseliteratur immer mehr in eine andere Richtung aufgefächert. Die Dampfschiffahrt und die damit zusammenhängenden »Modernisierungsaufgaben« der Zeit legten ganz andere Muster der Grenzziehung oder auch der Grenzabschaffung nahe.

#### Aus dem Garten in die Wildnis

Während ab 1830 verkehrstechnisch eine größtmögliche Homogenisierung des Gebietes gewünscht war und die Abschaffung von Grenzen, Zöllen und Quarantänen zur Forderung des Tages wurde, handelte man kulturelle, ökonomische und religiöse Unterschiede auf unterschiedlichen Skalen aus. Das Band, das den Okzident mit dem Orient verband, verlangte geradezu nach dem Sichtbarwerden eines Unterschieds oder auch: von Unterschieden.

Die Darstellungsmuster reichten von der vorhin beschriebenen symbolischen Aufladung einer Grenze<sup>151</sup> bis zu dem Konzept einer stufenweisen Veränderung von Land und Leute.

Besonders jene Donau-Handbücher, die ab Mitte des 19. Jahrhunderts in regelmäßigen Abständen erschienen und die Donau mit einem enzyklopädischen Anliegen von der Quelle bis zur Mündung darstellen, neigten dazu, die Donaulandschaft als ein räumliches Modell historischer, moralischer, ökonomischer Relationen zu katalogisieren.

Doch auch Schilderungen der mittleren und unteren Donau versuchen unter Umständen diesen Teil auf einer dem Stromganzen zugeordneten historischen, ökonomischen oder kulturellen Skala unterzubringen. Der ungarndeutscher Botaniker Joseph von Dorner etwa, der im Jahre 1835 während einer Botanisierreise ins Banat den Lauf der Donau zwischen Semlin und dem Eisernen Tor

<sup>151</sup> Kinglake: Eothen, p. 8f.

erkundete<sup>152</sup>, hat den Zusammenhang als zunehmende Verwahrlosung auf den Punkt gebracht: »Man findet, je tiefer man mit dem Strome gelangt, den Menschen mehr und mehr verwahrlost.«<sup>153</sup>

Als Ausgangspunkt dient ihm hierbei die deutsche und österreichische Donau, wo »allenthalben der betriebsame, biedere Sinn des Deutschen« waltet.<sup>154</sup> »Etwas verwahrloster tritt uns der stolze Ungar an den Gestaden Pannoniens entgegen«<sup>155</sup> und »mehr und mehr verwahrlost«<sup>156</sup> schauen Völker wie Gegenden weiter donauabwärts aus.

Die Diskursivierung des Flusses als ein Gradmesser der Zivilisation wird dort besonders interessant, wo sie auf den gesamten Strom bezogen wird. Denn hier stellt sich heraus, dass sie allen landläufigen narrativen Schemen, die mit einem Flusslauf verbunden sind, vor allem dem Topos vom Fluss als Modell eines Lebenslaufes (»von der Wiege bis zum Grab« – von der Quelle bis zur Mündung) zuwiderläuft.

So fasst der deutsche Reiseschriftsteller Johann Georg Kohl die Bedeutung des Flusses etwa mit einem allegorischen Bild zusammen: »Die meisten Ströme, indem sie immer größere Kraft entwickeln, und den Menschen stets größere Gelegenheit zu gedeihlichen Benutzung darbieten, führen von ihrer Quelle bis zur Mündung zu allmählig erfreulicheren Zuständen. So z. B. der Nil [...]. So auch der Bruder der Donau, der Rhein [...]. Die Donau verhält sich umgekehrt. Während sie in einem Garten ihren Ursprung hat [damit ist konkret der Garten der Fürstenberger in Donaueschingen gemeint, wo die Donauquelle zu finden ist, im übertragenen Sinne aber auch der Garten Deutschland – E. K.], läuft sie zuletzt in den uncultivierten und städtearmen Landschaften Bulgariens und der Wala-chei aus.«<sup>157</sup>

Die Vorstellung von dem linearen Ablauf der Zivilisation, die gleichsam dem Flusslauf folgend sich entfaltet, ist im 19. Jahrhundert vor allem für die Themse

152 Joseph v. Dorner (1809 Raab – 1873 Pest) veröffentlichte 1839 in Pressburg seinen Reisebericht Cf. Österreichische Botanische Zeitschrift 1874 (Jg. 24), p. 61.

153 Dorner, Joseph von: Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung, mit besonderer Berücksichtigung der Herculesbäder nächst Mehadia und ihrer Umgebung nebst ausführlicher Schilderung der Reise in die Baeder mit den Dampfschiffen und zu Lande, und einer Beschreibung der an den banatischen Donauufer vor kommenden Alterthümer. Pressburg: C. F. Wigand 1839, p. 71.

154 Dorner: Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung, p. 70.

155 Dorner: Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung, p. 70.

156 Dorner: Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung, p. 71.

157 Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pest. Triest: Literarisch-artistische Abtheilung des Oesterreichischen Lloyd 1854, p. 4f.

bemüht worden.<sup>158</sup> Diese floss gängigen Vorstellungen zufolge aus einem ruralen Gebiet in das imperiale und industrielle Handelsemporium London.<sup>159</sup> Dass die Donau vermeintlich dem umgekehrten Weg folgte und aus der Zivilisation in die Wildnis floss, machte sie zum Sinnbild eines besonderen europäischen Raumes und zugleich zur Trägerin eines Modernisierungsauftrags. Dieser dient in Kohls Donau-Buch aus dem Jahre 1854 als die wichtigste Bestimmung der gesamten Donau, denn erst durch die Schiffbarmachung und Regulierung der Donau wird diese zu jenem Verkehrsweg verwandelt, der zu werden sie seit ältesten Zeiten geradezu vorherbestimmt war.<sup>160</sup>

Besonders gut eignete sich die Dampfschiffahrt für die Darstellung einer graduellen Veränderung von Land und Leuten, weil sie eine entsprechende Perspektive dazu lieferte.<sup>161</sup> Vom Deck des neuen Verkehrsmittels schien eine politische und strategische Orientierung in der Region möglich. Die Dampfschiffahrt führte nicht nur in eine wenig bekannte Region Europas bzw. in den Orient, sondern geradezu in die Zukunft.<sup>162</sup> Das Schiff als Steuerungsapparat wurde dabei

158 Schama, Simon: *Der Traum von der Wildnis. Natur als Imagination*. Aus dem Englischen von Martin Pfeiffer. München: Kindler 1996, p. 386ff.

159 Cusack, Tricia: *Riverscapes and national Identities*. Syracuse, NY: Syracuse University Press 2010, p. 67ff.

160 Kohl: *Die Donau von ihrem Ursprunge*, p. 41f.

161 Auch Karl Heinrich Koch stellt bei seiner Dampfschiffahrt eine Skala der Reinlichkeit entlang der Donau auf: »Wenn [...] andere Reisende den Schmutz und die Unsauberkeit in Belgrad mit grellen Farben schilderten, so haben sich entweder in der Zeit die Umstände geändert, oder, was wahrscheinlicher ist, man urtheilte nach unseren Städten, hatte aber keine anderen der Türkei und Asiens gesehen. Mit deutschen Städten verglichen, ist der Abstand freilich groß, aber fast eben so groß ist er zwischen Belgrad und einer anderen türkischen Stadt.« Koch, Karl Heinrich: *Wanderungen im Oriente während der Jahre 1843 und 1844*. Weimar: Verlag des Landes-Industrie-Comptoir 1846, p. 52.

162 Cf. Dazu Quin: »Thus preparations are in progress throughout that region for great changes [...].« Quin: *A steam voyage down the Danube*. 1st edition, p. 164. Claridges Reiseführer listet die Dampfschiffahrt auf der Donau unter den grossen Ereignissen der Epoche auf, wie die Erlangung der Unabhängigkeit von Griechenland oder das Wiedererwachen von Ägypten. Cf. Claridge, Richard Tappin: *A guide along the Danube, from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands and Venice from the notes of a journey made in the year 1836* London, F. C. Westley, 1837. Edmund Spencer, der als Teil seiner Reise zur Krim mit dem Dampfschiff donauabwärts fuhr, betonte wiederholt den neuen Stand der Dinge in den Donauländern [»new state of existence«] [»novel position in which the events of the last few years have placed them«] Spencer, Edmund: *Travels in Circassia, Krim-Tartary etc. Including a Steam Voyage down the Danube from Vienna to*

ein Emblem für die zukünftige Entwicklung des Gemeinwesens, der Ökonomie wie der Kommunikation.<sup>163</sup> Der Blick des Donaureisenden, der donauabwärts gleitet – eine bis heute vorherrschende Richtung aller Gesamtdarstellungen der Donau – gab einen Standpunkt in Sachen des technischen Fortschritts und der zivilisatorischen Entwicklung vor und ließ komplexe Unterschiede fließend erscheinen.<sup>164</sup>

Aus einer Grenze, die die Donau zwischen Österreich und dem osmanischen Reich bis Anfang des 19. Jahrhunderts bildete, wurde sie immer mehr zu einem Band uminterpretiert, das Weltgegenden miteinander verknüpfte und an dem Unterschiede gemessen wurden. Ein Band, das allerdings immer wieder in eine Grenze oder in eine Reihe von Grenzen umgedeutet werden konnte.

Denn das Wunder des Fortschritts hatte auch einen nationalen Index. Es trug dazu bei, dass ethnische Unterschiede auf einer Skala der Progression wahrgenommen und ausgehandelt wurden. Auch jenes Oppositionspaar, in dem im 19. Jahrhundert kulturelle Differenzen entlang der Donau mit großer Häufigkeit »produziert, repräsentiert und gedeutet« wurden, nämlich Kultur und Primitivität,<sup>165</sup> war teils ethnisch kodiert. Während deutsche, österreichische und englische Reiseschreiber, später bei den Millenniumsfeierlichkeiten ungarische Journalisten

---

Constantinople and round the Black Sea, in 1836. 2 Volumes. 3<sup>rd</sup> edition. London: Henry Colburn 1839, Vol I., p. 2.

163 In der Einleitung zur amerikanischen Ausgabe von Quins *Steam voyage* heißt es zum Beispiel: »In fact, an intercommunion of knowledge and of benefits must inevitably ensue from the encouragement of steam navigation on the Danube, not the least of which will be the dissemination of liberal principles among the strong holds of absolute power, or of aristocratical pride.« Quin: *A Steam Voyage*. New York: Theodore Foster 1836, p. 3.

164 Beispiel für die gleitende Unterschiede bietet auch Schweiger-Lerchenfeld in der Einleitung seines großen Donau-Buches: »Ganz allmählich gleiten wir auf den lautlosen Wellen aus der abendländischen Culturwelt in den morgenländischen Zauberkreis. Der Donauwalzer schwimmt unmerklich in den Hunyady[!]-Marsch hinüber und das Feuer des letzteren verflüchtigt in die monotonen Rhythmen der Gusla, die dem einförmigen serbischen Heldenlied so trefflich auf den Leib geschnitten ist, wie das graue Schilfmeer der Strommündung der euxinischen Wasserwildniß...« Schweiger-Lerchenfeld, Armand von: *Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstrasse und Reiseroute*. Wien, Pest, Leipzig: A. Hartleben's Verlag 1896, p. 10

165 Cf. Niedermüller, Peter: *Der Mythos des Unterschieds: Vom Multikulturalismus zur Hybridität*. In: Feichtinger, Johannes, Ursula Prutsch, Csáky, Moritz (Hg.): *Habsburg postcolonial. Machtstrukturen und kollektives Gedächtnis*. Innsbruck: Studien Verlag 2003 (= *Gedächtnis – Erinnerung – Identität* Bd. 2.), pp. 69–81, hier p. 71.

sich selbst gern ans Ende dieser Leiter imaginierten, stellten sie andere Länder und Leute hauptsächlich an der unteren Donau an deren Anfang. Wichtig sind dabei nicht nur die bestehenden kulturellen, zivilisatorischen und ökonomischen Unterschiede zwischen den Völkern des Habsburgerreiches und der unteren Donau, sondern auch deren jeweilige Wahrnehmung.

Wie leicht diese Abstufung zwischen »zivilisiert« und »weniger zivilisiert« in eine Gegenüberstellung umfunktioniert werden kann, das merkt man an der Art, wie sie historisch ausgedehnt bzw. gedeutet wurde.

Für die Zuspitzung dieser Opposition zu einem agonalen Kampf zwischen Kultur und Barbarei wird meistens das römische Reich, das hier am *limes* gegen die Barbaren gekämpft und sich zugleich mit erstaunlichen Werken der technischen Zivilisation verewigt hat (man denke nur an die römischen Denkmäler entlang der Donau, besonders an die Trajanstraße und an die Trajansbrücke!), als historische Folie genommen.<sup>166</sup>

Der Autor eines 1886 im Hartleben Verlag veröffentlichten repräsentativen Donau-Handbuches, Alexander Heksch, schreibt etwa: »Österreicher [...]... haben *nach den Zeiten der Römer* am meisten zur Verbreitung der Kultur längs der Donau beigetragen. Ja sie sind die einzigen Träger der Kultur an der Donau gewesen; wohin sie nicht kamen, hat keine culturliche Entwicklung stattgefunden.«<sup>167</sup>

Auch ungarischen Journalisten diente die Schilderung der Donaulandschaft bei der Eröffnung des Eisernen-Tor-Kanals 1896 zur symbolischen Grenzziehung. Da ist etwa von Serbien die Rede, das an seinen wilden, kaum irgendwelche Spuren der Kultur aufweisenden Gestaden jenseits der dunklen Donau träumt, als lebte sie noch immer in der verschlafenen türkischen Welt.<sup>168</sup> Auch das Bild der Kazanenge mit den an beiden Seiten des Stromes in die Felswand gehauenen Straßen, der Trajanischen aus der Zeit der römischen Legionen und der Széchenyi-Straße aus den 30er Jahren, wird »in der Kartographie der Identitäten«<sup>169</sup> zu

166 Cf. auch Kanitz: Serbien, p. 344–349.

167 Heksch, Alexander F.: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Eine Schilderung von Land und Leuten des Donaugebietes. Wien, Pest, Leipzig: A. Hartleben 1881, p. 38f. (Hervorhebung von mir, E. K.)

168 »A sötétvizű Duna túlsó oldalán álmódzik Szerbia, mely az ő vadregényes, kultúrát alig mutogató partjával, mintha most is az álmos török világban élne.« Sebök Zsigmond: Báziasztól a Vaskapuig. [Von Baziasch bis zum Eisernen Tor] In: A Hét [Die Woche] v. 27.09. 1896, p. 669f.

169 Imaginierte Geografien sind in Derek Gregorys Definition »vollkommen ideologische Landschaften, deren Repräsentationen von Raum mit Machtverhältnissen verknüpft sind.« Gregory: Imaginierte Geographien, p. 419. Die Mappierung ima-

dem erhabenen Dialog zweier staatsbildender Völker (damit sind in diesem Fall die Römer und die Ungarn gemeint) umgedeutet, die gleichsam über die Köpfe der Sklavenvölker bzw. ihrer grobe Mäntel tragenden Nachkommen von heute (sprich: der rumänischen Bauern, Hirten und Fischer) hinweg ihr zivilisatorisches Werk vollbringen.<sup>170</sup>

Wie versatil das Klischee von einer anderen Welt war, zeigt auch das Beispiel eines k.u.k. Offiziers, der nach seiner Pensionierung mehrere Reisebeschreibungen u. a. über die hier besprochenen Gebiete veröffentlicht hat; neben einem »Bild« über das osmanische Reich mit dem Titel *Unter dem Halbmonde* aus dem Jahre 1876 auch einen Donau-Prachtband im Hartleben Verlag zwanzig Jahre später<sup>171</sup>. Armand von Schweiger-Lerchenfeld bestimmt die Donau als einen Strom, der »seit vielen Jahrhunderten unmittelbar den Contact des Abendlandes mit dem Oriente bedingt«.<sup>172</sup> In der Einleitung seines ottomanischen Reisebuches zieht er die Grenze der zwei Welten bei Theben an dem Übergang von Cisleithanien nach Transleithanien. In seiner Darstellung säumt die Donau »die mannigfaltig gegliederten orographischen Abschnitte des nördlichen Alpengebietes, in dessen Thälern die deutsche Zunge klingt, von hier tritt er jählings in einen [sic!] andere Welt, sozusagen unvermittelt vom Occident in den Orient, in die ungarischen Niederungen, mit ihrer grandiosen Einförmigkeit [...]«.<sup>173</sup> Doch an anderen Stellen erscheint der Hauptantagonismus zwischen einer sehr allgemein gezeichneten westlichen Welt und einem ebenfalls sehr schematisch gehaltenen orienta-

---

giniertes Geografien kann »als konstitutiv für eine ›Kartographie der Identitäten‹ angesehen werden.« Ibid. p. 420. Der Begriff der *symbolischen (imaginierten) Geografien* dient zur Beschreibung und Konfigurierung von symbolischen Hierarchien, die auch historisch auf kartografische Diskurse aufbauen. In diese Repräsentationen von Raum sind auch kulturelle Unterschiede eingeschrieben. Geografische »Tatsachen« sind diesem Begriff zufolge nicht gegeben, sondern sind kulturelle Konstruktionen, deren Referenzpunkte nicht in der Wirklichkeit, sondern in anderen Texten zu suchen sind. Zur grundlegenden Intertextualität aller Texte über die andere Kultur Cf. Muenkler, Marina: Alterität und Interkulturalität. In: Benthien, Claudia u. Velten, Hans Rudolf: Germanistik als Kulturwissenschaft: eine Einführung in neue Theoriekonzepte. Reinbek: Rowohlt 2002, pp. 323–344, hier p. 326.

170 »s az aljához itt-ott durva csónak van kikötve, a melyen az akkori rabnépek valamely daróczoz unokája vizára halászik.« »A partok e két utja, a Trajáné s a Széchenyié mintha összebeszélgetne, mintha azt mondanák – Mi ketten itt két civilizációt jelentünk.« Sebők: Báziástól a Vaskapuig, p.669f.

171 Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg.

172 Schweiger-Lerchenfeld, Armand von: *Unter dem Halbmonde. Ein Bild des ottomanischen Reiches und seiner Völker*, Jena: Hermann Costenoble 1876, p. 1f.

173 Schweiger-Lerchenfeld: *Unter dem Halbmonde*, p. 1.

lischen Osmanenreich ohne genauere Angaben der Berührungs- bzw. Abgrenzungspunkte. So wird dieser Text wie so viele andere ein Beleg für Saids These, dass der Orient des Orientalismus kein geografischer Ort, sondern ein Konstruktion ist. Der Unterschied der beiden Welten wird in verschiedenen Varianten ausgewalzt: als der »vielhundertjährige[.] Verteidigungskampf der Herrscher und Völker Österreichs gegen die andrängenden Scharen turanischer Barbaren«<sup>174</sup> oder als der Gegensatz von »abendländische[r] Cultur« und »dem dämmerdüstren Osten«.<sup>175</sup> Eine mit den Eigenschaften Fleiß, Arbeit und Geist ausgezeichnete und als universell (»universelle Macht«) gesetzte »Kultur« steht auf jeden Fall einer adaptationsunfähigen (»ungeschmeidigen«) partikularen Tradition gegenüber, die mitunter auch schlicht und einfach als Barbarei bestimmt wird.<sup>176</sup> Dieser an keiner geografisch genauer bestimmbar Grenzlinie festgemachte Gegensatz wird entweder durch eine Naturmetapher oder mit Hilfe der Vorstellung von Fortschritt aufgelöst, und an diesem Punkt wird die Donau als Landschaft wieder einmal mit ihrem Modernisierungsauftrag gleichgesetzt.

Die symbolischen Formen der Grenzziehung (boundaries) sind im Gegensatz zu Staatsgrenzen (borders) nicht institutionalisiert, sondern nur auf bestimmte Agenden bezogen.<sup>177</sup> Modernisierungsbestrebungen brachten es mit sich, dass die Unterscheidung zwischen Zivilisiertheit und Rückständigkeit als Hauptmerkmal des Flusses angesehen wurde, der nach gängigen Parolen den Okzident mit dem Orient verband. Je nach Blickwinkel wurde er als Band oder auch als eine Grenze angesehen. Denn das Band enthielt die Grenze gleichsam in sich. Alle Darstellungen des Donauraums im 19. Jahrhundert scheinen diesen Widerspruch in sich zu enthalten, selbst wenn sie ihn mit sehr unterschiedlichen Akzenten versehen.

### Zusammenfassung

Durch das Wegfallen von natürlichen und administrativen Hindernissen im Wege des Verkehrs wurde die Donau im 19. Jahrhundert immer mehr in einen Band zwischen zwei Weltgegenden uminterpretiert. Statt der früheren staatlichen Grenzen wurden Unterschiede nunmehr auf einer Skala des Fortschritts gemessen – eine Vorstellung, zu der sich der Strom als flüssiges Element beson-

174 Schweiger-Lerchenfeld: *Unter dem Halbmonde*, p. 2.

175 Schweiger-Lerchenfeld: *Unter dem Halbmonde*, p. 2.

176 Schweiger-Lerchenfeld: *Unter dem Halbmonde*, p. 2.

177 Cf. Donnan, Hastings/ Wilson, Thomas M. (ed.): *Borders: Frontiers of Identity, Nation and State*. Oxford and New York: Berg 1999 (Chapter 2 »Borders and Boundaries in Anthropology«) u.a.

ders eignete. Mit dem Wegfallen einer schwer passierbaren Grenze zwischen zwei Imperien nahmen die Formen symbolischer Grenzziehung an Bedeutung zu. Diese beiden Aspekte machen die Donau zu jenem symbolischen Band, an dem die Position der sich aus dem Verband des osmanischen Reich lösenden Länder zwischen Orient und Okzident verhandelt wurde.



## iv. Die Donau als Landschaft – Sicht und Übersicht

»Das Ganze ist nur da für die Phantasie...«<sup>1</sup>

Georg Forster

Die räumliche Expansion der Neuzeit, die zur Verschiebung und Einebnung von Grenzen und damit zur Homogenisierung von Räumen führte, Erreichbarkeit immer kalkulierbarer machte und letztendlich in eine Funktion von Zeit und Kosten verwandelte, ging wie selbstverständlich mit der visuellen und schriftlichen Katalogisierung von geografischen, naturkundlichen und ethnografischen Eigentümlichkeiten der Erdoberfläche und ihrer Einwohner einher, in deren Folge ein »Netz minutiöser Bestandsaufnahmen«<sup>2</sup> entstand. Zudem fand die Raumeroberung im 18. Jahrhundert in jenem Naturerhabenen ihren Ausdruck, das das »Erlebnis der Entgrenzung«<sup>3</sup> zu erfassen suchte.

Mochten moderne Verkehrstechnologien Naturkräfte in einen Nützlichkeitszusammenhang stellen und in ihr System der Arbeit eingliedern, die Entdeckung der Natur durch die Ästhetik entfaltete sich entlang anderer Interessen: Es war gerade das Unermessliche an der Natur, das sie in eine Poetik des Erhabenen übersetzte. Dennoch besteht in der Auslegung von Albrecht Koschorke ein Zusammenhang zwischen ästhetischer und ökonomischer Naturaneignung im späten 18. Jahrhundert, denn »[d]er beständige Übergriff auf die zwischen Gesellschaft und Natur verlaufende Grenze« – eine für die Anfänge der Industrialisierung bezeichnende

---

1 Forster, Georg: Ansichten vom Niederrhein, von Brabant, Flandern, Holland, England und Frankreich im April, Mai und Junius 1790, Leipzig: Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung 1979, p. 466.

2 Koschorke, Albrecht: Die Geschichte des Horizonts: Grenze und Grenzüberschreitung in literarischen Landschaftsbildern. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1990, p. 129.

3 Koschorke: Geschichte des Horizonts, p. 127.

expansive Vorgehensweise – wird in der Erfahrung des Naturerhabenen »als ästhetische Situation geprobt und kodifiziert.«<sup>4</sup> Die Erhabenheitserfahrung ist in diesem Sinne »ein ästhetisches Komplement zu den allgemeinen Bestrebungen, die Zivilisationsgrenze immer tiefer in den Bereich des Unbeherrschten vorzuschieben.«<sup>5</sup>

Auch die »Entdeckung« der Donau als schöne, erhabene oder malerische Landschaft verlief fast zeitgleich mit den Anfängen ihrer Umgestaltung zu einer Wasserstraße; und umgekehrt: Die Idee eines durch die Dampfschiffahrt eröffneten, zusammenhängenden Donaoraumes wurde von der Katalogisierung der Flusslandschaft in verschiedenen Medien und Formaten vorweggenommen.

Neben der kontinuierlichen Progression des Wissens sowie den entsprechenden visuellen Gesten, wie der Öffnung des Bildraumes, der Ästhetik des Naturerhabenen oder der Entgrenzung des Blicks, ist es vor allem das narrative Schema der Reise, in dem die subjektive Durchdringung der Welt, die Suche nach Ferne und nach immer neuen Erfahrungen symbolisch ausagiert werden. Reale wie fiktive Reiseschilderungen waren denn auch eine weitverbreitete Form der Donau-Darstellung im 19. Jahrhundert.

Neu war auch der Wunsch, den Donaoraum in seiner Gesamtheit ästhetisch verfügbar zu machen. Er wurde jedoch nicht als ein geschlossenes Ganzes, sondern nach dem Prinzip der »Ausfaltung« der empirischen Welt<sup>6</sup> als eine Sammlung von Einzelaufnahmen erfasst. Die populäre Vorstellung der Donau als Landschaft wurde im 19. Jahrhundert hauptsächlich von zwei Gattungen getragen: Die Mappenwerke aus den 20er bis 30er Jahren des 19. Jahrhunderts waren die ersten Bildersammlungen, die die Donau (oder bestimmte Strecken der Donau) als Ganzes zu archivieren versuchten. Ihnen folgten Reisebeschreibungen mit enzyklopädischem Anspruch, die Reisen als Übersicht verstanden und inszenierten. Der Hang zur Aneinanderreihung von Einzelaufnahmen verband das Konzept der Reiseschilderung mit dem Modell von Bildarchiven.

Das Gebot der Sichtbarkeit forderte scheinbar die Unmediatisiertheit der Darstellung, die Authentizität von Erfahrung wurde jedoch tatsächlich durch komplexe intermediale Bezüge gesichert. Im Allgemeinen gilt, dass die »Adaptation der Wahrnehmung an die große Natur« über das Medium des »Bildes« erfolgte.<sup>7</sup> Auch die Reiseliteratur führte einen »Diskurs der Sichtbarkeit«<sup>8</sup> und

4 Koschorke: *Geschichte des Horizonts*, p. 23.

5 Koschorke: *Geschichte des Horizonts*, p. 129.

6 Koschorke: *Geschichte des Horizonts*, p. 80.

7 Jost, Erdmut: *Landschaftsblick und Landschaftsbild: Wahrnehmung und Ästhetik im Reisebericht 1780–1820*. Freiburg i. Br.: Rombach 2005 [=Reihe Litterae Bd. 122.], p. 286.

8 Koschorke: *Geschichte des Horizonts*, p. 85.

viele ihrer Griffe und Begriffe können als Verallgemeinerungen von malerischen Techniken und Sichtweisen angesehen werden. Die visuellen Traditionen, auf die sie sich berief, waren vielfältig. Neben barocken Vorbildern rezipierte sie auch idealistische und romantische Landschaftsmalerei und machte sich die Bildkonstruktionen des am Anfang des 19. Jahrhunderts in Mode kommenden Massenmediums der Panoramenschau fruchtbar.<sup>9</sup> Für die Ästhetisierung und Historisierung von Territorien zu Gedächtnisräumen wurde besonders letztere bestimmend.

---

9 Cf. Jost: Landschaftsblick, Kapitel 5.4., 5.5., 5.6., 6.2.

## Reisen beschreiben – Beglaubigungsstrategien des Authentischen

»Zwischen den Büchern und der Wirklichkeit ist eine alte Feindschaft gesetzt«,<sup>10</sup> schreibt Hans Blumenberg in seinem Buch *Die Lesbarkeit der Welt*. Vorzüge des einen sind immer wieder im Gegensatz zum anderen bestimmt worden. Wenn das Geschriebene allein durch seine Masse und seine Endgültigkeit die Welt der Erfahrung als eine der »bloßen Wahrnehmung«<sup>11</sup> oftmals in den Hintergrund gerückt hat, so ist umgekehrt das Buchwissen wegen seines Surrogatcharakters als »Unnatur« verleumdet worden.<sup>12</sup>

Doch das Verhältnis von Buchwissen und Erfahrungswissen ist verwickelter, als der Begriff Feindschaft dies vermuten ließe. Die »theoretische Empirie der Neuzeit« ist keine immer schon vorhandene, »nur freizulegende und endlich zugelassene Unmittelbarkeit zu den Dingen«, dies zeigt sich auch darin, dass sie sich, wie Blumenberg darlegt, gerade »in der Sprache der Rivalität mit dem Buch, der Überbietung aller vorherigen Lesbarkeiten«<sup>13</sup> artikuliert. Die Vorstellung von der Unmittelbarkeit »bloßer« Wahrnehmung wird spätestens seit dem Auftreten der Gestaltpsychologie und Phänomenologie durch die einer »andersartige[n] Gegebenheitsstruktur unserer Wahrnehmung«<sup>14</sup> ersetzt, diese wiederum wird mit Vorliebe in der Metaphorik des Lesens beschrieben.

Hinzu kommen medienkritische und kulturwissenschaftliche Gedankengänge der neuesten Zeit, denen zufolge das Wissenswerte nicht offen zu Tage liegt, sondern nach den Regeln der Vermittlung empirischer Wissenschaften sichtbar *gemacht* wird.<sup>15</sup> Das Selbstverständliche erweist sich in diesem Lichte als eine Frage der Performance, die Authentizität von Erfahrung als eine lediglich andere Abstufung von Künstlichkeit. Wie Helmuth Lethen in einem Auf-

10 Blumenberg, Hans: *Die Lesbarkeit der Welt*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1981, p. 17.

11 Blumenberg: *Die Lesbarkeit*, p. 10.

12 Blumenberg: *Die Lesbarkeit*, p. 17.

13 Blumenberg: *Die Lesbarkeit*, p. 11.

14 Blumenberg: *Die Lesbarkeit*, p. 19.

15 Cf. Kemp, Martin: *Bilderwissen. Die Anschaulichkeit naturwissenschaftlicher Phänomene*. Köln: DuMont Verlag 2003. Auch: »Wissen erscheint nur in der untrennbaren Kopplung von Inhalt *und* Form und also stets gebunden an spezifische Praktiken und Formate seiner Erzeugung, materialen Speicherung und medial konditionierten Weitergabe.« Klausnitzer, Ralf: *Literatur und Wissen. Zugänge – Modelle – Analysen*. Berlin: Walter de Gruyter 2008, p. 30.

satz über Erscheinungsformen des Authentischen schreibt: »Wenn keine klaren Schnittstellen zwischen Natur und sozialer Konstruktion mehr bezeichnet werden können, scheint Authentizität bestenfalls ironisch als Kriterium zur Unterscheidung verschiedener Grade der Künstlichkeit verwandt zu werden.«<sup>16</sup> Letztendlich erscheint das Authentische selbst als ein Produkt von (medialer und sozialer) Inszenierung.<sup>17</sup>

Diese Überlegungen dürften zum Nachdenken über eine Gattung anleiten, die laut gängiger Definitionen (und herkömmlicher Beglaubigungsstrategien) als schriftliche Vermittlung »authentischer, durch Autopsie gewonnener Informationen«<sup>18</sup> fungiert und daher – wie auch andere Genres und Medien, die »in vermeintlicher Unmittelbarkeit Bild- und Schallwelten aufzeichnen«<sup>19</sup> – eine Nahtstelle der »Übersetzung« impliziert, wo Erfahrungen zu Texten, Bildern oder Tondokumenten verarbeitet werden. Gerade daher fragt man sich auch nach der genauen Quelle ihrer Beglaubigung: Woran misst sich die Authentizität der in den Reiseberichten vermittelten Erfahrung? An der Tatsache der Reise oder an der Art ihrer Vermittlung?

## Schreiben, Lesen, Reisen – Apodemiken

So wenig Reise und der geschriebene Bericht einer Reise als ein Gleiches gedacht werden können, so schwierig ist es, die eine von dem anderen zu trennen – zumal Reisen fast zwangsläufig durch unterschiedliche Formen des Schreibens (und Lesens) begleitet und geleitet wird. Geschriebenes dient der Orientierung im Raume (so etwa Karten, Logbücher) und in der Zeit (z. B. Fahrpläne) wie auch dem Ordnen von Erfahrung. Jede Reiseaufzeichnung, die mit Blick auf spätere Reisende geschrieben wird, steuert die Wahrnehmung, lenkt die Aufmerksamkeit auf manches und gleitet über anderes hinweg. Im Baedeker fallen Schreiben und

---

16 Lethen, Helmut: Versionen des Authentischen: sechs Gemeinplätze. In: Böhme, Hartmuth/Scherpe, Klaus R. (Hg.): *Literatur und Kulturwissenschaften. Positionen, Theorien, Modelle*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 1996, pp. 205–231, hier p. 209.

17 Lethen: *Versionen des Authentischen*, p. 228.

18 Brenner, Johann P.: *Der Reisebericht in der deutschen Literatur. Ein Forschungsüberblick als Vorstudie zu einer Gattungsgeschichte*. Tübingen: Niemeyer 1990 [=Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur, Sonderheft 2], p. 1.

19 Hartmann, Andreas: *Reisen und Aufschreiben*. In: Bausinger, Hermann/Beyrer, Klaus/Korff, Gottfried (Hg.): *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*. München: Beck 1999, pp. 152–159, hier p. 158f.

Steuerung vollkommen in eins. Denn dieser ist, wie Felicitas Hoppe in einem Interview formuliert, »ein traditionelles Steuerungsinstrument feinsten Güte«. <sup>20</sup>

Die »Wahrhaftigkeit« des Reiseberichts ist in Schreibverfahren begründet, wenngleich diese im Laufe der Geschichte der Gattung teils ganz gegensätzlich geregelt wurden.

Die *ars apodemica* (die Kunst des Reisens), wie sie im 16. Jahrhundert von Joachim Fortius Ringelbergius<sup>21</sup> und anderen Humanisten<sup>22</sup> entwickelt und bis in das 18. Jahrhundert gepflegt wurde, begründete die Wahrhaftigkeit des Berichts durch die Einbindung der Reise in das doppelte Deutungs- und Steuerungssystem von Lesen und Schreiben.

In der Folge wurde das Nacheinander von Lesen und Schreiben zu einem genau geregelten Ablauf. Lektüre war schon Teil der Reisevorbereitung. Diese bestand für den Reisenden in der Anfertigung eines Reisehandbuchs, mit dessen Hilfe er sich seinen Reiseverlauf planen konnte, da hierdurch »seine Aufmerksamkeit und sein Beobachtungsgeist nicht mehr« herumschweiften, sondern »beyde schon auf gewisse und bestimmte Gegenstände gerichtet« waren.<sup>23</sup> Während der Reise verfertigt er das Reisejournal, in das allabendlich die Erfahrungen des Tages eingetragen wurden, die aber schon nach den Vorgaben des Handbuchs gesteuert worden sind und die diese in Form der Bestätigung, Berichtigung und Ergänzung rezirkulierten. Drittens entstand zuhause nach der Heimkehr anhand der Reiseaufzeichnungen der Reisebericht selbst. Wie Andreas Hartmann formuliert: »Das Universum des Reisenden erscheint in der Apodemik als ein Universum von Texten, die nach strengen Vorgaben abzufassen sind.«<sup>24</sup>

Im Auge des Apodemikers erschien das Reisen selbst als eine Art Lektüre. Der Prager Bibliothekar Franz Posselt, der 1795 vielleicht die letzte Apodemik über

20 Hoppe, Felicitas: »Der Steuermann als Auto-Pilot«. Ein Gespräch. In: Maier, Anja K./Wolf, Burkhardt (Hg.): Wege des Kybernetes. Schreibpraktiken und Steuerungsmodelle von Politik, Reise, Migration. Münster: LIT 2004, p. 20.

21 Ringelbergius, Joachim Fortius: De ratione studii. In: ders.: Opera. Lyon: Apud Gryphium 1531.

22 Zwinger, Theodor: Methodus apodemica. Basel: Evsebii Episcopii Opera 1577; Plotius, Hugo: Tabula peregrinationis continens capita politica. In: Hentzner, Paul: Itinerarium Germaniae, Galliae, Angliae, Italiae. Nürnberg: Abraham Wagenmann 1629.

23 Posselt, Franz: Apodemik oder die Kunst zu reisen. Ein systematischer Versuch zum Gebrauch junger Reisenden aus den gebildeten Ständen überhaupt und angehender Gelehrter und Künstler insbesondere. Leipzig: Breitkopfische Buchhandlung 1795, Bd. II, p. 276.

24 Hartmann: Reisen und Aufschreiben, p. 158.

die Nützlichkeit der Reise verfasste, meinte, Reisen sei »die beste Schule«, »eine Art von Studium, das man durch Lesen selbst der besten Bücher vergebens zu ersetzen trachtet«, doch setzte er Reisen gerade auch deswegen mit Lesen gleich: »Wer reist, der liest im Buche aller Bücher, d.i. im Buche der Natur und der Welt; nur muß er auch die Kunst besitzen, es lesen und verstehen zu können.«<sup>25</sup> Mit der alten Metaphorik von der Lesbarkeit der Welt wird der Widerspruch zwischen unmittelbarer und mittelbarer Erfahrung (oder, wie Alfred Opitz in seinem Buch über *Reiseschreiber* formuliert, zwischen »praktischer und medialer Erfahrung«) versöhnt. In Form einer »erlernbare[n] Lektüre« wird die Reise »im Kontinuum eines lebenslang anzustrebenden Bildungsideals« verortet.<sup>26</sup>

Im Endeffekt macht das Methodisieren der Reise die Reise selbst mit ihren Zufälligkeiten und Störungen beinahe überflüssig und die Erfahrung selbst zu einer »Marginalie«<sup>27</sup>. Bekanntlich führt Posselt als Paradebeispiel eines »klugen und verständigen Reisenden« Herrn Delalande an, der seine *Reise nach Italien* geschrieben habe, »ehe er noch dieses Land besuchte«.<sup>28</sup>

## Das »subjektive« Reisen

Erschien Reisen selbst in der traditionellen Ordnung der Apodemik lediglich als ein letztendlich entbehrlicher Akt zwischen Textaneignung und Textproduktion, so wurde um die Mitte des 18. Jahrhunderts gerade das Festhalten ihrer Individualität reizvoll. Die Frage war nicht mehr, wie Dinge an sich sind, sondern wie sie erfahren wurden. Die »Bilder des Wirklichen« waren »von der subjektiven Wahrnehmung« nicht isolierbar.<sup>29</sup> Es wurde die Wahrnehmung dessen, was nicht vorgegeben und vorgeschrieben war, das Selbstgesehene, das Neue, das Einmalige, Zufällige und Erlebnishaftes zum »Leitfaden« der Reisebeschreibung. Der Reiseschreiber vermittelt auch die »Wahrnehmungsumstände, nämlich optisch[en] Gesichtspunkt, raumzeitliche Verhältnisse und psychologische Disposition«<sup>30</sup>. Statt eines einzigen Bildes entsteht dieses Bild »polyperspektivisch, aus der Tendenz, einen Gegenstand aus mehr als einem Gesichtspunkt zu beschrei-

25 Posselt: Apodemik, Bd. I, p. 40.

26 Opitz, Alfred: Reiseschreiber. Variationen einer literarischen Figur der Moderne vom 18.–20. Jahrhundert. Trier: Wissenschaftlicher Verlag 1997 [= Grenzüberschreitungen. Studien zur europäischen Reiseliteratur Bd. 8], p. 35.

27 Hartmann: Reisen und Aufschreiben, p. 158.

28 Posselt: Apodemik, Bd. II, p. 277.

29 Jost: Landschaftsblick, p. 33.

30 Jost: Landschaftsblick, p. 33.

ben.«<sup>31</sup> Letztendlich stellt die neue Gattungstradition die Erfahrung in ihren Mittelpunkt. Am Ende des 18. Jahrhunderts stellt diese beiden Formen des Reisens Georg Forster mit der Formel einander gegenüber, ob die »Dinge« oder »das Verhältnis der Seelenkräfte zu den Dingen« den Reiseschreiber interessieren.<sup>32</sup> Dasselbe Dilemma taucht auch in Goethes *Wilhelm Meisters Lehrjahre* auf, als Wilhelm seinem Auftrag nachkommen will, seinem Vater und Bruder über seine Reisen zu schreiben. Er merkt, »daß er von Empfindungen und Gedanken, von manchen Erfahrungen des Herzens und Geistes sprechen und erzählen konnte, nur nicht von äußern Gegenständen, denen er, wie er nun merkte, nicht die mindeste Aufmerksamkeit geschenkt hatte.«<sup>33</sup> Nicht nur die äußeren Gegenstände sind uninteressant, auch die ihnen gewidmeten Genres sind aus Wilhelm Meisters Sicht unglaubwürdig, denn das Beschreiben fungiert als ein Abschreiben, und zwar als ein Abschreiben von Unverbürgtem und Inauthentischem, von Zahlen, mit Laertes Worten, [von] »Quadratmeilen, die nicht gemessen [...], und [...] Volksmenge[n], die nicht gezählt« sind.<sup>34</sup>

Die Gegenüberstellung, die sich bei Forster und Goethe findet, macht den Unterschied zwischen einer apodemischen und einer »subjektiven« Reise- und Landschaftsbeschreibung an dem Gefühl fest, doch das Gefühl wird als eine Thematisierung der Bedingungen der Wahrnehmung – so etwa des Blickwinkels, der Distanz sowie der Gefühlslage des Betrachters – in Szene gesetzt. »[D]ie subjektive Wahrheit liegt nicht mehr im Bild des Gegenstandes selber, sondern kann nur durch die Annäherung an ihn über wechselnde Perspektiven und, letztlich,

31 Jost: *Landschaftsblick*, p. 33 Hinweis auf Heidemann Vischer, Ute: Die eigene Art zu sehen. Zur Reisebeschreibung des späten achtzehnten Jahrhunderts am Beispiel von Karl Philipp Moritz und anderen Englandreisenden. Bern, Berlin, Frankfurt a. M.: Peter Lang 1993, (= Zürcher Germanistische Studien Bd. 30) besonders Kapitel II/6.

32 Forster, Georg: über Charles Mercier Dupaty, in: *Göttingischen Anzeigen von Gelehrten Sachen* 7. Februar 1789, pp. 225–229, hier p. 226.

33 Goethe, Johann Wolfgang v.: *Wilhelm Meisters Lehrjahre*. In: ders.: *Sämtliche Werke, Briefe, Tagebücher und Gespräche*. hg. v. Friedmar Apel u.a. Bd. 9. Voßkamp, Wilhelm/Jaumann, Herbert (Hg.): Frankfurt a. M. 1992, p. 630, zit. n. Buschmeier, Matthias/Fieseler, Christian: *Ästhetische Zahlen: Goethes Schweizer Reisen*. In: Behrisch, Lars (Hg.): *Vermessen, Zählen, Berechnen. Die politische Ordnung des Raums im 18. Jahrhundert*. Frankfurt a. M./ New York: Campus Verlag 2006 [=Historische Politikforschung Bd. 6] pp. 151–177, hier p. 158.

34 Denn: »Die Einkünfte der Länder nehmen wir aus Taschenbüchern und Tabellen, die, wie bekannt, die zuverlässigsten Dokumente sind.« Goethe: *Sämtliche Werke* Bd. 9. 1992, p. 631f.

über eine ästhetische Herangehensweise erreicht werden.«<sup>35</sup> Die Welt in diesen Reisebüchern erscheint nicht als eine Ansammlung von Fakten, sondern als fortschreitende Erfahrung. Das Selbsterlebte muss statt in schwerfälligen Beschreibungen in der Subjektivität der Wahrnehmung festgehalten werden. Daher geht die »in der Moderne zunehmend problematisierte Beziehung von Erfahrung und Text«<sup>36</sup>, die seit dem späten 18. Jahrhundert »konstitutiver Bestandteil des Reiseberichts«<sup>37</sup> wurde, mit dem bis dahin unbekanntem Interesse am Prozess der Wahrnehmung einher.<sup>38</sup>

Statt eines (durch das Lesen vermittelten) Kanons des Wissenswerten wird die Reise neueren Geschmacks durch das Subjekt, durch seine Interessen und Belange gesteuert und durch seine Erlebnisse beglaubigt. Dies gilt selbst dann, wenn das Reisen seit Anfang des 19. Jahrhunderts eine immer massenhafere Angelegenheit geworden ist. Denn die Reise selbst wird unter dem Leitbild des Individuellen und Subjektiven gesehen, konstruiert und praktiziert,<sup>39</sup> während der Text, der die Reise beschreibt, Wahrnehmungsprozesse schildert oder »den Rahmen für die potentielle Wahrnehmung des zukünftigen Reisenden« bereitstellt.<sup>40</sup>

Wie das Reisen nicht mehr ein Nachvollzug des vorher Gelesenen und ein Wiedererkennen vorgefasster Begrifflichkeiten in der Natur ist, sondern ein »Sehen Lernen«<sup>41</sup>, der Reisende nicht mehr nach dem »richtigen«, sondern nach

35 Jost: Landschaftsblick, p. 23.

36 Opitz: Reiseschreiber, p. 34.

37 Opitz: Reiseschreiber, p. 34.

38 Michel Foucault stellt fest, dass an der Wende des 16. zum 17. Jahrhundert ein Wille zum Wissen aufgetreten ist, »der dem erkennenden Subjekt (gewissermaßen vor aller Erfahrung) eine bestimmte Position, einen bestimmten Blick und eine bestimmte Funktion (zu sehen, anstatt zu lesen, zu verifizieren, anstatt zu kommentieren) zuwies.« Michel Foucault: Die Ordnung des Diskurses. Übersetzt v. Walter Seitter. In: Engemann, Jan (Hg.): Michel Foucault. Botschaften der Macht – Reader Diskurs und Medien. Stuttgart: DVA 1999, pp. 54–73, hier p. 58.

39 Enzensberger, Hans Magnus: Eine Theorie des Tourismus. In: ders.: Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie. Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag 1964, pp. 179–205, hier p. 189ff. Cf. »Je mehr sich die bürgerliche Gesellschaft schloß, desto angestrengter versuchte der Bürger, ihr als Tourist zu entkommen.« Ebd. p. 190f.

40 Heidemann Vischer: Die eigene Art zu sehen, p. 76. Für dieses letztere wäre Heidemann Vischer zufolge William Brays *Sketch of a Tour into Derbyshire and Yorkshire* aus dem Jahre 1777 ein gutes Beispiel. Ähnlich ist auch Ludwig Bechsteins *Donau-Reise mit ihren schönsten Ansichten* aus dem Jahre 1838/39 gehalten.

41 Jost zitiert Johanna Schopenhauer: »Wie neugeborne Kinder das Sehen durch Übung erst lernen müssen, so will auch das Sehen auf Reisen erst erlernt werden.« Schopenhauer, Johanna: Im Wechsel der Zeiten, im Gedränge der Welt. Jugend-

dem »lebendigen« Begriff zu suchen hat,<sup>42</sup> so ist auch die Reiseschilderung im Sinne ihrer neuen Poetik nicht mehr ein Festhalten dessen, wie es war, sondern jenes Terrain, wo die Diskrepanz zwischen Erfahrung und Text »ausgetragener wird«. Wie Opitz schreibt: »Die Reise als einmaliger sozialer Akt und der Reisebericht als langfristig verfügbares Element literarischer Kommunikation unterscheidet sich [...] grundsätzlich.«<sup>43</sup> Diese Differenz von Erfahrung und Kommunikation<sup>44</sup> wird in den Reisebeschreibungen neueren Schlages nicht nur zunehmend problematisiert, sondern gerade die Problematisierung wird zur Quelle ihrer Authentizität.

Während »Text und Erfahrung [...] in der traditionellen, auf enzyklopädische Weltkenntnis ausgerichteten Art des Reisens [...] in ein umfassendes kognitives Modell integriert [wurden], das in der Metapher von der Welt als Buch seinen Ausdruck findet«<sup>45</sup>, wird in der neuen Form der Reisebeschreibung gerade der Unterschied der beiden in Szene gesetzt.

Der Text muss das Flüchtige und Vergängliche festhalten, während er selber nicht flüchtig und vergänglich ist, außerdem versucht er eine Sinnlichkeit zu erfassen, mit der er selber keineswegs aufwarten kann.<sup>46</sup> Daher ist es für die Authentizität der Reisebeschreibung ab jetzt wichtig, auf ihre Einschränkungen zu reflektieren,<sup>47</sup> so etwa auf die zeitlichen, unter Umständen aber auch auf die

---

erinnerungen, Tagebücher, Briefe, hg. von Rolf Weber, München 1986, p. 226. Und Goethe: »Mir ists wie einem Kinde, das erst wieder leben lernen muß.« Goethe, Johann Wolfgang von: Reise-Tagebuch zweytes Stück. Vom Brenner in Tyrol bis Verona. Eintrag vom 11. September 1786. In: ders.: Briefe an Charlotte Stein. Bd. 2. Hamburg: tredition 2011, p. 283. zit. auch von Jost: Landschaftsblick, p. 136.

42 Jost: Landschaftsblick, p. 137.

43 Opitz: Reiseschreiber, p. 10.

44 Opitz: Reiseschreiber, p. 14.

45 Opitz: Reiseschreiber, p. 34.

46 Paradox: »Die Reise [muss], um für die Kommunikation anschlussfähig zu werden, ihrer individuellen Einmaligkeit enthoben und in konventionalisierten Darstellungsformen artikuliert werden [...]. Einmaligkeit und Authentizität sind daher nicht als Stattgefundenes zu verstehen, sondern in bezug auf die Aura einer Ferne, die in der Kommunikation als wirklich und möglich erscheint. Die zahlreichen Formeln, mit denen der Reisebeschreiber auf der unmittelbaren Übersetzung von Empfindung in Text besteht, garantieren nicht die Identität der beiden Bereiche [...], sondern verstärken lediglich die referenzielle Illusion, die im Reisebericht konstitutiv für die Gattung ist.« Opitz: Reiseschreiber, p. 38.

47 »Die Szenen, in denen sich der Reisende als Schreibenden und Wahrnehmenden zugleich vorführt, beglaubigen zunächst die Authentizität von Erfahrung und Text.« Opitz: Reiseschreiber, p. 40.

medialen. Als das Wichtigste am Erlebnis wird gerade das hervorgehoben, was nicht gesagt werden kann. Dieser Unsagbarkeitstopos ist eines der wichtigsten Signale, um jenen sinnlichen Überschuss anzudeuten, jene Präsenz, die im Text nicht vorhanden ist, und die doch von dem Text heraufbeschworen wird bzw. werden kann.<sup>48</sup> Eine ähnliche Funktion haben auch jene medialen Brüche, in denen der Text gleichsam zur Bildlichkeit Zuflucht nimmt.<sup>49</sup>

## Reiseliteratur als Werkstatt und als Fabrik

Obwohl die Reiseliteratur lange Zeit in erster Linie als eine für die Vermittlung von empirischen Daten zuständige Gattung veranschlagt wurde<sup>50</sup>, geriet in den vergangenen Jahrzehnten ihre Rolle bei der Verbreitung neuer Wahrnehmungsstrukturen in den Fokus, besonders im Zuge der Poetisierung des Genres in den Jahren 1770 bis 1830. Es bekamen gerade seine ästhetischen Qualitäten eine Bedeutsamkeit, jene Anschauungsweisen, die sie transportierten und die als »Raumpoetik« oder als »Wahrnehmungspoetik« thematisiert wurde.<sup>51</sup>

Die »Strukturwandel der Raumwahrnehmung«<sup>52</sup> hat sich nicht ausschließlich in der Reiseliteratur abgespielt, dennoch besaß diese eine »Schlüsselposition« in der Verbreitung neuer Wahrnehmungsmodelle. Sie war jene Gattung, die am Ende des 18., Anfang des 19. Jahrhunderts einem breiteren Publikum die Wahrnehmung der malerischen Landschaft geradezu vorexerzierte. Daher auch Erdmut Josts treffende Bezeichnung, sie sei eine »Schule des Sehens« gewesen.<sup>53</sup> Durch ihren immensen Erfolg – Klaus Laermann vergleicht ihn mit dem des Kriminalromans im 20. Jahrhundert<sup>54</sup> – konnte sie zwischen einer Kultur der Eli-

48 »die pathetische Bindung von Identität an den ›Prozess des Schreibens‹« Clifford, James: Über ethnographische Selbststilisierung: Conrad und Malinowski. In: Bachmann-Medick, Doris (Hg.): Kultur als Text. Die anthropologische wende in der literaturwissenschaft. Frankfurt a. M. Fischer Taschenbuch Verlag 1996, pp. 194–228, hier p. 211, zit. n. Opitz: Reiseschreiber, p. 94.

49 Siehe Kapitel »Das Malerische in der Literatur«.

50 Brenner. Der Reisebericht in der deutschen Literatur.

51 Jost: Landschaftsblick.

52 Jost: Landschaftsblick, p. 16.

53 »Die Reise fungiert als ›Schule des Sehens‹ nicht nur für den Autor selbst, sondern vor allem für sein Publikum.« Jost: Landschaftsblick, p. 17.

54 »Jedes Referateorgan verfügte damals [am Ausgang des 18. Jahrhunderts] über eine besondere Abteilung, um seinen Abonnenten die Fülle der Reiseberichte vorzustellen [...]. Neben den Büchern gab es eine Vielzahl von Zeitschriften, die ausschließ-lich Reisenotizen und kürzere Reisemitteilungen veröffentlichten.« Laermann,

ten (zu der etwa Landschaftsgärten und Gemäldegalerien gehörten) und jener eines breiteren Publikums vermitteln. Wenn ich Josts These richtig verstehe, war sie darin Vorläuferin jener visuellen Massenmedien, so etwa des Panoramas, des Dioramas und des Pleoramas, die seit dem Anfang und besonders ab den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts immer beliebter wurden und durch die »Weitung« wie auch durch die »Beschleunigung« des Blickes zu der Herausbildung einer neuen Sehkultur beigetragen haben.<sup>55</sup>

### Reisebewegung, Blicke und Räume

Reisebeschreibungen der neuen Art ordneten das zu Berichtende nicht mehr nach einer rhetorischen Topik, sondern waren bemüht, Vorgang und Bewegung der Reise festzuhalten. Entsprechend sind ihre Gegenstände nicht Daten, die man wissen, sondern Erfahrungen, die man machen kann. Daher steht für diese Reiseliteratur die Wahrnehmung und das Erleben selbst im Mittelpunkt, und da das Sehen hierbei der privilegierte Sinn ist und als das Modell aller anderen Wahrnehmungsweisen fungiert, sind diese Texte in besonderem Maße an die Visualisierung der Reise gebunden. Dies ist teils an der (neuen) »Bebildung«<sup>56</sup> der (Reise-)Beschreibungen erkennbar, teils an dem mit der Erfindung neuer (billigerer) Vervielfältigungstechniken zusammenhängenden Eindringen der Illustrationen in die Bücher.

Die Raumwahrnehmung der neuen Reiseliteratur wird durch Blicke gesteuert, die den »Betrachter als aktive[n], autonome[n] Produzent[en] seiner visuellen Erfahrung«<sup>57</sup> postulieren. Voraussetzung dieser grundsätzlichen Änderung im menschlichen Sehen brachte Jonathan Crary zufolge das 19. Jahrhundert mit sich, da zu dieser Zeit anstelle der geometrischen Beschäftigung mit dem Sehen die physiologische trat, wodurch »[d]as Gebiet des Sichtbaren« nicht mehr als eine

---

Klaus: Raumerfahrung und Erfahrungsraum. Einige Überlegungen zu Reiseberichten aus Deutschland vom Ende des 18. Jahrhunderts. In: ders. u.a.: Reise und Utopie. Zur Literatur der Spätaufklärung. Frankfurt a. M. 1976, pp. 57–97, hier p. 78. zit. auch von Kaschuba, Wolfgang: Die Fußreise – Von der Arbeitswanderung zur bürgerlichen Bildungsbewegung. In: Bausinger, Hermann/Beyrer, Klaus/Korff, Gottfried (Hg.): Reisekultur: von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München: Beck 1999, pp. 165–173, hier p. 78.

55 Jost, Erdmut: Landschaftsblick, pp. 348–362.

56 Jost: Landschaftsblick, p. 155.

57 Crary, Jonathan: Techniken des Betrachters. Sehen und Moderne im 19. Jahrhundert. Aus dem Amerikanischen von Anne Vonderstein. Dresden, Basel: Verlag der Kunst 1996, p. 77.

Tabula rasa verstanden wurde, sondern als eine »Schreibfläche, auf der die verschiedensten Wirkungen erzeugt werden konnten.«<sup>58</sup> Subjektivität gerät damit »in die ungesicherte Position, Schnittstelle zwischen rationalisierten Austauschsystemen und Informationsnetzen zu sein.«<sup>59</sup> Das Neue bedeutete auch die »Loslösung des Sehens von dem unbeweglichen Repräsentationssystem der camera obscura.«<sup>60</sup> Die Subjektivierung des Blickes geht mit seiner Dynamisierung einher.

## Bürgerliche Reise und Territorium

Auch die neue Form des Reisens, die Reisen als »Quelle aller Erfahrung«<sup>61</sup> veranschlagte, war an dem Bildungsideal des lernenden Reisens orientiert. Nur thematisiert diese Art der Reise wie schon sein Vorbild in *Wilhelm Meisters Lehr- und Wanderjahren* den Unterschied zwischen Buchwissen und Erfahrungswissen. Sie setzte eine »Kultur der Muße«<sup>62</sup> voraus, doch ist sie aus einem Privileg des Adels zu einer Möglichkeit des Bürgers geworden. Das Erfahrungsmodell Reisen bedeutete dabei »ein Stück Befreiung aus den feudalen, gewaltsam beengten Gesellschaftshorizonten [...], weil damit Grenzen überschritten und herrschaftlich zerteilte Räume als gesellschaftlich zusammenhängende, als »gemeinsame Welt« wahrgenommen werden.«<sup>63</sup>

So trug die bürgerliche Form des Reisens zur Begehung der näheren und weiteren Gegenden bei.<sup>64</sup> Gerade indem sie gegenüber der geschaffenen Zivilisation »nach alten Wurzeln in der Geschichte und nach neuen Kräften in der Natur«<sup>65</sup> sucht, macht sie sie für diese Landschaften und ihre historische Vergangenheit zugänglich. Die neue Mode des Reisens verbindet Elemente des formierenden bürgerlichen Selbstbewusstseins im Sinne der »freien« Subjektivität mit der neuen territorialen Organisation des Staates. Erst als »subjektiver« (»autobiogra-

58 Crary: *Techniken des Betrachters*, p. 102.

59 Crary: *Techniken des Betrachters*, p. 13.

60 Crary: *Techniken des Betrachters*, p. 118.

61 Laermann: *Raumerfahrung und Erfahrungsraum*, p. 78. zit. auch von Kaschuba: *Die Fußreise*, p. 168.

62 Kaschuba: *Die Fußreise*, p. 170.

63 Kaschuba: *Die Fußreise*, p. 177.

64 So etwa entsteht der heutige Begriff der Wachau erst in der Folge des Aufschwungs von Reisen und Malen in der Gegend am Anfang des 19. Jahrhunderts. Cf. Krug, Wolfgang: *Die Wachau – Bilder aus dem Lande der Romantik*. Wien: Brandstätter Verlag 2003.

65 Kaschuba: *Die Fußreise*, p. 169.

phisch konstruierte[r]«<sup>66</sup>) Vorgang wurde sie als eine kontinuierliche Bewegung im Raume darstellbar (folgte nicht mehr dem »an die rhetorische Topik angelehnten Grundschemata« der Reise- und Staatsbeschreibung<sup>67</sup>) und machte voneinander entfernte Gegenden als eine Einheit erlebbar. Damit trug sie wesentlich zur symbolischen Besetzung des Raumes bei. Dieser wurde durch den subjektiven Blick der Reisebeschreibung und durch die Übertragung des landschaftlichen Rundblicks auf historische Gegenstände zum Element der nationalen Erinnerungskultur im 19. Jahrhundert.<sup>68</sup>

### Donaufahrten auf dem Papier

Diese allgemeinen Entwicklungen fanden auch in der Donau-Reiseliteratur ihren Niederschlag. Nimmt man die Zahl der Texte über die Donau, gewinnt man leicht den Eindruck, dass die Donau überhaupt erst in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts »entdeckt« wurde. Nach der Etablierung der Dampfschiffahrt um 1834 erschienen Dutzende von Reiseberichten über die untere Donau und etliche Handbücher zum gesamten Strom. Wie Adalbert Müller in seiner 1839 bis 1841 veröffentlichten Gesamtdarstellung der Donau schrieb: »Jetzt aber scheint die Periode der Vernachlässigung vorüber zu seyn.«<sup>69</sup> Reiseberichte und Reisehandbücher des 19. Jahrhunderts waren nicht nur zahlreicher, sie trugen auch der allgemeinen Veränderung des (reise)literarischen Geschmacks Rechnung.

Sie standen vor allem in einem deutlich anderen Kontext als ihre Vorgänger. Denn im Unterschied zu der spärlichen Donau-Literatur des 17. und 18. Jahrhunderts, deren wichtigste Bände im Zusammenhang mit Erfolgen und Misserfolgen der Türkenkriege (Birken) und den Chancen des Osthandels standen (Kleemann, Dielhelm), war die des 19. Jahrhunderts auf das Engste mit der Möglichkeit des neuen Verkehrsmittels verbunden und besonders als tatsächlich regelmäßig Dampfschiffe auf der Donau fuhren, wurde sie in Form von Alben, Reisehandbüchern, Reiseführern und Reiseberichten zu einer nicht abreißenden Beschäftigung mit dem Strom als Verkehrsweg.

66 Opitz: Reiseschreiber, p. 74.

67 Buschmeier: Ästhetische Zahlen, p. 168.

68 Cf. Hess, Günter: Panorama und Denkmal. Erinnerung als Denkform zwischen Vormärz und Gründerzeit. In: Martino, Alberto mit Häntschel, Günter/Jäger, Georg (Hg.): Literatur in der sozialen Bewegung. Aufsätze und Forschungsberichte zum 19. Jahrhundert. Tübingen: Max Niemeyer 1977, pp. 130–206.

69 Müller, Adalbert: Die Donau vom Ursprung bis zu den Mündungen. Ein Handbuch für Reisende Bd. 1–2. Regensburg: Joseph Manz 1839–41, Bd. 1. p. 1x.

Während früher Wissen, das durch Reisen angesammelt worden ist, meistens in systematisierter Form in thematischen Blöcken aufbereitet wurde,<sup>70</sup> beschrieb man im 19. Jahrhundert selbst in Texten, wo es eindeutig nicht um den Nachvollzug realer Fahrten ging, die Donau vorzugsweise in Form einer Reise.

Donauführer aber auch Begleittexte zu Donau-Mappen gaben etwa die Entfernung von Orten entlang der Donau an wie auch die Verkehrsmittel, mit denen man diese Entfernungen bewältigt. Sie enthielten eine Sequenz von Bildern, auf denen Ankunft und Abfahrt von Schiffen auf der Donau zu sehen waren. Sie berichteten von Begebenheiten einer Reise, die sie in eine bis dahin kaum bekannte Donaugegend gemacht hatten, oder stellten dem Leser (dem potentiellen Reisenden) Landschaften und Orte an der Donau eindringlich vor, wobei sie selbst den optimalen Lichteinfall nicht anzugeben vergaßen, bei dem diese zu besuchen seien.

Dem Durst nach Empirie kam die Donau-Literatur in verschiedenen Variationen entgegen. Im Unterschied zu den spärlichen frühen Gesamtdarstellungen der Donau – so etwa Sigmund von Birken's *Donau-Strand* aus dem Jahre 1664<sup>71</sup> – die sich noch auf die Autorität von Büchern beriefen, kamen Reisehandbücher am Ende des 18. Jahrhunderts der Forderung nach Erfahrung aus eigener Hand schon durch die Eingliederung fremder Augenzeugenberichte in eigene Texte entgegen. Diese Methode verwendete z. B. Johann Hermann Dielhelm, der bei der Beschreibung des Eisernen Tores ausgiebig die Tagebuchaufzeichnungen von Ernst Nikolaus Kleemann zitierte.<sup>72</sup>

70 Etwa Marsigli, Luigi Ferdinando (1658–1730): *Danubius Pannonico-mysicus*. Amsterdam: Herm. Uytwerf, Franc. Cranguiyon 1726.

71 Birken, Sigmund von (1626–1681): *Der Donau-Strand: Mit allen seinen Ein- und Zuflüssen angelegenen Königreichen, Provinzen, Herrschaften und Städten, auch dererselben Alten und neuen Nahmen- vom Ursprunge bis zum Ausflusse*. Nürnberg: Jacob Sandrart 1664.

72 »Als oben gedachter Herr Kleemann den 3 November 1769 auf seiner Reise, an diesem Orte mit seinem Schiff angeländert, meldet er, daß ihn die Neubegierde angetrieben hätte, auszusteigen, und an dem Ufer hinauf zuzusehen, um, so viel als möglich, den mit so großer Gefahr verknüpften Weg auf dem Donaustrom zu übersehen, konnte aber mit Verwunderung kaum begreifen, wie er mit dem Schiff, durch diese enge und gefährliche Felsengängen glücklich hätte durchkommen können. Die Schiffleute wollten ihn zwar versichern, daß bey seichtem Wasser dieser Ort am gefährlichsten wäre, aber bey hohem Wasser könnte man zur Noth am Ufer herfahren. Unweit diesem Ort, etwas oberhalb der Trajanischen Brücke, landen die Schiffe bey einem Dorf an, allwo die zu Orsowa gemietheten Schiffleute nach empfangenem Lohn zu Lande wieder nach Hause gehen.« Dielhelm, Johann Hermann: *Antiquarius des Donau-Stroms oder ausführliche Beschreibung aller daran liegen-*

Im 19. Jahrhundert wurde dann die Tatsache, dass der Autor eines Donau-Buches den Strom nicht in seiner gesamten Länge aus eigener Erfahrung kennt, zu einem Umstand, der der Entschuldigung bedurfte. Adalbert Müller etwa, der 1841 sein zweibändiges Donau-Handbuch in Regensburg herausgab,<sup>73</sup> sah sich trotz der von ihm verwendeten zuverlässigen Quellen genötigt, sich im Vorwort des zweiten Bandes dafür zu rechtfertigen, dass er die »pannonische und türkische Donau« behandelt, obwohl er sie »nicht durch Autopsie kennt«. Immerhin hat ihn »[d]ie leitende Hand eines Freundes aus der Verworrenheit und dem Dunkel geführt«, der »[b]ei [...] den Untersuchungen des Flussbettes mitgewirkt hat.«<sup>75</sup>

Das wissenspoetische Dilemma wurde in den Donau-Darstellungen am Anfang des 19. Jahrhunderts mit Vorliebe unter den emblematischen Wissens-»Organen« wie der Bibliothek einerseits und dem (eigenen) Auge andererseits zusammengefasst. »[N]icht aus Kompilation sondern aus Autopsie« ist seine Donau-Darstellung entstanden, beteuert 1819 der Landshuter Professor für Botanik und Naturwissenschaft Josef August Schultes (1773 bis 1831) in seinem Handbuch für Reisende auf der Donau.<sup>76</sup>

Das Abschreiben von anderen, die Übernahme von nicht überprüfem Wissen war für diese Generation der Reiseschreiber strengstens verpönt. Der ungarndeutsche Botaniker Joseph von Dorner, der 1835 nach Abschluss seines Studiums eine botanisierende Forschungsreise ins Banat und zu der unteren Donau unternahm, bezeichnete es bei der Darstellung verschiedener Lehrmeinungen über die Reste der Trajansbrücke sogar als ausgesprochen »misslich«, sich »[a]uf die Autorität« bestimmter Schriftsteller stützend zu »sündigen« und Dinge nachzu-

---

den Festungen, Städte etc. vom Ursprunge bis zum Schwarzen Meere. Frankfurt a. M.: Gebrüder van Düren 1785, p. 733. Bei Kleemann: »Meine Neubegier trieb mich, an das Ufer hinauf zu gehen, um so viel als möglich, sowohl diesen mit so grosser Gefahr verknüpften Weg zu sehen, als auch einige Ruinen der von dem Kaiser Trajan erbauten und von seinem nachfolger Adrian zerstörten und in der Geschichte merkwürdigen Brücke zu entdecken.« Kleemann, Ernst Nikolaus: Reisen von Wien auf der Donau bis an das schwarze Meer. 3., vermehrte Ausgabe. Prag: Schönfeld 1783, p. 22.

73 Müller: Die Donau vom Ursprunge bis zu den Mündungen.

74 Müller: Die Donau vom Ursprunge bis zu den Mündungen, Bd. 2, p. VIII.

75 Müller: Die Donau vom Ursprunge bis zu den Mündungen, Bd. 2, p. VIII.

76 Schultes, Joseph August: Donau-Fahrten. Ein Handbuch für Reisende auf dem Donau-Strom. Baiern's Donau-Strom von Ulm bis Engelhardzell, mit allem an den Ufern desselben vorkommenden Merkwürdigkeiten. Ein Handbuch für Reisende auf der Donau. Wien: Anton Doll 1819. Bd. I. p. XVII.

erzählen. Erfahrung und das mit eigenen Augen Gesehene wurden zum Signum der Gewissheit.<sup>77</sup>

### Das Gebot der Visualisierung

Die neue Form des Reiseberichts machte Gegenstände der bereisten Welt als Erfahrungen und Erlebnisse eines wahrnehmenden Subjekts »sichtbar«, »hörbar«, »riechbar« und »erfahrbar«. In der Hierarchie der Wahrnehmungsorgane steht das Sehen deutlich an erster Stelle. Das Auge fungiert dabei als ein Modellorgan des »Fühlens«. Wie Ida Pfeifer in dem Tagebuch ihrer Reise ins Heilige Land formulierte: »Ich schildere Alles, wie ich es finde, wie es meinen Augen erschien, ungeschmückt, aber wahr.«<sup>78</sup> Die Augen waren dabei die wichtigsten Instrumente, die wahr von falsch hätten sondern müssen und in dem Gemisch von Halb- und Unwahrheiten eine eindeutige Selektion hätten vornehmen sollen.

Um dem Ideal der Erlebbarkeit zu entsprechen, vermittelten Reiseschreiber Informationen, die sie gelesen hatten, doch sie vermittelten diese Informationen als selbst Erlebtes und selbst Gesehenes. Manche leicht als Lesefrüchte einstuftbare »Erfahrung« wird erst in Neuauflagen der Reiseberichte eingefügt. Michael Quin etwa beschreibt in der ersten Ausgabe seiner *A Voyage down the Danube* eine Aussicht von einer Anhöhe in Moldova, fügt aber in der dritten, vielfach verbesserten und ergänzten Ausgabe seines Buches folgende Beobachtung hinzu: »Mein Eindruck, den ich durch die Anschauung der Landschaft vor mir gewann, war, dass der Kanal, durch welchen der Strom heute fließt, durch ein Erdbeben eröffnet wurde.«<sup>79</sup>

Ein derartiger »Eindruck« entstand jedoch offensichtlich durch Lektüre der zeitgenössischen Fachliteratur, deren Geister sich hauptsächlich in der Neptunus versus Vulkanus Debatte<sup>80</sup> schieden und für die daher die Erörterung der Frage,

77 Dorner, Joseph von: Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung, mit besonderer Berücksichtigung der Herculesbäder. Pressburg: C. F. Wigand 1839, p. 215f.

78 Pfeiffer, Ida: Reise einer Wienerin in das heilige Land. Dritte verbesserte Ausgabe. Wien: Jakob Dirnböck [1843] 1846, p. 15.

79 »The impression I received by contemplating the scene before me was, that the channel through which the river now flows was opened through the mountains by an Earthquake.« Quin: *A Steam Voyage Down the Danube*. 3<sup>rd</sup> edition 1836, p. 59.

80 Auf diese Debatte verweist auch die Landschaftsbeschreibung der unteren Donau in Jókais Roman *Ein Goldmensch*: »Hat die elementare Gewalt des Wassers einst dieses Tor gebrochen, oder sprengte unterirdisches Feuer die Gebirgskette? Waren hier Neptun oder Vulkan oder beide vereint am Werk?« Jókai, Mór: *Ein Goldmensch*.

ob die Donau sich bei der Kasanenge selber ein Flussbett gegraben hat oder dieses durch ein Erdbeben entstanden ist, unverzichtbar war.

Gewiefter erscheint die Lösung, wenn das Gelesene in Form einer vor Ort vollzogenen Lektüre referiert wird. Der deutsche Reiseberichtsreiber Johann Georg Kohl macht davon ausgiebig Gebrauch, als er »in dem einen der Lesezimmer des Casinos« in Pest eine Pfeife anzündet, sich »eine kleine Partie interessanter Journale und Bücher« zusammensucht, deren Inhalt er im Weiteren resümiert.<sup>81</sup> Der Text, der durch diese intertextuelle Technik »als physischer Gegenstand« eingeführt wird,<sup>82</sup> trägt dadurch die Signatur von Ort und Zeit.

### Sehen was nicht (mehr) zu sehen ist

Die Sichtbarkeitsrhetorik war praktisch auf alles ausdehnbar. Das Auge hielt nicht nur Vorhandenes fest, sondern es vergegenwärtigte – als Organ des inneren Sehens – auch Imaginäres und längst Vergangenes, vornehmlich historische Ereignisse. Der britische Marineoffizier Adolphus Slade, der später auch das Amt eines Mushaver Paschas in der türkischen Flotte bekleidet hat, begegnete in seiner Donaureisebeschreibung aus dem Jahre 1840 dem Vorwurf, die Landschaft in der Gegend von Mohács sei öde (»all is barren!«), mit der Aufzählung historischer Ereignisse, die dort stattgefunden haben (»the banks of the Danube are rich in recollections«).<sup>83</sup>

Auch der deutsche Reiseberichtsreiber Johann Georg Kohl bemüht bei der Darstellung seiner Dampfschiffahrt von Linz nach Wien eine ähnliche Rhetorik. Als (oder wie er es formuliert »so lang«<sup>84</sup>) ein dicker Nebel verhindert, dass

---

Die Übersetzung von K. M. Kertbeny wurde neu bearbeitet von Henriette Schade-Engl. Budapest: Corvina Kiadó, p. 7. Im Original: »A ránehezülő víztömeg törté-e magának e kaput, vagy a föld alatti tűz repeszté kétfelé a hegylancot? Neptun alkotta-e ezt, vagy Volcán? Vagy ketten együtt?« Jókai, Mór: Az arany ember. Budapest: Akadémiai 1964. [= Jókai Mór Összes Művei 24–25] 24, p. 5.

81 Kohl, Johann Georg: Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. 5 Bde. Dresden, Leipzig: Arnold 1842. Bd. 3, p. 292.

82 Broich, Ulrich: Formen der Markierung von Intertextualität. In: ders. u. Pfister, Manfred (Hg.): Intertextualität. Formen, Funktionen, anglistische Fallstudien. Tübingen: Niemeyer 1985, p. 39. zit. n. Jost: Landschaftsblick, p. 170.

83 Slade, Adolphus: Travels in Germany and Russia: including a steam voyage by the Danube and the Euxine, from Vienna to Constantinople, in 1838–39. London: Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans 1840, p. 137.

84 Kohl: Hundert Tage Bd. 2, p. 85.

er auch nur die Umrisse der schönsten Landschaften um sich herum erkennt,<sup>85</sup> schildert er nicht die Landschaft, sondern jene Erklärungen, die ihm sein Nachbar über die Landschaft und über Schifffahrtsausdrücke gibt. Die Grenze des tatsächlich Sichtbaren wird bei ihm an einer anderen Stelle überschritten als bei Slade. Nicht die Langeweile, sondern die unüberbietbare Schönheit der Landschaft ist der Punkt, wo das Auge sich schließt und das »innere Auge« sich öffnet, um in einer Reihe von Fantasiebildern längst Vergangenes heraufzubeschwören: »Da liegt der Nibelungenhort in der Donau, da ziehen die Nibelungenhelden an ihren Ufern herab. König Etzel zieht herauf ihnen entgegen. Die Gewitterwolken stoßen aneinander, und die Blitze und Klänge der Hunnenschlachten tönen im Donauthale wieder. Carl der Große dringt siegreich herab und kehrt triumphierend zurück. Da kauern sogar noch die Geister der römischen Centurionen und Gränzcommandanten in zahllosen Schaaren am Ufer [...].«<sup>86</sup> Die schnelle Abfolge von Szenen, die eher dazu angetan sind, historische Ereignisse ins Gedächtnis zu rufen als ihre Zusammenhänge verständlich zu machen, wird durch Motive des Glanzes und der Vergänglichkeit zu einem Ganzen gebündelt. Akustische Signale<sup>87</sup> und Naturmetaphern<sup>88</sup> koppeln sie an die Gegenwart der Donaureise, welche das eigentliche Medium der historischen Vision bildet, da gerade sie jenes »Schwanken« und jenen »Wechsel« vermittelt, die als Wesensmerkmal aller historischen Abläufe herausgestrichen wird. Die Bewegtheit der historischen Bilder leitet unmerklich zur Bewegung der Fahrt über, als der abschließende Satz mit dem verkürzten Schiller-Zitat: »wie es dann siedet und wallet und zischt!«<sup>89</sup> von dem ebenfalls »schillernden« Satz eines Passagiers – »Wahrhaftig bis zum Himmel spritzt das dampfende Gischt!«<sup>90</sup> – abgeschnitten und zugleich durch den »zischt-Gischt«-Reim in die Realität der Reise über-

85 »denn was mich betrifft, so konnte ich mit bestimmter Klarheit die Gegenstände nur so weit erkennen, als das Bereich meines Regenschirms reichte.« Kohl: Hundert Tage, Bd. 2, p. 83f.

86 Kohl: Hundert Tage, Bd. 2, p. 106.

87 »Die Gewitterwolken stoßen aneinander und die Blitze und Klänge der Hunnenschlachten tönen im Donauthale wieder.« Kohl: Hundert Tage, Bd. 2, p. 106.

88 »alle die uralten deutschen Geschlechter [...], die an diesen Hügeln der Donau einst blühten und jetzt schon zum Theil wie Blumen verwelkt sind, zum Theil noch grünen wie Eichen.« Kohl: Hundert Tage, Bd. 2, p. 106f.

89 Bei Schiller: »Und es wallet und siedet und brauset und zischt« Schiller, Friedrich: Der Taucher. In: ders. (Hg.): Musenalmanach für das Jahr 1798. Tübingen: Cottaische Buchhandlung 1798, p. 119f.

90 Kohl: Hundert Tage, Bd. 2, p. 107. Bei Schiller: »bis zum Himmel spritzt das dampfende Gischt!«

führt wird. Durch die Anlehnung an Schillers *Taucher* wird an dieser Stelle die Überblickssituation der historischen »Panoramen-Schau« von dem Bild der alles verschlingenden Tiefe überblendet.

Um das vermeintlich Unmittelbare zu vermitteln, griffen Reiseschilderungen neben sprachlichen und klanglichen Effekten auch zu einer Metaphorik technischer oder theatralischer Einrichtungen, die zur Produktion (und wunderbaren Vermehrung) von Bildern dienen, wie »Wandeldekoration«<sup>91</sup>, »Panorama«<sup>92</sup>, »Kaleidoskop«<sup>93</sup>, »Rollstuhl«<sup>94</sup>. Durch den Vergleich mit populären optischen Illusionsmedien der Zeit charakterisiert sich der Text selbst als klangliche und visuelle Illusionsbühne. Die Reise, die der Reiseberichtsreiber und der Leser mit Hilfe dieser Illusionsbühne *gemeinsam* unternehmen, ist die Lektüre. Die Reiseschilderung versteht sich in der Folge immer weniger als die Dokumentation einer stattgefundenen Reise, stattdessen wird diese im Augenblick der Lektüre vollzogen.<sup>95</sup>

---

91 Müller-Guttenbrunn, Adam: Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte. In: ders.: Österreichs Beschwerdebuch. Einige Eintragungen von Adam Müller-Guttenbrunn. Konstanz am Bodensee: Reuß & Itta Verlag 1916, pp. 13–25, hier p. 15.

92 Quin: *A Steam Voyage Down the Danube*. 3rd Edition. 1836 p. 51.

93 Kohl: *Hundert Tage*, Bd. 2, p. 103.

94 Kohl: *Hundert Tage*, Bd. 2, p. 93.

95 Opitz: *Reiseschreiber*, p. 96.

## Landschaft als Bild

»eine dichterische Landschaft muß ein malerisches Ganzes machen«<sup>96</sup>

Jean Paul

Wer sich mit der Darstellung von Räumen in (reise-)literarischen Texten beschäftigt, scheint nicht um Gotthold Ephraim Lessings *Laokoon oder Über die Grenzen der Malerei und Poesie* herumkommen zu können.<sup>97</sup> Der Unterschied zwischen den Zeichen von Malerei und Literatur ist Lessing zufolge in einem als grundsätzlich veranschlagten Konzept der menschlichen Wahrnehmung verankert<sup>98</sup> und hat zur Folge, dass während die Malerei (und damit meint Lessing sämtliche bildende Künste) für ihre Nachahmungen »Figuren und Farben im Raume« gebrauche, die Literatur »artikulierte Töne in der Zeit« verwende.<sup>99</sup>

Dieser strengen Grenzziehung scheint jedoch nicht nur die Praxis der aufklärerischen (Reise-)Literatur, sondern auch die nachaufklärerische Landschaftsästhetik zuwiderzulaufen.<sup>100</sup> Denn die literarische Wahrnehmung der Landschaft war im 18. und 19. Jahrhundert im hohen Maße »durch die (Bild)-Kunst präfor-

96 Jean Paul: *Vorschule der Ästhetik* § 80. In: Richter, Jean Paul: *Vorschule der Ästhetik* nebst einigen Vorlesungen in Leipzig über die Parteien der Zeit (Text der 2. Auflage von 1813). Hamburg: tredition 2011, p. 282.

97 Cf. Brynhildsvoll, Knut: *Der literarische Raum. Konzeptionen und Entwürfe*. Frankfurt a. Main: Peter Lang 1993 (=Beiträge zur Skandinavistik Bd. 11), p. 7.

98 Hermann Meyer war der erste in der Germanistik, der in seiner Studie »Raumgestaltung und Raumsymbolik in der Erzählkunst« von der »das Ganze durchwaltenden Fügekraft« des Strukturelements Raum sprach. Cf. ders.: *Raumgestaltung und Raumsymbolik in der Erzählkunst*. In: Ritter, Alexander (Hg.): *Landschaft und Raum in der Erzählkunst*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft (= Wege der Forschung CCCCXVIII) 1975, pp. 208–231, p. 212.

99 Lessing, Gotthold Ephraim: *Laokoon oder Über die Grenzen der Malerei und Poesie*. Mit beiläufigen Erläuterungen verschiedener Punkte der alten Kunstgeschichte. Mit einem Nachwort von Ingrid Kreuzer. Bibliographisch ergänzte Ausgabe. Stuttgart 1987 (= RUB 271), p. 114.

100 Cf. dazu Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 126. Auch: Dieterle, Bernard: *Erzählte Biedler: zum narrative Umgang mit Gemälden*. Marburg 1988, p. 10. Sowie Schneider, Helmut J.: *Naturerfahrung und Idylle in der deutschen Aufklärung*. In: Pütz, Peter (Hg.): *Erforschung der deutschen Aufklärung*. Königstein i.Ts.: Athenäum 1980, pp. 289–315, hier p. 300.

miert.«<sup>101</sup> Für eine Geschichte der Reiseliteratur stellt sich daher nicht die Frage, warum diese etwas nachahmte, wofür im Sinne einer Anthropologie der Wahrnehmung die Malerei besser geeignet war, sondern: wie es kam, dass selbst ihre Gegenstände und Begrifflichkeiten von der Malerei bestimmt wurden?

Die Entdeckung der Natur als Landschaft ging über die Konstitution von Bildern vor sich: indem man für das Unendliche, Unbegrenzte Bilder fand.<sup>102</sup> Der Austausch zwischen Malerei und Literatur stellte ein wichtiges Element jenes Wahrnehmungsumbruchs dar, der zur Herausbildung des neuen Landschaftsbegriffes führte. Die intermedialen Bezüge sind hier auch bedeutungskonstituierend.<sup>103</sup> Denn einerseits war die Rezeption von Landschaftsgemälden der Ausgangspunkt der literarischen Landschaftsschilderung, andererseits fallen gerade im literarischen Bild die perspektivischen Vorgaben des richtigen Sehpunktes weg und bekam der Blick dem Vorgang des Reisens folgend eine Dynamik.

### Natur als Landschaft

Wie prägend die Fachtermini der Malerei für das Verständnis und die literarische Schilderung von räumlichen Verhältnissen wurden, zeigt beispielhaft die Karriere des Begriffs Landschaft. Denn Natur als Landschaft ist etwas, was nicht in der »Welt vorgefunden« wird,<sup>104</sup> sondern sich über die »ästhetische« Erfahrung erschließt. Landschaft setzt eine Relation zwischen Natur und wahrnehmendem Subjekt und zugleich ein bildliches Verständnis der Natur voraus. Daher ist sie wie kaum ein anderer Begriff mit der Wandlung der Wahrnehmungsstrukturen verbunden. Phänomenologisch begründete diesen Gedanken Joachim Ritter in seinem berühmten Aufsatz *Landschaft. Zur Funktion des Ästhetischen in der modernen Gesellschaft*.<sup>105</sup> Darin versuchte er, »Natur als Landschaft aus dem Verhältnis zu begreifen, in dem sie zur Gesellschaft und ihrer durch die Wissenschaft vermittelten ›objektiven‹ Natur steht«<sup>106</sup>, und die philosophischen wie

101 Jost: *Landschaftsblick*, p. 73 mit Berufung auf Schneider: *Naturerfahrung und Idylle in der deutschen Aufklärung*, p. 300.

102 Cf. Jost: *Landschaftsblick*, p. 15.

103 Cf. Rajewski, Irina O.: *Intermedialität*. Tübingen: A. Francke Verlag 2002, p. 16f.

104 Lobsien, Eckhard: *Landschaft in Texten. Zu Geschichte und Phänomenologie der literarischen Beschreibung*. Stuttgart: J. B. Metzlersche Verlagsbuchhandlung 1981 (= *Studien zur allgemeinen und vergleichenden Literaturwissenschaft* 23), p. 1.

105 Ritter, Joachim: *Landschaft. Zur Funktion des Ästhetischen in der modernen Gesellschaft*. Münster Westf.: Verlag Aschendorf 1963. (= *Schriften der Gesellschaft zur Förderung der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster*, Heft 54.)

106 Ritter: *Landschaft*, p. 26.

gesellschaftlichen Voraussetzungen dieses ästhetischen Zugangs zur Natur in der modernen Welt zu bestimmen. Seine Argumentation läuft letztendlich darauf hinaus, dass Landschaft »nicht einfach naturwüchsig vorgegeben«, sondern »gemacht«, das »Produkt eines historischen Prozesses« ist.<sup>107</sup>

Ritter geht davon aus, dass »Natur als Landschaft [...] Frucht und Erzeugnis des theoretischen Geistes« ist.<sup>108</sup> Ähnlich wie die Theorie setzt sie eine Zuwendung und ein Interesse voraus, das »frei« und zweckenthaben ist und sich auf das »alles umgreifende[.] ›Ganze‹[.] und ›Göttliche[.]« richtet.<sup>109</sup> »Landschaft wird [...] Natur erst für den, der in sie ›hinausgeht‹ (transcensus), um ›draußen‹ an der Natur selbst als an dem ›Ganzen‹, das in ihr und als sie gegenwärtig ist, in freier genießender Betrachtung teilzuhaben [...].«<sup>110</sup> Doch diese ästhetische »Zuwendung des Geistes zur Natur als Landschaft«<sup>111</sup> unterscheidet sich auch in einem gewichtigen Punkt von dem Anliegen der philosophischen Theorie, denn für diese ist das »im Sinnfälligen scheinende« Ganze nie »auch in diesem Sinnfälligen begriffen«, sondern tritt »allererst in ihrer Wahrheit mit dem vernünftigen Begriff der Philosophie und den ihr zugeordneten freien theoretischen Wissenschaften hervor«<sup>112</sup>. Erst in der Neuzeit stellt sich Ritter zufolge an die Seite der mit dem Begriff operierenden wissenschaftlichen Naturbetrachtung die durch Dichtung und Kunst gewährleistete ästhetische Vermittlung von Natur als Ganzes.

Auf die Frage, warum diese »neue[.] bis dahin unbekannte[.] Form der ›Theorie‹«<sup>113</sup> entsteht, verweist Ritter auf die »reine[.] Objektivität« neuzeitlicher wissenschaftlicher Naturbeschreibung, deren Objektwelt »dem metaphysischen Begriff« entzogen worden ist.<sup>114</sup> Das moderne Verständnis der Natur als Landschaft entsteht also als Korrektiv oder aus anderer Sicht als Kompensation<sup>115</sup> zu der aus dem Zusammenhang des Daseins und seiner Anschauung gelösten »objektiven« Natur der Naturwissenschaft.

Wichtig ist aus meiner Sicht, dass auch der neue Landschaftsbegriff bzw. die neue Wahrnehmung der Natur als Landschaft sich an dem Bild orientierte. Dies

107 Lobsien: Landschaft in Texten, p. 2.

108 Ritter: Landschaft, p. 13.

109 Ritter: Landschaft, p. 10.

110 Ritter: Landschaft, p. 13.

111 Ritter: Landschaft, p. 15.

112 Ritter: Landschaft, p. 15.

113 Ritter: Landschaft, p. 17.

114 Ritter: Landschaft, p. 20.

115 Groh, Ruth u. Groh, Dieter: Von den schrecklichen zu den erhabenen Bergen. Zur Entstehung ästhetischer Naturerfahrung. In: dies.: Zur Kulturgeschichte der Natur. Bd. 1. Weltbild und Naturaneignung. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1996, pp. 92–140.

lässt sich schon an der Etymologie des Wortes nachzeichnen. Denn, wie Rainer Gruenter<sup>116</sup> in einem Aufsatz nachwies: »Landschaft als Bezeichnung für den ›schönen‹ Naturraum taucht zuerst als terminus technicus der spätmittelalterlichen Malerei auf; Landschaft bedeutet hier die malerische Darstellung eines Naturausschnitts.«<sup>117</sup> Erst später bekommt das Wort die Bedeutung von dem ästhetischen Eindruck, »›den eine schöne Gegend auf das Auge macht‹«.<sup>118</sup>

Eine gleiche Bindung der Bedeutung des Wortes an die Terminologie der bildenden Kunst findet man auch im Italienischen (*paesaggio*), Französischen (*paysage*) und mit einiger Verspätung Niederländischen (*landschap*) bzw. im Englischen (*landscape*). Die geschichtliche Erscheinung, mit der die Bedeutungsveränderungen des Wortes erklärt werden kann, ist Gruenter zufolge der »Raumdurst« des beginnenden 15. Jahrhunderts, der die Fläche der mittelalterlichen Malerei sprengte und zur Entdeckung der perspektivischen Gesetze führte. »Somit wurde ein Konglomerat von Naturgegenständen gleichsam durch eine genialische kaleidoskopische Umdrehung plötzlich als Landschaft gesehen.«<sup>119</sup> Oder wie Hans von Trotha formuliert, »Im Zeichen der Wirkung« wird Landschaft »je schon in eins gesetzt mit den Formen ihrer Repräsentation.«<sup>120</sup> Noch am Ende des 18. Jahrhunderts bedeutet ›Gemälde‹ eine Naturlandschaft, ›Landschaft‹ wiederum ein Landschaftsgemälde.<sup>121</sup> In seiner Ausschnitthaftigkeit weist der Begriff ›Landschaft‹ noch heute auf seine Genese im Bild hin.

Landschaft ist damit ein Stück Natur, das sich an der Machart und Rezeptionsweise von Bildern (von ihr verfertigten Bildern) orientiert. Georg Simmel hat für diese merkwürdige Doppelgleisigkeit des Begriffes zwischen konstruierter

116 Gruenter, Rainer: Landschaft. Bemerkungen zur Wort- und Bedeutungsgeschichte (1953). In: Ritter, Alexander (Hg.): Landschaft und Raum in der Erzählkunst. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1975. pp. 192-207. (= Wege der Forschung CCCCXVII) Zuerst erschienen in: Germanisch-romanische Monatsschrift 34, 1953, pp. 110–120.

117 Früher bedeutete das Wort »im Deutschen ausschließlich *territorium* (Landstrich) und *regio* (Gegend).« Gruenter: Landschaft, p. 193.

118 Grimm, Jakob, Wilhelm Grimm: Deutsches Wörterbuch. Bd. 12. Sp. 131. <http://woerterbuchnetz.de/DWB/>. [12.7.2016] zit. auch von Gruenter: Landschaft, p. 193.

119 Gruenter: Landschaft, p. 200.

120 Trotha, Hans von: Angenehme Empfindungen. Medien einer populären Wirkungsästhetik im 18. Jahrhundert vom Landschaftsgarten bis zum Schauerroman. München: Wilhelm Fink 1999, p. 36. Auch: »Landschaften sind Kultur, bevor sie Natur sind, Konstrukte der Phantasie, die auf Wald, Wasser und Fels projiziert werden.« Schama: Der Traum von der Wildnis, p. 74.

121 Jost: Landschaftsblick, p. 74.

Natur und deren Repräsentationen in der Kunst die Formel »rastend formendes Anschauen« geprägt.

Die ästhetische Konzipierung von »Landschaft« setzt, so Jost, eine »Aktualisierung« und »Neuschöpfung von Bilderwelten« voraus.<sup>122</sup> Sie impliziert damit nicht einfach einen neuen Gegenstand bzw. ein neues Thema, sondern auch einen neuen Blick und einen neuen »Geschmack«, so etwa die im 18. Jahrhundert sich etablierende Ästhetik des Erhabenen<sup>123</sup> und später die des Malerischen.<sup>124</sup>

### Raumbeschreibung und Raumschöpfung in der Literatur

Der Anfang des landschaftlichen Blicks in der Literatur des 18. Jahrhunderts kann mit der Rezeption von Malern des 17. Jahrhunderts wie Nicolas Poussin, Claude Lorrain oder Salvatore Rosa gleichgesetzt werden.<sup>125</sup> Die intensivere literarische Beschäftigung mit Landschaft orientiert sich zunächst an malerischen Modellen der Vergangenheit, sie vollzog »deren Strukturierung des Visuellen nach und [blieb] zunächst von ihr abhängig.«<sup>126</sup>

Noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dienen Barockmaler wie Lorrain und Rosa als Referenzpunkte und als malerischer Maßstab der schönen, der wilden, der idealen oder auch der erhabenen Landschaft. Die zeitversetzte Entwicklung kann aus den unterschiedlichen Möglichkeiten von visuellen und Textmedien erklärt,<sup>127</sup> oder aber als Zeichen dafür genommen werden, dass – wie Erdmut Jost meint – die Reiseliteratur die rezipierten Bilder und Sichtweisen aus ihrem »ursprünglichen Bedeutungszusammenhang« löst und sie auf ihre Art ästhetisch verfügbar macht.<sup>128</sup> Wenn Malernamen, Bildkompositionen und Mal-

122 Cf. »Mit Helmut J. Schneider kann die ›Entdeckung der Natur‹ als Landschaft als ›ihre Setzung im Bild‹ überhaupt bezeichnet werden.« Jost: *Landschaftsblick*, p. 15.

123 Dabei diente die am Ende des 17. und im Laufe des 18. Jahrhunderts sich verändernde Bewertung der Gebirgslandschaft, die in wichtige zeitgenössische Diskussionen, in physikotheologische Argumentationen etc. eingebettet war, zum Modell dieses Bedeutungswandels. Cf. Nicolson, Marjorie Hope: *Mountain Gloom and Mountain Glory: The Development of the Aesthetic of the Infinite*. Ithaca NY: Cornell University Press 1959.

124 Cf. Kapitel »Das Malerische in der Reiseliteratur«.

125 Jost: *Landschaftsblick*, p. 81.

126 Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 94f.

127 »Während die Malerei die Landschaftskulisse in extenso ausführen muß, in die sie ihre religiösen, mythologischen oder heroischen Geschehnisse einbettet, reicht es der Dichtung über lange Zeit hin, ihre Lokalitäten mit wenigen, meist topischen Merkmalen ohne einen lückenlosen Anschauungszusammenhang festzulegen.« Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 95.

128 Jost: *Landschaftsblick*, p. 84.

techniken in der Reiseliteratur einen Zitatcharakter haben, so ist es nicht weiter verwunderlich, dass darin sehr verschiedene visuelle Kompositionsformen, von den Doppelrahmungen über das Tableau bis zum Panorama-Blick, gleichzeitig und oft nebeneinander bestehen können.

Doch entwickelt die Literatur, die sich anfänglich noch beschreibend zu den Bildern verhält, im Laufe der Zeit eine eigenständige Methode, Bilder und Räume zu »schöpfen«. Während in der Literatur der Aufklärung das Bild lediglich eine Unterbrechung des Diskursiven war und dieses gleichsam illustrierte, entwickelt sich in der Romantik ein »Zusammenschluß von Außen und Innen«, »eine unbegrenzte Durchlässigkeit [...] der Sprache«.<sup>129</sup>

Die Neuerung des nachaufklärerischen Zeitalters war die Versprachlichung des Raumbildes. Poesie ist nicht mehr »Träger eines mimetisch abzubildenden Inhalts«, sondern »eine autonome, in letzter Konsequenz ungegenständliche Bewegung«<sup>130</sup>, die den Raum der Natur »in ein unbegrenztes und widerstandsloses Fluidum des Sprachgebrauchs« verwandelt.<sup>131</sup> Indem durch eine freie Assoziativität Innen und Außen zusammengeschlossen werden, entsteht eine Seelenlandschaft.

Wie Heinz Hillmann in seiner Studie »Bildlichkeit der deutschen Romantik«<sup>132</sup> nachgewiesen hat, werden in der Sprache der Aufklärer Bilder stets als Exkurse von der manifesten Rede kenntlich gemacht, so »daß sie auf ihre Vergleichs- und Erläuterungsfunktion, mithin auf ihren diskursiven Sinngehalt zurückführbar sind.«<sup>133</sup> Anders in der Romantik, in der »die Landschaft kein ›Fensterausblick‹ des Diskurses mehr [ist], sondern die strukturierte Fläche, auf der das Sprechen sich ausbreitet. Romantische Ästhetik beruht auf einer Fantasie, die sich in ihren Bildräumen ›verliert‹, statt sachwalterisch mit Naturillustrationen umzugehen.«<sup>134</sup>

129 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 169.

130 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 136.

131 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 136.

132 Hillmann, Heinz: Bildlichkeit in der deutschen Romantik. Frankfurt a. M.: Athenäum 1971, pp. 53ff.

133 »Sinn und Anschauung gehören durchwegs klar unterschiedlichen Ebenen an; niemals werden die Naturbilder selbst zu unmittelbaren Trägern von Sinn. Mit der Ablösung vom Aufklärungsdenken setzt dichtungsgeschichtlich auch ein Ablösungsprozeß der Bildlichkeit von der souveränen Intention des Diskursführers ein. Das lässt sich vielleicht so umschreiben, daß die geöffnete Klammer, durch die ein Bildexkurs eingeleitet werden soll, sich hinten nicht mehr schließt.« Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, 168f.

134 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 171.

## Wandel der Wahrnehmungsstrukturen

Aus kulturwissenschaftlicher Sicht wird die Entwicklung des Landschaftsbegriffs mit der Wandel der Wahrnehmungsstrukturen im Laufe des 18. und am Anfang des 19. Jahrhunderts bzw. mit den Trägern dieses Wahrnehmungsumbruchs, i. e. Landschaftsgärten, Reisebeschreibungen und modernen visuellen Massenmedien (Panoramen etc.) in Zusammenhang gebracht. Zu diesen vermittelnden Praktiken und Medien könnte man mit Blick auf die Donau-Darstellung getrost auch die neuen Techniken der Bildervervielfältigung und der Buchillustration hinzufügen, denn erst mit ihrer Hilfe konnte sich ein breiteres Publikum die neue Sehweise aneignen.

Die »Adaptation der Wahrnehmung« – wie Erdmut Jost (auf den Spuren von Koschorke und vor allem Lange) formuliert – bedeutet im Wesentlichen, dass statt eines begrenzenden, einen Ausschnitt in einem Rahmen isolierenden Blicks (Bildes) neue Bilder entstehen, die die Weite, den unbegrenzten Raum in ihr Blickfeld einzubeziehen versuchen.<sup>135</sup> »Die neue Sehweise des ›schweifenden Auges‹, welches gerade in der Lage ist, mehr als den kleinen Ausschnitt zu erfassen, stellt die Natur nicht mehr als Fläche vor Augen, sondern durchmisst sie als Raum. Mehr und mehr lässt sich dann in der Folge in der Reisebeschreibung die Tendenz bemerken, Landschaft nicht nur ›von oben herab‹, sondern aus der Bewegung innerhalb der Natur wahrzunehmen, wobei die Sehweisen und -erfahrungen zum Bestandteil der Darstellung werden. Die *Konstitution* der Landschaft erschöpft sich so nicht in einzelnen ›Bildern‹ bekannter Sehenswürdigkeiten. Der Leser des Reiseberichts kann in der Lektüre die Sehbewegungen des Autors und damit die Landschaft nachvollziehen.«<sup>136</sup>

Diese Veränderung wird unterschiedlich bewertet. Während Brenner z. B. die »Poetisierung« des Reiseberichts eher als Verspätungsphänomen oder als Verfallserscheinung deutet, wird sie für Opitz bzw. Jost als eine Art Selbstreflexion der Gattung wichtig. Erst die subjektive Sichtweise ermöglicht es, so Jost, dass Natur als Landschaft konstruiert bzw. wahrgenommen wird.<sup>137</sup>

Dieser neue Blick auf die Landschaft wird in Koschorkes Auslegung »eines der prägenden kollektiven Wahrnehmungsmuster für das aufstrebende Bürger-

135 So schreibt etwa Jost: »Je mehr sich das Unendliche buchstäblich in den Gesichtskreis des Menschen schiebt, desto mehr verändert (beziehungsweise adaptiert) sich die Wahrnehmung und damit der Charakter des ›Bildes‹.« Cf. Jost: *Landschaftsblick*, p. 75

136 Jost: *Landschaftsblick*, p. 75.

137 Jost: *Landschaftsblick*, p. 73–84.

tum des späteren 18. Jahrhunderts«, denn in der neuen Raumerfahrung wird jenes neue bürgerliche Selbstverständnis vorweggenommen und »eingübt«, das so oft »in Metaphern der Übersicht, der Entdeckung, des Niederreißen von Schranken und Hindernissen jeder Art«<sup>138</sup> charakterisiert wird.

Die Informationen, wie es damals hieß »Statistiken« über andere Länder (die allerdings keine arithmetischen Ergebnisse brachten, sondern eher die Darstellung des Staats- und Gemeinwesens eines Landes waren<sup>139</sup>) erscheinen in dieser Sicht als etwas Vordergründiges, das eine bestimmte Raumpoetik und eine bestimmte Wahrnehmung der Landschaft sowie auch eine bestimmte Konstruktion des wahrnehmenden Subjekts, i. e. des Betrachters mittransportierte. Das Interesse am Genre war – Klaus Laermann zufolge<sup>140</sup> – in erster Linie der »hidden agenda« zu verdanken.<sup>141</sup>

»Entscheidend für den Erfolg der Reiseliteratur am Ende des 18. Jahrhunderts dürfte [...] weniger das Informationsbedürfnis der literarischen Öffentlichkeit gewesen sein als etwas weit Unauffälligeres. Entscheidend dürfte die für ihre Leser neue Raumerfahrung gewesen sein, die diese Literatur vermittelte.«<sup>142</sup> Diese Raumerfahrung unterschied sich von jener des feudalen bzw. aristokratischen sozialen Raumes<sup>143</sup>, indem sie den Eindruck erweckte, »als gebe es nur einen, überall gleichen Raum«<sup>144</sup>, »der sich durch das Reisen als Einheit erfahren

138 »Alles, was metaphorisch den gesellschaftlichen und kulturellen Aufbruch dieser Epoche charakterisiert – in Metaphern der Übersicht, der Entdeckung, des Niederreißen von Schranken und Hindernissen jeder Art –, wird kognitiv in der individuellen Raumerfahrung antizipiert und eingeübt. Der Blick auf die Landschaft ist eine Form der Realisation solcher Erkenntnismetaphern.« Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 156.

139 »Reiseberichte waren die wichtigste Informationsquelle der Statistik. Darunter verstand man im 18. Jahrhundert die von einzelnen Privatleuten betriebene Sammlung von Nachrichten über Staatseinrichtungen und »Merkwürdigkeiten« sowie die systematische Darstellung des gesamten staatlichen Lebens eines oder mehrerer Staaten in bezug auf ihre Verfassung, Verwaltung, Bevölkerung und wirtschaftlichen Verhältnisse. In ihrer ursprünglichen Form war die Statistik also eine Art vergleichender Staatenkunde.« Laermann: *Raumerfahrung*, p. 79.

140 Laermann: *Raumerfahrung*, pp. 57–97.

141 Laermann: *Raumerfahrung*, p. 85.

142 Laermann: *Raumerfahrung*, p. 82.

143 Die Hofgesellschaft setzte »den sozialen Raum unmittelbar als Herrschaftsinstrument ein«. Laermann: *Raumerfahrung*, p. 86. Dieser Raum war »durch deutlich markierte Schwellen getrennt«. *Ibid.*, p. 87.

144 Laermann: *Raumerfahrung*, p. 88.

ließ«,<sup>145</sup> was einen deutlich »egalitären Moment«<sup>146</sup> enthielt. Durch das Reisen ließ sich »eine der wichtigsten Herrschaftstechniken des Feudalabsolutismus, die räumliche Distanzierung als symbolischer Ausdruck eines Gewaltverhältnisses« neutralisieren<sup>147</sup> und damit schien »die Macht der Räume über die Menschen« gebannt zu sein.<sup>148</sup>

Die Reiseliteratur erscheint dabei – vor allem in Erdmut Josts Analyse – nicht nur als Werkstatt und als Multiplikator neuer Wahrnehmungsweisen und neuer Raumkonzepte, sondern auch als ein Spielfeld, auf dem sich die Wechselbeziehungen zwischen visuellen und Textmedien entfalten konnten. Ihre Geschichte im 19. Jahrhundert ist eine Geschichte der medialen Koalitionen und Brüche. Je mehr sich die Reisebeschreibung an der »Unmittelbarkeit« des Erlebnisses orientierte, desto mehr war sie auf die Erweckung von Illusionen und auf intermediale Anleihen angewiesen.

### Die »malerische Donaureise«. Kanonisierung von Bildserien

Für die »Schöpfung neuer Bilderwelten«<sup>149</sup> war im Falle der Donau weniger die topografische Literatur ausschlaggebend, als vielmehr die Kombination von visuellen und Textmedien und die sich daraus ergebenden Synergien sowie die Literarisierung visueller Effekte. Die Vorstellung von der »malerischen Donau« in den Jahrzehnten zwischen 1820 und 1840 war ein Produkt verschiedener Verlagsprojekte, die mit neuen visuellen Vervielfältigungstechniken arbeiteten.<sup>150</sup> Titel wie »Panorama«, »Wundermappe«, »Die schönsten Ansichten«, »Malerische Reise« indizieren die Produktpalette jener visuellen Fabrik, in der die Motive des malerischen Stromes hergestellt wurden. Hinter den Titeln verbargen sich Mappenwerke, die nachträglich mit einem Begleittext versehen worden sind, Reisebücher, die reich mit Stahlstichen illustriert waren, oder auch »Karten«, die die Land-

145 Laermann: Raumerfahrung, p. 85.

146 Laermann: Raumerfahrung, p. 89.

147 Laermann: Raumerfahrung, p. 90.

148 Laermann: Raumerfahrung, p. 90.

149 Jost: Landschaftsblick.

150 In diesen Jahrzehnten entstanden illustrierte Bände auch über verschiedene andere Teile der Habsburgermonarchie. Kunike, Adolph (Hg.): *Malerische Ansichten von Österreich, Steyermark, Kärnten, Krain, Salzburg und Tirol*. Wien: Joseph Kunike. [s.a. um 1830]; *Panorama der Oesterreichischen Monarchie oder malerisch-romantisches Denkbuch*. Pesth: Hartleben 1839–1840. Fischbach, Johann: *Malerische Ansichten von Salzburg und Ober-Oesterreich nach der Natur gezeichnet*. Salzburg: J. Stießberger 1852.

schaft gleichsam aus der Vogelperspektive darstellten und darauf Denkmäler und Sehenswürdigkeiten zeichnerisch hervorhoben. Wie sie Bild und Text miteinander kombinierten, unterschied sich von Fall zu Fall, doch sie alle bestimmten die Landschaft als eine (nach Möglichkeit vollständige) Sammlung von sehenswerten und zugleich das Sehen begünstigenden topografischen Punkten und Denkmälern, stellten die »malerischen«, »pittoresken« oder »romantischen« Qualitäten der Gegend in den Fokus ihrer Darstellung und verbanden eine Reihe von Bildern durch das minimale Narrativ der Reise.<sup>151</sup> Bemerkenswert neu war dabei nicht nur das Produkt dieser Darstellungsweise, die Vorstellung von der »malerischen Donau«, sondern auch jene Kulturtechnik der illustrierten Bücher, die diese Vorstellung in die Welt setzte.

Denn die Kanonisierung von Bilderserien in Archiven des Wissens war eine »Errungenschaft« des 19. Jahrhunderts. Bis dahin war es hauptsächlich Texten vorbehalten, die Donau als ein Ganzes zu archivieren, wenngleich solche Texte (schon durch die Größe des Themas bedingt) äußerst selten erschienen. Die umfassenden Darstellungen der Donau aus früheren Jahrhunderten enthielten noch keine Illustrationen.<sup>152</sup>

Im 19. Jahrhundert hingegen wurden Illustrationen immer mehr zum Bestandteil der Reiseliteratur wie auch der populären Landeskunde. Selbst Texte, die keine oder nur wenige Illustrationen enthielten, waren immer mehr bemüht, die visuellen Effekte der Mappenwerke mit ihren eigenen literarischen Mitteln zu erzielen.

Die erste tatsächlich abgeschlossene Gesamtdarstellung der Donau in diesem Jahrhundert war das 1826 fertiggestellte Album des Kunike Verlages, das 264 Ansichten der Donau enthielt. Der fast zeitgleiche Plan eines den Anforderungen der Zeit entsprechenden, d. h. durch eigene Erfahrung geprüften und auch die Frage des Stromverkehrs behandelnden unbedilderten Donau-Handbuchs von Joseph August Schultes<sup>153</sup> kam, obwohl auf 4 Folgen geplant, nie über die ersten zwei Bände<sup>154</sup> hinaus.<sup>155</sup> Der Verbund von Bild- und Textmedien blieb

151 Zudem war ihnen auch eine gewisse Herstellungsökonomie gemeinsam, womit sowohl der Vertrieb über Pränumeraten als auch die Neuverwertung der Litographien und Stahlstiche gemeint ist.

152 Birken: Der Donau-Strand 1664 und seine Neuauflagen, sowie Dielhelm: Antiquarius des Donau-Stroms 1785.

153 Joseph August Schultes (1773–1831) war Botaniker, Mediziner und Reiseschriftsteller.

154 Schultes: Baierns Donaustrom von Ulm bis Engelhardzell (1819) und Österreich's Donau-Strom von Engelhardzell bis Wien (1827).

155 Weiters waren geplant: die ungarische Donau von Wien bis Belgrad, und die türkische von Belgrad bis ins schwarze Meer. Cf. Schultes: Baiern's Donau-Strom von Ulm bis Engelhardzell, p. xvii.

auch später für die repräsentativen Enzyklopädien über die Donau charakteristisch.

Dem Wunsch nach Erfahrung und Anschauung kamen die Mappenwerke (später die Bildbände) mit einer Reihe von Lithografien – in anderen Fällen mit Stahlstichen – entgegen, die Städte- und Landschaftsansichten entlang der gesamten (oder einem Teil der) Donau festhielten. Obwohl sie eine Reise der Künstler voraussetzten und oft als eine Ermutigung zum Reisen<sup>156</sup> gedacht waren, konnten sie kaum als praktische Anleitungen zum Reisen verwendet werden, zumal sie hierfür allzu groß, schwer und fast immer auch zu teuer waren. Wenn sie eine Reise modellierten, so war diese eine in Gedanken oder, wie Dr. Romy den 264 *Donauansichten* als frommen Wunsch vorausschickte, ihre Rolle bestand im »[B]eitragen« und im »[V]eranlassen«. <sup>157</sup> Sie qualifizierten das Buch zu einem Reiseersatz, oder wie es manchmal auch hieß, zu einer Zimmerreise. Der Band als Ganzes modellierte eine Reise ohne die Beschwerneisse einer Reise.

Dem Projekt des Kunike Verlages, dem ersten seiner Art, das den Strom von der Quelle bis zur Mündung bildlich darstellte,<sup>158</sup> folgten im Zeitraum von 1826 bis 1844 bald andere vergleichbare Verlagsunternehmen. Dabei ist vor allem Ludwig Bechsteins *Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten* vom Bibliographischen Institut in Hildburghausen<sup>159</sup> aus den Jahren 1838/39 zu erwähnen. Einen vergleichbar schö-

156 Romy, Carl Georg Borromäus: Vorrede. In: Adolph Kunike: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donaustromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das schwarze Meer*. Wien: Grund 1826.

157 Sie mögen »[...] dazu beitragen, den Geschmack an schönen vaterländischen Landschaften zu fördern, und recht viele Donaufahrten veranlassen.« Romy: Vorrede.

158 Gedruckte Donauansichten gab es bereits seit dem 15. Jahrhundert. Die meisten erschienen als Teil von Weltchroniken (Als ersten Fundort nennt Robert Wagner die »bei Anton Koberger in Nürberg 1493 erschienenen ›Weltchronik‹ von Hartmann Schedel«), Städtebüchern (*Civitas Orbis Terrarum 1572–1617*) und Landestopographien, sowie von Darstellungen einzelner Städte und ihrer Umgebung. Die erste Bildersammlung, die eine Reise entlang der Donau zum Thema machte, waren die »Hundert malerische[n] Ansichten an der Donau von Anton Christoph Gignoux. Gezeichnet auf seiner Reise von Augsburg nach Wien und von Johann Michael Frey in Kupfer radirt«, die 1780 in Augsburg erschienen. Cf. Wagner, Robert: *Gedruckte Donau-Ansichten von 1493 bis 1900*. Mit einer bibliographischen Übersicht der wichtigsten Donau-Ansichtenwerke. In: Marsch, Angelika und Eckhard Jäger: *Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung II.: Beiträge zum II. Veduten-Colloquium in Lüneburg 7.–9. X. 1983*, III. *Veduten-Colloquium in Regensburg 3.–6. X. 1985*, Lüneburg: Verlag Nordostdeutsches Kulturwerk 2001, pp. 125–133, hier p. 125.

159 später: Meyers

nen, von William Henry Bartlett illustrierten und vollständigen, auch als Reisehandbuch verwendbaren Donau-Band brachte der schottische Arzt William Beattie 1844 in London heraus, *The Danube illustrated in a series of views taken expressly for this work*. Alle diese Werke definierten auf ihre Art, was die Donaulandschaft ausmacht.

Andere berühmte Mappenwerke der Zeit, so etwa die vom Hartleben Verlag herausgebrachten *Malerischen Ansichten der Donau in ihrem Verlaufe von Engelhardzell bis Wien* aus dem Jahre 1838 nebst ihrer »Zusammenfassung« in Form der *Wundermappe*<sup>160</sup> sowie der von Eduard Duller gezeichnete, im Wigand Verlag in Leipzig in der Reihe »Das malerische und romantische Deutschland« erschienene, mit zahlreichen Stahlstichen geschmückte Band *Die malerischen und romantischen Donauländer* aus dem Jahre 1840 beschränkten sich hingegen auf eine (österreichische oder deutsch-österreichische) Teilstrecke der Donau. Neben diesen behandelten viele illustrierte Reisehandbücher die Strecke Linz-Wien.<sup>161</sup>

Vom betriebsökonomischen Gesichtspunkt handelte es sich im Falle des Kunike und des Hartleben Verlages sowie des Bibliographischen Instituts um eine Abfolge von Ansichten, die in Lieferungen erschienen und anschließend gebunden und mit einem Text versehen als Buch gekauft werden konnten. Wenngleich diese Ausgaben auf unterschiedliche Art und Weise Illustration und Text miteinander verbanden – es gab unter ihnen genuine Alben und auch Reise(hand)bücher, mit vielen Illustrationen –, war es ihnen gemeinsam, dass sie Bilder zum Bestandteil der Bücher machten. Dies setzte neue Drucktechniken und ein sich neu konstituierendes »Feld« des Wissens voraus.

Dieser Medienverbund und seine (massenhafte) Verbreitung wurde am Anfang des 19. Jahrhunderts durch die neuen Vervielfältigungstechniken der Lithografie und des Stahlstichs ermöglicht,<sup>162</sup> weil sie den Druck von Bildern billiger machte und zugleich kleinere, handlichere, für den Buchdruck tauglichere Formate erlaubte. Die neuen Formate und die durch sie möglich gewor-

160 *Malerische Ansichten der Donau in Ungarn von Theben bis Golumbacz*. Mit Darstellungen von R. Alt, Th. Ender und C. Klette. Pesth: Hartleben 1838.

161 Ender, Thomas (Ill.): *Die Wundermappe der Donau oder das Schönste und Merkwürdigste an den Ufern dieses Stromes in seinem Laufe durch die österreichischen Staaten*. Pesth u. Leipzig: Hartleben 1841.

162 »Der Handel mit lithographischen Arbeiten hat sich in der neuesten Zeit sehr erweitert. [...] Die geringen Preise der Steindrücke in Vergleich zu den Kupferstichen haben diese für die Lithographie günstige Wendung hervorgebracht«, schreibt 1824 eine Übersicht über Wiener Gewerbswesen. Cf. Keeß, Stephan Edler von (Hg.): *Darstellung des Fabriks- und Gewerbswesens in seinem gegenwärtigen Zustande*. Zweyte, berichtigte, viel vermehrte und mit einem Anhang bereicherte Ausgabe. Wien: Mörschner u. Jasper 1824, p. 24.

dene Kombination von Bild und Text veränderten sowohl den Status der Bilder als auch den Charakter der Texte. Die Verbindung des Buch- und Bilddrucks sicherte den Bildern neue Kontexte und eine neue kulturelle Position. So trugen die neuen Techniken zu einer modernisierten Kultur des Bildes bei, welche populär und zugleich ernsthaft war.<sup>163</sup> Die neuen Alben enthielten zwar Bilder, hatten aber die Autorität von Büchern und kodifizierten das in ihnen Enthaltene als Gegenstände des Wissens.<sup>164</sup> Sie kanonisierten den Gegenstand »Donau« auf eine bis dahin ungewohnte Art und Weise, nicht durch die Autorität von Autoren, sondern durch die Illusion visueller Verfügbarkeit.

Neben Porträtgalerien, »Darstellungen nach guten Originalen«, gehörten Serien über Landschaften überhaupt zu den beliebtesten Gegenstandsbereichen der neu aufkommenden Lithografie.<sup>165</sup> Die Ansichten fungierten in der Tat wie ein tragbares Museum, wie jede Sammlung stellten sie eine Totalität her und repräsentierten etwas, was als kanonfähig betrachtet wurde. Dieser »Bilder-Diskurs« ging später so stark auch in die Reisetexte ein, dass Johann Georg Kohl 1842 von einer besonders schönen Abschnitt des Flusses wie von einer Bildergalerie spricht und von den einzelnen Orten wie von Bildern, die man in einer Sammlung aufhängen kann.<sup>166</sup>

## Mappenwerke und illustrierte Reisebeschreibungen

Will man die besondere Neuerung der Mappenwerke, Bildbände und illustrierten Reisehandbücher zwischen 1820 und 1844 verstehen, so muss man sich vor allem nach der Beziehung von Bild und Text fragen. Welchen Stellenwert und welchen Charakter hatten darin die Bilder? Was stellten diese Bilder überhaupt dar? Und umgekehrt: Wie veränderte der Text die Bedeutung und die Lesbarkeit der Bilder? Welches Narrativ entstand aus der Verbindung der beiden Medien? – Die Mappenwerke und illustrierten Reisebücher, die in diesen Jahrzehnten über den Strom veröffentlicht wurden, erzählen eine Geschichte der malerischen Donaureise mit sehr verschiedenen Akzenten.

---

163 »modernised culture of the image« »that could be popular as well as savante«. Leca, Benedict: *The Album before Photography*. In: Stephen Bann (ed.): *Art and the Early Photographic Album*. National Gallery of Art Washington. Distributed by Yale University Press: New Haven and London 2011, pp. 31–54, hier p. 33.

164 »Albumlike compendiums of engravings benefited from the authority of the bound book as luxury objects, while they codified the print's latent status as objects of knowledge.« Leca: *The Album before Photography*, p. 35.

165 Keeß: *Darstellung des Fabriks- und Gewerbswesens*, p. 24.

166 Cf. Kohl: *Hundert Tage*. Bd. 2., p. 147f.

Allen voran war es die Mappe von Adolph Kunike in Wien, die in den Jahren 1819 bis 1826 unter dem Namen *Donau-Ansichten vom Ursprung bis zum Ausflusse ins Meer* in regelmäßigen Auslieferungen erschien und 1826 unter dem Titel *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donau-Stromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das Schwarze Meer* auch als Band herauskam, die dem Interesse einer bildlichen Darstellung der Donau in Form eines Albums entgegenkam. Kunike gehörte zu den ersten Wiener Verlegern, die die Lithografie von Alois Senefelder erlernten<sup>167</sup> und sich entschieden für diese neue grafische Drucktechnik einsetzten. Er brachte es darin so weit, dass ihn Senefelder als den dritten Erfinder der Lithografie bezeichnet haben soll.<sup>168</sup> Für Kunike bot die Donau jenen »großen, allgemein interessanten Gegenstand«, der ihm neben der künstlerischen Anerkennung auch »die gewünschte Unabhängigkeit« sichern konnte.<sup>169</sup> Er gewann den Maler Jakob Alt für sein Vorhaben, »die sehenswürdigsten Partien des Donaustroms von seinem Ursprung bis zur Mündung ins Schwarze Meer«<sup>170</sup> in Form von Zeichnungen festzuhalten. Diese wurden von ihm in seiner lithografischen Anstalt vervielfältigt und zum Schluss von dem Privatgelehrten Dr. Georg Carl Borromäus Romy mit einem erklärenden Text versehen.

Dem Erfolg des Bandes tat nicht einmal seine Sperrigkeit Abbruch.<sup>171</sup> Obwohl er in geringer Auflagezahl erschien<sup>172</sup> und durch seinen vergleichsweise hohen Preis nur für wenige »Kunst- und Literatur-Freunde« erschwinglich war<sup>173</sup>, folgten ihm eine Reihe von vergleichbaren Unternehmen auf den Fuß.<sup>174</sup> Zu einer Einheit wurde die Serie von Bildern durch die Form des Buches gebündelt, diese gab zugleich ein gemeinsames Thema, das der Donaustraße, vor.

167 1816. Cf. Seifert, Traudl: Einführung. In: Kunike, Adolph (Hg.): *Donau-Ansichten vom Ursprung bis zum Ausflusse ins Meer*. München: Borowsky o. J. ca. 1981.

168 Seifert: Einführung.

169 Lithographik in Wien. In: *Morgenblatt für gebildete Leser*. Band 15. 1821/ Juli, pp. 374–376, hier p. 375.

170 Romy: Vorrede.

171 Das Format war Großfolio.

172 »Da die Ansichten nur in einer kleinen Auflage erschienen sind«. *Unsere Heimat* 2004, 75 Jg. p. 44.

173 Daher wurden die Ansichten »im Auslande sehr wenig bekannt [...] und [konnten] wegen ihrer Kostbarkeit (264 fl) nur von wenigen Kunst- und Literatur-Freunden gekauft werden«. *Der Adler: Allgemeine Welt- und Nationalchronik* v. 22. Dezember 1838, p. 1212.

174 So etwa 1838 von Hartlebens *Malerischen Ansichten*, 1838/39 von Meyer's *Malerischer Donau-Reise*.

Die Einheit dieser Straße, die das Album symbolisch herstellte, war in der Praxis der 20er Jahre noch keineswegs vorhanden. Jakob Alt bereiste in der Tat im Jahre 1820 den Strom von Donaueschingen bis Wien, in den Jahren 1820 bis 1821 von Wien bis Beograd, doch er weigerte sich, »die allerdings gefährvolle Reise in der Türkei fortzusetzen«. <sup>175</sup> An dem umfassenden Charakter der Darstellung dürfte dem Verleger Anton Kunike besonders viel gelegen sein, denn um die ambitionierte Idee nicht aufgeben zu müssen, beauftragte er seinen Schwager Ludwig Ermini mit der Ausführung des gefährlichen zeichnerischen Unternehmens.

Ermini brauchte weitere zwei Jahre, 1823 und 1824, um dem Auftrag genüge zu leisten, er tat dies, wie Dr. Romy in seiner Vorrede zum Prachtwerk beteuert, unter »vielfacher Gefahr seines Lebens«. Denn »in Galatz wütete damals die Pest« und beim »Abzeichnen jeder Festung stand sein Kopf auf dem Spiel«. Auch brach bei seiner Rückreise »im Kontumazhaus Feuer aus«. <sup>176</sup> Der umfassende Charakter des Albums wurde bewahrt, nicht aber sein gleichmäßig hohes künstlerisches Niveau, selbst wenn Ermini ein geschickter Zeichner war.

Was schon in seinen Grundzügen – in Zusammenhang mit Jakob Alts Serie – als ein »Nationaldenkmal vaterländischen Kunstsinns« gepriesen wird, erweist sich durch Erminis Einspringen für Alt als ein Werk des »Patriotismus«. <sup>177</sup> Neben dieser eindeutigen Bindung der Donau an Österreich werden besonders ihre Mannigfaltigkeit sowie ihr romantischer und malerischer Charakter hervorgehoben. <sup>178</sup> Für das Prachtwerk hat man dem *Morgenblatt für gebildete Leser* zufolge 300 bis 400 »Pränumeraten aus allen Gegenden und Ständen der Monarchie« gewinnen können, an deren Spitze die Monarchen von Österreich, Russland und Preußen standen. <sup>179</sup>

Das »Nationaldenkmal vaterländischen Kunstsinns« <sup>180</sup> war zunächst eine ungeordnete Menge von Blättern. Die Lithografien erscheinen in den Jahren 1819 bis 1826 in monatlichen Auslieferungen zu je 4 Tafeln und nicht nach dem Lauf der Donau geordnet. <sup>181</sup> Das Ordnen des Albums oblag dem Texteschreiber Dr. Romy, der diese Aufgabe auch nicht unerwähnt lässt, da dies für ihn, wie er schreibt, »keine geringe Arbeit war« und ihm »einige Wochen raubte«. <sup>182</sup> Er

<sup>175</sup> Romy: Vorrede.

<sup>176</sup> Romy: Vorrede.

<sup>177</sup> Romy: Vorrede.

<sup>178</sup> Romy: Vorrede.

<sup>179</sup> Lithographik in Wien, p. 375.

<sup>180</sup> Romy: Vorrede.

<sup>181</sup> Cf. Romy: Vorrede.

<sup>182</sup> Romy: Vorrede. Sie ist ihm auch nicht überall geglückt, bei Kehlheim etwa gerät die Reihenfolge der Bilder durcheinander.

schien überhaupt das Kompilieren, das Ordnen und Sichten als seine wesentlichste Tätigkeit angesehen zu haben, denn er gesteht in der Vorrede zum Werk selber ein, dass er »oft die Worte der benützten Quelle beibehalten« hat »und dies nicht immer angab«. <sup>183</sup> Der Text war in diesem Fall eindeutig sekundär gegenüber den Bildern und hatte hauptsächlich die Aufgabe, das, was auf den Bildern zu sehen war, zu benennen und in Kontexte der Landeskunde einzuordnen.

Der Text sollte nicht selber die Illusion einer malerischen Reise erwecken, sondern als ein Kommentar zu den Bildern fungieren. Das Sachliche und das Persönliche waren darin säuberlich voneinander getrennt und vereinigten sich lediglich über Rumys Begeisterung für seinen gelehrten Gegenstand. <sup>184</sup> Immerhin nehmen seine persönlichen Bemerkungen es nie auf sich, die Erlebnisse eines jeden zu sein. Im Vordergrund stand das Wissenswerte.

Schon die Auswahl des Texteschreibers deutet in Richtung eines Gelehrtenkommentars und nicht auf eine literarische Reisebeschreibung hin. Obwohl Georg Carl Borromäus Romy (1780 bis 1847) erst nach der Absage des niederösterreichischen Regierungssekretärs Dr. Franz Sartori ins Blickfeld des Verlags rückte, war er für das Kommentarschreiben auf diesem Gebiet wie kaum ein anderer geeignet. Der Schulmann und Polyhistor – vor der Niederschrift seines Donau-Buches 1816 bis 1821 als 2. Rektor des griechischen Gymnasiums in Karlowitz, 1821 bis 1824 als 2. Rektor des Lyzeums in Preßburg tätig – war der deutschen, ungarischen, lateinischen, slowakischen, serbischen und kroatischen Sprache mächtig, enzyklopädisch gebildet und interessiert. Das wird durch die Tatsache zu Genüge bewiesen, dass er eine äußerst rege publizistische Tätigkeit entfaltete über Gegenstände der ungarischen und deutschen Philologie, der

183 Romy: Vorrede.

184 »Indessen entschloss ich mich endlich, die Arbeiten zu übernehmen und mutig nach Kräften zu vollbringen, da die Arbeit an sich selbst für mich sehr anziehend war, da ich die *Donau von Regensburg bis Belgrad* (in dessen Mauern ich mich auch befand) und ihre meisten Umgebungen *aus eigener Ansicht kannte* und *bei der Beschreibung der Ansichten mir angenehme Erinnerungen ins Gedächtnis zurückkehrten* und da ich für die Topographie und die Geschichte der zu beschreibenden Ansichten teils schon viele Hilfsmittel (zum Teil schriftliche von gemachten Reisen, historische Ausarbeitungen und aus Lektüre) besaß, da meine Bibliothek im geographisch-statistisch-historischen Fach am reichhaltigsten ist, teils sogleich beschloß, die mir noch abgehenden geographischen, topographischen, historischen und anderen Werke (namentlich Topographien einzelner Ortschaften) und Karten anzuschaffen, wozu ich auch den größten Teil des Honorars verwendete.« Romy: Vorrede. (Hervorhebungen von E.K.)

Topographie, Botanik, Zoologie, Geografie und Ökonomie.<sup>185</sup> Seine Kommentare zur Donau sind auch entsprechend vielseitig. Er behandelt geografische, historische und auch ethnografische Zusammenhänge.

Der Aufbau der *Ansichten* machte den technischen Möglichkeiten der Zeit entsprechend, wenn auch nicht das Nebeneinander von Text und Bild, so doch Querverweise zwischen beiden Teilen des Bandes möglich. Der Text, der nachträglich zu den Bildern entstanden ist, war durch Nummern und Ortsangaben den Bildern zugeordnet. Die dargestellten Orte selbst waren als Stationen einer Reise begreifbar, was nicht unmittelbar am Strom lag, wurde als Ausflug angehängt.<sup>186</sup> Dennoch gingen Text und Bild im Charakter ihrer Botschaften und in ihren Informationen weitgehend auseinander.

Auf den Bildern von Jakob Alt war die Donau selbst ein wichtiges Motiv, ein Teil der Landschaft, die eben eine Donaulandschaft war. Während Wald, Wiese und Berg ein statisches Motiv darstellten, brachte die Donau Bewegung in die Bilder. Der Strom war auf fast allen Zeichnungen zu sehen.<sup>187</sup> Die Boote auf dem Strom, ihre Ankunft und Abfahrt, sorgten für das Motiv der Bewegung und deuteten auf das Reisen hin.

Der Text hingegen, obwohl er immer wieder auf Möglichkeiten des Hingelagens hinwies<sup>188</sup> und gelegentlich auch auf Reisen des Verfassers Bezug nahm,<sup>189</sup>

185 Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1950.

186 So etwa Brühl bei Mödling.

187 Sie war lediglich bei den »Ausflügen« nicht zu sehen.

188 Die einzelnen Kommentare gaben die Länge der Reise von einem Ort zum Anderen an. Z. B. [9] »Die ganze Strecke von Ehingen bis Ulm ist sehr angenehm«; [122] »Von Wien aus machen Reisende gern eine Exkursion in die romantische Gegend Brühl«; [128–129] »Sehr bald gelangt man mit dem Schiff von Theben nach Preßburg«; [134] »Wenn man von Komorn mit dem Schiff abfährt«; [137] »Eine halbe Stunde von Mócs«; [149] »Von Pest bis Peterwardein (eine Strecke von ungefähr 60 Meilen, alle Krümmungen der Donau mit eingerechnet), braucht man bisweilen nur drei, öfter aber auch 7–10 Tage, wenn die Witterung ungünstig ist. Gewöhnlich wird diese Reise auf den in dieser Gegend gebräuchlichen Schiffen gemacht, sie kann aber auch auf Flößen unternommen werden, die jedoch bei starkem Wind mehr Gefahren ausgesetzt sind«; [170–173] »wenn man bei den Schwesterstädten Peterwardein und Neusatz [...] anlangt, so ist es der Mühe wert, hier auszusteigen«; [212–217] »Vom Neu-Schupanek machen wir eine Exkursion nach Mehadia«. Rummy: Vorrede.

189 Einige Beispiele: Peterwardein und Neusatz [170–173]: »Gern würde ich beide, in denen ich – von dem eine Stunde weit entfernten Karlowitz aus – während vier Jahren oft verweilte, ausführlich beschreiben, wenn es der beschränkte Raum gestattete«; Semlin, [175–176]: »Ich fand hier viel Geselligkeit, Lebensgenuß und Gastfreundschaft gegen Fremde«; Karlowitz, [174] »Der schönste, wirklich romanti-

ahmte nicht die Bewegung einer Reise nach. Dies ist umso auffallender, als Dr. Romy in der Tat erwog, den Text später im kleineren Format womöglich als Reiseführer zu verwerten.<sup>190</sup> Zu einer »Reise« wurde das Album aber nicht durch die literarische Darstellung einer tatsächlichen oder möglichen Reise, sondern durch die Bildserie, die die Landschaft als etwas *Sehenswertes* in einer topologisch richtigen Abfolge von Bildern darstellte.

Sehenswert waren die Landschaftsbilder hauptsächlich durch die ausgewogene Komposition verschiedener Motive. In den Stadt- wie in den Landschaftsansichten waren außer Gebäudekomplexen und Landschaftsformationen »charakteristisch[e]« Gestalten zu sehen, Pilger [81], Hirten [4], Fischer [15], pflügende schwäbische Bauer [2], Pfeife schmauchende Türken, wassertragende Dienstmägde, Serben im Tracht [176], Grenzsoldaten [180, 181, 210, 211]. Figuren und Gebäude gaben der Region ihren eigenartigen Charakter und diese wurden in den Kommentaren auch jeweils hervorgehoben, wie wenn etwa bei der »Stadt Donauwörth in Bayern« heißt: »Auf die Viehzucht in dieser Gegend deutet auch in unserer Ansicht eine weidende Kuh« [17].<sup>191</sup>

Obwohl Romy, wie er in seiner Vorrede eingesteht, nicht immer den genauen Ort von Ortschaften eruieren konnte, erscheint als ordnendes Prinzip des Kommentars die Topografie. Seine Kommentare sind so aufgebaut, dass sie zuerst allgemeine topografische, ethnografische Informationen enthalten, danach zu historischen Angaben übergehen und schließlich zusammenfassen, was auf dem Bild zu sehen ist. Die Beschreibung des Bildes enthielt einen Hinweis darauf, inwiefern dieses als charakteristisch anzusehen war. Ethnografische Informationen wurden jeweils an dem Ort gereicht, wo das Ethnikum das erste Mal an der Donau erschien. Die Informationen waren folglich nicht nach Ländern geordnet,

---

sche Unterhaltungsort auf Karlowitzer Ortsgebiet ist aber der Wald Strazsilo [...]. Mit Entzücken versetzt sich der Referent in Gedanken in diese herrliche Gegend zurück.« »Unsere Ansicht stellt zwar die Ansicht von Karlowitz richtig dar, doch sieht man von der Ortschaft selbst nur einen kleinen Teil. Die Bäume an der Donau sind malerisch und der Referent erinnert sich recht lebhaft an jene Baumgruppe, die in der Ansicht dargestellt ist«; bei Alt-Orsova [218–219]: »Irrig ist Griselinis Behauptung (vielleicht mocht er zu seiner Zeit andere Erfahrungen machen als ich auf meinen Reisen unter Walachen) [...]«. Romy: Vorrede.

190 »Sollte der Text Beifall finden und der Wunsch nach einem bequemerem Format desselben allgemeiner werden, so ist Herr Kunike bereit, ihn noch einmal in Quart und Oktav abdrucken zu lassen, und dann würde ich nicht unterlassen, ihn hin und wieder zu ergänzen und zu berichtigen. In Oktav könnte er bequem auf Donaufahrten mitgenommen werden.« Romy: Vorrede.

191 Romy: Vorrede.

sondern danach, wie man sie auf der Donaureise zu sehen bekam. Der Kommentar ging auf die korrigierten, ergänzten, gegeneinander gehaltenen Beschreibungen anderer Bücher zurück, setzte das Bild in verschiedene Kontexte, machte seinen möglichen Sinn eindeutig und schuf einen gelehrten Rahmen dazu. Auch die Bilder versuchten eher Typisches als Augenblickliches festzuhalten.

Ich hielt es für die natürlichste Ordnung, im erläuternden Text zuerst die Donaufahrt selbst von einem Ort zum anderen [...] anzugeben, dann den Ort topographisch zu beschreiben und dabei auf seine pittoresken Schönheiten aufmerksam zu machen; ferner die historischen Merkwürdigkeiten des Ortes zu erzählen und auf seine Antiquitäten aufmerksam zu machen; endlich noch die Gegenstände der Ansicht selbst mit wenigen Worten anzuführen. Die ethnographischen Notizen über ganze Provinzen schaltete ich an gehörigen Orten ein.<sup>192</sup>

– schreibt Romy im Vorwort. Dem *ordo naturalis* der Reisebeschreibung folgt das Album hauptsächlich durch seine Anordnung der Bilder (und Kommentare) entlang der Donau, in seinem inneren Aufbau ist jeder Kommentar nach den konventionellen Topoi der Reiseberichtsbeschreibung aufgebaut.<sup>193</sup>

Im Allgemeinen lässt sich sagen, dass der Text viel weniger der Idee der maledrischen Reise entspricht als die Bilder. Sie tun dies aber auch nur durch ihre Anordnung nach der Logik einer Reise und durch das Motiv der Flussfahrt, die sie immer wieder darstellen.

Der Verlag betrat mit diesem Band vielfach Neuland. Neu war an den 264 *Ansichten* die Menge an Bildern ebenso wie ihr Ziel, nämlich den Fluss als eine Ganzheit zu erfassen. Alt hatte während seiner jahrelangen Arbeit an der oberen Donau über die bekannten hinaus viele neue Motive entdeckt. Es gab kein Schloss und keine Ruine, die er zu diesem Zweck nicht gezeichnet hätte. Der Wachau, von der vorher vielleicht 3 Motive im Umlauf waren, sind bei ihm 26 zugeordnet<sup>194</sup>. Die neue Technik legitimierte ein neues Format, doch nicht unbedingt auch einen neuartigen Inhalt. Nachahmer fand dieses erste Donau-Album sowohl hinsichtlich seines Aufbauprinzips als auch seiner Bilder; diese wurden in den folgenden Jahrzehnten auch anderwärtig verwertet und weitergedacht.<sup>195</sup>

---

192 Romy: Vorrede.

193 Stagl, Justin: Die Methodisierung des Reisens im 16. Jahrhundert. In: Brenner, Peter J. (Hg.): Der Reisebericht. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1989, pp. 140–177.

194 Krug: Die Wachau, p. 21.

195 Bechstein: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten u. a.

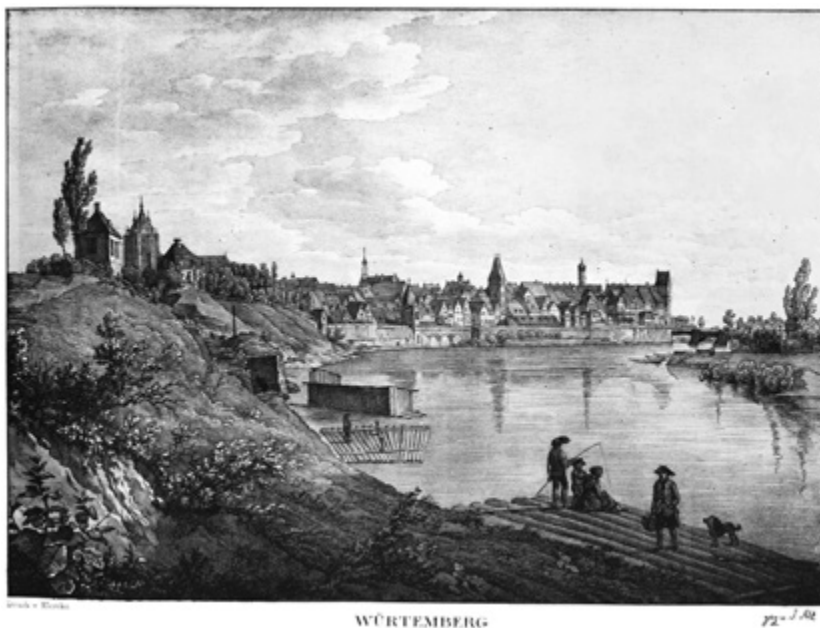


Bild Nr. 7. Alt, Jakob: Ulm, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826



Bild Nr. 8. Alt, Jakob: Pfoerring, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826



Bild Nr. 9. Alt, Jakob: Weltenburg, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826



Bild Nr. 10. Alt, Jakob: Stein, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826

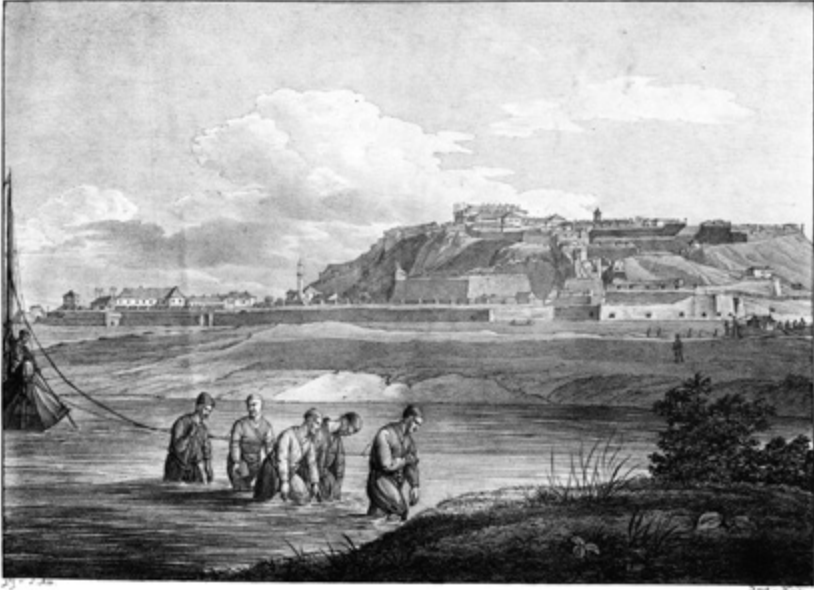


Bild Nr. 11. Ludwig Ermini: Belgrad, aus: Kunike, Adolph: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826

Denn durch die neuen Vervielfältigungstechniken öffneten sich Möglichkeiten nicht nur für die Bebilderung von Büchern, sondern auch für die Wiederverwertung von visuellen Materialien. Dabei diente die erste und bei weitem umfangreichste Ansichtenfolge von Kunike als eine Art Maßstab und Fundus, der auch vielfach geplündert wurde, an allererster Stelle von Meyer,<sup>196</sup> wobei die Übernahmen nach 1840 sich so verwirren und miteinander verflechten, dass man die verschiedenen ursprünglichen »Archive« kaum auseinander halten kann. Ähnlich verwertete der Hartleben Verlag die nach den Aquarellen von Thomas Ender gefertigten Stiche immer von neuem, indem er das ursprüngliche Thema neu konfigurierte. Die Bände wurden handlicher, aber um die Originalität des Bildmaterials war den Verlagen immer weniger zu tun.

Als anderer österreichischer Verleger in Sachen Donau-Alben sollte Conrad Adolph Hartleben erwähnt werden. Seine ursprüngliche »eigentliche, künstlerische Idee« am Anfang seiner Laufbahn war gerade die Herstellung »besonders reich und künstlerisch ausgestattete[r] Ansichtenwerke«, er hat im Jahre 1801 als erster (in Österreich) einen Band mit dem Titel »Malerische Darstellungen aus

196 Kunikes Alt-Lithografien erscheinen zuerst in Meyer's *Donau-Reise*, später in Meyers *Universum*.

Österreich« herausgebracht.<sup>197</sup> Hartleben hatte durch die »Gediegenheit seiner Werke [...] und [durch die] Schönheit der Ausstattung sich zu einer Bedeutsamkeit« aufgeschwungen, »die ihm eine Stelle in der Reihe der ersten und solidesten deutschen Verlagsbuchhändler« einräumte und ihn in Österreich in die »an den Fingern abzuzählende kleine Zahl derjenigen einreichte, welche die Ehre des deutschen Buchhandels im Kaiserstaate aufrecht zu erhalten geholfen haben.«<sup>198</sup>

Eine Mappe über die Donau dürfte einem Verlag, der neben einer Verlagsanstalt in Wien auch einen in Pest besaß, eine besonders willkommene Vorstellung gewesen sein. Zudem war er nicht nur für seine gediegenen Kunstbände bekannt, sondern auch für sein besonderes Interesse an gesamtmonarchischen Themen und Landschaften. Zu diesem Projekt wurde der bekannte Aquarellmaler Thomas Ender ausgewählt, der nicht nur durch seinen Ruhm als Landschaftsmaler dem Verlag ins Auge fallen musste, sondern auch durch seine Gewohnheit, stets »in Bildfolgen zu arbeiten.«<sup>199</sup> Im Jahre 1838 brachte der Verlag Hartleben den Band *Malerische Ansichten der Donau in ihrem Verlaufe von Engelhartzell bis Wien*<sup>200</sup> heraus. Dem ersten Album folgte rasch noch im selben Jahr ein zweites: *Malerische Ansichten der Donau in Ungarn von Theben bis Golombacz*.<sup>201</sup> Damit war die gesamte Donau innerhalb des Habsburgerreichs abgedeckt. Ender malte die Landschaften der ungarischen Donau, als Erzherzog Johann, dessen Kammermaler er war, ihm »die Anordnung zugestellt habe, unverzüglich eine Reise nach Odessa anzutreten. Er sollte nicht im Gefolge des Erzherzogs reisen, sondern [...] das Dampfboot die Donau abwärts benutzen«. Diese Gelegenheit nutzte er dazu, »die weiteren Studien für das Werk des Verlegers Hartleben im unteren Verlaufe der Donau zu sammeln.«<sup>202</sup>

197 Koschatzky, Walter: Thomas Ender 1793–1875. Kammermaler Erzherzog Johanns. Graz: Leykam-Verlag 1982, p. 82.

198 Wurzbach, Constantin: Biographisches Lexikon des Kaisertums Österreich VII (1861), p. 406. <http://www.literature.at/collection.alo?objid=11104&from=51&to=100&orderby=author&sortorder=a>. [12.7.2016].

199 Koschatzky: Thomas Ender, p. 83.

200 Thomas Ender (Ill.): *Malerische Ansichten der Donau in ihrem Verlaufe von Engelhartzell bis Wien*. Pesth: Hartleben 1838. Nicht zu verwechseln mit Jakob Alt (Ill.): *Malerische Donaureise von Engelhartzell bis Wien*. Litografien mit Tonplatte von Franz Xaver Sandmann nach Jakob Alt. Wien: Josef Bermann 1850.

201 Alt, Rudolf, Thomas Ender, Carl Klette (Ill.): *Malerische Ansichten der Donau in Ungarn von Theben bis Golombacz*. Mit Darstellungen von R. Alt, Th. Ender und C. Klette. Pesth: Hartleben 1838.

202 Koschatzky: Thomas Ender, p. 83.

Das nächste sehr erfolgreiche umfassende Hartlebensehe Donau-Album der Zeit, »[d]as Hauptwerk dieser Art«<sup>203</sup> mit dem Titel *Die Wundermappe der Donau oder das Schönste und Merkwürdigste an den Ufern dieses Stromes in seinem Laufe durch die österreichischen Staaten nach 36 Originalzeichnungen größtentheils von Thomas Ender*, erschien 1841 und wurde diesmal mit ausführlichen Begleittexten versehen. Besonders an der *Wundermappe* war nicht nur, dass sie die österreichische und die ungarische Donau in einem Band vereinte, sondern auch ihr Aufbau. Denn die Ortschaften und Donauegenden,<sup>204</sup> deren Abbildungen in die *Wundermappe* aufgenommen worden sind, waren nicht nach dem Flusslauf gereiht, nicht einmal nach einzelnen Flussabschnitten geordnet, sondern durcheinandergewirbelt, so dass selbst Bilder und Beschreibungen einer und derselben Gegend, wie etwa die von Buda und Pest oder von dem Strudel und dem Wirbel von Grein an verschiedenen Stellen in die *Mappe* eingefügt worden sind. Dadurch entfällt der Stromlauf als Kompositionsprinzip, an seine Stelle tritt der malerische Charakter der einzelnen Gegenden – mit dem Effekt, dass diese nicht als Stationen einer Reise, sondern als *Mirabilien* präsentiert werden. Statt der natürlichen Abfolge der Reise, dient das Prinzip der Sammlung, i.e. »das Schönste und Merkwürdigste« zur Orientierung.

Diese Struktur kaschiert nicht nur die Tatsache, dass es im Band deutlich mehr Illustrationen (23) zu der österreichischen Donau gibt als zu der eigentlich längeren ungarischen (13) – dies war übrigens bei allen Donau-Darstellungen der Zeit der Fall – sondern lässt durch Bilder der oberen (österreichischen) Donau die »Mappe« einrahmen und gibt damit diese gleichsam als das Maß des Malerischen an.<sup>205</sup> Geografisch wird der pittoreske Klammer, der an der österreichischen Donau aufgemacht wird, mit Bildern der Kataraktenstrecke an der unteren Donau zugemacht, da diese »durch Engpässe, die die Donau durchrauscht, durch Stromfälle, durch Ruinen aus römischer und mittelalterlicher Zeit« eben dieser oberen Donau »den Rang streitig machen.«<sup>206</sup> Zwischen diesen spektakulären Landschaften kann sich die mittlere Donau-Strecke außer einigen malerischen Burgruinen (Theben, Visegrád, Ilok) hauptsächlich mit den sich rasant entwickelnden Städten Pressburg, Ofen und Pest behaupten.

203 Koschatzky: Thomas Ender, p. 83.

204 Thomas Ender hat auch viele neue Motive entdeckt und bearbeitet. z. B. Aggstein.

205 Dürrenstein bzw. Säusenstein.

206 Ender, Thomas (Ill.): *Die Wundermappe der Donau oder das Schönste und Merkwürdigste an den Ufern dieses Stromes in seinem Laufe durch die österreichischen Staaten*. Pesth u. Leipzig: Hartleben 1841, p. IV.



Bild Nr. 12. Alt, Jakob: Dürrenstein, aus: Kunike, Adolph: Zvey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826



*Dürrenstein!*

Bild Nr. 13. Alt, Rudolf: Dürrenstein, aus: Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth. Triest: Österr. Lloyd 1854

Im Vergleich zu Jakob Alts Bildern ist hier eine deutliche »Romantisierung« zu verzeichnen. Dies gilt selbst wenn auf den Bildern auch Dampfer erscheinen als Signaturen der Zeit. Auch sie werden mit ihren fantastischen Rauchschwaden zu pittoresken Elementen der Landschaft stilisiert. Die Menschen werden auf den Bildern kleiner, ihre Umgebung großartiger.

Schon das erste Wort der Wundermappe ist bezeichnenderweise: »malerisch«. Die Kombination von Fluss, Berg und Ruine bzw. die Abwandlungen ihrer malerischen »Dreifaltigkeit« dominieren die Darstellungen der österreichischen Donau. Abgegriffene, unregelmäßige Landschaftsformationen werden mit schwungvollen Linien gezeichnet, die diese Landschaft als Spiegel einer großen inneren Bewegtheit erscheinen lassen. Das thematische Nebeneinander von Berg und Fluss impliziert ein dynamisches Gleichgewicht dieser Landschaftselemente, die Ergänzung durch Ruinen, Burgen, Schlössern und anderen Bauten bringt die historischen Dimensionen der Landschaft ins Spiel. Dieser an den malerischen Punkten der österreichischen Donau entwickelten Vorstellung einer romantischen Landschaft bieten andernorts großangelegte Städtepanoramen oder eben das harte Aufeinandertreffen von Fels und Wasser in den Schluchten des Kasanpasses Paroli – das überführt das Motiv der Historie unmittelbar in jenes des Kampfes mit den Elementen. Eine Art Dreiteilung des Bildermaterials erfolgt in der *Wundermappe* nur durch die ausführlichen Kommentare, die auf der mittleren Strecke teils von Graf Majláth<sup>207</sup>, ab Semlin größtenteils von Josef von Dornier, im oberen Teil<sup>208</sup> aber gar nicht gezeichnet sind. Auch in den Kommentaren überwiegen landschaftliche Beschreibungen und historische Inhalte.<sup>209</sup>

Im Gegensatz zu dieser Mappe basierte der vom Bibliographischen Institut in Hildburghausen herausgebrachte, von Ludwig Bechstein gezeichnete Band *Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten: mit mehr als 100 Stahlstichen der berühmtesten Künstler* aus dem Jahre 1838 Großteils auf nicht mehr eigens für diese Ausgabe verfertigten zeichnerischen Vorlagen.<sup>210</sup>

207 Von Majláth stammen die Texte über »Pesth« (xv. und xvi.) und »Vissegrád« (xxi.).

208 Von Dornier sind die Kapitel über »Die trajanische Tafel am Ausgange der Klissura« (xx.), über »Peterwardein« (xxiii.), »Semlin« (xxvii.), »Illok« (xxx.) und über »Die neue Strasse durch die Klissura« (xxxii.).

209 Mit der wichtigen Ausnahme von Joseph von Dorners »Die neue Strasse durch die Klissura« (xxxii.).

210 Mit einer gewissen Übertreibung lässt sich sagen, dass das Bibliographische Institut Kunikes *Ansichten* geplündert hat. Cf. weiter oben in diesem Kapitel.



Bild Nr. 14. Alt, Jakob: Quelle der Donau, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826



QUELLE DER DONAU  
am Schlosse zu Donaueschingen.  
Aus A. Kunike's Atlas über Wien.  
Kunike & Pöschel

Bild Nr. 15. Quelle der Donau, aus: Bechstein, Ludwig: Die Donau-Reise und Ihre schönsten Ansichten. Bd. 1-2. Amsterdam, Paris: Bibliographisches Institut 1838

Meyers Bibliographisches Institut war ein Verlag der hohen Auflagezahlen und der immer von neuem rezirkulierten Stahlstiche.<sup>211</sup> Seine in der *Donau-Reise* veröffentlichten Ansichten wurden umstandslos im *Universum*, zum Teil auch in Meyers *Conversationslexikon* neu verwertet. Zudem waren sie schon im »Original« nachgestochen. »Als man ihn 1839 in der Cottaschen *Allgemeinen Zeitung*, dem damals angesehensten deutschen Blatt, beschuldigte, seine Donau-Ansichten entbehrten der Originalität, verteidigte sich Meyer zwar in einer Gegendarstellung,<sup>212</sup> gab aber immerhin zu, Alts Lithographien benutzt zu haben »wo die Original-Skizzen selbst ungenügend erschienen.«<sup>213</sup> In Wahrheit sind fast alle Stahlstiche des Bandes denen der Kunike-Mappe nachgeraten, und zwar nicht nur denen Alts, sondern auch denen Erminis.<sup>214</sup>

Obwohl die Stahlstiche deutlich »malerischer« waren, mit mehr Lichteffekten arbeiteten und durch die technischen Gegebenheiten des Stahlstichs überhaupt dunkler wirkten, hatten sie fast ausnahmslos dieselben Motive und Perspektiven und wiesen die selbe Unterteilung in Vor- und Mittelfeld bzw. Hintergrund auf. Lediglich die Staffage wurde verändert, die Figuren waren anders oder es fuhren auf dem Strom ein paar Boote mehr.<sup>215</sup>

211 Joseph Meyer gründete 1826 seinen Verlag, der später unter dem Namen Bibliographisches Institut bekannt wurde und sich schnell zu einem der größten deutschen Unternehmen dieser Art auswuchs. Neben seinen Klassikerausgaben, seinen Stahlstichserien, seinem zwischen 1833–1856 jährlich erscheinenden Jahrbuch *Universum*, mit Auflagen zwischen 32 000 und 80 000 (Cf. Sarkowski, Heinz: *Das Bibliographische Institut. Verlagsgeschichte und Bibliographie 1826–1976*. Mannheim, Wien, Zürich: Bibliographisches Institut 1976, p. 44) war es vor allem Meyer's *Großes Conversationslexikon für die gebildeten Stände* 1839–1856, das seinen Ruhm begründete. Seinen Erfolg verdankte er seinen draufgängerischen Vertriebskampagnen und -techniken, mit denen er viele Subskribenten und Pränumeraten gefunden hat, der damals modernsten graphischen Vervielfältigungstechnik sowie dem Stahlstich, der dem »Wunsch nach Genauigkeit der Darstellung« entsprach (Sarkowski: *Das Bibliographische Institut*, p. 36) und zudem die Möglichkeit bot, »unbegrenzt hohe Auflagen ohne Qualitätsverlust zu drucken, und [...] damit konkurrenzlos billig« zu sein. Sarkowski: *Das Bibliographische Institut*, p. 36.

212 »Für die obere und mittlere Donau haben wir die Portefeuilles Hrn Palmers in Brüssel und des Hrn Major Frhrn v. Boyneburg-Lengsfeld auf Weilar (bei Eisenach) zu Benutzung: beide enthalten 136 an Ort und Stelle aufgenommene Ansichten. Der Maler Hr. L. Schütze in Schwedt, der im Sommer 1837 für uns zeichnete und reiste, hat für die Gegend von Wien, Baden etc. eine Reihe von Ansichten geliefert.« *Allgemeine Zeitung* 1839. zit. n. Sarkowski: *Das Bibliographische Institut*, p. 40.

213 Sarkowski: *Das Bibliographische Institut*, p. 39f.

214 Cf. Die Stiche in beiden Bänden zu der Veterani-Höhle.

215 Cf. Melk bzw. Beograd, Ofen, Pest und Aggstein.



Bild Nr. 16. Alt, Jakob: Melk, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826



44

ANSICHTEN VON DER ABTEY MELK AN DER DONAU  
in Oesterreich

Verf. v. Bechstein & Neugebauer in Berlin.

Verlag v. Neugebauer

Bild Nr. 17. Melk, aus: Bechstein, Ludwig: Die Donau-Reise und Ihre schönsten Ansichten. Bd. 1-2. Amsterdam, Paris: Bibliographisches Institut 1838

Vielleicht war das mit ein Grund dafür, dass Text und Bild zwei verschiedene Geschichten erzählten. Denn während die Reiseschilderung öfters von Dampfschiffahrten berichtet, ist auf den Donau-Stichen (man könnte sagen: noch) nirgendwo ein Dampfschiff zu sehen.<sup>216</sup>

Doch trotz der Neuverwertung alter Vorlagen war Meyers *Donau-Reise* vielfach richtungsweisend. Teils weil sie die Stahlstiche weitgehend in den Text integrierte und die Bilder mit einer strukturierenden Rolle versah, teils weil sie sich die möglichst billige Herstellbarkeit der Illustrationen als Ziel setzte. Sie war auch kleiner als Kunikes *Ansichten* und soll 9000 Subskribenten gehabt haben.<sup>217</sup>

Der Text des Bandes enthielt nicht nur eine Anleitung (und Informationen) zum Reisen, sondern war nach der Reise, an den Wahrnehmungsvorgängen der Reise modelliert. Von Ludwig Bechstein<sup>218</sup>, dem Verfasser der *Donau-Reise*, der hauptsächlich als Sammler von Volksmärchen und Sagen sowie als Verfasser eines Deutschen Märchenbuches bekannt geworden ist, wird zwar »eine authentische Reise angenommen«<sup>219</sup>, aber nicht nachgewiesen. Obwohl die Reisebeschreibung die Umstände der Reise und ihre visuellen Eindrücke genau nachzeichnet, bleibt sie schemenhaft und unpersönlich.

Alles in allem scheint die Bechsteinsche *Malerische Donau-Reise* dem Prinzip der Ökonomie zu folgen. Bei ihrer Zusammenstellung dürfte das Vorhandensein entsprechender Illustrationen ausschlaggebend gewesen sein. Der thematische Bezug zur Donaureise, die tatsächlich nur einen – wenn auch größeren – Teil der beiden Bände ausmacht<sup>220</sup>, wird kompositionell durch die beiden Titelbilder – das Bild des Praters im ersten, das des Bosphorus im zweiten Band – aufrechterhalten; Wien und Konstantinopel werden damit als der ideelle Rahmen der Donaureise präsentiert auch wenn die Reise in den beiden Bänden keineswegs in diesen beiden Städten endet.

Es gilt im Allgemeinen: In dem Maße, wie die illustrierten Bände immer handlicher, die Illustrationen immer mehr in den Text integriert wurde und, die Texte selbst zunehmend der Vermittlung visueller Eindrücke verpflichtet waren, nahm auch der Hang der Verleger zu Zweit-, Dritt- und Vielfachverwertung von Bildvorlagen zu.

216 Cf. Regensburg, Wien.

217 Cf. Wagner, Robert: Einführung. Ludwig Bechstein und seine Donau-Reise. In: Bechstein: Die Donau-Reise. pp. 9–22. hier p. 13.

218 Ludwig Bechstein 1801-1860.

219 Bechstein, Ludwig: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten: mit mehr als 100 Stahlstichen der berühmtesten Künstler. Graz: Akademischer Druck- und Verlagsanstalt 1990, p. 11.

220 Im ersten Band gibt es Abstecher zum Traunsee, nach Baden und Brünn, im zweiten Band eine Heimreise über Griechenland und Italien nach München.

Hiervon bildete nur der vom Schotten William Beattie<sup>221</sup> verfasste und von William Henry Barnett<sup>222</sup> mit Stahl und Holzschnitten illustrierte, 1844 in London herausgebrachte Band *The Danube illustrated in a series of views taken expressly for this work* eine rühmliche Ausnahme. Denn Barnett war einer der feinsten Reiseillustratoren seiner Zeit, der im Gegensatz zu den meisten seiner Kollegen nicht nach Vorlagen arbeitete, sondern an die Orte, die er zeichnete, selber hinfuhr. Er arbeitete an mehreren illustrierten Reisebüchern<sup>223</sup>, die zu den renommiertesten ihrer Zeit gehörten, mit Beattie zusammen. Den Rahmen dieser Zusammenarbeit bot auch diesmal ein Verlag, der für seine schön illustrierten Bücher bekannte George C. Virtue in London. Die Kooperation von Beattie und Bartlett beschränkte sich jedoch nicht nur auf das Endprodukt, sie entfaltete sich schon in der Vorbereitungsphase, wohl nicht zuletzt weil Beattie wie Bartlett beide leidenschaftliche Reisende waren. Sie bereisten meistens beide – wenn auch nicht unbedingt gemeinsam – die Gegenden, die der eine zeichnete, der andere beschrieb, und tauschten auch ihre diesbezüglichen Erfahrungen aus. *The Danube Illustrated* war das letzte in einer Reihe von modischen illustrierten Reisebüchern und unterschied sich von den anderen vor allem darin, dass Beattie diesmal die Reise gar nicht angetreten hat<sup>224</sup>, sondern den Text teils nach eigenen früheren Besuchen in Süddeutschland, teils nach anderen gedruckten Quellen<sup>225</sup> sowie nach Barnetts Reiseaufzeichnungen<sup>226</sup> aus dem Jahre 1842 verfasste.

Aus diesem Umstand lässt sich auch erklären, warum Beattie, der Wert darauf legte, das Sichtbare und Erlebbare hervorzuheben, der Reise selbst und der sie ermöglichenden Verkehrsmittel in dem dicken Band selten Erwähnung tat.

221 William Beattie (1793–1875) war ein schottischer Arzt, der u.a. die Veröffentlichung einer Reihe von landeskundlichen Werken initiierte. Die von ihm in Auftrag gegebenen Bände wurden alle ungewöhnlich schön illustriert.

222 William Henry Bartlett (1809–1854) – einer der besten Reisebuchillustratoren seiner Zeit. Er bereiste den Balkan und den nahen Osten Mitte bis Ende der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts.

223 Switzerland Illustrated (1836), Caledonia Illustrated (1838), The Waldenses (1838) u.a.

224 Cf. Szállási, Árpád: William Beattie brit orvos Duna menti könyve a múlt századból. [Das Donau-Buch des britischen Arztes Willia Beattie aus dem letzten Jahrhundert] In: Orvosi Hetilap [Medizinisches Wochenblatt], 116 [1975] Nr. 2. p. 103f.

225 Die er immer ausgiebig zitiert: Miss Julie Pardoe u.a.

226 »whilst my own manuscripts have, in several instances, been enriched by the graphic notes of Mr. Bartlett, taken during his recent voyage down the Danube.« Beattie, William: *The Danube: its history, scenery, and topography. Illustrated by William Henry Bartlett.* London: G. Virtue 1844, p. III.



Bild Nr. 18. Alt, Jakob: Theben, aus: Kunike, Adolph: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826



T H E B E N .

Hartleben v. Wörlg.

Bild Nr. 19. Ender, Thomas: Theben, aus: *Die Wundermappe der Donau*. Pesth: Hartleben 1839



*Theben*

Bild Nr. 20. Alt, Rudolf: Theben, aus: Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth. Triest: Österr. Lloyd 1854

Das gemeinsame Thema von Text und Illustration war auch in diesem Fall das Pittoreske,<sup>227</sup> Bartletts Zeichnungen<sup>228</sup> waren in ihrem hingehaucht romantischen Charakter selbst im Vergleich zu denen anderer Zeitgenossen unüberbietbar, zu den bewegten Linien von Wolken und Felsen gesellten sich oft die dramatischen Lichtverhältnisse eines Sonnenuntergangs, bekannte Berg-und-Burg-Motive wurden bei ihm immer wieder durch den majestätischen Blick von oben ergänzt. Donaulandschaften zeigen in seiner Darstellung einen so träumerischen und zugleich großartigen Charakter, dass man sie oft gar nicht wiedererkennt. Nicht einmal technische Konstruktionen wie Dampfschiffe schmälern den romantischen Zauber seiner Illustrationen.

227 »Keeping in view the picturesque character of the task, I have aimed at conciseness [...]. The subject of politics I have purposely avoided: he who travels in search of the »picturesque«, admiring the scenery, and sharing the hospitality of the different states through which he passes, will find his time and taste more agreeably occupied, than in criticising the forms and peculiarities of governments, on which no stranger can judge correctly [...].« Beattie: Danube, p. III.

228 Die meisten Stahlstiche stammten allerdings von Franz Abresch.

In einen ganz anderen Kontext stellte die Donau der deutsche Verlag Georg Wigand in Leipzig, der »in Konkurrenz zu den Wander- und Reiseführern Karl Baedekers« zwischen 1836 bis 1841 in zehn Bänden *Das malerische und romantische Deutschland* herausbrachte. »Zehn romantischen Landschaften des deutschen Sprachraums (10 Sektionen) ist jeweils ein Band gewidmet.«<sup>229</sup> Unter diesen war der von Eduard Duller geschriebene Band *Die Donau* 1840 der achte.<sup>230</sup> Wie Wolfram Siemann formuliert, dokumentiert diese Auswahl auch, dass »zum damaligen Deutschlandverständnis wie selbstverständlich auch das benachbarte deutschsprachige Österreich hinzugehörte.«<sup>231</sup>

Auch wenn *Das malerische und romantische Deutschland* keine Albenreihe war, trugen die von Conrad Wiessner und anderen ausgeführten Stahlstiche zum malerischen Charakter des Buches bedeutend bei.

Obwohl diese Bände und Alben fast zeitgleich mit der verlegerischen »Entdeckung« und touristischer Aufbereitung der par excellence pittoresken Landschaft des Rheins durch die Veröffentlichung des ersten »richtigen« Baedeker Reiseführers 1835 (oder 36)<sup>232</sup> erschienen, war ihr verlegerisches Konzept ein deutlich anderes. Baedekers Reiseführer war ein Wegbereiter des modernen Massentourismus und entsprechend international ausgerichtet. Der ersten deutschen Ausgabe folgten bald welche in englischer und französischer Sprache. Als Reiseführer war der Rhein-Band selbst ein Mittel zur Normung und Standardisierung des Reisens.<sup>233</sup>

229 Diese waren die Sächsische Schweiz, Schwaben, Franken, Thüringen, der Harz, das Riesengebirge, die Steiermark mit Tirol, das Donau- und das Rheingebiet und schließlich die Ost- und die Nordsee.

230 Duller, Eduard: *Die malerischen und romantischen Donauländer*. Leipzig: Wigand 1840 [= *Das malerische und romantische Deutschland* Bd. 8.].

231 Siemann, Wolfram: *Vom Staatenbund zum Nationalstaat: Deutschland 1806–1871*. München: C. H. Beck 1995, p. 109.

232 Dabei spielte allerdings auch die Tatsache eine Rolle, dass Karl Baedeker in Koblenz am Rhein sein Verlagsgeschäft hatte.

233 Die Methodisierung des Reisens setzte allerdings viel früher ein als die Serienfertigung von Reiseführern. Im 16. Jahrhundert erscheinen die ersten Apodemiken, d. h. »Reisemethodiken«, die das Reisen mit nachweisbarem Nutzen (»peregrinari«) »vom zweck- und nutzlosen Umherschweifen« (»vagari«) abgrenzen. Reisemethodiken sind im Gegensatz zu Reiseführern der gelehrten Literatur zuzurechnen, der erst viel später die Popularisierung der Reiseführer folgt. Vgl. Stagl: *Die Methodisierung des Reisens im 16. Jahrhundert*, pp. 140–177.

Mag das »Schema zur enzyklopädischen Vermessung der Wirklichkeit« längst vorgegeben sein, eine neue Errungenschaft der nachromantischen Zeit ist seine Adaptierung auf malerische Landschaften. Nicht von ungefähr wird der Rhein die bevorzugte Landschaft dieser Ära der Reiseliteratur. Auch Baedekers erster Band ist dem

Damit brachte der Baedeker, für Walter Benjamin »ein Buch von peinlicher Solidität«, die Reise um ihre »Originalität«. <sup>234</sup>

Wigands Reihe hingegen wollte nicht dem Tourismus dienen, sondern der Wanderung. Dullers *Donau* setzt sich schon in der Einleitung von den moderneren Formen des Massentourismus ab. Statt dem neuen Verkehrsmittel, dem Dampfschiff identifiziert er sich mit der Perspektive jener Reisenden, die in den herkömmlichen Fahrzeugen reisen und ihre Reise keinem Zeitzwang unterwerfen. <sup>235</sup> Obwohl als aktueller Bezugspunkt die Entwicklung des freien Handels angegeben wird, fokussiert der Text auf Historisches und auch die Bilder vermeiden die Darstellung von Maschinen, Dampfschiffen oder Industrie. Die Schilderung folgt nicht streng dem Donaulauf, doch mit Blick auf die Tatsache, dass Wien *die* »deutsche« Donaustadt ist, beginnt und endet sie mit Wien.

### Neue Vervielfältigungstechniken – Lithografie, Stahlstich, Fotografie

Die Normierung der Landschaftsdarstellung war eine selbstverständliche Begleiterscheinung der neuen Vervielfältigungstechniken. In der Landschaftsmalerei wiederholen sich dieselben »Ansichten« oder »Motive«, weil ihre Erkennbarkeit in einem hohen Maße auch zu ihrer Verkaufbarkeit beitrug. <sup>236</sup> Wie Krug über die Wachau-Darstellungen dieser Zeit schreibt: »Zahlreiche Serien in unterschiedlichsten Formaten, Ausstattungen wie auch Techniken, dennoch auf denselben künstlerischen Vorlagen beruhend, erschienen.« <sup>237</sup> Auch von den Reiseschriftstellern wurden immer dieselben Orte beschrieben. <sup>238</sup> Die vielfache Verwertung trug

---

Rhein gewidmet. Es ist der um eine Rheinlaufkarte ergänzte Nachdruck der zuerst 1828 im Röbling Verlag erschienen *Rheinreise von Mainz bis Cöln. Handbuch für Schnellreisende*, den der Gymnasialprofessor Johann August Klein zusammengestellt hat. Cf. Baumgarten, Peter u. Monika: Baedeker. Ein Name wird zur Weltmarke. Ostfildern: Baedeker 1998, p. 93f.

234 Benjamin, Walter: Baedeker bedankt sich – [1926]. In: ders.: Gesammelte Schriften. Bd. 1v. 1/2. Rexroth, Tillman (Hg.): Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1972, p. 450.

235 Duller, Eduard: Die malerischen und romantischen Donauländer. Leipzig: Wigand 1840 [= Das malerische und romantische Deutschland Bd. 8.], p. 9.

236 Krug: Die Wachau, p. 21: »Ein Prospekt des Stiftes Melk auf hohem Felsen über der Donau, Dürnstein vom rechten Donauufer, die Donaulände bei Stein oder aber Göttweig zählten zu den Standard-Darstellungen. [...] Der Wiedererkennungseffekt war bei der Wahl der Motive sehr wesentlich, schließlich sollten sie ja auch Verkäufer finden.«

237 Krug: Die Wachau, p. 25.

238 Krug: Die Wachau, p. 42.

zu der Kanonisierung von Landschaften und ihrer Sehenswürdigkeiten ebenso bei wie zur Stereotypisierung der Motive.<sup>239</sup>

Ein Zeichen dieser Stereotypisierung ist auch die Festlegung der Landschaft auf ihren malerischen Charakter. Das technisch Neue spielte in den Illustrationen fast keine Rolle, während es andererseits die Thematik der Texte oft durchaus prägte. Mochte es zu der Zeit, als Kunike seine 264 *Ansichten* zusammenstellte, noch keinen regelmäßigen Dampfschiffverkehr auf der Donau gegeben haben, lag die Sache zehn Jahre später schon bedeutend anders. Dieser Tatsache trugen jedoch die Illustrationen der *Donau-Reise* oder der *Malerischen Donauländer* kaum Rechnung.

Diese Diskrepanz spricht u. a. ein leidenschaftlicher Anfechter der Modernisierung der Donau, der deutsche Reiseschriftsteller Johann Georg Kohl, in seinem Buch aus dem Jahre 1854 an und formuliert zugleich die Forderung nach neuen Wahrnehmungs- und Darstellungsmustern: »Es wäre überhaupt wohl an der Zeit, dass man einmal aufhörte, uns mit sogenannten ›romantischen‹ und ›pittoresken‹ Donauansichten zu überschütten.« Denn Maler haben Kohl zufolge die Aufgabe auch »die Mängel, Fehler, Leiden und Krankheiten dieses Flusses auf eine ergreifende und zu Herzen gehende Weise zu illustrieren.«<sup>240</sup> Sie bräuchten hierzu lediglich die Anweisung und die einschlägigen Begleittexte von Ingenieuren, Geognosten und Schifffahrtsexperten.<sup>241</sup>

Wenn es eine Arbeitsteilung zwischen Malern und Fotografen in Bezug auf die Donau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gegeben hat, so gerade in dieser Hinsicht. Die mit den Arbeiten betrauten Bauunternehmen geben das fotografische Festhalten der Arbeiten und des technischen Apparats in Auftrag.<sup>242</sup> Baggerschiffe, Excavateure, Bohr- und Sprengmaschinen posieren vor der Kamera und eine bis dahin nicht gekannte, auf geometrische Formen und Materialien reduzierte Landschaft gerät in den Fokus der Fotografen. Das mit der Wiener Regulierung betraute französische Unternehmen (A. Castor, A. Couvreur & H. Hersent) etwa bestellte Fotografen, um die Arbeit an der Donau zu dokumentieren. Hierbei standen die Maschinen, die Baustrukturen im Mittelpunkt und weit weniger die Menschen.

239 Cf. Telesko, Werner: *Kulturraum Österreich: die Identität der Regionen in der bildenden Kunst des 19. Jahrhunderts*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau 2008, p. 211.

240 Kohl: *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth*, p. 237.

241 Kohl: *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth*, p. 237.

242 Cf. Holzer, Anton u. Limbeck-Lilienau, Elisabeth: *Die Erfindung der Donau*. In: *Technisches Museum Wien: blau: Die Erfindung der Donau. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien 15. Juni bis 27. November*. Salzburg: Fotohof 2005, 11–19, hier p. 15.



Bild Nr. 21. Kramer, Oscar: Die Absperrvorrichtung des Donaukanals im Bau 1874



Bild Nr. 22. Indriko, János: Dampfschiff Elisabeth in der DDSG-Schiffswerft in Altofen/Óbuda, 1866/67



Bild Nr. 23. Klösz, György: Die Altofner Schiffswerfte, Winterstand 1884/85

Statt individualisierten Landschaftsphysiognomien, deren Blickpunkt ein nahes Detail mit einem Gesamtblick verband, dominierten hier geometrische Formen, serielle Anordnungen, industrielles »design«. Die Baugrube als Fotothema war mit Rohstoffen, mit Steinen, Erde und Holzscheiten gefüllt. Die Landschaft als Natur wurde hier zu einer Landschaft aus Rohmaterial, die auf den ordnenden Eingriff des Menschen wartete.

Doch war bei der Wiener Regulierung die Vervielfältigung fotografischer Aufnahmen noch nicht so weit entwickelt, dass sie in Zeitschriften hätten reproduziert werden können. Zwanzig Jahre später gingen die fotografischen Aufnahmen über die Arbeiten am Eisernen Tor schon durch die Weltpresse.

Die Darstellungen einer technisch verbesserungswürdigen wie auch verbesserbaren Donau lösten aber keineswegs die Darstellung einer intakten »Naturlandschaft« oder den Mythos der »schönen« Donau ab, sondern sie gingen mit ihnen verschiedene Konfigurationen ein. Ein Oszillieren zwischen der Darstellung der Donau als Natur- und als technisierter Landschaft zeigen etwa die Titelbilder von zwei Donau-Kompendien aus den Jahren 1880 bzw. 1896.<sup>243</sup> Der Bedarf der

<sup>243</sup> Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung – Hartleben 1881; Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstrasse und Reise-route – Hartleben 1896.



Bild Nr. 24. Titelblatt, aus: Heksch, Alexander: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Wien: Hartleben 1881

Regulierung scheint die Darstellung und Vorstellung von der naturwüchsigen Donau nicht *ad acta* gelegt, sondern den Strom lediglich auch unter einem anderen Aspekt sichtbar gemacht zu haben.



Bild Nr. 25. Titelblatt, aus: Schweiger Lerchenfeld, Armand, Freiherr von: Die Donau als Völkerweg, Schiffsstrasse und Reiseroute. Wien: Hartleben 1896

## Prachtbände: Enzyklopädische illustrierte Wanderungen

Das Sichtbarmachungsprogramm der neuen Reiseliteratur wurde in jenen Prachtbänden zur Perfektion gereift, die die landeskundliche Darstellung der Donau – nach einer beliebten Buchetikette der Zeit – »in Wort und Bild«<sup>244</sup> anstrebten. Es zeichnete sie zudem eine fortschreitende gegenseitige Durchdringung von Bild- und Textmedien aus. Die Entstehung dieser die Donau in ihrer gesamten Länge erfassenden illustrierten populärwissenschaftlichen Schreibgattung, die sich an die Form des Reisens modelliert, ist auf die Mitte des 19. Jahrhunderts zu datieren. Sie war an Buchprojekte oder einfach an Verlage gebunden, die die wissenschaftliche Beschreibung der Monarchie zu ihren Zielen zählten.<sup>245</sup> Das erste solche Buch, *Die Donau von ihrem Ursprung bis Pest* (1854), vom bekannten deutschen Reisebuchautor Johann Georg Kohl, deckt den Flusslauf nur bis zur Hälfte ab, obwohl aus Kohls Ansatz hervorgeht, dass ihm die Darstellung des gesamten Stromes vor Augen schwebte und er auch die hierzu nötige Anschauung von früheren Reisen her besaß.<sup>246</sup> Er verband die Suche »nach dem

244 Cf. Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild 1886–1902; Die Bürger Wiens in Wort und Bild 1882; Die Gegenwart in Wort und Bild 1856; Deutsches Alpenbuch. Die deutschen Hochlande in Wort und Bild 1888 u.a.m.

245 Das Anliegen, Länder und Landschaften in Form einer Reise umfassend zu beschreiben, beschränkte sich durchaus nicht nur auf die Donau. Unter den vielen landeskundlichen Werken dieser Art ist wohl das sogenannte *Kronprinzenwerk* das bekanntesten, das auf ähnliche Art und Weise eine »Ersatz-Reise« (Cf. Bendix, Regina: *Ethnology, Cultural Reification, and the Dynamics of Difference in the Kronprinzenwerk*. In: Nancy M. Wingfield (ed.): *Creating the Other. Ethnic Conflict and Nationalism in Habsburg Central Europe*. New York, Oxford: Berghahn Books 2003, pp. 149–161, hier p. 154) – in diesem Fall quer durch die Monarchie – bot. Der geografische Überblick wird in der vom Kronprinzen Rudolf geschriebenen Einleitung als eine Wanderung durch die unterschiedlichsten Länder und Landschaften inszeniert, »zu einer Wanderung durch weite, weite Lande« auf, »zwischen vielsprachigen Nationen, inmitten stets wechselnder Bilder«. (*Kronprinzenwerk* Bd. 1. p. 8.) Auch das *Kronprinzenwerk* amalgamierte verschiedene Darstellungsweisen, den belletristischen Stil der »Land und Leute«-Literatur ebenso wie die Formen der statistischen Erhebung. (»The KPW's goal was to emulate the belletristic style of the »land and peoples« model, but the KPW was also heavily informed by the paternalistic and controlling impetus of statistical inquiry.« Bendix: *Ethnology, Cultural Reification*, p. 154.)

246 Cf. Elsmann, Thomas: Johann Georg Kohl. Ein Leben zwischen der Alten und der Neuen Welt. Bremen: Carl Schünemann Verlag 2010 (»Exkurs: Theoretische Geografie«, pp. 122ff.).

ganzen Zusammenhange«<sup>247</sup> mit dem Anspruch nach geografischen Vollständigkeit und Autopsie. Statt einzelner Strecken, hatte er vor, den »ganzen Strom von seiner Quelle bis zur Mündung«<sup>248</sup> in Form einer Reise zu beschreiben und machte zumindest durch sein Anliegen und Ambition Schule. In den folgenden Jahrzehnten wurden ähnliche Donau-Kompendien von Alexander Heksch (1881) und einem bekannten österreichischen Reiseautor, Armand von Schweiger-Lerchenfeld (1896) bei dem Hartleben Verlag herausgebracht.<sup>249</sup>

Alle diese Donau-Darstellungen verbinden das Muster der Landschafts- und Reisebeschreibung mit einem enzyklopädischen Anliegen und sie versuchen die Donau möglichst umfassend aus der Perspektive verschiedener Wissenschaften zu beschreiben. Sie sind als eine Art Synthese zwischen mehreren Gattungstraditionen zu verstehen. Vom Reisebericht übernehmen sie die Form der Reise, die in diesen Texten zumeist nur mehr ein Modell der Erfahrungsvermittlung ist, von den Mappenwerken den Wunsch nach einer möglichst vielfältigen Visualisierung von Wissensinhalten, von der alten Tradition der umfassenden Donau-Beschreibung den enzyklopädischen Anspruch. Letzterer bedeutet nicht nur, dass sie den Fluss in seiner gesamten Länge zu ergreifen und zu beschreiben versuchen, sondern auch das Anliegen, den Gegenstand aus möglichst verschiedenen Perspektiven zu beschreiben. Dabei spielen neben der Geo- und Hydrografie, Zoologie und Botanik vor allem Geschichte und Geografie eine Rolle. Eine neue Forderung dieser Kompendien war, den Zusammenhang der gesamten Donau auch unter diesen unterschiedlichen wissenschaftlichen Aspekten zu formulieren. Entsprechend tragen sie Titel wie *Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung*, *Die Donau – als Völkerweg und Schifffahrtsstrasse* – um auch jene unterschiedliche Klammer anzugeben, die sie als Ganzes umfassen.

### Reise quer durch das Quellenmaterial

Die Donau-Prachtbände waren daher nicht nur dem Konzept der »Reise als Übersicht« verpflichtet, sondern hatten auch Anspruch auf thematische Vollständigkeit. Der enzyklopädische Charakter unterschied sie auf bemerkenswerte

247 Kohl: *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth*, p. V. Auch: »eine ganz allgemeine Ueberschau und Recognition des Stromes« p. IV.

248 Kohl: *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth*, p. V.

249 Heksch: *Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung*; Schweiger-Lerchenfeld, Armand von: *Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstrasse und Reiseroute*. Wien, Pesth, Leipzig: A. Hartleben's Verlag 1896.

Weise von früheren Donau-Handbüchern<sup>250</sup>, die oft nicht nur auf eine bestimmte Strecke sondern auch auf einige thematische Aspekte eingeschränkt blieben. Noch in Fällen, wo der große geografische Klammer verunglückte und das umfassend konzipierte Werk nicht zu Ende geführt wurde, wie in Johann Georg Kohls Donau-Buch, blieb die Absicht, den Strom als Ganzes zu erfassen, für Themen, Stil und Aufbau des Buches prägend.

Die Prachtbände behandelten die geografische Eigenart des Donaulaufs, historische Gemeinsamkeiten und ethnografische Unterschiede von Ländern und Völkern am Strom, die Entwicklung der Donaudampfschiffahrt sowie die bevorstehende große Aufgabe der Donauregulierung. Doch waren es nicht einzelne Themen, sondern eher die Kombination von Themen und die Art ihrer Verbindung, die für die Konzipierung jenes Strom-Ganzen, das das eigentliche Anliegen der Donau-Handbücher bildete, bestimmend war.<sup>251</sup>

Die eigentümliche Verbindung von Wissensvermittlung als Anliegen und Reisebeschreibung als Form brachte in den verschiedenen Bänden jeweils andere Kombinationen von systematischen und schildernden Teilen hervor. Was bei Johann Georg Kohl noch durchwegs in die Reiseschilderung eingeebnet ist, nämlich die Abhandlung der wichtigsten Donau-Themen, wird in späteren, umfangreicheren Donau-Wälzern in ein oder mehrere einleitende systematische Kapitel ausgelagert.<sup>252</sup>

---

250 Cf. Schultes: Donau-Fahrten; Müller, Adalbert: Die Donau vom Ursprung bis zu den Mündungen.

251 Denn auf dem »Zusammentreffen aller Interessen und Forscher, welche Zwecke und Tendenzen sie auch immer verfolgen mögen, an gewissen Flußpunkten und Haupt-Abschnitten, beruht die Möglichkeit einer gewissen Gattung von Werken, welche nicht eine rein militärische, nicht eine bloß hydrographische oder historische oder antiquarische oder pittoreske, sondern vielmehr eine ganz allgemeine Ueberschau und Recognition des Stromes geben, welche Allen auf ein Mal dienen wollen.« Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. IV.

252 So etwa in A. F. Heksch's großem Donau-Buch aus dem Jahre 1881 geht der »Donaufahrt« eine Abhandlung über die »natur- und culturgeschichtlichen Verhältnisse« der Donau und ein Kapitel über die Donauvölker voran. Der vom Umfang her etwa zehnmal längere, die Struktur einer Reisebeschreibung imitierende Hauptteil wird im Anhang mit Aufsätzen zum Thema »Dampfschiffahrt« ergänzt. In dem Donau-Wälzer von Armand von Schweiger-Lerchenfeld aus dem Jahre 1896 werden diese Themen in einzelne Hauptteile ausgelagert und die »Donareise« oder anders: der »Schildernde Theil« bildet hier den vierten Hauptteil, der nicht durch seine Länge, sondern lediglich durch seine Form aus der Reihe der von Schweiger-Lerchenfeld adaptierten Untersuchungsaspekte hervorsteht.

In Alexander Heksch's großem Donau-Buch aus dem Jahre 1881 steht vor der »Donaufahrt« eine Abhandlung über die »natur- und culturgeschichtlichen Verhältnisse« der Donau und eine über die Donauvölker. Der vom Umfang her etwa zehnmal längere, die Struktur einer Reisebeschreibung imitierende Hauptteil wird im Anhang schließlich mit Aufsätzen zum Thema »Dampfschiffahrt« ergänzt.

In dem Donau-Wälzer von Armand von Schweiger-Lerchenfeld aus dem Jahre 1896 hingegen werden alle diese Themen in einzelne Hauptteile ausgelagert und die »Donareise« oder anders: der »Schildernde Theil« bildet hier den vierten Hauptteil, der nicht durch seine Länge, sondern lediglich durch seine Form aus der Reihe der von Schweiger-Lerchenfeld adaptierten Untersuchungsaspekte hervorsticht. So behalten die Handbücher die Reise als eine populäre Form der Darbietung bei, während sie eine immer größere Differenzierung der Themen und Aspekte aufweisen. Sie unterscheiden sich vor allem darin, dass die Darstellung der einzelnen Aspekte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus der Reiseschilderung herausgehoben und in thematische Kapiteln gegliedert wird. Naturgeschichte, Kulturgeschichte, Ethnografie und Donauregulierung sind die unabdingbaren Themen aller Donau-Bände mit populärwissenschaftlichem Anspruch und in dem Maße, wie die Handbücher eine immer größere Differenzierung der Themen und Aspekte aufweisen, verliert die Reise ihren Übersichtskarakter.

Parallel zu der allmählichen Auslagerung der »Sach«-Themen aus dem »Fluss« der Reisebeschreibung folgt diese immer mehr den standardisierten Formeln von Reiseführern. Statt der Schilderung von persönlicher Erfahrung und Reflexion wird eine auf das allgemein Erfahrbare ausgedünnte Bilder- und Informationsmenge geboten. Die großen Themen der Donau-Darstellung werden nicht mehr aus der Anschauung entwickelt, sondern jeweils eigenständige »Geschichten« werden erzählt: die der Schifffahrt, der Regulierung, der Staatsgebilde und der Ethnien. Für den Leser dient nicht mehr der »Ariadne-Faden«<sup>253</sup> des Flusses bzw. des Reisenarrativs als Orientierung, sondern der Sachtitel. Die unterschiedlich geordneten Verzeichnisse<sup>254</sup> und Register<sup>255</sup> am Ende des Bandes

253 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge, p. 8.

254 Verzeichniß der Werke und Manuscripte, welche bei Abfassung dieses Buches als Quellen dienten. In: Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung, pp. v–vi. Meilen und Kilometerzeiger, *ibid.* pp. 778–784. Verzeichniß der Abbildungen und Karten. In: Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstrasse und Reiseroute, pp. 930–937.

255 Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung, pp. 785–791, Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, pp. 938–949.

nehmen auch deutlich zu und ermöglichen immer mehr eine nicht lineare Lektüre des Textes.

Mit zunehmender Systematik und Kenntnisvermittlung tritt die Illusion einer tatsächlich stattgefundenen Reise in den Hintergrund. Diese wird immer mehr als eine Reise quer durch das Quellenmaterial bzw. die einschlägige Fachliteratur »ganze[r] Bibliotheken«<sup>256</sup> verstanden bzw. angelegt. Heksch stellt seinem Buch ein aus 98 Einträgen bestehende Literaturliste voran. Schweiger-Lerchenfeld hingegen umreißt seine Aufgabe im Vorwort als die eines Redakteurs, der aus einem »Stoffgebiet für ein Dutzend Enzyklopädisten«<sup>257</sup> »das Markante, Charakteristische« festhält, »das Nebensächliche« hingegen »in flüchtige Striche auslaufen« lässt.<sup>258</sup> Statt Erfahren und Festhalten werden damit das Auswählen, das Ordnen und Sortieren zu Hauptaufgaben des »Autors«. Entsprechend liegt der Wert des Buches nicht darin, etwas Neues zu bieten, sondern in der, »richtige[n] Fundierung des schildernden Teiles«, wodurch es »ganz andere Einblicke in die von der Fahrt berührten Landschaften und Städte« eröffnet.<sup>259</sup> Dem Anspruch auf umfassende Darstellung setzt lediglich jener andere auf eine gewisse handliche »Brauchbarkeit« Grenzen: »Ein Werk, das allen diesen Ansprüchen gerecht werden sollte, müsste die Form eines umfangreichen Kompendiums von mehreren Bänden annehmen, und das praktische Ergebnis wäre ein Quellenwerk, das in die Bibliotheken eingereiht und im Laufe der Jahre mit einer Schicht ehrwürdigen Bücherstaubes sich bedecken würde.«<sup>260</sup>

Aus den vielfältigen Querverbindungen zwischen Buch und Empirie resultiert letztendlich nur das Versprechen einer Illusion der Erfahrung. Es bleibt hingegen die sehr reale Gefahr des Bücherstaubes, der die noch so erfahrungsreich gestalteten Reiseschilderungen zu bedecken droht.

## Literatursoziologische Kontexte

Welchem Zweck dienten Reiseschilderungen, die keine tatsächliche Reise beschrieben und nicht zum Reisen einluden? Angesichts der teuren Prachtausgaben, die die Donau im 19. Jahrhundert »in Form« einer Reise abhandelten, fragt man sich auch: welches Publikum hatten sie vor Auge?

256 Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, p. VIII.

257 Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, p. VI. An anderer Stelle beklagt der Verfasser, dass er »das kaum zu überblickende reiche Material aus ganzen Bibliotheken schöpfen mußte«. Ibid p. VIII.

258 Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg.

259 Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, p. VII.

260 Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, Vorwort p. V.

Der Prachtband des Triester Lloyds und später jene des Hartleben Verlags waren allein schon durch ihre Größe und ihr Gewicht als praktische Reiseanleitung, aber auch als Reiselektüre völlig ungeeignet. Sie waren vielmehr für die Bücherregale bürgerlicher Salons bestimmt, wo sie anderen Prachtausgaben ähnlich als Ausgangspunkte, als Anstoß für die Unterhaltung, zur «Nobilitierung» ihres Gegenstandes dienten.<sup>261</sup> Denn »Prachtbände waren nicht Gebrauchsbücher, sondern Kultgegenstände einer literarisch gebildeten und national fühlenden Elite.«<sup>262</sup> Ira Mazzoni nennt sie typografische Denkmale, durch die sich die Kanonisierung der Donau als patriotische Angelegenheit vollzog.<sup>263</sup>

Es ist vielsagend, wenn schon Johann Georg Kohl im Vorwort seines großen Donau-Buches als Adressat »das große gebildete Lese- und Reise-Publikum«<sup>264</sup> vorsieht.<sup>265</sup> Die Reise wurde in den Prachtausgaben zu einem Vermittlungsmodell, das längst vergangene Zeiten, komplizierte technische und strategische Zusammenhänge durch die Illusion, dabei gewesen zu sein, erlebbar machte. Ihre Schilderungen fungierten nicht als Anleitung zum Reisen, sondern als Ersatz des Reisens: sie boten unterhaltsame und lehrreiche Lektüre mit anspruchsvollen Illustrationen.

Entsprechend diesem Anliegen wurde die Donau nicht nur als ästhetischer Gegenstand abgehandelt, sondern auch als Terrain einer technisch-ökonomischen Mission, daher nahm das aktuelle Thema der Regulierung in allen drei Bänden eine prominente Stelle ein. Für Kohl ist sie noch ein Desiderat, das abschließend in seinen Betrachtungen über die Donaudampfschiffahrt und den Alt-Ofener Werft zu einem großen Projekt der allgemeinen und umfassenden Donauregulierung entwickelt wird. Was bei Kohl noch ein frommer Wunsch war, rückte einige Jahrzehnte später in greifbare Nähe. Heksch's Donau-Handbuch wirkt geradezu als ein Denkmal der Reise des Donau-Vereins zu den Donaukatarakten 1880 und des durch sie propagierten Regulierungsvorhabens,

261 Mazzoni, Ira Diana: Prachtausgaben. Literaturdenkmale in Quart und Folio. Marbach am Neckar: Deutsche Schriftstellergesellschaft 1991 (= Marbacher Magazin 58/1991), pp. 53-58.

262 Bruny, Martin: Die Verlagsbuchhandlung A. Hartleben. Diplomarbeit Wien 1995, p. 179.

263 Mazzoni: Prachtausgaben, p. 5.

264 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. V.

265 Kohls Donau-Handbuch etwa zeichnete die von Alfred Opitz als »transparentes Ich« genannte persönliche Form aus, wobei das erlebende Subjekt stellvertretend für alle anderen erlebte und das Erlebte gleichsam zum Erlebnis aller machte. Cf. Opitz: Reiseschreiber, p. 96. »die transparente Silhouette des in den Mittelpunkt der Darstellung gerückten Ich-Erzählers«.

während Schweiger-Lerchenfelds Werk zeitgleich mit der Fertigstellung der beiden größten Werke der Donauregulierung veröffentlicht wurde.<sup>266</sup> In ihrem Nacheinander präsentieren sich die drei Prachtbände wie bibliophile Meilensteine der fortschreitenden Regulierung.

## Wort und Bild

Die Prachtbände verbanden ein (populär)wissenschaftliches Anliegen mit einem ästhetischen Anspruch, der in ihrer äußeren Form ebenso zum Ausdruck kam wie in ihrer inneren Verfasstheit. Sie waren prachtvoll wegen ihres schön gestalteten Einbandes und hauptsächlich wegen der sie schmückenden Illustrationen. Wegen dieser wurden sie zur Schau gestellte Einrichtungsgegenstände, deren Bilder man auch unabhängig vom Buch aufblättern und sich anschauen konnte.

Mit der Entwicklung der technischen Möglichkeiten ändert sich auch das Verhältnis von Bild und Text. Dienten 1854 in Kohls Donau-Buch 29 Stahlstiche zwischen die Textseiten eingehftet lediglich zur stimmungsgemäßen Illustration des Bandes, halten in spätere Donau-Handbücher viele andere visuelle Einlagen wie Fotos, sowie Karten, Diagramme usw. ihren spektakulären Einzug und werden immer mehr in den Text eingelagert.<sup>267</sup> In Schweiger-Lerchenfelds Donau-Darstellung gibt es kaum mehr eine Seite, deren Informationen nicht mit Skizzen, Fotos, Stahlstichen oder Karten illustriert und beglaubigt wären. Insgesamt werden 467 Abbildungen angeführt.<sup>268</sup>

Auch thematisch ist eine große Veränderung zu vermerken, denn während in Kohls großem Donau-Buch lediglich Veduten und Landschaftsbilder zu sehen sind, werden bei Heksch und besonders bei Schweiger-Lerchenfeld Stahlstiche und Illustrationen in den Text eingefügt, deren thematische Bandbreite von Volkstrachten, Münzen und Siegeln über einzelne Gebäuden und Straßenzügen, bis zu technischen Artefakten, wie Brücken, Bahnhöfe, Schiffe und Landschaftsdarstellungen reicht. Bei Kohl sind Stahlstiche das dominante Genre, bei Schweiger-Lerchenfeld nehmen Fotografien und im Text eingefasste Karten überhand.

In Kohls Donau-Prachtband ist die Verbindung zwischen Text und Bild oft

---

266 Schweiger-Lerchenfeld ist in dieser Reihe der einzige, der das Regulierungsanliegen nicht als rein österreichisches Anliegen behandelt, sondern als ein Werk, bei dem der ungarische Staat besonders viel getan hat.

267 Ihre Trennung wurde nun in Form von alternativen Ausgaben vollzogen. Heksch's Donau-Buch hatte eine prächtige illustrierte Textausgabe, zugleich wurde es aber auch als Bildband ohne Text verlegt.

268 Als Vergleich: Bei Alexander Heksch waren es 50 Abbildungen und 5 Stromkarten.

zufällig, die Reihenfolge der Illustrationen folgt nicht dem genauen Verlauf der Donaureise,<sup>269</sup> in den späteren Werken hingegen gehen die Illustrationen immer enger auf die Textthematik ein. Die Illustrationen werden dadurch zum Teil kleiner und haben oft einen Ausschnittcharakter, sie fokussieren nicht mehr nur auf das Malerische, sondern auf das thematisch wichtige. Sie dienen nicht mehr nur zur atmosphärischen Untermalung sondern zum Vergleichen und verständlich machen. Dies gilt besonders für Schweiger-Lerchenfelds Kompendium, der sehr viele Fotos über geologische, topografische Gegebenheiten wie auch über technische Errungenschaften bringt. Man kann in diesem Fall getrost sagen, dass die Bilder selbst zu Aussagen werden. Zugleich haben sie auch hier noch eine stimmungsmäßige, eine rhythmisierende Funktion, denn jeder Teil fängt mit einem Bild an und wird auch mit einem Bild abgeschlossen. Das Eindringen der Bilder in den Text bringt immer komplexere Beziehungen zwischen beiden Medien hervor.

---

269 Der Stahlstich von Pressburg kommt etwa nach dem von Gran, jener von Stein und Krems nach dem von Visegrád und jener von Grein nach dem von Pest. Cf. Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge.

## Das Malerische in der (Reise-)Literatur

Malerisch ist, was des Malens wert erscheint. Mit den Worten des Reverend William Gilpin: »that kind of beauty which is agreeable in a picture«. <sup>270</sup> Im Einzelnen: Es trägt »die Merkmale der Interessantheit, der Mannigfaltigkeit und der Abwechslung«. <sup>271</sup>

Doch was ist überhaupt wert, gemalt zu werden? Die Aufwertung zu einer ästhetischen Kategorie, die sich neben dem Schönen und dem Erhabenen eine Stelle einräumen durfte, erfuhr das »Malerische« erst durch die Verbindung mit der Landschaftsmalerei in dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts. <sup>272</sup>

Obwohl das Malerische erst auf die Natur bezogen seine Bedeutung entfaltete, blieb die Natur vielfach hinter den einschlägigen Erwartungen zurück. Gilpin, der in seinen Reisebüchern <sup>273</sup> seine Leser lehrte, Landschaften zu beurteilen, als wären sie Bilder, <sup>274</sup> und ihnen praktische Anweisungen zur Auswahl malerischer Ansichten auf ihrer Reise gab, fand die Natur oft nicht malerisch genug: »[Nature] was able to produce textures and colours, but [...] it rarely produced good composition. He [Gilpin] gave artists licence to move things around to improve on nature. « <sup>275</sup>

Um malerisch zu sein, musste also die Natur malerisch gemacht werden. Kein Wunder, dass es noch in späteren Diskussionen unklar blieb, ob das Malerische eine Eigenschaft der gemalten Objekte <sup>276</sup> oder aber eine der Wahrnehmung

270 Gilpin, William: *An Essay on Prints*. London: A. Strahan 1802, p. 17. zit. n. Thompson, Ian: *Rethinking Landscape: A Critical Reader*. London and New York: Routledge 2008, p. 49.

271 Jost: *Landschaftsblick*, p. 105f. »views that were rough, varied, broken, and intricate«. Thompson: *Rethinking Landscape*, p. 51.

272 Jost: *Landschaftsblick*, p. 105ff.

273 Gilpin, William: *Observations on the River Wye, and Several Parts of South Wales, chiefly relative to Picturesque Beauty made in the summer of the year 1770*. London: Straban 1800; *Observations chiefly relative to Picturesque Beauty made in the summer of the year 1772*. London: Strand 1800; *Remarks on Forest Scenery and other Woodland Views*. London: Strand 1791.

274 Thompson: *Rethinking Landscape*, p. 50f.

275 Thompson: *Rethinking Landscape*, p. 51.

276 So Uvedale, Price: *Essay on the Picturesque as compared with the sublime and beautiful*. London J. Robson 1796. Auch Thompson: *Rethinking Landscape*, p. 52.

war.<sup>277</sup> Jedenfalls zeigt die neue ästhetische Kategorie, wie die Begrifflichkeiten der Landschaftsmalerei verallgemeinert und auf andere Bereiche der Naturwahrnehmung und Naturdarstellung übertragen worden sind, und auch, wie sehr die Wahrnehmung der Landschaft in der (Reise-)Literatur im 18. und 19. Jahrhundert durch die Malerei (und später durch die optischen Massenmedien) vorgeprägt war.

Im Folgenden versuche ich daher den Begriff beim Worte zu nehmen. Es interessiert mich vor allem: Was sind die Effekte dieser »Übersetzung« von visueller Maßstäben, Blickregionen etc. in die Literatur? Sowie: Mit welchen Mitteln wird die Raum- und Landschaftsdarstellung – als genuin visuelles Thema – von der Literatur adaptiert?

### Das Gemälde der Natur

Landschaft war nicht nur ihrem Begriff nach ein Stück Natur, die nach dem Muster eines wohlkomponierten Gemäldes wahrgenommen werden sollte, sondern sie ist in der Reiseliteratur des 19. Jahrhunderts auch immer wieder als Bild, als Gemälde oder als »großartige[r] Carton«<sup>278</sup>, oft als Bilderkette, Gemäldegalerie oder Gemäldemagazin metaphorisiert worden.<sup>279</sup> Es bleibt dabei nicht bei dem allgemeinen Hinweis auf das Bildliche, es werden immer wieder auch Malernamen, Genres oder Techniken genannt, die einem bestimmten visuellen Effekt zugeordnet werden können.

Der Balkanforscher Felix Kanitz etwa beruft sich in seinem Serbien-Buch oft auf Maler, wenn er den Charakter einer Landschaft oder einer Szene andeuten möchte. Bei Schilderung eines Besuchs in Beograd erscheint ihm eine Straßenszene »des Pinsels eines Horace Vernet« wert,<sup>280</sup> der Anblick einer »in duftigen, graublauen Tönen sich verlaufende[n] Bergkette« hingegen dessen von

277 Dies war die Auffassung von Richard Payne Knight. Cf. Knight, Richard Payne: *An Analytical Inquiry into the Principles of Taste*. London: Mercier 1805. Cf. Thompson: *Rethinking Landscape* p. 54.

278 Kohl: *Hundert Tage*. Bd. 2, p. 110.

279 Cf. Jost: *Landschaftsblick*, p. 275.

280 Cf. Die Schilderung von Beograd: »Ueber die bunten Scenen seines türkischen Zigeuner- und fränkischen Judenviertels vergassen wir gerne die Wunden, welche uns deren abscheulich spitziges Pflaster schlügen, – über die malerischen Gruppen der türkischen Cafés, über die prachtvollen Getalten der arnautischen Hamals, welche des Pinsels eines Horace Vernet werth gewesen, oft die unsere Nase beleidigenden Dünfte der Strassenküchen, um welche sie sich mit Vorliebe lagerten.« Kanitz: *Serbien*, p. 437. Horace Vernet – französischer Historienmaler.

Alexandre Calame.<sup>281</sup> Unter Umständen kann eine ganze Reise als eine Kette von Bildern ausgelegt werden. Johann Georg Kohl vergleicht im zweiten Band seines Reiseberichts *Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten* die Wachau mit einer Bildergalerie, in der eine Reihe von Landschaftsgemälden, im Stil verschiedener Maler »aufgehängt« sind<sup>282</sup>:

Dieses Bild zeigt eine reiche üppige Landschaft in dem Genre von Claude Lorrain. Es ist freundlich und ansprechend und vom Galeriedirector gewiß absichtlich an dieser Stelle aufgehängt, um nach dem wilden und aufregenden Anblicke des rauhen Dürrenstein das Gemüth wieder zu beruhigen und zu versöhnen.<sup>283</sup>

Der Hinweis auf den »Galeriedirector« unterlegt der Reihenfolge der Bilder einen Plan oder eine »Absicht«. Sie sollten möglichst abwechslungsreich wirken. Dem Strudel von Grein werden anderen Malernamen zugeordnet:

Die vulkanischen Mächte [...] kamen hier in der Gegend bei Grein auf ihren Kreuz- und Querwegen auch einmal aus Norden her herangeschossen und arbeiteten hier in Salvator-Rosa'scher und Rembrandt'scher Manier einen Damm in die Höhe, der sich in die Quere von dem Böhmer Walde nach den Alpen hinüberspannt und den aus Westen herabfließenden Wogen ein Hinderniß war. An diesem Damme nagten diese Wogen lange, bis es ihnen eines Tages gelang, ihn, ebenfalls wieder in Rosa'scher Manier, zu durchbrechen.<sup>284</sup>

Bei beiden »Bildbeschreibungen« ließe sich der Malername mit einem Attribut oder mit einer Reihe von Attributen ersetzen. Wenn Kohl dennoch die Maler nennt, so nicht nur weil für den gebildeten Leser der Zeit ihre Konnotationen leicht abrufbar waren, sondern auch weil die Malernamen die Metaphorik der Bildergalerie weiter entfalten: Was der Reisende sieht, ist nicht nur ein Stück

281 Kanitz: Serbien, p. 210. Alexandre Calame – Schweizer Alpenmaler.

282 »Hinter Dürrenstein nun, wenn man um die Ecke nach Mautern zu herum kommt, steht das letzte schöne Bild in der herrlichen Gemäldegalerie, die wir durchliefen [...]. Wir erlauben uns nur noch eine flüchtige Skizzierung des letzten Bildes bei Mautern und dem ihm gegenüber liegenden Städtchen Stein.« Kohl: Hundert Tage. Bd. 2, p. 147.

283 Kohl: Hundert Tage. Bd. 2, p. 148.

284 Kohl: Hundert Tage. Bd. 2, p. 109f. Die Rosa'sche Manier bedeutet hierbei »titanisch«, heldenhaft, wie die Bilder des jungen Rosa. Doch kann die Rosasche Manier nicht nur auf den Charakter der Landschaft, sondern auch auf ihre geologische Entstehung und zugleich auch auf die Gefahren der Dampfschiffahrt bezogen werden.

Natur, sondern ein Kanon des Sehenswerten. Auch die Erwähnung von Genres und Schulen hebt den Kunstcharakter des Geschauten hervor. Wenn es im selben Kapitel etwa heißt, dass die Landschaftsbilder weiter donauabwärts eher »wertlos und unbedeutend« sind, obwohl man aus ihnen »mit einiger Mühe und gehöriger Behandlung« (sprich: durch Deichbau) »Niederländer« machen könnte, so wird zum »Niederländer« hier die Landschaft nicht durch den Stil, sondern durch die Motive qualifiziert: »fette Marschländer mit Deichen eingedämmt, ein paar freundliche Häuser in der Mitte und wohlgenährtes Vieh umher.«<sup>285</sup> Maler- wie Genrenamen beglaubigen neben der ästhetischen Qualität des Gesehenen auch seinen spezifischen Charakter. Sie fungieren »als Metapher für Landschaftstypen«.<sup>286</sup> Die Landschaft in Lorrainscher Manier ist freundlich und idyllisch, die in Rosascher und Rembrandtscher wild, die Szene, die Horace Vernet hätte malen sollen, hat ein orientalisches Gepräge etc.

Ähnlich indizieren Techniken und Materialien der Malerei eine bestimmte Stimmung der Landschaft: Das Panorama ist »von köstlichen Abendtinten übergossen«<sup>287</sup> oder es ist »von der Natur überraschend schön componirt«,<sup>288</sup> während weniger malerische Landschaften, »monotone Maisfelder« etwa, »des gebrochenen Linienwechsels« »entbehren«.<sup>289</sup> Es ist oft, als würde das Bild gleichsam in der Beschreibung entstehen: »Die reizende Landschaft mit der bunten, ruhenden und bewegten Staffage gruppirt sich zu einem anmuthigen Genrebild«.<sup>290</sup> Das richtet die Aufmerksamkeit auf die subjektive Sichtweise des »Reiseschreibers«<sup>291</sup> und auf seine Fähigkeit, das Geschaute kunstvoll darzubieten. Durch die Berufung auf einen Maler oder auf das Malen wird das Geschaute aus der Unmittelbarkeit der Reiseerfahrung herausgehoben und ins Bild gesetzt.<sup>292</sup> Im Medium des Bildes werden Erfahrungen einer Reise jedoch nicht nur beschrieben, sondern strukturiert und geordnet.

## Malen im Kopf

Während Malernamen Kanonisierungseffekte zeitigen und zusammen mit verschiedenen *termini technici* der bildenden Künste zur Hervorhebung und Ein-

285 Kohl: Hundert Tage. Bd. 2, p. 149.

286 Jost: Landschaftsblick, p. 291.

287 Kanitz: Serbien, p. 177.

288 Kanitz: Serbien, p. 193.

289 Kanitz: Serbien, p. 193.

290 Kanitz: Serbien, p. 119.

291 Opitz: Reiseschreiber.

292 Jost: Landschaftsblick, p. 294.

rahmung bestimmter Landschaften dienen, signalisiert das Malen in Gedanken, dass das Gesehene mit den Mitteln der Sprache gar nicht wiedergegeben werden kann; es beglaubigt nicht den Wert des Geschauten, sondern die Authentizität der Erfahrung. Der Unsagbarkeitstopos vom »Versagen aller Worte« angesichts einer erhabenen Landschaft ist ein wichtiger Gestus für die Einordnung der subjektiven Erfahrung in ästhetische Kategorien.<sup>293</sup> Er liefert nicht nur Angebote für das Verständnis einer bestimmten Landschaft, sondern reflektiert auch die Diskrepanz zwischen der Einmaligkeit des Erlebnisses und ihrer sozialen bzw. medialen Einbettung.<sup>294</sup> Zugleich vermittelt er auch den Eindruck, als gäbe es eine Erfahrung jenseits von Sprache.<sup>295</sup>

Das Malen in Gedanken markiert den Unterschied zwischen einer Reise und dem diese festhaltenden Text, es deutet auf die sprachlich nicht ausdrückbare Intensität bestimmter Erlebnisse, auf ihren Überschuss an Präsenz hin: »Es übersteigt die Kraft meiner Feder, auch nur ein annäherndes Bild der landschaftlichen Reize der großen, von hohen Gebirgen umschlossenen Ebene von Karanowac zu entwerfen«<sup>296</sup> – schreibt Kanitz bei der Schilderung einer Aussicht.

Bei der Beschreibung der Klissura vermittelt auch Kohl mit der Sehnsucht nach dem Bild die Kraft des Eindrucks: »Ich hätte diese ganze Scene wieder malen mögen. In Ermangelung eines Pinsels nahm ich sie auf mit aller Energie meines Gedächtnisses.«<sup>297</sup>

Selbst der in seinen sprachlichen Einfällen deutlich eingeschränkte Quin holt bei besonders eindrücklichen Erlebnissen zum imaginären Zeichnen aus: »I should have liked to sketch some peasants, who were waiting by the river-side for a boat [...]«<sup>298</sup> Als Beweis, dass die Inspiration des anderen Mediums auch den literarischen Stil beschwingt, sagt sich Quin hier von der von ihm gewohnten schwerfälligen Beschreibung los, um nur das Einprägsame herauszugreifen.<sup>299</sup>

## Blickregie

Die Reiseliteratur adaptierte neben Termini und Modellen der Malerei auch verschiedene Blickregionen. In der Schilderung der Reise konnten ganz unterschied-

293 Opitz: Reiseschreiber, p. 59.

294 Opitz: Reiseschreiber, p. 65.

295 Opitz: Reiseschreiber, p. 64f.

296 Kanitz: Serbien, p. 165.

297 Kohl: Hundert Tage. Bd. 3. p. 518.

298 Quin: A Steam Voyage. 3<sup>rd</sup> edition, p. 62.

299 »The morning being rather cold, they were rapped up in their great cloaks, their large hats pressed low over their brows«. Quin: A Steam Voyage. 3<sup>rd</sup> edition, p. 62.

liche Blickführungen nebeneinander bestehen und ihre je eigene Rolle erfüllen. Von den verschiedenen auch reiseliterarisch produktiven Sichtweisen wird die Rahmenschau als ein Ausdruck des Rationalismus der Frühaufklärung wahrgenommen.<sup>300</sup> Denn dieser »fordert in erster Linie treue, objektive Aufnahme und Wiedergabe des Gegenstandes [...]«.»<sup>301</sup> Die Schärfe der Aufnahme wurde aber durch die Absonderung und Einfassung eines kleinen Ausschnittes in »Form des kleinen umrahmten Bildes«<sup>302</sup> erreicht.

Der für die Reiseliteratur ebenfalls wichtige Gipfelblick hingegen ist durch das »Durchstoßen« der Raumgrenze« und »die Entgrenzung des Bildraumes«<sup>303</sup> gekennzeichnet. Mit der Verlagerung des Interesse auf eine subjektive Sichtweise wird statt der Rahmenschau der entgrenzte Blick »das gebotene Mittel.«<sup>304</sup> Der in die Ferne schweifende Blick des Betrachters war auch für eine Dynamisierung des Sehens zuständig.<sup>305</sup>

Obwohl die beiden Wahrnehmungsweisen früher als einander polar entgegengesetzt kategorisiert wurden<sup>306</sup>, sind sie historisch gesehen lediglich Stationen einer allmählichen Weitung des Landschaftsblickes<sup>307</sup> und ihrer Subjektivierung. Wie Erdmut Jost formuliert: »Je mehr sich das Wahrnehmungsinteresse in der Reiseliteratur auf ein je individuelles Sehen statt auf »optische Distinktion« richtet, desto weniger erscheint die Rahmenschau als das gebotene Mittel.«<sup>308</sup>

In der Donau-Literatur des 19. Jahrhunderts findet man Beispiele sowohl für den einrahmenden als auch für den Panorama-Blick. Eingerahmt werden vor allem Porträts oder Gesellschaftstableaus. So etwa wenn Quin die Reisegesellschaft auf dem Schiff vorstellt, zieht er den Vergleich mit einem Spiegel:

300 Langen, August: *Anschauungsformen in der deutschen Dichtung des 18. Jahrhunderts. Rahmenschau und Rationalismus*. Jena: Eugen Diederichs 1934.

301 Langen: *Anschauungsformen*, p. 12.

302 Langen: *Anschauungsformen*, p. 7f., cf. auch zit. in: Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 96.

303 Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 204.

304 Jost: *Landschaftsblick*, p. 282.

305 Jost: *Landschaftsblick*, p. 281f.

306 Cf. Jost: *Landschaftsblick*, p. 272ff.

307 Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, pp. 76–83.

308 Jost: *Landschaftsblick*, p. 282. Jost polemisiert hier gegen Koschorke, der der Reiseliteratur generell die Rahmenschau zuweist und die Entwicklung zum beschleunigten und entgrenzten Blick hin nur der kanonisierten Literatur zuerkennt. Cf. Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 206.

»Behold us all as in a mirror: I am sitting (time, half past eleven morning) on a stool near the man at the wheel. A little before me, on my right hand, are two Tyrolese sleeping. One of these has on his head a green hat with a white band of green ribbon around it, in which are stuck some white and black feathers, selected from a cock's tail, intermixed with the bristles of a wild boar. [...]«<sup>309</sup>

Nach sehr detailgenauer Beschreibung aller auf dem Deck befindlichen Tiroler-Hüte, die die Porträts ihrer Besitzer ersetzt, schließt Quin seine Momentaufnahme mit dem Aufzeichnen eines Rahmens:

»One of these picturesque objects [aus den vorangehenden Sätzen zu urteilen ein Tiroler Hut, nach dem folgenden: ein Tiroler selbst] is stretched on a mat; the other has his head resting on a coil of rope, his feet on a similar cushion: the intervening departments of his frame repose on a naked deck.«<sup>310</sup>

Im Gegensatz zu der Präzisionsaufnahmen der Rahmenschau, zu dem additiven Vorweisen ihrer Gegenstände, bot der Überblick ein Gefühl der Weite. Er war grundlegend für die visuelle Konstruktion und Strukturierung von Räumen, da er die Position des Betrachters mit einem als grenzenlos inszeniertem Blick auf die Landschaft verbindet. Das von oben Geschaute entrollt sich wie eine »lebende Relieffkarte«<sup>311</sup> vor den Augen des Betrachters, der einen bestimmten Ort innerhalb einer weiteren Umgebung einordnen oder aber einen Raum überhaupt erst in dem Gipfelblick erschaffen kann.

Als Sehweise entwickelte sich die Rundschau von einem Gipfel erst spät und ist insbesondere im Massenmedium des Panoramas populär geworden. Panoramen boten einen 360-Grad-Blick wie von einem erhöhten Punkt in der Landschaft auf andere Gipfel. Der Vordergrund war hierbei meistens unausgearbeitet, doch der Mittel- und Hintergrund vermittelten ein Gefühl der Weite. Auch den Passagieren des Dampfschiffes und der Eisenbahn, deren Blicke in die Ferne schweiften, bot sich aus dem fahrenden Vehikel ein Panorama dar.<sup>312</sup>

Der Panorama-Blick definiert ein ganz bestimmtes Verhältnis zwischen Beobachter und Beobachtetem, zwischen Subjekt und Objekt der Betrachtung. Der erhöhte Standpunkt und der unbegrenzte Blick bürgen dabei für die besondere Position des um sich blickenden Menschen. Der Akt »optischer Inbesitznahme«

309 Quin: A steam voyage on the Danube. 3<sup>rd</sup> ed. p. 15.

310 Quin: A steam voyage on the Danube. 3<sup>rd</sup> ed. p. 15.

311 Kanitz: Serbien p. 219.

312 Schivelbusch: Die Geschichte der Eisenbahnfahrt, p. 59f.

dient, wie Koschorke in seiner Monografie *Die Geschichte des Horizonts* formuliert, einer »heroischen Selbstvergöttlichung«. <sup>313</sup> Der erhabene Blick macht ein hierarchisches Verhältnis sichtbar und wird selbst zu einer visuellen Eroberungsgeste. <sup>314</sup> Er vermittelt nicht nur das Gefühl einer großartigen, mächtigen und bedeutungsvollen Landschaft, sondern miniaturisiert auch die Gegenstände im Raum <sup>315</sup> und verschafft den notwendigen Überblick über historische, geografische oder technische Verhältnisse. Zudem dient er immer wieder auch als Zäsur, als Anfang oder Abschluss einer Sequenz und trägt damit zu der starken zeitlich-räumlichen Gliederung (nicht der Reise sondern) der Reisebeschreibung bei.

Das Nebeneinander der beiden Wahrnehmungsmodelle rhythmisierte Reiseschilderungen und trug mit zu ihrer Anschaulichkeit bei. Die Wechsel von kleinen ausschnitthaft gestalteten Szenen und der Panoramenschau von Landschaften war besonders bezeichnend für Felix Kanitz' Reiseschilderungen. <sup>316</sup>

---

313 Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 139.

314 Dass Omnipotenzfantasien bei Flugromanen eine besonders große Rolle spielen, deuten schon die Titel von Jules Vernes zwei Flugromanen an: *Robur, der Eroberer* [*Robur-le-conquérant*] und *Herr der Welt* [*Maitre du monde*].

315 In *Robur der Eroberer* werden Gegenstände in der Landschaft mit Spielzeug verglichen: »[...]bald tauchte der Mississippi auf mit seinen zweistöckigen Flußdampfern, die aus der Höhe wie Spielzeugschiffe aussahen.« Verne, Jules: *Robur der Sieger* [*Robur-le-conquérant*]. Meister Zacharius. Übersetzt v. Lothar Baier u. Burckhardt A. Kiegeland. Frankfurt a. M.: Fischer 1967, p. 45.

316 Dazu auch Kapitel »Was die Karte nicht fasst« und »Blickregie«.

## Zeichner und Reiseschreiber: Felix Philipp Kanitz

Kaum ein anderer Reisender zeichnete die von ihm erforschte Landschaft in so vielen Medien auf wie der Balkanforscher Felix Philipp Kanitz, folglich war auch kaum einer in der Verwendung dieser Medien so reflektiert wie der in kaiserlichen Diensten reisende Gelehrte. Was seinen Reisedarstellungen ihre besondere Qualität verleiht, ist neben Forderungen des Zeitgeistes wahrscheinlich sein zeichnerisches Talent. Kanitz, der als Lithograf begann und zum hochkarätigen Balkanologen avancierte, hat seine ersten Reisen als »artistischer Berichterstat-ter«<sup>317</sup> der *Leipziger Illustrierten Zeitung* unternommen. Das Aufzeichnen von Orten und Aussichten nimmt noch in seinen späteren großen Reisebeschreibungen eine strukturierende Rolle ein. Unter den ihm zur Verfügung stehenden (visuellen) Aufzeichnungssystemen scheint seine zeichnerische Tätigkeit wie auch sein »zeichnerischer« Blick eine besonders interessante Rolle zu spielen.

Kanitz' Reisen auf den Balkan fielen mit dem um die Mitte des 19. Jahrhunderts wachsenden Interesse an der europäischen Türkei und ihrer Zukunft zusammen und wurden von Kaiser Franz Joseph auch finanziell unterstützt.<sup>318</sup> In seinen Werken über den nördlichen Balkan<sup>319</sup> sammelte er umfassende Informati-

317 Fehér, Géza: Kanitz Fülöp Félix. »A Balkán Kolumbusza« élete és munkássága 1829–1904. [Leben und Werk des »Columbus des Balkans«] Budapest: Franklin Társulat 1932. (= Magyar Földrajzi Társaság könyvtára [Bibliothek der Ungarischen Geographischen Gesellschaft]) p. 18.

318 Cf. »Ez abban a bőkezűségben is kifejezést nyert, amellyel I. Ferenc Józef 1864-ben az ő balkáni kutatóútját támogatta.« bzw. »1870-ben is ›in hohem Auftrag‹ kutat Kanitz.« Fehér: Kanitz Fülöp Félix, p. 74. bzw. cf. Kanitz, Felix: Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien. Ausgeführt im Jahre 1864. In: Denkschrift der Akademie Wien, Philosophisch-historische Classe xvii (1868), pp. if.

319 Kanitz, Felix: »Die römischen Funde in Serbien«. Sitzungsberichte der Akademie Wien, Philosophisch-historische Classe xxxvi (1861), pp. 195–203. Kanitz, Felix: Serbiens byzantinische Monumente. Mit allerhöchsten Genehmigung Seiner Kaiserlich-Königlichen apostolischen Majestät Franz Joseph I. Wien: K.k. Hof- und Staatsdruckerei 1862. Kanitz, Felix: Serbien. Historisch-ethnographische Reisetudien aus den Jahren 1859–1868. Mit 40 Illustrationen im Texte, 20 Tafeln und einer Karte. Leipzig: Hermann Fries 1868. Kanitz: Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien. Kanitz, Felix: Donau-Bulgarien und der Balkan. Historisch-geographisch-ethnographische Reisetudien aus den Jahren 1860–1878. Leipzig: Hermann Fries. Bd. I–III. 1875–1879. Sein Buch über Bulgarien erlebte 1880 nicht nur eine durch den bulgarischen Aufstand von 1875 notwendig gewordene überarbeitete zweite Aus-

onen über die Region und korrigierte alte Irrtümer. Er trug viel zur authentischen Benennung der Ortschaften sowie zur minutiösen und systematischen Beschreibung der Geschichte, Geografie und Ethnographie dieser Gebiete bei.

Kanitz' gesamte wissenschaftliche Laufbahn war geprägt von der Faszination wissenschaftlicher Faktensammlung, die neben der eigenen Beobachtung in der kritischen Übersicht der Daten anderer Forscher<sup>320</sup> sowie in der Überprüfung seiner mündlichen Quellen bestand. Seine Forschungsreisen wurden von dem Bestreben geleitet, die durchreisten Landschaften genauestens zu vermessen und seine Informationen auf der Karte unterzubringen. Sein Ideal von erfolgreicher Forschung war selbst da, wo es um andere Bereiche des Wissens ging, letztendlich der Landkarte verpflichtet. Sei es Sprachwissenschaft oder Ethnografie, Wissen wurde von ihm als die Aufschüttung einer leeren Fläche mit Informationen, als ein Schließen der Lücken imaginiert. Die Bezeichnung für die Forschungstätigkeit als ein Durchziehen des Geländes, als ein Kreuz- und Querzug machte das Terrain zum ordnenden Prinzip der Erkenntnis.<sup>321</sup>

Herzstück seiner minutiösen Faktensicherung war die Kartografie, die Übersetzung verschiedener Diskurse in einen visuellen Code. Ihren unbestrittenen Rang haben Kanitz' Forschungen durch die Richtigstellung kartografischer Irrtümer erhalten. Er hatte in der Tat durch seine Reisen zu der genauen Vermessung des nördlichen Balkans beigetragen und dabei nicht nur den Lauf von Flüssen, die Lage von Bergen und Gebirgen genau berechnet, sondern als erster die Höhe des Balkan-Gebirges bei 2330 m angesetzt, gute 600 m höher, als es bis zu diesem Zeitpunkt in den Karten stand.

### Der bereiste Raum

Wie viele Forschungsreisende des 19. Jahrhunderts räumte auch Kanitz in seinem Werk einen relativ großen Raum der Beschreibung des Reiseverlaufs, der Dar-

---

gabe, sondern auch deren unveränderten Nachdruck im Jahre 1882 und wurde binnen kürzester Zeit auch ins Russische, Französische und Englische übersetzt. Von den Türken wurde es jedoch verbrannt.

320 U. a. Boué, Ami: *Turquie d'Europe*. Paris: Arthus Bertrand 1840; Schmettau, Friedrich Wilhelm Karl von: *Memoires secrets de la guerre de Hongrie*. Frankfurt a. M.: Co. des Libr. 1771; Schweigger, Salomon: *Eine neue Reyssbeschreibung auss Teutschland nach Constantinopel und Jerusalem*. Nürnberg: Christoff Lochner 1608; Herder, Sigmund August Wolfgang von: *Bergmännische Reise in Serbien*. Pest: A. Hartleben 1835; Ranke, Leopold von: *Die serbische Revolution*. Hamburg: Friedrich Perthes 1829, sowie Materialien des Wiener Kriegsarchivs.

321 Kanitz: *Serbien*, p.3.

stellung persönlicher Eindrücke und Erlebnisse ein. Diese Erzählweise machte Landschaftsformationen minutiös darstellbar und zugleich im Panoramablick als Ganzes erfassbar. Durch die Perspektive des Reisenden wurde der Raum überhaupt erst erlebbar gemacht. In diese Unmittelbarkeit des Erfahrens und des Erlebens drangen keine »maschinellen Ensembles«,<sup>322</sup> wie etwa Eisenbahnen, ein, wie sie auch von keiner Gefolgschaft des Forschungsreisenden gestört wurden. Ihn begleiteten lediglich einzelne Ortsansässige. Diese gehörten ebenso in den Bereich des individuell Erlebten wie die Landschaft selbst. Kanitz' Begleiter und Informanten hatten auch die formale Funktion, seine Reise in Episoden zu unterteilen.

Die Reisebewegung wurde durch Aufenthalte und einprägsame Eindrücke unterbrochen. Das bunte Nebeneinander der Dinge fügte der Beobachter zu Landschaftsbildern zusammen und die »empirischen Einzelheiten« wurden in seiner Anschauung zu »einer optischen Totalität«.<sup>323</sup> Mal war es der Blick des Schiffspassagiers, der von unten beide Donauufer bewundert,<sup>324</sup> mal des Bergsteigers, der die Landschaft, die sich vor ihm auftut, in seiner Gesamtheit zu deuten versucht.<sup>325</sup> Mal war es die graduelle Annäherung an einen Gegenstand, den der Reisende auch als Zeichner festzuhalten versuchte. Ob über der Landschaft oder alleine mitten darin, diese Augenblicke des Erhabenen hielten jeweils klassische Subjektpositionen fest, wie sie aus Petrarcas Lektüre der Landschaft vom Mont Ventoux aus<sup>326</sup> oder aus Herders Nordsee-Tagebuch<sup>327</sup> bekannt sind.

Es ist aber nicht die Bewegung selbst, sondern das Überschreiten von (Zeit-)Grenzen, das die Erzählung von Kanitz' Reisen strukturiert. Ankünfte, Grenzübertritte, Bergbesteigungen oder einfach nur das Besteigen eines Fahrzeuges sind jene »Ereignisse«, die sich in der räumlichen Erfahrung der Welt als Anfangs-, End- wie auch Höhepunkte anbieten. Sie verwandeln die ungeheure Masse an Erfahrbarem zu einem räumlichen Kontinuum, das von einem Reisenden durchdrungen und überquert wird. Denn erst »die persönlichen Erfahrungen machen die Landschaft, die sonst bloß als äußerliches Faktum existiert, zu einem lebendigen Raum.«<sup>328</sup>

322 Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, p. 27f.

323 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 150.

324 Kanitz: Serbien, p. 2, p. 368, p. 381, p. 385f.

325 Kanitz: Serbien, p. 219, p. 276. p. 310.

326 Petrarca, Francesco: Besteigung des Mont Ventoux im Jahre 1336.

327 Herder, Johann Gottfried: Journal meiner Reise im Jahr 1769.

328 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 146.

Auch in dieser Hinsicht waren Kanitz' Reisedarstellungen an Modellen geschult, die in Peter J. Brenners großer Übersicht des deutschen Reiseberichts als Beispiele »deutschen Sonderwegs«<sup>329</sup> gelten, da ihre Textgestaltung, an englischen oder französischen Maßstäben gemessen, schon am Anfang des 19. Jahrhundert »überholt« war. Die Ausdifferenzierung von wissenschaftlicher Auswertung einer Reise und der literarischen Reisedarstellung für ein größeres Lesepublikum ging im deutschsprachigen Raum viel langsamer vor sich. Die »Mitteilung des Reiseverlaufs oder persönlicher Betrachtungen, Reflexionen und Empfindungen« blieb noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts selbst bei Reisenden, »die als anerkannte Wissenschaftler gelten dürfen«, oft Teil des wissenschaftlichen Werkes, »nicht immer gelingt die vollkommene Trennung von Wissenschaftlichem und Persönlichem, und nicht immer ist sie beabsichtigt«.<sup>330</sup> Die Ein-Mann-Expeditionen, die Kanitz zwei Jahrzehnte lang auf dem Balkan durchführte, sind mit ihrem enzyklopädischen Anliegen einer älteren Tradition verpflichtet.<sup>331</sup>

Dem Autor kommt dabei eine Funktion zu, die er seit dem 17. Jahrhundert in wissenschaftlichen Texten in zunehmendem Maße verloren hat, nämlich als Individuum das Werk zu beglaubigen, ihm seine »Einheit« zu verleihen, seinen »Zusammenhang« herzustellen, seine »Einfügung in das Wirkliche« zu ermöglichen.<sup>332</sup> Mehr noch, es ist der Text, der den Autor-Erzähler als Persönlichkeit erschafft.

329 P. J. Brenner macht diesen »Sonderweg« an den Reiseberichten von Nicolai fest, der den »Grundzug« der »neuzeitlichen Wissenschaftsentwicklung«, nämlich die Entindividualisierung der empirischen Wissenschaft, ignoriert, und beschreibt »die Entwicklung des wissenschaftlichen Reiseberichts im 19. Jahrhundert« als »eine Verlagerung ihres Rezeptionsraumes von einer allgemein interessierten bürgerlichen Öffentlichkeit hin zum Publikum der wissenschaftlichen Einzeldisziplinen«, deren wichtigste »naturgemäß die Geographie« ist. Diese Untentschiedenheit in Kanitz' Werk mag nicht unwesentlich zu seiner außer Fachkreisen der Balkanforschung mangelnden Rezeption beigetragen haben. Cf. Brenner: Der Reisebericht in der deutschen Literatur, p. 444.

330 Brenner: Der Reisebericht in der deutschen Literatur, p. 490.

331 Auch der oft gerühmte »große[...] literarische[...] Wert« von Kanitz' Werk ist in diesem Kontext zu sehen. Todorova, Maria: Die Erfindung des Balkans. Europas bequemes Vorurteil. Aus dem Englischen übersetzt von Uli Twelker. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1999, p. 108.

332 Foucault, Michel: Die Ordnung des Diskurses. Aus dem Französischen von Walter Seitter. Frankfurt a. M.: Fischer 1991, p. 21.

## Die Reise auf dem Papier

Kanitz' Darstellung seiner Reisen durch Serbien beginnt mit der Abfahrt aus Beograd und endet mit der Ankunft ebenda. Die beiden Eckpunkte werden durch die weitausgreifenden Panorama-Schilderung der Landschaft markiert: den Anfang bildet der Fernblick auf Beograd von der Donau, der auch den Avala mit einschließt<sup>333</sup>, das Ende ein Gipfelblick vom Avala.<sup>334</sup> Der entgrenzte Blick bietet Orientierungspunkte und rollt zunächst die Landschaft vor dem Betrachter aus, um sie schließlich wieder zu einem Ganzen zu bündeln. Indem er die Kleinheit des Betrachters mit der Größe bzw. Weite des Gesehenen verbindet, ist er mit Erhabenheitsmomenten aufgeladen.

In diesen kompositionellen Rahmen wird die Reise mit verschiedenen Verkehrsmitteln, mit dem Schiff, dem Wagen oder auf dem Pferderücken eingefügt. Obwohl die Darstellung vordergründig dem Ablauf *einer* Reise folgt, ist sie in Wahrheit das Ergebnis mehrerer Reisen und vor allem eines gründlichen Studiums wichtiger landeskundlichen und historischer Quellen, auf die der Text immer wieder auch Bezug nimmt. Der Weg ist genauso schlecht, wie es schon von anderen beschrieben wurde, die Erzählungen machen einen schon im Vorfeld gespannt auf den Anblick, der einen erwartet. Man sucht danach, was der Freund Ami Boué einem aufgetragen hat. Kanitz' Reise ist wie so viele andere *auch* eine Reise auf dem Papier. Nicht zuletzt auch darum, weil sie nicht der Bericht einer, sondern mehrerer Fahrten ist. Die imaginäre Kontinuität und Abgeschlossenheit kann in manchen Stellen nur rhetorisch aufrechterhalten werden. So etwa, als am »Ende« der Reise auf der Donau eine Stelle erreicht wird, die der Reiseschreiber schon geschildert hatte:

---

333 »Gleich einer Wandel-Decoration zogen alle die schönen Punkte an uns vorüber, und um das Bild vollkommen abzuschliessen, trat auch das Wahrzeichen Belgrad's, der hohe Avala, in Sicht, dessen Schlossruine das Ganze in luftiger Ferne krönte.« Kanitz: Serbien, p. 2.

334 »Die besonders glückliche Lage des Avala gestaltet ihn zu einem der lohnendsten Aussichtspunkte des Serbenlandes. Auf seiner Spitze liegt nicht nur das Donau- und Savetal in unermesslicher Ausdehnung vor uns ausgebreitet da, sondern wir übersehen auch einen grossen Theil des serbischen Waldlandes, seiner Šumadia, sowie das sanftgewellte Hügelland zwischen der Morava und Kolubara. Hier von der Avalaspitze, dem letzten Ziele unserer serbischen Reisen, scheiden wir mit schwerem Herzen von dem herrlichen Lande, auf das wir hinausblicken. Von der luftigen Höhe aus rufen wir Belgrad, Serbien und dem Serbenvolke, unsere besten Grüsse und heissesten Wünsche zu!« Kanitz: Serbien, p. 454.

»Der Leser hat die Fahrt von Požarevac-Dubravica mit mir bereits stromabwärts gemacht. Sowohl die Landschaft als die bedeutenderen Punkten dieser Donau-Strecke versuchte ich in den ersten Capiteln des ersten Abschnittes zu schildern. Wir dürfen daher an der Moravamündung [...], an Semendria [...], an den historisch interessanten Orten Grocka, Ritopek, Vinča [...] und zuletzt an Višnjica [...] ohne weiteren Aufenthalt vorüberfahren und direkt unter den Mauern der serbischen Metropole landen.«<sup>335</sup>

Die Reise, die der Reiseberichtsreiber und der Leser *gemeinsam* machen, ist auch diesmal die Lektüre.

### Bedeutung von Karten, Bildern und Panoramen

Die Vielfalt der Erfahrungen, die Kanitz während seiner Reisen in Serbien in den Jahren 1859 bis 1864, bei seinem achtzehnmaligen Durchqueren des Balkan-gebirges 1860 bis 1878 sowie bei seiner fünfmaligen Befahrung der Donau zwischen Beograd und dem Eisernen Tor 1859 bis 1864 machte, wurden in unterschiedlichen Medien festgehalten: als Landkarten (kartografische Aufnahmen), als Zeichnungen, mit denen seine Bücher illustriert werden, und als schriftliche Landschaftsschilderungen – gemäß seinen vielfältigen Fähigkeiten als Kartograf, Lithograf und als Feuilletonist. Wenn seine Werke zu recht als wahre Fundgruben vielfältigsten Wissens über den Balkan gelten, so können sie ebenso als kostbare Belege für das brüchige und diskontinuierliche Nebeneinander verschiedener Medien im Dienste der Reisebeschreibung bezeichnet werden.<sup>336</sup>

335 Kanitz: Serbien, p. 421. [Hervorhebung von E. K.]

336 Das wissenschaftliche Programm des Sichtbarmachens fand später in der Fotografie seinen wahren Verbündeten. Doch zu der Zeit von Kanitz' Reisen wurden Reiseberichte noch hauptsächlich mit Zeichnungen illustriert. Als ausgebildeter Lithograph und Zeichner hat er diese Illustrationen selber verfertigt, wie er auch gerade dank dieser künstlerischen Fähigkeiten das erste Mal den Balkan bereisen konnte. Nachdem er vom 3. Jänner bis zum 28. März 1857 in 8 Beilagen mit 42 Bildern erfolgreich über die Nord-Italien-Reise des kaiserlichen Paares berichtet hat, wird er im Jahre 1858 von der *Leipziger Illustrierten Zeitung* auf die Nachricht der Balkan-Unruhen nach Bosnien und Montenegro geschickt. Bei all ihrer Beliebtheit haben ihm seine Illustrationen einen weit geringeren wissenschaftlichen Ruhm gebracht als seine geografischen Aufnahmen. Wenn sie auch andere Balkan-Bücher schmücken durften, so etwa Auguste Viquesnels *Voyage dans la Turquie de l'Europe*. Ihr Beitrag zum Werk war jedoch nicht unwesentlich. Nicht nur weil sie Bilder des Balkans vermittelten, sondern weil ihre Verfertigung auch Kanitz' schriftliche Reisedarstellungen strukturierte.

Der Ausgangspunkt von Kanitz' Reisekapiteln ist häufig ein Hinweis auf die Landkarte – in diesem Sinn bieten sie buchstäblich eine Reise auf dem Papier (der Landkarte). Ein Blick »auf Lejean's ethnographische Karte der europäischen Türkei«<sup>337</sup> oder auf die »schöne[...] Detailkarte des Požarevacer Kreises von Dr. A. Medovic« oder die Feststellung, dass sich ein Weg »bei Kiepert gar nicht angegeben findet«<sup>338</sup>, dient meistens als Anlass zu der Beschreibung einer Landschaft, die der Reisende durchquert. Manchmal wandert der Blick in umgekehrter Richtung »[v]on dem prachtvollen Naturbilde [...] auf die [...] ausgebreitete Karte, um die Lage des merkwürdig gestalteten Berges aufzusuchen.«<sup>339</sup> Besonders der Blick von oben ist dazu angetan, die Landschaft in eine »lebende Reliefkarte«<sup>340</sup> zu verwandeln, die der geübte Reisende nicht nur anschauen, sondern geradezu lesen kann. Der Blick wandert zwischen kartografischer Abbildung und sichtbarer Wirklichkeit hin und her und vergewissert sich gleichsam jenes essentiellen Zusammenhangs, der zwischen Gesehenem und dessen Repräsentation besteht. Mehr noch, der Blick des Reiseschriftstellers fügt auch das Angeschauete immer zu einem Bild, zu einem Ganzen zusammen. Die Landschaft, wie sie Kanitz beschreibt, ist immer im Begriff, sich zu einem Tableau zusammenzufügen, zu einem abgerundeten Ganzen, angesichts dessen der Reisende zum Betrachter und Deuter des Bildes wird.

Die Reihe von Bildern, die nur rhetorisch entstehen<sup>341</sup>, wird durch jene ergänzt, die von Kanitz während seiner Reise tatsächlich gezeichnet worden sind. So etwa das Bild eines Schlosses, das er auf Aufforderung des Lehrers der Klosterschule von Manassia malt:

Bewegt von der einfachen herzlichen Ansprache liess ich mich auf einen der gefällten Stämme nieder. Die Abbildung des mächtigen Schlosses und der sonnenbeschienenen Klosterkirche entstand unter allerlei Gedanken an die Vergangenheit und Zukunft der reichbegabten Nation, deren schöne Naturanlagen immer glänzender sich mir erschlossen.<sup>342</sup>

Aus dem Bild erschließen sich Zusammenhänge, die in dem Bilde *per definitionem* nicht vorhanden sind. Es verlangt nach einem Betrachter, der sinnend davor sitzt und in der Tat die Umgebung vergisst.<sup>343</sup>

337 Kanitz: Serbien, p. 18.

338 Kanitz: Serbien, p. 23.

339 Kanitz: Serbien, p. 48.

340 Kanitz: Serbien, p. 219.

341 Siehe Abschnitt »Das Malerische in der (Reise-)Literatur«.

342 Kanitz: Serbien, p. 27.

343 Kanitz: Serbien, p. 27.

## Was die Karte nicht fasst

Die Kartografie, die Formen der Natur in eine Ordnung der Oberfläche eingliedert, ist nicht nur das Fazit, der Anfang oder das Ende der Kanitzschen Landschaftsbeschreibungen, sondern oft gerade jene Grundlage, von der sie sich lösen müssen. Wo Kompass und Peilung nicht helfen, muss die Zeichenmappe her. Denn erst das Erlebnis formt die Details zu einem Bild. Den Unterschied zwischen kartografischem Wissen und dem Erleben des Reisenden darzustellen ist hingegen eine Aufgabe, die bei Kanitz der Landschaftsbeschreibung zukommt.

Für die besondere Eindrücklichkeit jener Stelle der *Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien*, die die Besteigung der Rtanj-Pyramide schildert,<sup>344</sup> sind narrative Verfahren wie die literarische Kompositionsformen von Bildern gleichermaßen prägend. Die Episode ist eine Art Krönung der Reise, die auch durch bestimmte Einrahmungen hervorgehoben wird. So etwa beginnt der Tag in der Gesellschaft des Doktors und geht im Kreise seiner Familie zu Ende. Die Überschreitung der Schwelle eines bulgarischen Hauses am Morgen der Bergbesteigung verleiht dem gesamten Tag den Charakter einer Initiation: »Ich betrat in Sarbanovce zum ersten Male ein bulgarisches Haus und benützte meine unfreiwillige Musse zu dessen genauer Besichtigung.«<sup>345</sup> Diese genaue Besichtigung, die durch keine genaue Beschreibung belegt wird, ist das kompositionelle Pendant jenes Panorama-Blickes, der sich später als buchstäblicher Höhepunkt des Tages von oben bietet. Es ist eben ihre nicht weiter ausgeführte Genauigkeit, von der sich der Blick von oben abhebt, um in Form einer Übersicht die Landschaft als Ganzes zu erfassen. Das Interieur und das Landschaftspanorama bilden innerhalb dieses Tages die zwei situativen Gegenpole der Reisebeschreibung, zwischen denen sich ein ganzes Spektrum der perspektivischen Möglichkeiten auf tut.

Zusammenfassend heißt es, dass der Tag einer »der genußvollsten und zugleich resultatereichsten« von Kanitz' serbischer Reise war.<sup>346</sup> »Voll« und »reich« ist in der Tat die Beschreibung seines Weges und der sich von oben bietenden Aussicht, doch worin das Resultat dieser Bergbesteigung besteht, lässt sich nicht so eindeutig bestimmen. Ist es der mühevollen Weg hinauf oder der Blick von oben, die hierüber gefertigte Zeichnung oder die geografische Aufnahme, die er anschließend macht? Oder ist es die weit ausholende Beschreibung dessen, was mit kartografischen Instrumenten nicht zu erfassen ist?

344 Kanitz: Serbien, pp. 274–277. Cf. Auch: Kanitz: Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien, pp. 30–32.

345 Kanitz: Serbien, pp. 274.

346 Kanitz: Serbien, pp. 277.

Denn was den Reisenden oben auf der Spitze erwartet, ist die Erfahrung der Unzulänglichkeit seiner Beschreibungstechniken. Es ist vor allem der »geblendete Blick«<sup>347</sup>, der dem Beobachter trotz des hervorragenden Beobachterpostens den »Akt der visuellen Landnahme«<sup>348</sup> unmöglich macht und ihn in die Rolle des Empfangenden versetzt: Seine Seele ist »mit überwältigende[m] Genusse« erfüllt und in der Folge vergisst er sogar seine Aufgabe.<sup>349</sup> Aus diesem »halb bewußt[en]«, »halb träumend[en]« Zustand muss der Betrachter gleichsam aufgeweckt werden:

An einen mächtigen Kalksteinblock gelehnt, [...] sah ich lange Zeit hinaus stumm und sinnend in die luftige, mit dem Äther sich vermählende Ferne und hätte, meiner Aufgabe ganz vergessend, noch lange halb bewußt, halb träumend, der wechselnden Völkergeschicke gedacht, welche das große, vor mir ausgebreitete Stück Welt, von der classischen Vorzeit bis auf unsere Tage, an sich vorüberziehen gesehen und der schwer zu errathenden Zukunft, die seiner harrt – würde mich nicht mein vorsorglicher alter Begleiter meinem Sinnen entrissen haben.<sup>350</sup>

Im Sinnen wird die Zeit aufgehoben, um die Zeit selbst, nämlich die Vorzeit der Geschichte im Raum sichtbar zu machen. Der Höhepunkt mit Überblick, diese bevorzugte Position des Wissenschaftlers, vermittelt ganzheitliche Botschaften. In dem Zustand der Versenkung ist der »Ausruf des Entzückens«, der seinen »Lippen« entfährt, die einzig adäquate Reaktion auf jene »wunderbar harmonische[.] Zusammenwirkung«,<sup>351</sup> die der Aussicht eignet. Statt des forschenden Blicks ist es die Sprache der Seele, an der sich die Schilderung orientiert, statt einer Fläche wird die Landschaft in eine zu enträtselnde Figur, in ein »Stück Welt« verwandelt. Ihre Beschreibung folgt nicht dem Modell des Vermessens, sondern dem der Lektüre, sie liegt wie ein aufgeschlagenes Buch vor dem Zuschauer. Sie konfiguriert »wechselnde[.] Völkergeschicke« und eine »schwer zu errathende[.] Zukunft«.<sup>352</sup>

Die Zusammenschau von Landschaft und Geschichte verleiht dem optischen Eindruck eine Dimension der Tiefe. Die mannigfachen Farben wie auch deren

347 Kanitz: Serbien, pp. 274.

348 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 145.

349 Kanitz: Serbien, p. 276.

350 Kanitz: Serbien, p. 275f.

351 Kanitz: Serbien, p. 274f.

352 Kanitz: Serbien, p. 276.

»wunderbar harmonische Zusammenwirkung« werden hier zum Pendant der balkanischen Geschichte. Selbst der »Silberstreifen« des Stromes wird durch den römischen Namen »Ister« in eine historische Dimension gerückt.<sup>353</sup> Gerade der beunruhigende Widerspruch zwischen dem Hochglanz dieses Landschaftsbildes und den dunkleren Tönen der heraufbeschworenen historischen Episoden (wie Blutströme, Todesröcheln etc.) wird zu einer Chiffre für den »Balkan«.<sup>354</sup>

Dennoch wird die große Spannung dieser Beschreibung in die Disziplinierung und Domestizierung durch die Kartografie überführt und zum Teil eines rationalen Zusammenhanges gemacht. Das, was sich schon anfangs als ein sich »entrollende[s] Gemälde« darbietet, wird schließlich als Panorama gezeichnet<sup>355</sup> und geografisch vermessen. Zwischen diesen beiden Kunstbildern wird Kanitz' ganze Rhetorik aufgeboten, um den Balkan als erhabene Landschaft mit einer großartigen Geschichte (»Glänzende Gestalten belebten es einst mit beinahe übermenschlichen Thaten«)<sup>356</sup> darzustellen und ihn dermaßen als eine Einheit zu erfassen. Er wird für den Kartografen zu einer Herausforderung, an der sich seine Aufzeichnungssysteme bewähren müssen.

### Die Sichtbarwerdung einer Region

Das Sinnen und Deuten sowie die damit verbundene optische Totalisierung sind es gerade, die in Kanitz' Monografien eine selbständige und in sich zusammenhängende Region entstehen lassen: den Balkan. In das sich neu formierende politische und wissenschaftliche Interesse an der Region brachten Kanitz' Reiseberichte neben kartografischen Richtigstellungen und systematisch gesammeltem Faktenmaterial auch eine neue Anschaulichkeit. Durch die Verbindung von realer und symbolischer Landschaft in seinen Reiseschilderungen und insbesondere in seinen Landschaftspanoramen wurde der Balkan in einen Gedächtnisraum verwandelt.<sup>357</sup>

353 Kanitz: Serbien, p. 275.

354 Ähnliche Stellen finden sich vielfach bei Kanitz, so etwa, dort wo er die Donauzwingburg bei Drenkova nur mehr als Umriß, Licht, Schatten und Reflexe wahrnimmt, die »von einer majestätischen Ruhe« zeugen. Kanitz: Serbien, p. 385f.

355 Das Zeichnen dient mehrfach zur Einleitung oder Abschließung einer Landschaftsbeschreibung. Cf. Kanitz: Serbien, p. 316.

356 Kanitz: Serbien, p. 275.

357 Wenn auch nicht in seinem Fokus, aber in seiner Vorgehensweise sind hierbei Kanitz' Beschreibungen denen von Ranke erstaunlich ähnlich. Cf. Ranke, Leopold von: Die serbische Revolution [1829]. Ranke's Sämtliche Werke. Bd. 43/44; Serbien und die Türkei im neunzehnten Jahrhundert. Leipzig 1879, p. 2. zit. n. Hebekus,

Themen wie Techniken von Kanitz' Reiseberichten trugen mit dazu bei, dass der Begriff Balkan nicht einfach geografisch geprägt war, sondern ein gemeinsames historisches Vermächtnis und in der Folge auch eine vergleichbare politische Lage jener Völker betonte, die hier lebten. Länder und Ethnien, die vorher nicht oder auch nur in sich ohne Rücksicht auf ihre Gemeinsamkeiten vom europäischen Westen wahrgenommen worden sind, wurden jetzt zu einer einheitlichen Region zusammengefügt. Auch in diesem Sinne spricht Todorova von einer »Entdeckung« des Balkans im 19. Jahrhundert.<sup>358</sup>

Wie schon andere Balkanreisende vor ihm beschrieb auch Kanitz diesen (nahen) »Orient« als eine geografische, soziale und kulturelle Einheit, die trotz der Verschiedenheit der hier lebenden Völker in ihrem gemeinsamen historischen Geschick (»vielhundertjährigem politischen Tod«) und dem gemeinsamen Kampf gegen das osmanische Reich (»zu neuem Leben aufgerufen«) bestand. Gerade daraus resultierte die gemeinsame »Physiognomie«<sup>359</sup> dieser Region, die sich auf der Oberfläche als »ein buntes Mosaik«, bei näherem Hinsehen aber als »orientalische Frage«<sup>360</sup> präsentierte. Zu einer Frage (oder auch: zu einem Problem) wurde dieser Orient durch jenen »Kulturfortschritt«, der von allen Ländern Europas, selbst von den südosteuropäischen immer mehr Besitz ergriff und dadurch bestehende politische Verhältnisse in dieser Region verunsicherte.

Die Gemeinsamkeit der Vergangenheit verlangte aber nach einer gemeinsamen Lösung der Zukunft und diese scheint für Kanitz nicht in der Bewahrung der Eigenständigkeit, sondern in der Annäherung an den westlichen Teil des Kontinents bestanden zu haben.

## Zusammenfassung

Die Texte, die im 19. Jahrhundert über die Donau entstanden, waren äußerst verschiedenen Agenden verpflichtet. Das in den 30er Jahren durch die Etablierung der Dampfschiffahrt entfachte Interesse am Fluss rief ebenso Reiseberichte, Reiseführer wie Bild- und Prachtbände auf den Plan. Sie nahmen das neuentdeckte Band, das nach Széchenyi »[sein] Vaterland mit dem Meere«<sup>361</sup>, in Johann Georg

---

Uwe: Klios Medien. Die Geschichtskultur des 19. Jahrhunderts in der historischen Historie und bei Theodor Fontane. [= *Hermæa Germanistische Forschungen*, Neue Folge, Bd. 99] Tübingen: Max Niemeyer 2003, p. 51f.

358 Cf. Todorova: *Die Erfindung des Balkans*.

359 Todorova: *Die Erfindung des Balkans*, p. 95.

360 Kanitz: *Serbien*, p. 247f.

361 Széchenyi an Wesselényi Pest v. 10. 5. 1830. In: Majláth, Béla (Hg.): *Gróf Széchenyi*

Kohls Sicht Deutschland mit dem Pontus<sup>362</sup> (in einer anderen Formulierung: »die Elemente des österreichischen Staatskörpers«<sup>363</sup>), laut der gängigsten Formel der Zeit aber ganz allgemein den Okzident mit dem Orient<sup>364</sup> verbinden sollte, symbolisch in Besitz und machten es auch für ein größeres Publikum sicht- und erlebbar.

Immerhin hatten viele dieser Bücher eines gemeinsam. Sie stellten die Donau vorzugsweise in Form einer fiktiven oder auch tatsächlich vollzogenen Reise dar. Die Reise war hierbei nicht nur ein narratives Muster, sondern ein Modell der Erfahrungskonstitution. Sie integrierte verschiedene Wissensformationen und strukturierte den Raum der Empirie. Statt allgemeingültiger Wissensinhalte vermittelte sie eine durch die individuelle Wahrnehmung zugängliche Welt und war im 19. Jahrhundert eine privilegierte Form der Wissensvermittlung. Die Reiseliteratur ermöglichte in ihrer seit Ende des 18. Jahrhunderts gängigen Form eine subjektive Sicht auf die bereisten Gegenden und bot sie als sichtbare Landschaften dar. Bei dieser Visualisierung (und Literarisierung) der Reisedarstellung spielten seit Anfang des 19. Jahrhunderts visuelle Medien wie auch die Verbindung von visuellen und Textmedien eine eminent wichtige Rolle. Zwischen den verschiedenen Medien der Donau-Darstellung war einerseits eine Ausdifferenzierung der Funktionen – vor allem mit Blick auf ihre Themen – andererseits eine gegenseitige Durchdringung zu verzeichnen.

Obwohl das Modell des »subjektiven Reisens« sich gerade gegen die Vorgefasstheit des Reisens (und des Reiseberichts) richtete, wurde durch die Betonung der individuellen Wahrnehmung wieder ein Muster geschaffen, in dem Reiseerlebnisse »vor-gelebt« und »vor-geschrieben« wurden. Reisebeschreibungen waren zwar dem Vorbild der unmittelbaren Erfahrung verpflichtet, doch tatsächlich wurden Landschaften immer mehr durch die »Apparatur« der neuen Verkehrsmittel »gesehen« und in Form von Medienverbände vermittelt.<sup>365</sup>

---

István Levelei. [Briefe des Grafen István Széchenyi] I. kötet. Budapest: Athenaeum 1889, p. 164.

362 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 29. u. a.

363 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 308.

364 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 193.

365 Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, p. 61f.

## V. Historisierung der Donau-Landschaft

Einer jener Methoden, die zur Konstituierung einer Landschaft als territoriale Einheit im 19. Jahrhundert beitrugen, war ihre Historisierung. Ob sie als Schauplatz einstiger Ereignisse beschrieben, mit Denkmälern besetzt oder mit einem historischen Narrativ verbunden wurden, die historische Besetzung einer Landschaft trug zur Legitimation von staatlichen Gebilden bzw. von nationalen Ansprüchen bei. In diesem Prozess spielten Ströme eine prominente Rolle. Da Flusstäler an historischen Erinnerungen besonders reich waren,<sup>1</sup> bezeichneten Flüsse im 19. Jahrhundert ideale Denkmallandschaften, sie wurden auf Karten, Panoramen und in Reiseschilderungen mit Techniken der visuellen und literarischen Landschaftsinszenierung vielfach zu historischen Landschaften stilisiert. Der gewundene Flusslauf bedeutete überhaupt »das Ideal der Route einer Geschichtsreise«, die gleichsam in einem »Garten der Geschichte« angelegt war.<sup>2</sup> Die Anschaulichkeitsforderung des Historismus verband sich hier – wie Uwe Hebekus dies in einem materialreichen Buch zeigt – mit der »*aisthesis materialis* des Reisens«.<sup>3</sup>

---

1 »Nirgends werden die Erinnerungen an das, was die Deutschen einst waren, und was sie seyn könnten, so wach, als am Rheine.« Schlegel, Friedrich: Reise nach Frankreich. 1. Kap.: »Erinnerung«. In: Europa. Eine Zeitschrift. Schlegel, Friedrich (Hg.): Erster Band. Frankfurt a. M.: Wilmans 1803, p. 15. zit. n. Hess, Günter: Panorama und Denkmal. Erinnerung als Denkform zwischen Vormärz und Gründerzeit. In: Martino, Alberto mit Häntschel, Günter u. Jäger, Georg (Hg.): Literatur in der sozialen Bewegung. Aufsätze und Forschungsberichte zum 19. Jahrhundert. Tübingen: Max Niemeyer 1977, pp. 130–206, p. 157.

2 Cf. Hebekus, Uwe: Klios Medien. Die Geschichtskultur des 19. Jahrhunderts in der historischen Historie und bei Theodor Fontane. [= Hermaea Germanistische Forschungen, Neue Folge, Bd. 99] Tübingen: Max Niemeyer 2003, p. 60.

3 Hebekus: Klios Medien, p. 63.

Andererseits war der Historismus von einer »konsequenten Narrativierung von Historiographie«<sup>4</sup> geprägt, welche »die rhetorische Darstellungstradition«, die noch in der Aufklärung vorherrschend war, verdrängte. Im Sinne des Historismus war »Geschichte« eine »Überwölbung der Geschichten«.<sup>5</sup> Ihr »Kollektivsingular«<sup>6</sup> hat sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingebürgert und »verlieh den vielen vergangenen Geschichten [...] eine totale Kohärenz von transzendentaler Qualität.«<sup>7</sup> Auch für die Narrativität der »Geschichte« lieferte das Bild des Flusses ein vielsagendes Modell. Daher fallen im Strom als Landschaft und als Erzählmodell zwei einander oft widersprechende Anliegen des Historismus geradezu emblematisch zusammen. Wie waren diese beiden Aspekte, das Modell der Reise und die Narrativierung der Historiografie in Donau-Darstellungen und Donau-Inszenierungen des 19. Jahrhunderts konfiguriert und an welche territorialen Entwürfe waren sie gekoppelt – diese Fragen sollten im Folgenden erörtert werden.

---

4 Hebekus, *Klios Medien*, p. 12.

5 Hebekus: *Klios Medien*, p. 3. Fn. 12.

6 Koselleck, Reinhart: *Historia Magistra Vitae. Über die Auflösung des Topos im Horizont neuzeitlich bewegter Geschichte*. In: ders.: *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1979, pp. 38-66, hier p. 56.

7 Fulda, Daniel: *Wissenschaft aus Kunst. Die Entstehung der modernen deutschen Geschichtsschreibung 1760-1860*. Berlin/ New York: de Gruyter 1996 [= *European Cultures Vol. 7*], p. 274.

## Optische Inszenierung einer historischen Landschaft

Die ästhetische und historische »Aufbereitung« der Landschaft (vor allem auch der nationalen Landschaft) im 19. Jahrhundert war Teil einer neuen Erinnerungskultur. Diese setzte eine Distanz zu der Vergangenheit voraus. Wie Nora in seinem einführenden Essay<sup>8</sup> zu dem von ihm herausgegebenen 7-bändigen Inventar der französischen Gedächtnisorte<sup>9</sup> ausführt: erst wenn Gedächtnis nicht mehr selbstverständlich ist<sup>10</sup>, braucht es einer Vermittlung, i.e. der Gedächtnisorte, »um sich die Illusion von Ewigkeit zu geben«<sup>11</sup>. Geschichte, Gedächtnis und Nation haben in Noras Auslegung »in dieser Zeit mehr als eine natürliche Zirkulation unterhalten: eine Zirkularität wechselseitiger Ergänzung, eine Symbiose auf allen Ebenen.«<sup>12</sup> *Histoire* und *mémoire* werden »im sakralisierten Begriff der Nation«<sup>13</sup> miteinander verbunden und zugleich geheiligt; die Nation wird »mit einem Gewebe künstlicher und »nachträglicher« Erinnerungszeichen und Gedächtnisorte« überzogen.<sup>14</sup> Das Konzept der Gedächtnisorte bezieht sich Uwe Hebekus zufolge im Gegensatz zu dem »narrativen, die Temporalität von »Geschichte« strukturierenden Text der historistischen Historiographie [...] auf den verräumlichten Text des Gedächtnisses der Nation«.<sup>15</sup> Träger dieser neuen Erinnerungskultur sind insbesondere Denkmäler, zu deren quasi-sakralem Charakter unter anderem auch ihre optische Inszenierung beitrug. Diese stützte sich weitgehend auf die seit Anfang des 19. Jahrhunderts durch Reiseliteratur und visuelle Massenmedien eingeübten Sehformen der Landschaftsdarstellung.

Günter Hess zeigt in einem Aufsatz, wie sich der »vertraute« Panoramablick »nach 1840 mit historischen Bedeutungen füllt«,<sup>16</sup> und zwar sowohl in Historien-

---

8 Nora, Pierre: Zwischen Geschichte und Gedächtnis. [1984] Übersetzt v. Wolfgang Kaiser: Frankfurt a. M.: Fischer 1998.

9 Nora, Pierre (ed.): Les lieux de memoire. Paris: Gallimard 1984–1992.

10 «hausten wir noch in unserem Gedächtnis, brauchten wir ihm keine Orte zu widmen.« Nora: Zwischen Gedächtnis und Geschichte, p. 13. »Es gibt lieux de mémoire, weil es keine milieux de mémoire mehr gibt.« Ibid., p. 11.

11 Nora: Zwischen Geschichte und Gedächtnis, p. 18.

12 Nora: Zwischen Geschichte und Gedächtnis, p. 15.

13 Hebekus: Klios Medien, p. 29.

14 Hebekus: Klios Medien, p. 30.

15 Hebekus: Klios Medien, p. 30.

16 Hess: Panorama und Denkmal, p. 132.

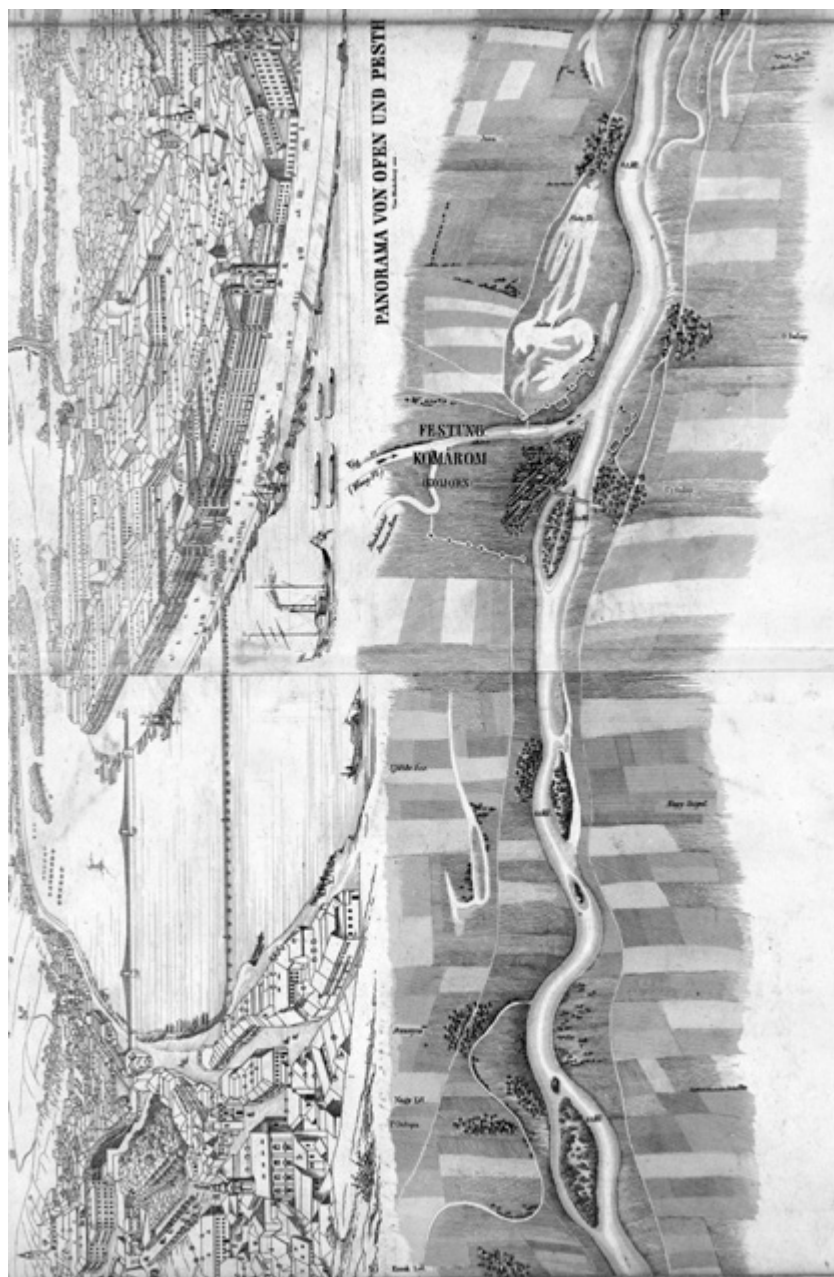


Bild Nr. 26-27. Panorama von Ofen und Pest, aus: Hans Hummitzsch: Panorama der Donau von Wien bis Pesth. Wien: Hölzl 1840

panoramen,<sup>17</sup> in Mappenwerken<sup>18</sup> als auch auf den aus der Vogelperspektive aufgenommenen, gefalteten Panoramakarten.<sup>19</sup>

Der »Übergang vom Landschaftspanorama zum Geschichtspanorama« geht mit einer Verallgemeinerung und einer »fortschreitenden Metaphorisierung des Panorama-Begriffs«<sup>20</sup> einher, der in der Folge für die unterschiedlichsten enzyklopädisch angelegten »Sammelformen«<sup>21</sup> anwendbar wurde. Das Wort Panorama hatte ab den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts seine spezifisch visuelle Bindung an die Panoramenschau bzw. den Panoramablick immer mehr verloren und konnte jede Art enzyklopädische Zusammenfassung bedeuten, eine Anthologie<sup>22</sup> ebenso wie eine Bildergalerie<sup>23</sup> oder eine historische Übersicht.<sup>24</sup>

17 Zu diesen werden alle Panoramen gezählt, die ein historisches Ereignis zeigen, ob in Form einer Aneinanderreihung (z. B. Das von Wolfgang Kahleis 1853 fertiggestelltes Cyklorama *3000 Jahre Weltgeschichte*, das Bauwerke von den ältesten Zeiten bis zu seiner Gegenwart zeigte) oder als Momentaufnahme (z. B. *Jerusalem* (Tod Christi)-Cyclorama von Bruno Piglheim aus dem Jahre 1882, das *Landnahme-Panorama* von Árpád Feszty oder verschiedene Schlachtszenen wie z. B. *Die Schlacht von Atlanta*-Cyklorama aus dem Jahre 1885–86 mit Szenen aus dem amerikanischen Bürgerkrieg).

18 Weidmann, Franz Carl: *Panorama von Wien oder neueste malerische Ansichten*. Wien: Rudolph Sammler 1832; Weidmann, Franz Carl: *Panorama der Österreichischen Monarchie oder malerisch-romantisches Denkbuch der schönsten und merkwürdigsten Gegenden derselben, der Gletscher, Hochgebirge, Alpenseen und Wasserfälle, bedeutender Städte mit ihren Kathedralen, Palästen und alterthümlichen Bauwerken, berühmter Badeörter, Schlösser, Burgen und Ruinen, sowie der interessantesten Donau-Ansichten. Pesth und Leipzig: Hartleben 1839–1849.*

19 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 144. Zu der Donau gab es verschiedene Panoramakarten: Lilienbrunn, Carl Adler Edler von u. Hummitsch, Hans: *Panorama der Donau von Linz bis Wien*. Mappe mit auf 16 Sektionen aufgeteiltem Leporello des Donaustroms von Linz bis Wien. Wien: Peter Rohrmann 1839 u. 1854; Brandmayer, August: *Panorama der Donau von Linz bis Wien*. Regensburg: Friedrich Pustet [ca. 1850]; Capeller, Ludwig u. Hummitsch, Hans: *Panorama der Donau von Regensburg bis Linz in Vogelperspektive*. Wien: Peter Rohrmann 1840 u.a.

20 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 145.

21 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 145.

22 Bauer, Ludwig Amandus u. Schott, Albert: *Panorama der deutschen Klassiker. Gallerie der interessantesten Scenen aus den Meisterwerken deutscher Poesie und Prosa. Auswahl des schönsten und anziehendsten aus den Meisterwerken deutscher Poesie und Prosa, von Lessing bis auf die neueste Zeit*. Stuttgart: Karl Göpel, um 1845. zit. n. Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 145.

23 Weidmann: *Panorama von Wien oder neueste malerische Ansichten* u.a.

24 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 145f.

Als Grundlage dieser Verallgemeinerung diene jene besondere visuelle Eigenschaft des Panoramablickes, dass er in der »Totalität der Rundschau«<sup>25</sup> ein Höchstmaß an Sichtbarkeit mit einem Anspruch auf Vollständigkeit verband. Sie repräsentiert, wie Florian Nelle formuliert, »seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert die bürgerliche Form der Welteroberung im Bild«<sup>26</sup> und konnte in Sachen Beschaulbarkeit und Popularität erst von den Weltausstellungen überflügelt werden.<sup>27</sup> In der gehobenen Subjektposition kam die visuelle Eroberung des Raumes mit Sehweisen des fortschreitenden Historismus wie »Überschau, Rückblick und Erinnerung« in Deckung.<sup>28</sup>

Eben deshalb lassen sich beliebte Repräsentations- und Revueformen des Historismus, wie der historische Festzug, die Denkmalstraßen, Ruhmeshallen oder auch das Museum, als Abwandlungen der Panoramenschau verstehen, die unter den Leitbegriffen von »Überblick« und »Zusammenschau« subsumiert werden können.<sup>29</sup>

Zu einem Ort der Erinnerung wird das Panorama jedoch hauptsächlich in seiner Verbindung mit dem Denkmalskult des 19. Jahrhunderts. Einerseits füllt es sich mit Bildern von Bauten, die seit Anfang des Jahrhunderts immer mehr als Denkmäler (als Schauplätze erinnernswerter historischer Ereignisse) wahrgenommen werden, andererseits entwickelt gerade das Panorama jene Sichtweisen, die das Geschichtsdenkmal in ein Nationaldenkmal transformieren und als solches kanonisieren. In diesem Kanonisierungsvorgang wird, so Günter Hess, »ein Restbestand des heilsgeschichtlichen Bedeutungsdenkens säkularisiert.«<sup>30</sup> Das historische Denkmal nimmt dabei auf eine »höhere Ebene der Erinnerung« Bezug und wird zu einem Zeichen des »nationalen Heils«.<sup>31</sup> Diese symbolische Bedeutungsebene des Denkmals wird durch die optischen Illusionstechniken der Panoramen visualisierbar. Die »Epiphanie der nationalen Heroen« vollzieht sich »im verklärenden Licht einer ›transzendente[n]‹ Beleuchtungsregie [...], wie sie [dem Betrachter] auch von den Dioramen her vertraut«<sup>32</sup> war. Die Historisierung

25 Meyer, Joseph (Hg.): *Conversations-Lexicon. Eine Encyclopädie des allgemeinen Wissens.* Leipzig: Bibliographisches Institut, 3. Aufl. Bd. 12 (1877), p. 534, zit. n. Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 145.

26 Nelle, Florian: *Künstliche Paradiese. Vom Barocktheater zum Filmpalast.* Würzburg: Königshausen & Neumann, 2005, p. 202f.

27 Nelle: *Künstliche Paradiese*, p. 203.

28 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 132.

29 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 154.

30 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 152.

31 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 152.

32 Hess: *Panorama und Denkmal*, p. 153.

des Panoramas wird auf diese Weise zu einer Parallelentwicklung zu dem Denkmalkult des 19. Jahrhunderts. Sie beide trugen zur Schematisierung und Erstarung von Landschaftswahrnehmung bei.

Die Entwicklung des Panoramas, die sich aus der Technik der malerischen Ansichten heraus zu einem visuellen Massenmedium entfaltete, brachte eine Reihe von neuen Formen hervor, die mit der Perfektionierung optischer Illusionstechniken wie Lichtregie, Blickführung oder der Bewegung der Bilder eine noch vollkommene Visualisierung der Realität vermitteln konnten. So etwa in den Dioramen, die die Wechsel der Tageszeiten durch Lichteffekte nachvollziehbar machten, oder in den Cycloramen und Pleoramen, die die Illusion der Bewegung boten. Als Modell dieses »Kino[s] vor dem Kino«<sup>33</sup> diente die Schiff- oder die Eisenbahnfahrt. Der Eindruck entstand durch den Verbund verschiedener Medien: durch zwei sich an beiden Seiten des Bootes oder des Eisenbahnabteils abrollende Landschaftspanoramen, durch akustische und musikalische Effekte, eventuell sogar durch einen Reiseführer, der die Sehenswürdigkeiten erklärte.<sup>34</sup> Unter der Voraussetzung hochgradiger Künstlichkeit sollte das Pleorama bzw. das Cyclorama die Illusion einer Reise durch die Landschaft vermitteln.

Wenn schon das historische Panorama »welthistorische Momentaufnahmen« mit der »totale[n] Illusion des Landschaftspanoramas« übereinanderblendete<sup>35</sup>, so galt für das Pleorama und das Cyklorama, dass sie »d i e Medien und Orte [waren], die das Raum- und Zeitkontinuum durch Illusionseffekte von Beleuchtung« ineinander projizierten und dass sie »die Panoramastruktur ins Transitorische« überführten.<sup>36</sup>

Der Rhein – dies geht aus Günter Hess' Aufsatz hervor – ist nicht zuletzt auch über das Massenmedium des Panoramas bzw. Pleoramas<sup>37</sup> im Laufe des 19. Jahrhunderts zu der deutschen Erinnerungslandschaft *par excellence* geworden. Diese besondere Rolle wurde ihm u.a. durch bestimmte optische Arrangements sowie durch die Literarisierung solcher Arrangements gesichert.

33 Lazardzig, Jan: Kino vor dem Kino: Visuelle Unterhaltung zu Beginn des 19. Jahrhunderts. In: campus.leben, Freie Universität Berlin, 3.2. 2010.

[http://www.fu-berlin.de/campusleben/campus/2010/100203\\_kino\\_vor\\_dem\\_kino/index.html](http://www.fu-berlin.de/campusleben/campus/2010/100203_kino_vor_dem_kino/index.html). [12.7.2016].

34 Langhans, Carl Ferdinand: Wasserfahrt auf dem Golf von Neapel, bzw. ders.: Pleorama des Rheins von Mainz bis St. Goar 1833 (Berlin) u. a. Zum Ersteren hat August Kopisch einen Führer geschrieben, beide »Reisen« wurden mit Klangeffekten und Musik begleitet.

35 Hess: Panorama und Denkmal, p. 140.

36 Hess: Panorama und Denkmal, p. 141.

37 Hess: Panorama und Denkmal, p. 132.

Durch die visuellen Illusionstechniken, mit denen das Panorama arbeitete (wie die gehobene Perspektive, der Lichteinfall und die Weitung des Blicks), und durch die Literarisierung dieser Illusionstechniken wurde die symbolische Bedeutung der Landschaft zugleich vorgegeben und eingeübt.

Ein Gleiches kann auch für die Donau gelten, allerdings ohne die zwingende Notwendigkeit einer nationalen Zuschreibung. Auch über Rundblicke entlang der Donau gab es »malerische« Beschreibungen, die das reale Panorama in ein symbolisches überführten und dieses »in enge Verbindung mit Begriff und Phänomen des ›Denkmals‹« stellten; auch diese »Denkmäler« befanden sich im Zentrum eines »Perspektivenwechsels«: einerseits eröffneten sie einen »Überblick [...] auf das Landschafts- und Geschichtspanorama«, andererseits waren sie »[...] inmitten eines Landschaftspanoramas selbst historisches Panorama [...]«.<sup>38</sup>

Die von Hess beschriebene, für das Biedermeier, aber auch für die zweite Hälfte des Jahrhunderts charakteristische Verbindung von realer und symbolischer Landschaft mit den dazugehörigen Sinngebungen (Erinnerungen, Träumen, Erlebnissen) ist das Produkt von massenmedial verwendeten Illusionstechniken beziehungsweise ihrer Rezeption in der (Reise-)Literatur.

Als besonders geeignet für diesen historisierenden Blick erwiesen sich erhöhte Aussichtspunkte, die selbst mit einem Denkmal besetzt waren und einen Rundblick auf die Landschaft ermöglichten. So etwa die neu erbaute Walhalla mit ihrem »Himmelsdome«<sup>39</sup> auf die deutsche Donau oder die Reise durch die Wachau mit ihren historischen »Denkmälern« auf die deutsch-österreichische.

### Himmelsdom und Ruhmeshalle: Der Blick von der Walhalla

Erinnern kann man sich nur im Besitz entsprechender Mittel.<sup>40</sup> Diese nennt Pierre Nora zusammenfassend *lieux de memoire* oder Gedächtnisorte.<sup>41</sup> Sie befinden sich am Schnittpunkt von persönlich erlebtem Gedächtnis und Geschichte.

Während archaische Gesellschaften über Institutionen verfügen, die den geregelten Übergang von der Vergangenheit in die Zukunft durch die Bewahrung und Weitergabe von traditionellen Werten sichern, wird in modernen Gesell-

38 Hess: Panorama und Denkmal, p. 132.

39 Kohl: Donau von ihrem Ursprung, p. 84.

40 Gyáni, Gábor: Kollektív emlékezet és nemzeti identitás [Kollektives Gedächtnis und nationale Identität]. In: ders.: Emlékezés, emlékezet és a történelem elbeszélése. [Gedenken, Gedächtnis und das Erzählen der Geschichte] Budapest: Napvilág 2000, p. 82.

41 Nora: Zwischen Geschichte und Gedächtnis.

schaften, in denen sich die Menschen »ein Recht, eine Macht, eine Pflicht zur Veränderung zuerkennen haben«<sup>42</sup>, Gedächtnis mit Geschichte und Nation gleichgesetzt und künstlich etabliert. Gedächtnisorte sind daher jene Ordnungspunkte der Erinnerung, die moderne Gesellschaften »erfinden«, um Kontinuität aufzuweisen. Das Wort »Gedächtnisorte« bezeichnet Orte, Ereignisse, kulturelle Artefakte oder auch abstrakte Entitäten, in denen sich das Gedächtnis einer Nation in besonderem Maße »kondensiert, verkörpert oder kristallisiert« hat. Diese »gerettete[n] Orte eines Gedächtnisses, die wir nicht mehr bevölkern, halboffizielle und institutionelle, halbaffektive und sentimentale Orte« sind mit einer symbolischen Aura umgeben und sind Gegenstand eines Rituals.<sup>43</sup> Die Denkmäler des 19. Jahrhunderts sind daher, trotz der ihnen eingeschriebenen Aufforderung zur Erinnerung, Ausdruck einer problematisch gewordenen Kontinuität.

Auch die Walhalla war »Ausdruck ein[es] tiefe[n] historische[n] Bruch[es]«<sup>44</sup>, der sich zwischen dem »alten Reich«, dem Imperium Sacrum und dem »Deutschland des Jahres 1830« auftrat.<sup>45</sup> »Reich und Reichstag wurden historisiert, wurden fortgerückt in die Vergangenheit: eine Sache für die Wissenschaft oder die Bühne.«<sup>46</sup> Der bayerische Innenminister Eduard von Schenk nannte diesen Bruch in seiner Rede anlässlich der Grundsteinlegung am 17. Oktober 1830 auch beim Namen, indem er den Gedanken, »dem teutschen Ruhme ein Denkmal zu stiften«, aus dem Erlebnis ableitete, dass im Jahre 1807 das tausendjährige deutsche Reich »mehr noch durch innere unheilbare Mängel, als durch äußere Gewalt zusammengebrochen« sei.<sup>47</sup>

Die Ruhmeshalle war selbst ein historisches Panorama, indem sie einen umfassenden Überblick der berühmten Persönlichkeiten deutscher Geschichte bot – in ihr wurden auf Veranlassung des bayrischen Königs Ludwig I. »Brust-

42 Nora: Zwischen Geschichte und Gedächtnis, p. 12.

43 Nora: Zwischen Geschichte und Gedächtnis, p. 21.

44 Roeck, Bernd: Der Reichstag. In: François, Etienne, Hagen Schulze: Deutsche Erinnerungsorte Bd. 1. München: Beck 2009, pp. 138–158, hier p. 144.

45 Roeck: Der Reichstag, p. 144.

46 Roeck: Der Reichstag, p. 144.

47 Schenk, Eduard von: Rede zur feyerlichen Grundsteinlegung Walhalla's am 18. Oktober 1830. In: Wellmeyr, Franz X. (Hg.): Ratisbona und Walhalla. Denkschrift auf die Festfeyer bey der höchsterfreulichen Anwesenheit ihrer königlichen Majestät von Bayern in Regensburg sowohl als bey der Grundsteinlegung der Walhalla nächst Donaustauf am 16ten bis 19ten Oktober 1830. Regensburg: Joseph Reitmayr 1831, pp. 123–130, hier p. 124.

bilder grosser Deutscher«<sup>48</sup> aufgestellt »von Armin, dem Befreier, an«,<sup>49</sup> um in Form eines »sichtbare[n] Gedächtnisarchiv[s]« »die ganze deutsche Geschichte und ihre Kontinuität« zu verkörpern.<sup>50</sup>

Die Vergegenwärtigung des Vergangenen wurde nicht nur in der »Liturgie des Staates«<sup>51</sup> bei der Grundsteinlegung im Jahre 1830 und der zwölf Jahre später erfolgten Einweihung vollzogen, sondern immer wieder auch in der Art, wie Walhalla-Beschreibungen die Begehung des Denkmals inszenierten.

Die Walhalla war ein wichtiges Requisit der Donau-Reiseschilderungen ab 1840, selbst als »die hölzerne Umhüllung«<sup>52</sup> um das Gebäude noch stand und die Baustelle vorerst nur Vermutungen über das zukünftige Aussehen des Ruhmestempels wie auch über die sich von dort bietende Aussicht zuließ. Sie war (und wurde immer wieder) ein willkommener Anlass, Vermutungen über Vergangenheit und Zukunft Deutschlands nachzuhängen. Es sind hauptsächlich zwei Eigentümlichkeiten, die diese Beschreibungen mit den Illusionstechniken des Panoramas verbinden: eine als besonders stimmungsvoll empfundene Beleuchtung und der Rundblick.

Die Lage der Walhalla war vom Architekten Leo von Klenze vorgeprägt, ihre pittoresken Züge auch vorgemalt.<sup>53</sup> Es ist vielen Beschreibungen des Denkmals bzw. des sich von dort öffnenden Panoramas<sup>54</sup> (und übrigens auch den bekanntesten Walhalla-Gemälden<sup>55</sup>) gemeinsam, dass sie einen Lichteinfall (Abend-

48 Müller, Adalbert: *Donaustauf und Walhalla*. Regensburg: Georg Joseph Manz 1844, p. 12.

49 Duller, Eduard: *Die malerischen und romantischen Donauländer*. Leipzig: Wigand 1840, [= *Das malerische und romantische Deutschland* Bd. 8.], p. 251.

50 Kaschuba, Wolfgang: *Einführung in die Europäische Ethnologie*. 2. aktualisierte Ausgabe. München: Beck 2003, p. 171.

51 Baumstark, Reinhold: 7. April 1826. Die Grundsteinlegung der alten Pinakothek in München. In: Schmid, Alois u Weigand, Katharina (Hg.): *Bayern nach Jahr und Tag: 24 Tage aus der bayerischen Geschichte*. München: Beck 2007, pp. 330–349, hier p. 331.

52 Duller: *Die malerischen und romantischen Donauländer*, p. 252.

53 Klenze, Leo von: *Salvatorkirche und Walhalla 1839*. Cf. Trager, Jörg: *Der Weg nach Walhalla. Denkmallandschaft und Bildungsreise im 19. Jahrhundert*. Regensburg: B. Bosse 1987. Hebekus: *Klios Medien*, p. 60.

54 Im Folgenden werden zwei zitiert: Cf. Kohl, Johann Georg: *Donau von ihrem Ursprunge*. Triest: *Literarisch-artistische Abtheilung des Oesterreichischen Lloyd* 1854, p. 84, und Duller: *Die malerischen und romantischen Donauländer*, pp. 251ff.

55 Klenze, Leo von: *Ansicht der Walhalla bei Regensburg*, Emanuel Labhardt: *Gegenstücke »Walhalla« und »Donaulauf«*, wie auch viele Ansichtskarten stellen die Walhalla bei Morgenbeleuchtung dar. William Turners Walhalla-Gemälde (»The

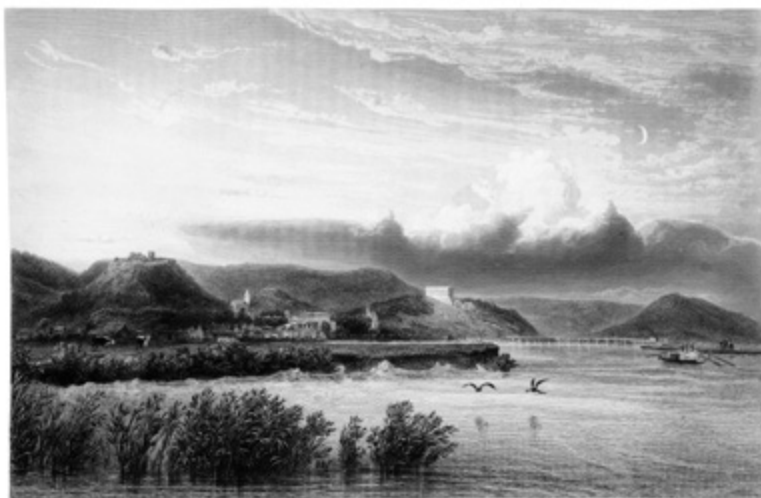


Bild Nr. 28. Alt, Rudolf: Walhalla, aus: Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth. Triest: Österr. Lloyd 1854

oder Morgensonne) und seine besonderen Farbnuancen und Illuminationseffekte für die symbolische Deutung des Denkmals wie der Landschaft nutzen.

Wenn sich die nationale Gedächtnispolitik um die Erschaffung materieller Erinnerungsorte bemühte, so war es den Schilderungen dieser Erinnerungsorte gerade umgekehrt um die Entstofflichung und Durchgeistigung dieser Orte zu tun. Denn erst im geistigen Nachvollzug des von ihnen geforderten Gedenkens konnten Schilderungen ihrer symbolischen Bedeutung gerecht werden. Eben dies leisteten für die Walhalla die aus dem illusionstechnischen Inventar der Oramen übernommenen Lichtregien mit ihrer quasi religiösen Sinngebung. In Johann Georg Kohls großem Donau-Buch aus dem Jahre 1854 sind es die visuellen Reize des Abendlichtes, die die Aussicht dem Bereich des Gewöhnlichen entrücken und ihr (wie dem Anblick) eine besondere atmosphärische Wirkung geben: »Es war Abend geworden, als ich diesen schönen Anblick noch einmal zum Abschied genoß. [...] Über Regensburg hinaus ging die Sonne unter, indem sie mit ihren letzten Strahlen hundert reizende Gegenstände am Himmel und auf Erden erleuchtete«<sup>56</sup>. In Eduard Dullers Walhalla-Beschreibung aus dem Jahre 1840 wird die Erwartung ihrer Einweihung mit der Beleuchtung

---

Opening of the Walhalla«) verwendet neben Lichteffekten Nebelstreifen, um den Tempel der Realität zu entrücken.

56 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 84.

des Morgenlichtes untermalt: »wenn die mächtigen dorischen Säulen zuerst frei im Sonnenlicht glänzen, im Morgenrot des Tages der Herrlichkeit«<sup>57</sup>. Kohls Begründung für den optischen Effekt des Abendlichtes: »Beim Sonnenuntergang erscheint der Himmelsdom viel weiter, viel größer und höher als bei Tage«<sup>58</sup> – unterstreicht die Erhabenheit des Augenblicks und verwandelt die Landschaft durch die Metapher des Himmelsdomes in einen sakralen Raum. Umgekehrt ist es in Dullers Beschreibung des Morgenrot, das die Ruhmeshalle mit einem symbolischen und sakralen Sinn bekleidet, wenn er das im Morgenlicht erglänzende Gebäude und den »Tag[...] der Herrlichkeit« übereinander blendet.

Ruhmeshalle wie »Himmelsdom« werden durch ihre sakrale Bedeutungsebene zu jenen Orten, wo zumindest rhetorisch (»da gedenkt man lebhafter der Trefflichen und Guten, die sich von der Erde zum leuchtenden Himmel erheben«)<sup>59</sup> die Vergangenheit wieder gegenwärtig wird und die Toten zumindest symbolisch zum neuen Leben auferstehen. Damit wird der realen Bedeutungsebene des Ortes eine symbolische unterlegt, welche aber nicht nur die Vergangenheit, sondern die gesamte Geschichte – auch die Zukunft umfasst.

In Kohls wie in Dullers Schilderung wurde der Walhalla-Besuch mit den üblichen Einstimmungsritualen des Sinnens und Sehens ausgestattet.<sup>60</sup> Wenn einerseits der Ort des Denkmals einen unvergleichlichen Ausblick auf den Strom und auf den alten Donaugau erlaubte<sup>61</sup>, so wurde das Sinnen durch die

57 Duller: Die malerischen und romantischen Donauländer, p. 252.

58 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 84.

59 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge, p. 84. Duller spricht hingegen von den riesigen Löwen des Eingangs als »Hüter der Vergangenheit« Cf. Duller: Die malerischen und romantischen Donauländer, p. 253.

60 Duller: »An dieser Stelle laßt uns eine Weile rasten und des Vaterlands gedenken, dessen großen Männern – von Armin, dem Befreier, an – der Tempel des Ruhms geweiht ist.« Duller: Die malerischen und romantischen Donauländer, p. 251. Kohl: »Die Gesellschaft der Fremden [...] hatte sich verlaufen, und ich war mit einem einzigen Reisegefährten [...] allein auf der Terasse jenes schönen Baues.« Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 84.

61 Dullers Blickreichung führt von unten nach oben, er erwähnt den Fluss nur einleitend als Teil der Landschaft: »[...] der großartige Säulenbau der Walhalla, weithin den majestätisch dahinflutenden Strom sowie die unabsehbare Ebene beherrschend.« Duller: Die malerischen und romantischen Donauländer, p. 251. [Das Attribut »majestätisch« kommt hier der Donau offenbar prinzipiell zu, denn der Fluss ist hier eher klein zu nennen!] Kohl kritisiert dreieinhalb Seiten lang die Verortung und Ausführung der Walhalla, findet den Berg zu klein, die Entfernung von der Donau zu groß, den Bau zu griechisch, die Auswahl der Helden zu teutonisch,

Erwähnung der »Trefflichen und Guten« mit historischen Allusionen aufgefüllt.

Der Fernblick, der die (unendliche) Weite der Landschaft nicht durch die Aufzählung von Einzelheiten, sondern durch seine totalisierende Geste (»das Ganze auf einmal zu überschauen«)<sup>62</sup> und den geradezu kosmischen Bezugsrahmen des Panoramas (»hundert reizende Gegenstände am Himmel und auf Erden«)<sup>63</sup> »aneignet«, lässt die von ihm erschaute Welt im sinnenden Sehen als Einheit entstehen. Der allumfassende Blick in Kohls Beschreibung erschafft aus der vielfältig gegliederten sichtbaren Landschaft die Einheit des historischen Vaterlandes wie die Einheit des deutschen Volkes (»Deutsche aus allen Gauen«, »ein ganzes Volk«).<sup>64</sup>

Zu dem Archiv jener Landschaftsbilder, die als Monumente kanonisiert wurden, gehörten neben dem Walhalla auch die Bilder der Wachau und teils der Blick vom Kahlenberg. Obwohl nicht von nationalen Denkmälern gekrönt, wirkten ihre Beschreibungen durchaus stereotypisiert, ihre Begehungen waren Formen eines Rituals. Auch sie dienten zu Überlegungen, die von einem imaginierten historischen Überblick ihren Ausgangspunkt nahmen.<sup>65</sup>

---

um dann nach gelungenem Spannungsaufbau auf einer halben Seite den Sonnenuntergang und den Blick von oben zu beschreiben: »Und nun die Aussicht vom Walhallaberge, längs des vielgewundenen Stromes aufwärts und abwärts [...]« Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 84. In beiden Beschreibungen deutet der »majestätische« bzw. der »vielgewundene« Strom die Weite der Landschaft an und trägt mit zum Erhabenheitsgefühl bei.

62 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 84.

63 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 84.

64 Duller: Die malerischen und romantischen Donauländer, p. 252. u. p. 253.

65 Kohl versucht diese Vorgehensweise bei seiner Beschreibung des Wiener Beckens und der Wiener Geschichte vom Kahlenberg aus folgendermaßen zu begründen: »Man wird [...] gewiß zugeben, daß ein Historiker, der den Völkern in ihren Bewegungen und politischen Schicksalen folgen will, ihnen auch *in ihren Aus- und Ansichten* nachfolgen muß.« [Hervorhebung von Kohl] Kohl: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth, p. 182.

## Historische Narrative

### Geschichtsfluss, Erzählfluss

Dass Geschichte wie ein Fluss vorzustellen sei, war ein beliebtes Bild des 19. Jahrhunderts.<sup>66</sup> In der Vorstellung des »dahinströmenden Flusses« kommt ständige Veränderung und Bewegung als Wesensmerkmal der Geschichte und die Bedeutung politischer Lenkung für die Verbesserung menschlicher Verhältnisse zum Tragen. In einem Aufsatz aus dem Jahre 1835 wird diese Verbindung von Ranke in Form einer Gegenüberstellung von Fluss und Morast ausgeführt:

Wenn man nicht wage, den eigenen Kräften zu vertrauen und auf neuen, noch unbetretenen Bahnen Neues und Besseres zu erstreben, so bieten die menschlichen Verhältnisse mehr das traurige Bild eines stehenden Gewässers oder unreinen Sumpfes, als den fröhlichen und heiteren Anblick eines dahinströmenden Flusses dar.<sup>67</sup>

Während hier der Fluss als Inbegriff von Bewegung und Veränderung für eine bestimmte Art von historischen Entwicklung als Modell dient, wird er an anderer Stelle wegen seines mäandernden Laufes zum (universalen) Sinnbild der Historie schlechthin.

In seiner vor König Maximilian II. von Bayern in Berchtesgaden gehaltene Vortragsreihe<sup>68</sup> beleuchtet Ranke mit dem Fluss-Vergleich die Art, wie historische Epochen aufeinanderfolgen – mit einer »innere[n] Notwendigkeit«, aber nicht »in einer geraden Linie«:

Der Historiker hat also fürs zweite auch den Unterschied zwischen den einzelnen Epochen wahrzunehmen, um die innere Notwendigkeit der Aufeinander-

66 Cf. Neben den folgenden Ranke-Zitaten auch: »Die Geschichte ist das Bett, das der Strom des Lebens sich selbst gräbt«. Hebbel, Friedrich: *Tagebücher*. Herausgegeben v. Pönbacher, Karl. Bd.1. 1835–43. München: Hanser 1984, p. 341.

67 Ranke, Leopold von: *Über die Verwandtschaft und den Unterschied der Historie und der Politik*. In: ders.: *Sämtliche Werke*. Bd. 24. Leipzig: Duncker & Humblot 1872, pp. 200–293, hier p. 282.

68 *Über die Epochen der menschlichen Geschichte* aus dem Jahre 1854.

derfolge zu betrachten. Ein gewisser Fortschritt ist hiebei nicht zu verkennen. Aber ich möchte nicht behaupten, daß sich derselbe in einer geraden Linie bewegt; sondern mehr wie ein Strom, der sich auf seine eigne Weise den Weg bahnt.<sup>69</sup>

Das Bild des Geschichtsflusses ist Ausdruck einer der Geschichte inhärenten Bewegung; sein gewundener Lauf ihrer sich stets ändernden Bewegungsrichtung. Zudem war diese Allegorie geeignet, den universellen Charakter von Geschichte hervorzuheben, denn das Integrationsschema »Fluss« vereinigte alle »Nebenarme« in ein Ganzes, was nach der Ricœurschen Auffassung der Fabel (Synthese des Heterogenen<sup>70</sup>) das wesentlichste Merkmal von Erzählungen ist.

Wie vielfältig sich Ranke auf Landschaftsbilder (und darunter auf Flüssen) als Allegorien der Geschichte berufen konnte, zeigt das Vorwort zu seinem Werk *Die römischen Päpste*, in dem er die historische Schilderung in Form eines Vergleichs zweier Flüsse auf den Punkt bringt:

Indem ich die Mischung der verschiedenen Elemente betrachte, erinnere ich mich eines Schauspiels der Natur, das sie vielleicht in einer Art von Abbild und Gleichnis zu vergegenwärtigen vermag. Bei Terni sieht man die Nera zwischen Wald und Wiesen, in ruhigem, gleichem Flusse durch das entferntere Thal daher kommen. Von der anderen Seite stürzt der Velin, zwischen Felsen gedrängt, mit ungeheurer Flucht und endlich prächtigem Falle, schäumend und in tausend Farben spielend, von den Anhöhen herab: unmittelbar erreicht er die Nera und theilt ihr augenblicklich seine Bewegungen mit. Tosend und schäumend, in reißender Geschwindigkeit fluthen die vermischten Gewässer weiter. So hat der neuerwachte Geist der katholischen Kirche allen Organen der Literatur und der Kunst, ja dem Leben überhaupt einen neuen Antrieb gegeben.<sup>71</sup>

69 Ranke, Leopold von: Über die Epochen der menschlichen Geschichte. In: Schieder, Theodor/ Berding, Helmut (Hg.): Historisch-kritische Ausgabe. München, Wien: R. Oldenbourg 1971, p. 62.

70 »ein Modell der Konsonanz«, »Konsonanz des Dissonanten«. Cf. Ricœur, Paul: Zeit und Erzählung. München: Wilhelm Fink 1988, Bd. I. p. 65f.

71 Ranke, Leopold von: »Vorrede« zu »Die römischen Päpste«. In: [Ranke, Leopold von:] Leopold von Ranke's Sämtliche Werke Bd. 37–39: Die römischen Päpste in den letzten vier Jahrhunderten. 6. Auflage. Leipzig 1874. Bd. 37. pp. v–xii, hier p. viii. zit. n. Hebekus: Klios Medien, p. 53.

Das Bild der Landschaft bei Terni fungiert, wie Uwe Hebekus meint, einerseits als ein Gleichnis der »politischen Verfaßtheit des Reformpapsttums«<sup>72</sup> und dadurch auch von Rankes historiografischem »Erzählfluss«, andererseits aber wird damit die Bedeutung einer im Bildgedächtnis des 18. Jahrhundert kanonisierten Landschaft aktualisiert.

Diese Doppelbesetzung findet sich in Donau-Darstellungen des 19. Jahrhunderts wieder, in denen der Fluss als ein Archiv kanonisierter Monumente, zugleich aber auch als ein Gleichnis der Geschichte fungierte.

### Schleifen und Linien in der Zeit

Wenngleich der Fluss eine beliebte Figur der historistischen Geschichtsdiegeese wurde, schaute die Verbindung von Flüssen und Zeitvorstellungen auf eine deutlich längere Tradition zurück. Denn ob wasserarm oder wasserreich, unbedeutend oder gewaltig, zivilisiert oder wild, Ströme besaßen von alters her eine narrative Eigenschaft: sie flossen und sie veränderten sich. Flüsse figurierten daher in verschiedenen Kulturen als Sinnbilder der Zeit. Simon Schama bietet in seinem Buch *Der Traum von der Wildnis* einen Überblick jener Kosmologien, die an Ströme gebunden sind. Neben dem Bild der Zirkulation, das in dem ineinander greifenden Kreis von Opfer, Versöhnung, Tod und Leben ihren Ausdruck findet, wurden Flüsse in seiner Darstellung vorzugsweise auch mit dem linearen Verlauf der Zeit in Verbindung gebracht.

Schama entfaltet mit großer Erudition jene Vorstellungen und kulturellen Praktiken, die mit beiden Zeitschemata in verschiedenen Kulturen verknüpft sind. Während »[i]n klassischen Kulturen des Nahen und des Fernen Ostens [...] die großen heiligen Flüsse als Schleifen in Zeit und Ort«<sup>73</sup> verstanden worden sind, wurden »[i]m römischen Westen [...] Flüsse von einem sehr frühen Zeitpunkt an als Straßen aufgefasst: Landstraßen, die man begradigen konnte; die friedlichen Verkehr und, wenn nötig, bewaffnete Männer trugen; die Eingänge und Haltepunkte definierten. Das Modell für den wohlgezogenen Wasserlauf war der Aquädukt: die höchste Leistung der römischen Ingenieurkunst. Ebenso waren es lateinische Texte, in denen die Geschichte in linearer Entwicklung ausgebreitet wurde, so dass man sich Flüsse – nicht zuletzt den Tiber – gleichfalls als Linien der Macht und Zeit vorstellen konnte, die ganze Reiche von der Quelle zu expansiver Breite trugen.«<sup>74</sup>

72 Hebekus: *Klios Medien*, p. 53.

73 Schama, Simon: *Der Traum von der Wildnis. Natur als Imagination. Aus dem Englischen von Martin Pfeiffer*. München: Kindler 1996, p. 286.

74 Schama: *Der Traum von der Wildnis*, p. 286.

Der lineare Flusslauf »von der Quelle bis zur Mündung« wird oft auch als eine Allegorie der menschlichen Lebensalter ausgelegt,<sup>75</sup> als ein Lebensweg »von Geburt bis Tod«,<sup>76</sup> wie es besonders in der Vorstellung vom »Vater Rhein« manifest wird. Diese geht noch auf die Römer zurück, die ihn als Gott in menschlicher Gestalt personifiziert haben. Gertrude Cepl-Kaufmann und Antje Johanning beschreiben in ihrem Buch *Mythos Rhein*, wie sich im späten 18. Jahrhundert die Vorstellung vom Fluss als Vater mit der vom »Fluss als Sinnbild des Lebens« verbindet: »Die individuelle Gestaltung des Flusses von der Quelle, seiner Geburt, hin zu seiner vollen Kraft, dem Vaternum, trug zur weiteren Ausgestaltung des Mythos bei.«<sup>77</sup> Auch beherrschte die Vorstellung von dem »lineare[n] Lauf des Wassers, von einem Anfang bis zu einem Ende [...] den Symbolismus für das Leben und den Tod von Völkern und Reichen und den schicksalhaften Wechsel von Kommerz und Katastrophe.«<sup>78</sup> So ist auch Friedrich Schlegels Parabel des Rheins zu verstehen:

Der Anblick dieses königlichen Stromes muß jedes deutsche Herz mit Wehmuth erfüllen. Wie durch Felsen mit Riesenkraft in ungeheuern Sturz herabfällt, dann mächtig seine breiten Wogen durch die fruchtreichsten Niederungen wälzt, um sich endlich in das flachere Land zu verlieren, so ist er das nur zu treue Bild unsers Vaterlandes, unsrer Geschichte und unsers Charakters.<sup>79</sup>

Obwohl die Donau ähnlich wie der Rhein im 19. Jahrhundert als eine »Linie in der Zeit« imaginiert wurde, widersprach sie der Vorstellung von einem Fluss, der von der Quelle bis zur Mündung »den Menschen stets größere Gelegenheit zur

75 Etwa beim Rhein – Stolberg, Leopold Graf zu: Hymne an die Erde [1778]. In: Stolberg, Christian und Friedrich Leopold Grafen zu: Gesammelte Werke. Erster Band. Hamburg: Friedrich Perthes 1827, pp. 201–213; Krummacher, Friedrich Adolph: Der Rhein. In: ders.: Parabeln. Neue, vermehrte Ausgabe. Essen: G. D. Bädeker 1829, p. 22. Cf. Cepl-Kaufmann, Gertrude u. Johanning, Antje: *Mythos Rhein. Zur Kulturgeschichte eines Stromes*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2003, p. 256.

76 Schama: *Der Traum von der Wildnis*, p. 286

77 Cepl-Kaufmann u. Johanning: *Mythos Rhein*, p. 256. Als Beispiele werden genannt: Stolberg, Leopold Graf zu: Hymne an die Erde 1778; Krummacher, Friedrich: *Der Rhein*; Hölderlin, Friedrich: *Der Rhein*; Lenz, Philipp: *Konstitutionsfest 1792*. Zum Vater deutschen Wesens wurde der Rhein u.a. durch Schlegel, Friedrich Karl: *Reise nach Frankreich*; Brentano, Clemens: *Rheinmärchen* stilisiert.

78 Schama: *Der Traum von der Wildnis*, p. 286.

79 Schlegel, Friedrich: *Reise nach Frankreich*, p. 15.

gedeihlichen Benutzung«<sup>80</sup> bietet. Umfassende Darstellungen der Donau mussten daher dem als Zeitfluss imaginierten Fluss einen Sinn unterlegen.

### Reise als Form der Geschichte

Zu einem »Geschichtsfluss«<sup>81</sup> wurde die Donau durch die Überlagerung der Handlungsschemata von Reise, Geschichte und Faden der Erzählung sowie durch die Verbindung dieser verschiedenen Sujets zu einem Zusammenhang. Die Reise in die Vergangenheit konnte durch den Besuch von Denkmälern entlang des Flusses, in der Aktualisierung ihrer Bedeutung und auch in der Imagination vollzogen werden, aber auch in der Auslegung des Flusses oder der Reise als Gleichnis.

Für jene Prachtbände, die die Donau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von ihrem Ursprung bis zur Mündung »nach dem ganzen Zusammenhange«<sup>82</sup> darzustellen wünschten, war es wichtig, den Strom nicht nur in ihrer Gegenwart zu deuten, sondern jene Formel zu finden, die seine Bedeutung für die Vergangenheit wie für die Zukunft erfasst. Der Wunsch zu umfassen machte sich in dem Anliegen bemerkbar, das »Ganze[.]« in Form eines Extrakts als das »Wesen[.]« oder auch den »Geist[.]«<sup>83</sup> des Flusses zu erfassen. Die Suche nach dem Ganzen setzte den Wunsch nach dem Einigen voraus. Die Gesamtdarstellungen der Donau verknüpften die angestrebte geografische Vollständigkeit des Flusses mit der »Würdigung« seines historischen Sinns und dies setzte voraus, dass sie solch einen überhaupt *hat*.

Was war es, was die mannigfaltigen Landschaften am Strom, »das ethnografische Kaleidoskop«<sup>84</sup> der Völker und Stämme an seinen Ufern sowie die verschiedenen mit ihm verbundenen Anliegen zu einem Ganzen bündelte?

Die Dampfschiffahrt und ihre Bedürfnisse waren gewiss eines jener großen Themen, die die »Einheit« der Donau geradezu voraussetzten.<sup>85</sup> Doch für jenes

80 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. IVf.

81 Esterházy, Péter: Donau abwärts. Aus dem Ungarischen von Hans Skirecki. Salzburg: Residenz 1992, p. 71.

82 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge; Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung; Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg.

83 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. V.

84 Wallace, Sigismund: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel und nach den Dardanellen. Wien: L.C. Zamarski & C. Dittmarsch 1864, p. 4.

85 In der Tat erschien sie auch in Kohls großem Donau-Buch als *die* »Donaufrage«, »als die wichtigste und erste Lebensfrage« (Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 41.) schlechthin. An einer Stelle wird sogar das Attribut des Fließens

Genre des Donau-Handbuchs, welches Johann Georg Kohl vorschwebte und in späteren Jahrzehnten mehrere Nachfolger fand<sup>86</sup>, bedurfte es einer umfassenderen Idee als die bloß technisch-ökonomische Agenda der Dampfschiffahrt und der Regulierung, um die Einheit der Donau zu erfassen. Es scheint der enzyklopädische Blick auf den Strom geradezu nach einem *grand recit* der Donau-Geschichte verlangen zu haben, und dieser wurde, wenn auch mit unterschiedlichen Akzenten und Akkorden in den meisten Donau-Prachtbänden des 19. Jahrhunderts gebührend ausgearbeitet. Dabei spielte nicht nur der Status der Geschichte als der umfassendsten Wissenschaft im 19. Jahrhundert eine Rolle, sondern auch der (metaphorische) Zusammenhang zwischen Fluss und Erzählung.

Eine spielerische Überlegung zu dem Zusammenhang von Reisen, Flusslauf und Erzählen bietet Johann Georg Kohl am Anfang seines großen Donau-Werkes aus dem Jahre 1854, wenn er bei der Beschreibung der schwäbischen Donau im hymnischen Ton verkündet:

Glücklicherweise kehrten wir dann immer bald wieder zum bläulichen Flußfaden zurück, den ich festzuhalten wünschte, den – wenn auch nur auf Augenblicke – zu verlieren ich jedes Mal bedauerte, und den ich immer wieder mit Freuden begrüßte, wenn wir von den Seiten und Abwegen aus den Wäldern und Höhen herabkamen und ihn mit seinen mäandrischen Windungen mit seinen Wiesen und seinen Baum-Alleen, die überall seine Ufer einfassen, von Neuem unter uns erblickten.

Ich begrüßte ihn wie Theseus den Faden der Ariadne, wenn er ihn in seinem Labyrinth auf Augenblicke verloren hatte. Denn er sollte mich ja aus dem schwäbischen Schwarzwalde und rauhen Alp-Labyrinth hinabführen durch ganz Deutschland und durch die Türkei, von Donau-Eschingen bis Constanti-nopel. – Er war daher gleichsam mein Führer und mein Hort.<sup>87</sup>

Die Donau bietet nicht nur einen geeigneten Schauplatz und ein Archiv kanonisierter Landschaftsbilder, sondern auch das Sinnbild eines (linearen) Erzählverlaufs. An dieser Stelle selbst noch mäandrierend, in Windungen verschwindend,

---

mit dem des Dampfens gleichgesetzt: »da nun [wo die Dampfschiffe regelmäßiger verkehren] Jeder weiß, daß die Donau nicht mehr acht Tage lang stille steht, sondern alle Tage fließt oder – dampft.« (Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 37.)

86 Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung; Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg – seien hier in erster Linie erwähnt.

87 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth, p. 8.

erscheint sie durch ihre Metaphorisierung als Faden und durch das ihr zugrunde gelegte Narrativ der Theseus-Sage als die Gefahr einer Verirrung, aus der sie hinausführt und als das Versprechen einer Ankunft, eines Ziels. Sie selbst dient nicht (nur) als Weg, sondern auch als Wegweiser, als das Zeichen eines Wegs.<sup>88</sup>

In der Metapher des durchlaufenden Fadens wird der zeitliche Zusammenhang der Narration und der räumliche der Reise zu einem einzigen Bild verdichtet. Es fasst die enge Verbindung, die zwischen Reisen und Erzählen besteht, geradezu axiomatisch zusammen und erlaubt Kohl die poetischen Prinzipien seines Geschichtsnarrativs aus der Landschaft abzuleiten:

Es ist wunderbar genug, [...] dass ein Novellendichter, der uns mit seiner Composition erst recht spannen, dann tief ergreifen und endlich wieder sanft beruhigen möchte, über seinem Schreibpulte nichts Besseres vor Augen haben könnte, als einen guten Grundriß des Donaupasses von Ardagger bis Sarmingstein und daß er diesen Grundriß gewissermaßen zum Leisten für den Plan und die Anlage seiner Erzählung gebrauchen könnte, um ganz sicher zu sein, daß er Alles recht richtig und effectvoll vertheilt habe.<sup>89</sup>

Ob Kohl den »Leisten für den Plan und die Anlage seiner Erzählung« aus der Anschauung des Stromes geholt hat, oder ob er diesen auf dessen Lauf lediglich angewendet hat, bleibe dahingestellt, Tatsache ist, dass der repräsentative Band von 1854 solch einen »Plan« immer wieder an der Donaulandschaft vor-exerziert.<sup>90</sup> Dies unterschied ihn auch von den 12 Jahre früher veröffentlichten Reisebericht *Hundert Tage auf Reisen*, in dem Kohl der Donau zwar auch große Aufmerksamkeit schenkt, jedoch ohne die Kohärenzforderungen seiner Strom-Monografie.<sup>91</sup>

88 Auch Armand von Schweiger-Lerchenfeld nannte die Reise im Jahre 1896 jenen »durchlaufende[n] Faden, an dem sich alles in dem Werke Geschilderte aneinanderreihet und damit die formale Verbindung des gegenständlich weit Auseinanderliegenden, in Raum und Zeit Getrennten, herstellt«. Cf. Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, p. VIII.

89 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 136.

90 Freilich war auch Kohls *Hundert Tage* durchkomponiert.

91 Kohl, Johann Georg: Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. 5 Bde. Dresden, Leipzig: Arnold 1842.

## Geschichte aus der Erdoberfläche

Bestimmend unter den »Leisten für den Plan und die Anlage« von Johann Georg Kohls großem Donau-Buch waren zunächst geografische Konzepte. Kohl war bemüht, historische Vorgänge des Donaupraumes »in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche«<sup>92</sup> zu erzählen. Landschaftsformationen wie Bergzüge oder der Zusammenfluss von Strömen ermöglichten bestimmte menschliche Lebensweisen, militärische Vorgänge und historische Ereignisse, während sie andere verhinderten oder zumindest erschwerten.

Schon die geografischen Verhältnisse des Donaupraumes sind in Kohls »Erzählung« einem Plan unterworfen. Zuerst in Form eines symmetrischen Verhältnisses zwischen Rhein und Donau, in die die traditionelle Rivalität zwischen den beiden Strömen, die praktisch in der ganzen Donau-Literatur (nicht aber in der Rhein-Literatur) aufzufinden ist, hier umgemodelt wird: Der Rhein verbindet Deutschland mit der Atlantik, die Donau mit dem Pontus Euxinus.

Diese Symmetrie wird in Kohls Buch vielfach auf- und wiedergefunden. Auf dem Weg zur Quelle der Donau, fragt er in jedem kleinen Dorf des Schwarzwaldes nach, »ob die Brünlein, die wir murmeln hörten, in den atlantischen Ocean oder in den Eurinus ihre Gewässer entsenden.«<sup>93</sup> Der »hydrographische[n] Verflechtung« der beiden Flüsse wird auch im Weiteren große Aufmerksamkeit<sup>94</sup> geschenkt, Kohl bezeichnet sie mal als »zwei Brüder«<sup>95</sup>, mal als das »deutsche Doppelgewässer«.<sup>96</sup> Der Parallelismus sorgt dafür, dass sie auch ihre Bedeutung in Bezug auf einander entwickeln.<sup>97</sup>

92 Cf. Kohl, Johann Georg: Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Leipzig: Arnoldsche Buchhandlung 1841.

93 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 2.

94 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 74, Beispiele dafür auch: *ibid.* p. 72f.

95 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 74.

96 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 72.

97 Die Parallelführung der beiden Flüsse entwickelt Kohl paradoxerweise gerade indem er die kartografische Konstruiertheit einer alten genuesischen Karte in der Regensburger Stadtbibliothek erklärt, doch das Vorgehen des alten Kartenschreibers bleibt – *mutatis mutandis* auch für sein Vorgehen programmatisch: »Donau und Rhein, [...] diese beiden so vielfach zusammen genannten und mit einander parallelisirten Ströme [...] sind von den alten genuesischen Geographen auch jener Vorstellung gemäß in einen gewissen Parallelismus der Laufentwicklung hineingezwängt, der in der Wirklichkeit nicht existirt. Beide lässt er nahe bei einander auf den Alpen entspringen, und beide fließen zuerst parallel neben einander hin nach

Eines jener Sinnbilder, das Kohl auf den Zusammenhang der beiden Flüsse adaptiert, ist das (von ihm bevorzugt verwendete) Bild der Leiter, »zu welcher Oberrhein und Donau gleichsam die großen Baumstämme sind«, während die »Völkerpfade«, die von der einen zum anderen führen, »gleich den Sprossen einer und der selben Leiter« vorgestellt werden.<sup>98</sup>

Der andere, umfassendere »Plan«, der dem Strom unterlegt wird, ist nicht Kohls originelle Erfindung; denn dass die Donau ein »höchst wichtiges Lebensband«,<sup>99</sup> eine »Verbindung des Ostens und Westens«<sup>100</sup> darstellte, war Mitte des 19. Jahrhunderts ein zentraler Topos der Donau-Literatur.

Besonders ist nicht, dass Kohl diese Topoi anführt, sondern die Konsequenz, mit der er sie in jedem Detail wiederfindet. Bei der weitgehenden Eliminierung von Kontingenzen stört ihn nicht einmal, dass zu der Ausführung seiner Gedanken die halbe Donau genügt, und obwohl das Wegfallen gerade der »neuen« Donau unterhalb von Pest gewiss nicht geplant war, hat es der Darlegung von Kohls Thesen auch nicht geschadet.<sup>101</sup>

Denn der Plan, den Kohl dem Fluss unterlegt, ist nichts anderes als seine Geografie: die Flussrichtung und ein System der Nebenflüsse – einige geografische

---

Norden und biegen sich dann, der eine rechts, der andere links, auseinander. Auf seinem oberen Laufe durchströmt der Rhein seinen ›Lago di Constanze‹. Der Harmonie wegen durchströmt die Donau einen ähnlichen See in derselben Entfernung von ihren Quellen, einen See, der in der Wirklichkeit nicht existiert, und dem die Kartenzeichner daher auch keinen Namen hat geben können. – Ihre beiden Bogen führen die Flüsse auf dem selben Breitengrade aus und der Rhein fließt dann direct nach Westen, bei ›Cologna‹ vorbei, ins Meer, die Donau auf dem selben Breitengrade direct nach Osten, freilich mit längerem Laufe.« Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p 72f

Diese Parallelkonstruktion findet man noch bei Esterházy wieder. Cf. Esterházy: Donau abwärts, Kapitel »Wintermärchen«.

98 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 76.

99 »Vierhundert Meilen weit zog die Donau von jeher mit munterer Welle mitten durch eine Reihe mächtiger König- und Kaiserreiche, als ein gemeinsames, natürliches und höchst wichtiges Lebensband.« Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 41.

100 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 193.

101 In der festen Komposition von Kohls großem Donau-Buch hat auch eine Beobachtung, wie sie in Kohls 1851 veröffentlichtem Rhein-Buch gemacht wurde, dass nämlich die Donau für Österreich in die falsche Richtung fließe, da sie, wenn sie in die Adria münden würde, den »natürlichen« Verkehrsbedürfnissen der Monarchie weit mehr entsprechen würde, keinen Platz mehr. Kohl, Johann Georg: Der Rhein. 2 Bde. Leipzig: F. A. Brockhaus 1851, pp. 69ff.

Konstanten, die als Erklärung für eine Vielfalt an historischen Ereignissen dienen.

Die systematische Verbindung von Geografie und Geschichte interessierte Kohl aus geografietheoretischer Sicht.<sup>102</sup> In seinen Werken aus den 40er bis 50er Jahren neigte er dazu, die Geografie als eine fundamentale Wissensordnung zu betrachten und aus der Anschauung geografischer Formationen historische, ökonomische und politische Tatsachen abzuleiten.<sup>103</sup> Auch sein großes Donau-Buch entstand im Rahmen dieser geografietheoretischen Beschäftigung mit Strömen und Flüssen Deutschlands seit Ende der 40er Jahre<sup>104</sup> und viele seiner Erkenntnisse sind diesem Anliegen verschuldet.

So etwa erklärt sich Kohl zufolge die Rolle der Stadt Regensburg in unterschiedlichsten Epochen als »besuchtester Einschiffsplatz der Kreuzfahrer«, als

102 Der Bremer Reiseberichtsreiber, der zwischen 1836 und 1858 fast alle Länder Europas und einen großen Teil von Nord-Amerika bereist und von diesen Reisen mit erstaunlicher Schnelligkeit berichtet hatte, war weder Geograf noch Historiker, sondern ein Generalist. Reisen war, wie er schrieb, seine »Profession«. Kohl: *Aus meinen Hütten*, Bd. 1, p. 203. zit. n. Elsmann, Thomas: *Johann Georg Kohl. Ein Leben zwischen der Alten und der Neuen Welt*. Bremen: Carl Schünemann Verlag 2010, p. 296. In seiner Kohl-Monographie hebt Thomas Elsmann den »polyhistorischen Ansatz« als Kohls besonderes Markenzeichen hervor, das andererseits ein Mangel an Spezialisierung bedeutete. (Cf. Elsmann: *Johann Georg Kohl*, p. 294.) Selbständige wissenschaftliche Erkenntnisse können ihm aber nur auf dem Gebiete der theoretischen Geografie bescheinigt werden. Cf. *Ibid.*, p. 122ff.

103 Dazu gehörte *Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche* 1841, der Plan zu den Flüssen Deutschlands, von dem nur *Der Rhein* 1851 und später in weniger theoretischer Form *Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth* zur Hälfte fertig wurde, sowie *Die geographische Lage der Hauptstädte Europas* 1874.

Dabei hatten Flüsse seit seiner Russland-Reise sein größtes Interesse, allerdings kam das Thema in seinem ersten theoretischen Werk *Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche* wenig zum Zuge. In den 40er Jahren jedoch bekam seine Vorliebe für Flüsse einen Zug ins Systematische: »[...] so fing ich während meiner Winter-Aufenthalte in Dresden 1845/1846 bis 1847/1848 an, die Geographie und Geschichte der Ströme Mittel-Europas, namentlich der deutschen Ströme Rhein, Weser, Elbe, Oder, Donau zu studieren, und sie in ähnlicher Weise zu schildern und zu analysieren, wie zuvor die Ströme Rußlands.« Kohl, Johann Georg: *Lebenslauf* 1, (7). zit. n. Elsmann: *Johann Georg Kohl*, p. 126.

104 In deren Folge entstand das zweibändige Werk *Der Rhein* und auch das Buch über die Donau, das allerdings weniger theoretisch geprägt war. Elsmann: *Johann Georg Kohl*, p. 100.

Zentrum des deutschen Orienthandels und als »langjähriger Sitz des deutschen Reichstags« – »größtentheils aus ihrer geographischen Lage.«<sup>105</sup> Auch Wien – obwohl es »über das Donauebiet hinausgeschwungen« sei – bleibt auf Grund seiner geografischen Position »eine Frucht in seinem weitverzweigten Baume.«<sup>106</sup> Wie es auch zu Kohls unverrückbaren Thesen gehört, dass die Nebenflüsse der Donau im Laufe der Geschichte *immer* als Grenzgräben verwendet wurden.<sup>107</sup>

Kohls Geografiethorie zeigt dabei Ähnlichkeiten mit dem Historismus auf, der in seiner Bemühung um die Sichtbarkeit von Geschichte mit Vorliebe aus der Beschreibung des Landes ausging.<sup>108</sup>

### Der geschichtsträchtige Fluss

Zur Steigerungsstufe der historischen Bedeutsamkeit qualifizierte die Donau (und das Donau-Tal) in Kohls Sicht hauptsächlich ihre Rolle als eine der ältesten und wichtigsten Heeresstraßen Mittel- und Südosteuropas. Sie war Schauplatz vieler die Geschicke ganzer Völker entscheidenden Schlachten. Wie Kohl in seinem 1842 veröffentlichten Reisebericht nach der Schilderung von Mohács formulierte: Sie war die »mächtige Pulsader der Geschichte des südöstlichen Europa.«<sup>109</sup> Die Beschreibung oder auch nur Erwähnung der berühmten Schlachten gehörte im 19. Jahrhundert ebenso zur Grundausrüstung der gediegeneren Reiseberichte wie die Schilderung von Sehenswürdigkeiten.<sup>110</sup> Die Schilderung des nicht (mehr) Sichtbaren, des Vergangenen wird in manchen Reiseberichten nachgerade zu einer Probe, um eine authentische Stimmung zu erzeugen. Zudem fungiert sie oft als Ausgangspunkt für Gedankengänge über Gegenwart und Zukunft der Region.<sup>111</sup>

Der Balkanreisende Felix Kanitz brachte im Bild des Blutstromes die Bedeutung der Donau als Heeresstraße auf den Punkt. In seinem Serbien-Buch erwähnt er summarisch »die vielen historisch berühmten Donauburgen, welche

105 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 58.

106 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 188.

107 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 106.

108 Hebekus: Klios Medien, p. 59.

109 Kohl: Hundert Tage. Bd. 4., p. 430f.

110 Slade: Travels in Germany and Russia; Kohl: Hundert Tage Bd 1–5; Kanitz: Serbien u.a.

111 Dem Balkan-Reisenden Felix Kanitz erlaubt erst die imaginäre historische Komplettierung des einfachen Augenscheins, die Schicksalsfragen des Balkans zu stellen über die »schwer zu errathende Zukunft, die seiner harret«. Cf. Kanitz: Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien, p. 31. Cf. auch Kanitz: Serbien, p. 275.

Griechen, Römern, Byzantinern, Slaven, Magyaren, Türken und Deutschen so begehrenswert erschienen, daß die ihretwegen geflossenen Blutströme selbst ein weites Flußbett füllen könnten.«<sup>112</sup> In der Blutstrom-Metapher wird die Donau aus einer geografischen Entität zu einem Zeichen umfunktioniert, dem man nicht (oder nicht nur) durch die Beschreibung ihrer physikalischen (geografischen) Eigenschaften, sondern nur durch ihre Auslegung als sinnhaftes Gebilde gerecht werden kann.

Für Kohl lässt sich die historische Rolle der Donau in andere Denkbilder einfangen. Mal vergleicht er sie mit einem Grenzgraben, den sie vor den Festungsmauern der Alpen für die Römer bedeutet hat,<sup>113</sup> mal ist es eine Leiter, mal eine Röhre.

Schon in den *Hundert Tagen*, seinem ersten Reisebericht über die »österreichischen Staaten«, suchte er nach emblematischen Bildern, die die besondere Rolle und Bedeutung der Donau in alter und neuer Zeit ausdrücken können. Bei der Beschreibung der niederösterreichischen Donaustrecke wird das kartografische Bild des Flusses als ein anschauliches Modell historischer Veränderungen ausgelegt. Die Karte löst einen Gedanken aus, der in dem Denkbild des elektrischen Leiters seinen Ausdruck findet: »Meine Karte der Donauländer vor Augen, verlor ich mich [...] darüber in Grübelein, wovon Folgendes die Resultate: Die Donau, dieser mächtige schiffbare Fluß ist der große elektrische Leiter für alle die Völker gewesen, die von dem Wirbel der Ereignisse in seine Gebiete geführt wurden.«<sup>114</sup> Zehn Jahre später wird das Bild des »Leiters« mit dem der »Röhre« ergänzt, in der die Völker den jeweiligen »klimatischen Verhältnissen« entsprechend wie Quecksilber auf und absteigen. Die Donau wird so zu einem Barometer der Völkerverhältnisse und mithilfe des Bildes zu einem quasi-physikalischen Maßstab historischer Veränderungen:

Man möchte beinahe den ganzen Donaufluß und Thalkanal vom Ufernoricum – Oesterreich – fast mit einer Röhre vergleichen, in der die Völker sich hinauf- und hinabjagten. Stürmte es draußen im Osten gewaltig, so sank das Quecksilber der Deutschen tief in der Röhre hinab und blieb bald bei diesem, bald bei einem noch westlichen Punkte hängen. Wurde es wieder besseres Wetter, so drang es steigend

112 Kanitz: Serbien, p. 275.

113 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 113.

114 Kohl: Hundert Tage, Bd. 2, p. 95. In seinem zwölf Jahre später veröffentlichten großen Donau-Buch hat der szenische Auslöser des Bildes, die Karte selbst nichts mehr zu suchen, der Gedanke wird direkt aus der Landschaft abgeleitet. Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 141. Auch: Ibid. p. 76, p. 106, p. 231.

hervor bis Enns, bis Ips, über Melk hinaus bis Wien und Preßburg und schob die Ostvölker zurück.<sup>115</sup>

Durch die Unterscheidung von Ostvölkern und Deutschen ist das Thema von der Donau als agonaler Linie zwischen Ost und West gefunden und eine deutliche Perspektivierung des Textes gegeben.

Diesem strategischen Heeresweg entlang zogen »jene aus Ungarn heraufdringenden wilden Völker, welche unsere Historiker als Hunnen, Awaren, Magyaren von einander unterscheiden«<sup>116</sup>, gegen die christlichen Völker des Westens und ebenda wurden die »Ostvölker«<sup>117</sup> auch immer wieder zurückgeschoben. Entlang dieser Heeresstraße ging auch die »Christianisierung und Zivilisierung des Ostens«<sup>118</sup> vor sich. Diese Gegenüberstellung wurde zwar unterschiedlich akzentuiert, doch sie bildete in den meisten Fällen jenen Rahmen, innerhalb dessen der historische Sinn des Flusses ausgelegt wurde.

Bezeichnenderweise war sowohl das Subjekt als auch die Agenda dieser Geschichte in jedem Zeitalter ein anderes bzw. eine andere. Denn mit Hilfe dieses Meisternarrativs wurde nicht nur der Ausbau des römischen *limes* an der Donau und der Jahrhunderte lange Kampf des römischen Imperiums gegen die verschiedenen Stämme der Völkerwanderung erklärbar, sondern auch die Verbreitung der Augustiner, Benediktiner und Schottenstifte entlang des Stromes, die allmähliche Entwicklung und das Wachstum des österreichischen Staates, in manchen Fällen selbst die Etablierung der Dampfschiffahrt, in deren Folge die Donau der kriegerischen Logik der Geschichte gemäß zum »Heerwege« stilisiert wurde, »auf welchem die Civilisation des Westens erobernd nach dem Osten vorschreitet«.<sup>119</sup>

In der Adaptierung dieses historischen Musters auf die Donaudampfschiffahrt wurde auch für die Verbreitung der technischen Zivilisation eine paradoxe Parole gefunden, die deren verbindenden und erobernden Charakter übereinander stülpte. Geschichte bestand im Sinne dieser Schilderungen nicht in der Ver-

115 »Es hat fast 500 Jahre gedauert, bis dies Auf- und Absteigen, dies Hin- und Herziehen westlicher und östlicher Völker hier zum Stillstand gekommen und das ganze Ufernoricum bis an die ungarische Ebene durchweg und bleibend deutsch geworden ist, nämlich von dem ersten Zusammenstoße der Awaren mit den bayrischen Herzogen – Agilolfingern – vor dem Jahre 600 bis zur Christianisierung der Ungarn nach dem Jahre 1000.« Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 141.

116 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 119.

117 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 141.

118 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 107.

119 Müller: Die Donau vom Ursprunge bis zu den Mündungen. Bd. 1, p. 1x.

änderung, sondern in den spektakulären Inszenierungen des Immergleichen. Die Landschaft wurde zu einer Bühne, auf der mit wechselnden Darstellern immer dasselbe Stück gespielt wurde.<sup>120</sup>

### »Das Alpha und Omega Österreichs«<sup>121</sup>

Durch ihre Verräumlichung in Form der Reise wurde Geschichte begehbar, die Landschaft aber als ihre Allegorie auslegbar.

Der Name, der am treffendsten aktuelle Bedeutung und historischen Sinn der Donau für Kohl zusammenfasste, hieß Österreich. Dieses war Kohl zufolge nicht *eine* Donaumonarchie, sondern *die* Donaumonarchie schlechthin.<sup>122</sup> Denn »[d]ie ganze historische Entwicklung Oesterreichs ist sozusagen nichts als eine Donaufahrt, ein Hinauf- und Hinabwachsen längs des Stromes von einem Flussabschnitte zum anderen, und ein Hindurchdringen von einem Felsenthore und einem Engpasse zum nächsten.«<sup>123</sup> Für Kohl werden selbst die Kronländer, die nicht am Strom liegen, zu »nothwendige[n] Zuthate[n]«<sup>124</sup>, die die Nebenflüsse der Donau sichern. In dem emblematischen Ineinandergreifen von Geschichte und Landschaft wird die Donau als das »Alpha und Omega Österreichs«<sup>125</sup> lesbar und mithin eine allegorische Figur der österreichischen Geschichte, die hier als ein »so zu sagen in Stein, Wasser und Landschaft verwandelte[s]«<sup>126</sup> Lesebuch entziffert wird.

### Rhein – Donau: literarische Parallelen

Während die Verbindung von Donau und Österreich in Kohls Donau-Buch noch einer vagen Mitteleuropaidee verpflichtet war, in der die deutsche Hegemonie wie auch die Einverleibung-Integration anderer Völker wie selbstverständlich

120 Den Theater-Vergleich verwendet Kohl selbst: »Hier in diesem westlichen Becken [gemeint ist »das westliche Donaustück von Ungarn«, E.K.] machten die österreichischen Markgrafen und Herzöge häufig Eroberungen, die sie aber freilich meistens wieder zurückgeben mußten. Hier ist überhaupt das eigentliche Theater aller Irruptionen der Donaudeutschen in's Land der Ungarn und das Haupttheater der Schlachten der Deutschen mit den Ungarn.« Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 231.

121 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 120f.

122 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 121.

123 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 121.

124 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 121.

125 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 120f.

126 Kohl: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, p. 120.

vorausgesetzt und geografisch begründet wurde, diente sie im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zunehmend auch der Selbstversicherung einer deutschen nationalen Identität innerhalb Österreichs.

Eine Identifizierung mit der »vorgestellten Gemeinschaft«<sup>127</sup> der Deutsch-Österreicher forderte, gerade weil die Gleichung zwischen Territorium, Kultur und Nation in der Habsburgischen Monarchie nicht aufging, nach Modi symbolischer Grenzziehung. Neben der Konstruktion der sogenannten »Sprachgrenzen« in unterschiedlichen Medien<sup>128</sup>, entsteht ab den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts auch eine literarische Massenproduktion mit deutschnationaler, später auch völkischnationaler Widmung, die mit Schlagwörtern beispielhafter Grenzkonflikte in Lyrikanthologien, Zeitschriften und nach der Jahrhundertwende immer mehr auch in Verlagsprogrammen zu Buche schlug.<sup>129</sup>

Die symbolische Bedeutung der Donau als Identitätslandschaft wurde in den deutschnationalen Diskursen im Sinne dieser Abgrenzungsszenarien ausgelotet. In der deutschnationalen Lyrik nach 1870 wurde sie zum österreichischen Pendant des Rheins, an dem sämtliche Formen und Figuren einer nationalistischen Rheinlyrik<sup>130</sup> und damit alle Parolen einer gefährdeten Grenzlandschaft durchprobiert werden konnten,<sup>131</sup> so etwa auch in der von Adam Müller-Guttenbrunn und Gustav Panikowski gezeichneten Lyrikanthologie aus dem Jahre 1888, *Trost- und Trutz-Büchlein der Deutschen in Österreich*. In dieser wie in anderen Gedichtsammlungen der 80er Jahre wird eine nationale Semantik der deutschen und der österreichischen Landschaften ausbuchstabiert. Rhein und Donau werden durch die rhetorische Figur der Parallelität miteinander verbunden: »Auf, mein Deutsch-Oesterreich,/ Rüste walkürengeleich/ Helm, Schild und Speer:/ Wie an des Rheines Strand/ Glorreich die Wache stand, - / So für dein Donauland/ Schwing die Wehr!« – schreibt etwa Felix Dahn in seinem Gedicht »An

127 Anderson, Benedict: Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts. Übersetzt v. Benedikt Burkardt und C. Münz. Frankfurt, New York: Campus 2005 [1983], p. 15.

128 Cf. Judson, Pieter M.: Guardians of the Nation. Activists on the Language Frontiers of Imperial Austria. Cambridge: Harvard University Press 2007.

129 Cf. Michler, Werner: Die Wacht an der Donau. Aspekte österreichischer Literatur im Prozeß der Nationalisierung. In: Klanska, Maria/Lipniski, Krzysztof/Jastal, Katarzyna/Palej, Agnieszka (Hg.): Grenzgänge und Grenzgänger in der österreichischen Literatur. Beiträge des 15. Österreichisch-Polnischen Germanistentreffens Kraków 2002. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego 2004, p. 87–98.

130 Cf. Niklas Beckers »Rheinlied« 1840, Max Schneckenburgers »Die Wacht am Rhein« 1840, Georgh Herweghs »Rheinweinlied« 1840.

131 Cf. Michler: Die Wacht an der Donau, p. 88.

Deutsch-Oesterreich«<sup>132</sup>. Der geografische Umstand, dass die Donau Deutschland und Österreich tatsächlich miteinander verbindet, spielte in dieser Lyrik eine weitaus bescheidenere Rolle als die Adaptierung der »Wacht am Rhein«-Symbolik auf die Donaulandschaft, die die Idee des nationalen Bedrohtseins auf eindringliche und leicht verständliche Art und Weise vermitteln konnte.<sup>133</sup>

Die Serialität dieser Lyrik<sup>134</sup> findet auch in der rapiden »Fortregionalisierung« nationaler Wachsamkeit etwa in Form einer »Wacht an der Kulpa«<sup>135</sup> bzw. einer »Wacht an der Prut« ihren Ausdruck. Die landschaftliche Variabilität der patriotischen Klischees kommt allerdings dem Konzept einer Nation als Einheit der »Stämme und Landschaften« sehr entgegen. Das *Trost- und Trutz-Büchlein* war selbst nach diesem Prinzip angelegt und verzeichnete seine Autoren mit Namen und Herkunftsort.<sup>136</sup>

132 Dahn, Felix: An Deutsch-Oesterreich. In: Müller-Guttenbrunn, Adam/Pawikowski, Gustav (Hg.): *Trost- und Trutz-Büchlein der Deutschen in Österreich*. Leipzig: Liebeskind 1888, p. 25.

133 Welch kriegerische Klischees die Parole von der »Wacht an der Donau« in den 80er Jahren transportierte und zu welchem festem Bestandteil der deutschnationalen Rhetorik sie geworden ist, davon zeugt auch ein Brief von Ludwig Anzengruber an Ada Christen vom Sommer 1881, in dem er die auf das Preisausschreiben der »Deutschen Zeitung« eingelangten Hymnen und Nationallieder fögendermaßen charakterisiert: »[...] entweder schreibt so ein deutscher Sangesbruder paar kurze Strophen nieder, in welchen er den Deutschösterreichern den Rat gibt, ›festzustehen‹, alle ›wie ein Mann auszuhalten‹, ›nicht zu wanken‹, und erforderlichenfalls auch ›mit Mund und Hand‹, ›Gut und Blut zu opfern‹, und denkt, das wäre für hundert Dukaten genug geleistet, oder er hat Einsehen, begreift, dass man für solch eine Summe doch etwas verlangen kann, und dann führt er einem ganze Wälder ›deutscher Eichen‹ ins Haus, macht Angebinde von deutschen Schwertern, Keulen, Bannern, Panieren, Oriflammern, Fahnen, arrangiert die Wacht an der Donau, die Ostmarkwächter und andere Volksbelustigungen, so dass man sich nimmer aus weiß und einem die Wahl Kopfweh macht. Wenn man nun immer solche Zeilen lesen muß, so klingt einem das noch im Ohr, endlich hört man Tag und Nacht die Donauwacht und gerät in einem Zustand, dass man ohne Bedacht auf des Nächsten Wohlfinden patriotische Zeilen auf jedes unbeschriebene Fleckchen Papier wirft.« Anzengruber, Ludwig: *Briefe. Mit Beiträgen zu seiner Biographie*. Bettelheim, Anton (Hg.): Bd. 2. Stuttgart u. Berlin: J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger 1902, p. 107f. zit. n. Michler: *Die Wacht an der Donau*, p. 89.

134 Cf. Michler: *Die Wacht an der Donau*.

135 Oberpföll, Josef: *Die Wacht an der Kulpa*. In: Müller-Guttenbrunn: *Trost- und Trutz-Büchlein*, p. 123.

136 Als ein »Standardprodukt« der »Anthologienliteratur der Zeit« fungierte das *Trost-*

Ihrem militanten Charakter entsprechend konvertierte die »Wacht an der Donau«-Lyrik die Donau in eine Grenzlandschaft, an der intensivierte »Schutzarbeit«<sup>137</sup> der eigenen deutsch-österreichischen Identität geboten war.

### Der Strom einer deutsch-österreichischen Kulturmission

Dreißig Jahre später war es derselbe Adam Müller-Guttenbrunn, der in Aufsätzen und Romanen die Donau als das landschaftliche Emblem einer deutsch-österreichischen Kulturmission feierte. Sein Werk zeigt u.a. auch die ungeheure Adaptierbarkeit landschaftlicher Topoi, die in nationalen und Minderheitennarrativen gleichermaßen eingesetzt werden konnten. Hierbei bediente sich auch er öfters des Sujets der Geschichtsreise, allerdings mit einem leicht veränderten Subjekt. War dies für Johann Georg Kohl noch die österreichische Staatlichkeit, so übernahm für den in Wien lebenden banatdeutschen Schriftsteller das deutsche Volkstum deren Rolle. Sein Zeitungsartikel *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte*, der im Jahre 1916 auch in seiner Aufsatzsammlung *Österreichs Beschwerdebuch* erschien, schildert eine Schifffahrt donauabwärts, mit besonderem Augenmerk auf die niederösterreichische Landschaft und ihre katholischen Stifte und Klöster. Der kurze Text führt ein altes Sujet der Donau-Reiseliteratur aus, er beschreibt eine Reise von Passau nach Wien.

Doch er schildert nicht Gefahren und Mühen oder auch: Komforts und Genüsse des Reisens, reiht nicht abwechslungsreiche Landschaftsbilder aneinander, sondern bietet eine triumphale Schau, die zerstreute Punkte der Landschaft in eine »Linie in der Zeit«<sup>138</sup> verwandelt: in »unsere Kulturgeschichte« oder wie es an anderer Stelle auch heißt, in »Weltgeschichte«, zu ihren sichtbaren Spuren und »Etappen«<sup>139</sup> werden die alten Stifte erklärt. Die sinnlich erlebbare Flussland-

---

*und Trutz-Büchlein* Werner Michler zufolge als eine Art »Kanonisierungsagentur«. Neben einer Reihe von älteren renommierten deutschen (und in diesem Fall auch österreichischen) Autoren zeigte es eine Gruppe jüngerer nicht-kanonisierter Autoren auf, zu der auch die beiden Herausgeber gehörten. Michler: *Die Wacht an der Donau*, p. 93.

137 Wotawa, Prof. August von: Deutsche Schutzarbeit in Österreich. In: Müller-Guttenbrunn, Adam (Hg.): *Ruhmeshalle deutscher Arbeit in der österreichisch-ungarischen Monarchie*. Stuttgart, Berlin: Deutsche Verlagsanstalt 1916, pp. 509–515.

138 Schama: *Der Traum von der Wildnis*, p. 13.

139 Müller-Guttenbrunn, Adam: *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte*. In: ders.: *Österreichs Beschwerdebuch*. Einige Eintragungen von Adam Müller-Guttenbrunn. Reuß & Itta Verlag: Konstanz am Bodensee 1916, pp. 13–25, hier p. 21.

schaft wird nicht einfach als Erfahrung, sondern als eine Allegorie der Geschichte gelesen.

Grundmotiv dieses Narrativs ist der Kampf von Wasser und Stein. Eingefangen in das Bild des Kampfes wird die Donau-Landschaft zur Allegorie jener (historischen) Gegensätze, die die Geschichte dieser Landschaft (vermeintlich) prägten.<sup>140</sup> Zeichen ihrer Kultiviertheit weisen darauf hin, mit welcher Anstrengung diese Kultur der Natur »abgetrotzt« bzw. abgerungen<sup>141</sup> werden musste. »Denn diese Uferwände sind eine einzige große Festung, die bisher die Opfer, die ihre Einnahme erfordern würde, nicht wert schienen.«<sup>142</sup> Das Gebiet selbst musste und, so legt es uns Müller-Guttenbrunns Text nahe, muss immer wieder der Barbarei abgerungen werden, um es zur Heimstätte von Kultur und Ordnung zu machen. Das Grundscheema wird in unterschiedlichen Settings ausfantasiert: »Das heutige Mittelafrika ist bekannter als unsre Heimat damals den germanischen Stämmen war. Sie hatten schon ein römisch-deutsches Kaisertum, und hier tummelten sich noch die Heerhaufen der Hunnen, hier herrschten noch die Awaren.«<sup>143</sup> In der kurzen historischen Skizze macht der Name römisch-deutsches Kaisertum vergessen, dass ein paar Jahrhunderte früher auch die Germanen noch kein Kaisertum »hatten«. Der Hinweis auf »[d]as heutige Mittelafrika«, der für Müller-Guttenbrunn nicht eben untypisch war, impliziert zudem ein koloniales Deutungsmuster.

Vor diesem landschaftlichen und diskursiven Hintergrund agieren Männer des Wortes. Zuerst ist es ein Geistlicher, der »jedem Fremden aufspürte, sich vorstellte und ihm die Reize der Landschaft erklärte«<sup>144</sup>, ab Krems übernimmt es der Verfasser des Artikels selbst, sich »unbefragt«<sup>145</sup> in das Gespräch seiner Reisegefährten zu mischen und einem »Oberlehrer aus Sachsen«<sup>146</sup> historische Umstände auseinanderzusetzen.

In dem etwa zwanzig Seiten umfassenden Aufsatz wird die Donau als die Grenze zweier Welten in die Pathosformeln deutscher Geschichte erhoben. Die

140 Auch in delle Grazies Roman *Donaukind* aus dem Jahre 1918 wird die untere Donau und vor allem der Kananpass, als »ein Kampf zwischen Gestein und Wasser. Zwischen einer lebendig fortflutenden Kraft der Erde und den erstarrten Zeugen einer toten« beschrieben, allerdings mit ganz anderen Vorzeichen. delle Grazie, Marie Eugenie: *Donaukind*. Berlin u. Wien: Verlag Ullstein 1918, p. 5.

141 Müller-Guttenbrunn: *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte*, p. 18.

142 Müller-Guttenbrunn: *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte*, p. 18.

143 Müller-Guttenbrunn: *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte*, p. 22.

144 Müller-Guttenbrunn: *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte*, p. 14.

145 Müller-Guttenbrunn: *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte*, p. 19.

146 Müller-Guttenbrunn: *Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte*, p. 18.

Fahrt donauabwärts wird jedoch noch in ihrer harmlosesten Form, als Touristenreise zum Nachvollzug einer Mission. Hierzu dienen historische Parallelen: Eine Kulturgeografie, die die Gegenüberstellung von Kultur und Barbarei noch in der römischen Zeit ansetzt, als die Donau »limes« des römischen Reiches war und diese um die mittelalterliche Gegenüberstellung von Osten und Westen im Nibelungenlied ergänzt.

Weltgeschichte wird allerdings erst nachträglich am Schreibtisch entfaltet. Das Gesehene wird dort in die Zusammenhänge des Schreibens und Nach-Denkens eingebettet und mit einem »historischen Leitgedanken«<sup>147</sup> versehen. Dessen totalisierende Sichtweise findet in der 360-Grad-Perspektive der Panoramenbilder ihre optische Entsprechung: »Ein perspektivisches Bild aller menschlichen Kulturkämpfe rollt sich vor uns auf, wie auf einer riesigen Wandeldekoration«<sup>148</sup>. Doch die sich schnell ablösenden Ansichten, die die landschaftliche Vielfalt zu »Wandelbilder[n]«<sup>149</sup> stilisieren, dienen lediglich zum Einprägen des historischen Leitgedanken. Dieser ist in Adam Müller-Guttenbrunns Ausführungen durch Schlüsselwörter wie »Kulturarbeit«<sup>150</sup> bzw. »Kulturwerk«<sup>151</sup> abrufbar. Alles, was auf der Fahrt durch die Wachau an historischen Spuren und Denkmälern zu sehen ist, wird zum Zeugen eines deutschen Kulturkampfes gegen Chaos und Barbarei erklärt. Die von Müller-Guttenbrunn hervorgehobenen Baudenkmäler an beiden Ufern des Stromes sind Herrschaftszeichen, die allein schon durch ihr Alter von Bestand künden. Herrschaftsinsignien, wie etwa die Krone Karl des Großen auf dem einen Turm des Augustiner-Stiftes in Klosterneuburg und der Herzogshut von Österreich auf dem anderen, »[...] erzählen, daß dieses Stift teil hat an der Befestigung der Macht des deutschen Kaisertums in der Ostmark.«<sup>152</sup>

Überraschen dürfte an dem Text nicht, *dass*, sondern *wie* er zwei oft verlautbarte Vorstellungen über die Donau miteinander vereint. Er stilisiert den Fluss zum Ort eines zeitlosen Kampfes und weist ihm dadurch die Rolle einer Grenze zu. Zugleich stellt er ihn aber als ein landschaftliches Bindeglied zwischen Orte dar, die durch Deutsche bzw. Deutsch-Österreicher besiedelt sind, und stilisiert ihn zu einem Fluss, über den sich »Deutsches Leben« von Passau bis zur Mündung (bis zum Schwarzen Meer) ergießt.

147 Müller-Guttenbrunn: Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte, p. 15.

148 Müller-Guttenbrunn: Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte, p. 15.

149 Müller-Guttenbrunn: Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte, p. 16.

150 Müller-Guttenbrunn: Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte, p. 19.

151 Müller-Guttenbrunn: Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte, p. 23.

152 Müller-Guttenbrunn: Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte, p. 20.

## Historische Donaureisen: Der große Schwabenzug

In Müller-Guttenbrunns nach der Jahrhundertwende entstandenen historischen Heimatromanen und Aufsätzen wird das Schema des Geschichtsflusses mit Realien aus der Kolonisierungsgeschichte des Banats im 18. Jahrhundert aufgefüllt und die Donau als identitätsstiftende Landschaft der deutschen Minderheit im Banat »erschrieben«. Auch an der Argumentationsweise dieser Heimatromane lässt sich ablesen, dass das nationale Erwachen der banatdeutscher Minderheit teils in Konkurrenz zu jenem der ungarischen Mehrheitsnation, teils im Dialog mit traditionalistischen deutschen nationalen Diskursen vor sich gegangen ist.<sup>153</sup>

Die Grenzlage des Banats spielt in Müller-Guttenbrunns Heimatromanen eine Schlüsselrolle. Dieser Topos ist zuvörderst mit dem historischen Ursprung der Banatdeutschen verbunden, die nach der Rückeroberung des Territoriums von den Türken ab 1720 zu großer Zahl als Siedler ins Land kamen. In Kombination mit dem ähnlich zentralen Topos vom Pioniergeist und von der Arbeitsdisziplin der deutschen Siedler wird der Gründungsmythos des Deutschtums im Banat geschaffen. Die daraus erwachsende Gefährdung als Lebensgrundlage ist in Müller-Guttenbrunns Heimatromanen jedoch weniger militärisch (gegen die im 18. Jahrhundert noch durchaus vorkommenden Türkeneinfälle ist ja die Militärgrenze – hauptsächlich mit Hilfe der serbischen Bevölkerung – errichtet worden) als vielmehr klimatisch und ethnisch bedingt. Es gilt hierbei den Urzustand einer versumpften und einer landwirtschaftlich unfruchtbar gewordenen Landschaft zu bekämpfen und sich von den oft auch als »wild«, »halborientalisch« oder einfach nur als unberechenbar bezeichneten anderen Einwohnern dieses Gebietes abzusetzen. Es ist eben diese Opposition von Kultur und Verwahrlosung, die letztendlich die deutsche Kulturmission im Banat begründet, diese nicht nur wünschenswert, sondern geradezu notwendig erscheinen lässt.

Indem der militärisch geprägte Gründungsmythos der Banatdeutschen als Subtext für die alltäglichsten wirtschaftlichen Formen der Naturaneignung dient, wird aber jede Arbeit zur »Eroberung« und im räumlichen Kontext des Banats freilich auch zu einem territorialen Vorstoß, einem Zurückdrängen der anderen ethnischen Gruppen. Denn »[...] das wäre das Übelste nicht für einen Schwaben, auf Eroberung auszugehen. Und ein guter Handwerker in solch einem Dorfe

---

153 Cf. Király, Edit: *Der Kongo fließt durch Ungarn. Literarische Grenzinszenierungen am Beispiel der Donau*. In: Fischer, Wladimir/Heindl, Waltraud/Millner, Alexandra/Müller-Funk, Wolfgang (Hg.): *Räume und Grenzen in der österreichisch-ungarischen Monarchie von 1867 bis 1918*. Tübingen, Basel: Franke 2010 (=Kultur – Herrschaft – Differenz Bd. 11), pp. 49–110.

wäre ein Eroberer.« So lautet der Kommentar, als ein schwäbischer Handwerker sich in einem walachischen (sprich: rumänischen) Dorf niederlässt.<sup>154</sup>

Die Gefährdung durch die Grenzlage motiviert zugleich auch die Abriegelung gegen die Außenwelt, die in romanhaften Konstellationen in einem großen Formenreichtum der räumlichen Abgrenzungen, der geografischen Grenz- und Trennlinien sowie Wachposten ihren Ausdruck findet.

Der Versuch, den Fluss und die Flussreise als narratives Schema zu verwenden und dieses in einem beispielhaften Grenzkonflikt zu aktualisieren, ist von Müller-Guttenbrunn am ausgiebigsten im historischen Roman *Der große Schwabenzug* aus dem Jahre 1913 unternommen worden. Dieser verbindet die Rhetorik der Donau-Mission mit den Themen der Banater Heimatliteratur und fantasiert damit das Paradoxon des Stromes, der gleichzeitig Grenze und Band ist, in einem historischen Setting aus.

Der Roman schildert die Neubesiedelung des Banats unter General Mercy im 18. Jahrhundert (in der Geschichte als »Karolinische Besiedlung« bekannt), als zwischen 1716 und 1740 die ersten Siedler aus Deutschland über Wien im Banat, in der Baranya und in der Batschka (im Roman zusammenfassend nur als »schwäbische Türkei« bezeichnet) angelangt sind.

Das Banat wird hierbei als »Neuland« bezeichnet und im Vergleich mit Amerika als eine bessere, weil noch ganz leere »neue[.] Welt« beschrieben.<sup>155</sup>

154 Müller-Guttenbrunn, Adam: *Meister Jakob und seine Kinder*. Leipzig: L. Staackmann Verlag 1918, p. 337, auch: p. 229.

155 »[...]Was der Adlerwirt von Amerika halte, wollte er wissen. *Dort säßen schon die Engländer*, meinte der Wirt. Und die vergunnen keinem Schwaben einen guten Bissen. Von den Pfälzern seien viele als Bettler wieder heimgekehrt. Er wisse jetzt ein besseres Land. Und daheim könne man von Ulm auf der Donau fahren. [...] Und er setzte sich zu den Leuten und erzählte ihnen, was seine Schwester Theres wieder für einen Brief bekommen habe. Der Jakob Pleß – der aus Ulm – habe ihr geschrieben, das ganze Hungarn wäre jetzt *gesäubert vom Türken*, und es sei Friede. Der Eugenius habe viele Soldaten entlassen und es jedem freigestellt, sich dort drunten anzusiedeln im Banat, rings um die Festung Temeschwar. Nicht einen Kreuzer kostet das. So viel Land einer bebauen könne, so viel bekäme er. Gleich könnte der Jakob, wenn er Landwirtschaft verstünde, fünfzig Joch haben und Haus und Hof. Der Kaiser habe dem Prinzen Eugenius und seinen Feldherrn *große, herrenlose Güter* geschenkt zur Belohnung. Mancher hat zwanzig bis dreißig Dörfer. Aber die seien menschenleer. Man brauche überall Ackerbauern und Handwerker. Und der Jakob meint, die überzähligen Schwaben sollten halt kommen, wenn sie Kurasche haben.« Müller-Guttenbrunn, Adam: *Der große Schwabenzug*. Leipzig: L. Staackmann Verlag 1913, p. 9f. [Hervorhebung von E. K.]

Die Parallele zwischen der von den Türken zurückeroberten Gebiete und dem amerikanischen Neuland impliziert ein leeres Stück Land, ohne Menschen, ohne Geschichte, das per definitionem auf seine Kolonialisierung wartet. Um dieses durch die historischen Tatsachen keineswegs belegte Bild glaubwürdig zu machen, werden ihre früheren Einwohner teils als Halbwilde, teils als Halbkriminelle dargestellt. Im Gegensatz zu diesen zu der Bewirtschaftung des Landes unfähigen »Ureinwohnern« sollten die den Absichten des Generals Mercy gemäß angesiedelten neuen Kolonisten daran mitwirken, das Banat nach ideellen Gesichtspunkten fruchtbar zu machen. Entsprechend wird die Auswanderung ins Banat der amerikanischen auch deshalb vorgezogen, weil sie planmäßig verläuft, von der Obrigkeit eingeleitet und reguliert wird. Die geografische Nähe bestätigt lediglich diesen Vorzug, denn die Donau erscheint trotz aller Gefahren vertrauenswürdiger als das von vornherein »tükische Meer«<sup>156</sup>.

Die Donau bildet jenes geografische Band, das sehr entfernte Schauplätze des Romans miteinander verbindet. Auf diesem fahren Bauern und Handwerker von Ulm bzw. Regensburg bis nach Peterwardein. Auch Wien, wo die Kolonisation geplant und organisiert wird und wo alle Kolonisten Station machen, liegt an der Donau.

Anhand der Schicksale mehrerer Einwandererfamilien wird ein großangelegtes Tableau der historischen Ereignisse angestrebt. Mit der Schilderung der beschwerlichen Fahrt und der oft abenteuerlichen Ankunft von Wirtsleuten (Therese, die Braut des Konstablers Pless) und Bauern (Philipp Trautmann), der Tätigkeit des Grafen Mercy sowie seines adoptierten Neffen, Graf Anton, und dessen Braut wird eine geografisch wie sozial komplexe Darstellung der Kolonisationsgeschichte geboten. Dabei dürfen weder die Vertreter verschiedener Glaubensbekenntnisse noch verschiedene moralische Charaktere fehlen; Veräter, die Nicht-Deutsche heiraten, gibt es ebenso wie standhafte Kolonisten. Auch andere Ethnien Südungarns sind im Kulturbild vertreten, doch werden sie entweder als Halbwilde (Rumänen und Serben) oder aber als Hintertreiber des »großen Schwabenzuges« dargestellt (der ungarische Adlige Parkóczy). In geografischer Hinsicht reichen die Schauplätze des Romans von der Ulmer Gegend über Wien bis Peterwardein, Temeschburg, sowie Dörfer im Banat und in der Batschka. Allein die Herkunft der Figuren ist weit verzweigt, manche kommen aus Baden-Württemberg, andere aus der Pfalz, »aus Hessen und Franken, aus Nassau und Westfalen, aus der Rheinpfalz und aus Luxemburg, aus dem Elsaß und aus Lothringen.«<sup>157</sup> Ähnliche Listen deutscher Länder werden von Mül-

---

156 Müller-Guttenbrunn: Der große Schwabenzug, p. 17.

157 Müller-Guttenbrunn: Der große Schwabenzug, p. 135.

ler-Guttenbrunn mit Vorliebe aufgezählt, Vielfalt gern durch »bunte Trachten« repräsentiert und kaum durch individuelle Züge der Auswanderer gezeichnet.

Doch so interessant die Schilderung von Vielfalt, umso programmatischer die gleichzeitige Betonung von Einheit. Dies impliziert schon der Titel des Romans, der die im Roman dargestellten individuellen Schicksale unter der Einheit eines historischen Ereignisses subsumiert. Der Zug der Schwaben wird im Roman denn auch als Völkerwanderung auf eine historisch verbürgte Einheitsformel gebracht. Im Roman sind grundsätzlich zwei Konzepte zur Einheitsstiftung berufen: die Idee des Landes und die des Volkes. Diese beiden müssen im Laufe des Romans aufeinander abgestimmt werden.

Das Territorium, auf das diese späte Völkerwanderung gerichtet ist, wird als die durch die Türkenkriege verwüsteten und entvölkerten Gebiete im südlichen und südöstlichen Ungarn gekennzeichnet, als das Banat, die Batschka und der Baranya. Zum Land wird dieses Territorium erst durch den Schwabenzug, der ihm die Vorstellung des »gelobte[n] Land[es]«<sup>158</sup> unterlegt. Der Subtext des biblischen Kanaans impliziert nicht nur den Reichtum des Gebietes, sondern vor allem seine geradezu sakrale Zugehörigkeit zum auserwählten Volk. Diese Vorstellung ist jedoch lediglich eine von mehreren, mit denen das als »leer« imaginierte »Neuland« des Banats aufgefüllt wird.

Für Mercy etwa bedeutet das Banat »sein künftiges Paradies«<sup>159</sup> im Sinne eines kunstvoll angelegten Gartens, in den erlesene Pflanzen und Betriebe der Welt umgetopft werden.<sup>160</sup> Die Heterogenität der Elemente wird durch die Einheit-

158 Müller-Guttenbrunn: Der große Schwabenzug, p. 275.

159 Müller-Guttenbrunn: Der große Schwabenzug, p. 275.

160 »[...] mit dem Ackerbau war das Werk nur halb getan; die Gewerbe mussten belebt, die Industrien *des Westens hierher verpflanzt werden*, denn die Rohprodukte, die dieses Neuland in Fülle hergab, waren wertlos, wenn sie nicht in höhere Erzeugnisse menschlicher Betätigung verwandelt werden konnten. Zahlreiche Werkstätten und Fabriken erhoben sich im Südosten der Festung, [...] und es bildete sich schon eine eigene Stadt um all diese Betriebe, diese *holländischen Ölpresen*, diese Tuch- und Hutfabriken, diese Papiermühlen. [...] Die hunderttausende Maulbeerbäume aber, die die Mercy *aus Sizilien* hierbeischaffte, und die jetzt alle Landstraßen einsäumten, sie ernährten die Millionen Seidenraupen, die die erste Seidenfabrik des Landes mit ihren goldigen Kokons beschenkten. [...] Hängen ließ er jeden, der *seine idealen Kreise* bössartig störte. Er düstete danach, alles Nützliche und Schöne, das er auf seinen Heerfahrten *im Elsaß, in Frankreich, in Italien und Sizilien* gesehen, *hierher zu verpflanzen, in sein künftiges Paradies*; er lockte eine Anzahl von Menschen aus aller Herren Länder in das Banat, und der Name des Kaisers, den er dafür ausspielen konnte, verdoppelte die Zauberkraft, die das *Neuland* ausübte [...].« Müller-Guttenbrunn: Der große Schwabenzug, p. 274f. [Hervorhebungen von E. K.]

lichkeit ihrer Anordnung aufgewogen. Mercys Paradies wird durch die perfekte geometrische Form der »idealen Kreise«<sup>161</sup> als die Beste aller Welten gekennzeichnet, als eine künstlich angelegte Kolonie, deren erlesene Elemente nach dem abstrakten Prinzip der Nützlichkeit und Schönheit geordnet sind. Das Maß des Nützlichen und des Schönen ist dabei Mercy selbst.

Für andere wiederum bedeutet die neue Kolonie jene Menschen, die hier »eine neue Heimat erwerben wollten«<sup>162</sup>, d.h. hier zu einem Volk werden. Die Volkswerdung der deutschen Siedler wird im Roman teils in Form von kommunikativen Vorgängen, teils durch einfachste Formen der Presseöffentlichkeit plausibel gemacht und hauptsächlich im Wirtshaus lokalisiert.<sup>163</sup>

Ihren sprachlichen Ausdruck findet sie in der Idee der einheitlichen Sprache, verkörpert im Wörterbuch.<sup>164</sup> Der »babylonische[.] Verständigungskrieg der heimatlichen Dialekte«, aus dem eine »ganz neue deutsche Mundart entstehen müsse« impliziert das Modell einer »durch die wechselseitige orale Durchdrin-

161 Müller-Guttenbrunn: Der große Schwabenzug, p. 275.

162 Müller-Guttenbrunn: Der große Schwabenzug, p. 275.

163 Die Verbindung zwischen Deutschland und dem durch die Türkenkriege gewonnenen Banater Neuland wird am Anfang des Romans durch einen Brief des Konstablers Pless hergestellt, der später durch »ähnliche Soldatenbriefe«, dann aber auch durch Blätter zu einer starken und vielfältigen Verbindung ausgebaut wird.

164 »Da horchten die Leute aus dem Schwarzwald, von Baden und Württemberg, aus Elsaß und Lothringen, aus Trier und Fulda und Bamberg, aus Luxemburg, aus der Pfalz und dem Breisgau, aus Mainz und Fürstenberg, Nassau, Franken und Baden-Baden, aus Schwaben und der Schweiz, aus Tirol und der Steiermark, aus Schlesien und Böhmen. Und bedienen tat sie die Susi aus dem Blautal, sie bekamen nur heimatliche Gesichter zu sehen und hörten nur deutsche Worte. Die deutschen Mundarten, die sich daheim nie zusammenfanden, hier [in Temeschwar] führten sie einen lustigen Krieg miteinander, in dieser Fremde, die ihnen allen zur Heimat werden sollte. Die Schwaben und Pfälzer waren in der Mehrheit, das hörte jeder, der Ohren hatte. Der ehemalige Hilfslehrer Leonhard Wörndle aus dem Elsaß, der jetzt richtig Schuldirektor in Temeschwar geworden war, kam fleißig zur Frau Theres bei den »Sieben Kurfürsten«, und er versäumte es nie, auch in die Bauernstube zu gehen. Das Heimweh plagte ihn sehr, und jeder Landsmann aus dem Elsaß war ihm wie ein Bruder. Und er fand ein wahres Vergnügen darin, hier den babylonischen *Verständigungskrieg* der heimatlichen Dialekte zu belauschen. Und er prophezeite am Herrentisch drüben, daß da eine ganz neue deutsche Mundart entstehen müsse, an der sich die Gelehrten in zweihundert Jahren die Köpfe zerbrechen würden, weil sie daheim nicht zu finden sein wird. Man werde ein *Banater Wörterbuch* herausgeben als deutsche Rarität, sagte er.« Müller-Guttenbrunn: Der große Schwabenzug, p. 257f. (Hervorhebungen von E.K.)

gung aller Mundarten« hervorgehenden Nationalsprache.<sup>165</sup> Die in Temeschwar ankommenden Siedler, die aus verschiedenen Gegenden Deutschlands kommen, werden eben durch ihre Vermischung und durch den Verlust ihrer regionalen Eigenart zu Deutschen, d. h. zu Mitgliedern einer Nation.

Zum Modell der Nationsbildung wird die Gründung des deutschen Banats jedoch erst indem der Roman die Zusammengehörigkeit von Volk und Land in den narrativen Zusammenhang einer historischen Initiation setzt. Die Weihe erfolgt nicht allein durch die Arbeit, sondern vor allem durch den Tod. Der Roman, der mit einer Brautwerbung anfängt und die Fortpflanzung des deutschen Volkstums durch deutsche Bräute propagiert, endet mit dem Bild der Generationsabfolge einer imaginären Männerarmee, die sich im Tode den Boden weitergibt:

Neue Sendboten zogen ins Reich hinaus, neue Patente der jungen Kaiserin, die in schwerer Zeit den Thron bestiegen, wurden von allen Kanzeln verlesen, und der große Schwabenzug nach dem Osten setzte wieder ein.

Und die jetzt kamen, traten schon ein deutsches Erbe an.

Die Gefallenen haben diesen Boden geweiht für künftige Geschlechter.<sup>166</sup>

In diesem Umspringbild wird Arbeit mit Kampf, menschliche Generationsabfolge mit dem Vorrücken bzw. dem Nachrücken einer Armee gleichgesetzt und der deutsche Kolonist, der an den Grenzen des Reichs den Boden von der Natur zurückerobert, als Glied eines Arbeiterheers bestimmt. Erst durch seinen Blutzoll wird der Boden zu Heimat. Der Roman, der am Vorabend des Ersten Weltkrieges erschienen ist, projiziert damit die totale Mobilmachung auf eine historische Vorzeit.

Die Nationalisierung von Räumen verlangte nach beispielhaften Grenzkonflikten, doch deren konkrete Gegebenheiten wurden in der literarischen Überhöhung des Themas oft unkenntlich gemacht. *Der große Schwabenzug* erzählt unter den Umständen des 18. Jahrhunderts im Banat den *grand récit* der Nationswerdung. Das Modell der Donaureise – die hier als die Kolonisation des Banats kon-

165 So charakterisiert Harald Schmidt Adam Müllers Sprachkonzept in seinen *Zwölf Reden über die Beredsamkeit*. Cf. Schmidt, Harald: Umlauf der Sprache, Umlauf des Geistes. Nationalromantische Zirkulationsmodelle als integrative Kulturkonzepte. In: Böhler, Michael u. Horch, Hans Otto (Hg.): *Kulturtopographie deutschsprachiger Literaturen. Perspektivierungen im Spannungsfeld von Integration und Differenz*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag 2002, pp. 45–70, hier p. 66.

166 Müller-Guttenbrunn: *Der große Schwabenzug*, p. 378.

cretisiert wird – vermittelt in Müller-Guttenbrunns historischem Roman, wie aus vielen verschiedenen Stämmen ein Volk, aus unterschiedlichen Mundarten eine Sprache und aus einer Vielzahl von Einzelnen das reguläre, im Frieden wie im Krieg einsetzbare Arbeiterheer der Nation entsteht.

## Die historische Performance der ungarischen Millenniumsausstellung

Die Konstruktion nationaler Räume erfolgte im 19. Jahrhundert nicht zuletzt in Form von großen öffentlichen Spektakeln. Sie verquickten militärische und technische Diskurse und suchten oft der technischen Modernisierung einen historischen Sinn zu unterlegen. In der Reihe dieser Feier ist insbesondere die Eröffnung des Eisernen-Tor-Kanals hervorzuheben, die in Ungarn im Rahmen des Millenniums begangen wurde.

Die Tausendjahrfeier sollte nationale Glaubenssätze oder auch: die »Semantiken des Nationalen«<sup>167</sup> für ein großes Publikum sichtbar und erlebbar machen. In ihr drückte eine Ideologie sich verschiedenen Medien und Materien auf, in denen sie sichtbar, fassbar und deutbar wurde. Freilich hatten diese mehr mit Wünschen und Ideologien eines Teils der ungarischen politischen Klasse zu tun als mit Realitäten.

Die Bewältigung eines der größten Schifffahrtshindernisse an der Donau kam diesem Anliegen sehr entgegen. Die Stromregulierung diente in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts öfters als eine Illustration für den Modernisierungswillen des Herrschers. Sie bot willkommene Bewältigungsszenarien und erhob das Wegsprengen und Ausbaggern von mehreren hunderttausend Kubikmetern Felsen zu einer zivilisatorischen Heldentat. Vertreter politischer Macht demonstrierten den Zusammenhang von politischem Willen und technischer Kraft durch höchsteigene – mit Hilfe der Fotografie und der Presse festgehaltene – Besuche an Baustellen und verwandelten diese durch ihre körperliche Präsenz zu wunderbaren Kampfarenen des technischen Fortschritts. Während man dies in Cisleithanien im imperialen Sinne auslegte, wurde die Eröffnung des Eisernen-Tor-Kanals in der ungarischen Reichshälfte in den nationalen Diskursen der Millenniumsfeier ausgewertet. Nebst dieser technischen Szenarien trug sie auch durch die symbolische Besetzung einer Grenzlandschaft zur Festigung des ungarischen nationalen Selbstbewusstseins bei.<sup>168</sup> Die Symbolisierungspraktiken folg-

167 Binder, Beate/ Kaschuba, Wolfgang/ Niedermüller, Peter: Inszenierung des Nationalen – einige einleitende Bemerkungen. In: dies. (Hg.): Inszenierung des Nationalen. Geschichte, Kultur und die Politik der Identitäten am Ende des 20. Jahrhunderts. Wien: Böhlau 2001, p.7–19, hier p.10.

168 »A political community [...] suggests a definite social space, a fairly well demarcated and bounded territory with which the members identify and to which they feel



Bild Nr. 29. Hutterer, Géza: König Alexander von Serbien und seine Mutter Kanalbauten.



Bild Nr. 30. Hutterer, Géza: Eröffnung des Kanals beim Eisernen Tor. Einweihung des Kanals, 1896

ten dabei ihrer eigenen Logik und entsprachen nicht unbedingt den tatsächlichen ethnischen Verhältnissen der Region.<sup>169</sup>

### Die Millenniumsfeier 1896 – konfligierende Konzepte

Die Tausendjahrfeier der ungarischen Landnahme im Jahre 1896 war von ihren Initiatoren als gewaltiges politisches und kulturelles Ereignis gedacht worden, das zu Ehren des vor etwa Tausend Jahren stattgefundenen Einzugs der Ungarn in das Karpatenbecken die territoriale Integrität, staatliche Kontinuität und die zivilisatorische Kraft der Nation illustrieren und erfahrbar machen sollte. Im Akt einer symbolischen »Landnahme« sollte Ungarn als moderner Nationalstaat an der Schwelle einer neuen Epoche symbolisch neu entstehen.

Die Einheit, die Selbstfindung der Nation in ihrer Geschichte wie auch in ihrer Gegenwart sollte sich in einer Reihe von Veranstaltungen manifestieren. Dazu gehörten neben der Landesausstellung Schulfeste, Dankgottesdienste sowie Festsitzungen der Verwaltungseinheiten landesweit, das Vorlesen des Millenniumsgesetzes im Parlament, die Einweihung von 7 Gedenksäulen an verschiedenen (Grenz)punkten des Landes, die Eröffnung mehrerer Museen, die Einweihung der U-Bahn und der Franz-Josefs-Brücke in Budapest sowie anderer Bauten und technischer Werke, die ein Schritthalten Ungarns mit dem zivilisatorischen Fortschritt Europas bezeugen konnten.<sup>170</sup>

---

they belong.« Smith, Anthony D.: *National Identity*, London: Penguin Books 1991, p. 9. Obwohl das tatsächliche Territorium von Nationalstaaten ethnisch keineswegs unbedingt homogen war, wurde die Herstellung eines klar umgrenzten, homogenen Raums für die Entwicklung des Konzepts Nation entscheidend. Dazu auch Keményfi, Róbert: *A magyar nemzetiség megismerése. Térképek, térképek: fogalomtár*. [Die Konstruktion des ungarischen nationalen Raumes. Raumvorstellungen, Karten: ein Begriffsinventar] Debrecen: Bölcsészkonzorcium 2006, Kapitel »Az »etnikai táj« értelmezésének ideológiai gyökerei« [Auslegung des Begriffes »ethnische Landschaft« und seine ideologische Wurzeln], pp. 67–73, und ders.: »Az etnikai táj a mentális térben« [»Ethnische Landschaft im mentalen Raum«], pp. 73–74.

169 Der Regulierungsauftrag musste teils von Leuten ausgeführt werden, die des serbischen und des rumänischen kundig waren. Cf. Walland, Ernő: *Az aldunai zuhatagokon keresztül előállítandó hajóút*. [Die Schifffahrtsstrasse durch die Stromschnellen der unteren Donau] In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. [Berichte des Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereins] 18. kötet. 1884, pp. 237–258, hier p. 419.

170 Szabó, Dániel: *A millenniumi ünnepségek*. In: *Világosság* 1978 (19.évf.) /8–9, pp. 500–506, hier p. 502.

Die Regulierung der Stromschnellen zwischen Baziasch und Turn-Severin war schon in der Planungsphase in den 80er Jahren aufs engste mit dem Projekt der ungarischen Millenniumsfeier verbunden.<sup>171</sup> Es verband sie miteinander sowohl die Person von Gábor Baross, dem damaligen Handelsminister, der beides, das Ausschreiben für die Regulierung wie auch die Vorbereitung des Millenniumsgesetzes verantwortlich zeichnete, als auch jene symbolische Bedeutung, die in der Vorbereitung der Tausendjahrfeier der Kataraktenregulierung beigemessen wurde. Sie vermochte, im Jahre des Millenniums fertiggestellt, Ungarns internationale Position, seine Kultur, seine technische Entwicklung, seinen Mut, seine Macht und seine Finanzkraft gleichzeitig zu präsentieren. Denn die Kataraktenregulierung sollte nicht nur die Lösung für ein Verkehrshindernis bieten, das man Jahrhunderte lang vergeblich zu beseitigen versucht hatte, sondern auch eine technische Großtat werden, die in einem Atemzug mit Panama und Suez genannt werden konnte.<sup>172</sup> Diesem imperialen Zug kam der Pomp der Millenniumsfeier offenbar sehr entgegen. Die Einweihung war als Abschluss<sup>173</sup> – und Krönung<sup>174</sup> – der Feierlichkeiten vorgesehen. An diesem Stellenwert der Donauregulierung änderte nicht einmal die Tatsache etwas, dass die Kataraktenregulierung von Baziasch bis Turn-Severin erst im Jahre 1898 vollständig beendet wurde.<sup>175</sup>

Doch im Gegensatz zu seiner manifesten Funktion, Einheit zu demonstrieren, war das ungarische Millennium schon in seiner Konzeption von gegensätzlichen Ideen und Ideologien geprägt. Seine beiden zum Teil einander widersprechenden Funktionen<sup>176</sup>, nämlich die technischen und zivilisatorischen Fortschritte

171 »A Vaskapu szabályozását kezébe vette s azon feltétellel, hogy a milleniumra kész legyen, Baross Gábor kereskedelmi miniszter a pályázatot kiíratta.« Kőváry, László: A millenium lefolyásának története [Der Verlauf des Millenniums]. Budapest Athe-neum R.-Társulat 1897, p. 6.

172 Kőváry: A millenium, p. 247.

173 Gelléri, Mór (szerk.): Az ezeréves Magyarország múltjából és jelenéből [Aus der Vergangenheit und Gegenwart des tausendjährigen Ungarns]. Budapest: Czettel és Deutsch 1896, p. 7. In der Tat wurde die Franz-Josephs-Brücke nach der Befahrung des Eisernen Tor Kanals eröffnet. Tarr, László: Az ezredév. [Das Millennium] Budapest: Magvető 1979 (= Magyar Tallózó).

174 Kőváry: A millenium.

175 Dies ist umso auffälliger, als die Regulierung der Strecke Theben-Radvány gerade 1896 fertiggestellt wurde und in der Tat war der Ausbau der Wasserstrasse in die westliche Richtung für ungarische Wirtschaftsinteressen nicht weniger wichtig.

176 Während die parlamentarische Opposition für die demonstrative Denkmalsetzung optierte, waren die Regierungspartei bzw. ihre Vertreter mehr für die Präsentation des Fortschritts. Der zu den letzteren gehörige Károly Pulszky nannte z. B. viele der Pläne verschnörkelte Luftschlösser und Nebelbilder: »a cifrábnál cifrább fantasztikus tervek,

Ungarns nach dem Ausgleich einerseits, die wechselvolle ungarische Geschichte andererseits in unterschiedlichen Medien und Veranstaltungen erlebbar (ihre Semantiken mobilisierbar) zu machen, wurde schon von den Zeitgenossen hervorgehoben und diese Doppelbesetzung je nach politischer Position unterschiedlich bewertet. In den parlamentarischen Debatten um das Ziel, Profil bzw. Größe der Feier wurde schon im Vorfeld der Vorwurf laut, dass durch die Gewichtung der Feier Luftschlösser und historische Chimären in Szene gesetzt würden, anstatt die Modernisierungserfolge des Landes in den Vordergrund zu stellen.<sup>177</sup> Die Feierlichkeiten blieben durchwegs von diesen Dichotomien charakterisiert: dem Widerspruch zwischen Repräsentation und technischem Fortschritt und dem Widerspruch zwischen dem generischen Charakter der Feierlichkeiten und ihrem Bemühen, Ungarn als modernen Staat zu präsentieren.<sup>178</sup>

Schon der Aufbau der zu Ehren der tausendjährigen Landnahme organisierten großen Landesausstellung trug dieser »Präponderanz der historischen Gesichtspunkte«<sup>179</sup> Rechnung. Neben Ausstellungspavillons, die der Leistungsschau der verschiedenen ökonomischen Zweige gewidmet waren, bekam der historische Ansatz im Stil, in der Ausstellungsthematik wie auch in der zentralen Positionierung des direkt für diesen Anlass als historisches Denkmal errichteten sogenannten Vajdahunyad Schlosses ein gebührendes Gewicht. Ein Glanzpunkt der Veranstaltungen rund um das Millennium wurde denn auch ein berittener Zug, den in historische Uniformen gesteckte Vertreter der Komitate<sup>180</sup> bildeten

---

légváarak és ködképek.« Pesti Hírlap v. 09.12.1892. zit. n. Tarr: Az ezredév, p. 16f. Anstelle dieser plädierte er für das Zeugnis, dass die ungarische Nation und der ungarische Staat auf dem Niveau der europäischen Kultur steht und in Anbetracht ihrer Landwirtschaft, Industrie, Kunst, Literatur, Wissenschaft und allgemeiner Zivilisation zurecht auf die respektvolle Anerkennung der Nachbarstaaten rechnet. »hogy az ünnepélyre meghívott vendégeink olyat lássanak nálunk, ami bizonyossággal szolgál, hogy a magyar nemzet és a magyar állam már az európai kultúra színvonalára emelkedett, és joggal tart igényt a földművelés, az ipar, a művészet, az irodalom, a tudomány s általános civilizáció tekintetében a szomszéd nemzetek és államok elismerő tiszteletére.« Ibid. 17.

177 Sinkó, Katalin: A nemzeti emlékmű és a nemzeti tudat változásai. [Wandlungen des nationalen Denkmals und des nationalen Bewußtseins] In: Monumentumok az első háborúból. A Múcsarnok és a Népművelési Intézet közös kiállítása. Budapest Fényes Adolf terem [Monumente aus dem ersten Weltkrieg. Ausstellung der Kunsthalle und des Volksbildungsinstituts] 1985, pp. 5–25.

178 Die meisten Analysen stellen auch diese Widersprüche in den Mittelpunkt der Darstellung. Cf. Sinkó: A nemzeti emlékmű, Szabó: A millenniumi ünnepségek.

179 Z. B. die Pulszky – Thaly – Debatte. Cf. Sinkó: A nemzeti emlékmű, p. 298.

180 Als einzige Ausnahme hatte Kroatien-Slawonien keine Berittene zum Festzug entsandt. Cf. Szabó: A millenniumi ünnepségek, p. 504.

und der mit einer Huldigung vor dem König in der Burg endete.<sup>181</sup> Es gehört zu den anekdotisch-komischen Seiten der Feier, dass ein Teil der Komitatsprominenz genötigt war, friedfertige Pferde zu bestellen oder vom Reiten gänzlich Abstand zu nehmen, da sie ihrer Reitkunst nicht recht sicher war.<sup>182</sup>

Der historische Charakter der Millenniumsfeier hatte freilich eine durchaus aktuelle Botschaft. Die Feier sollte sowohl gegenüber Habsburgischen Reichstheorien als auch und insbesondere gegenüber den Forderungen der Nationalitäten das durch die Landnahme begründete historische Recht der Ungarn auf das Land und die entsprechende politische und nationale Einheit des Landes präsentieren.<sup>183</sup> Die Vergangenheit wurde auch in diesem Fall »in Hinblick auf eine anvisierte Zukunft«<sup>184</sup> gedeutet.

Durch die vielfältigen Möglichkeiten, die Kraft und die territoriale Integrität des Landes in Szene zu setzen, wurde die Feier Teil – wenn auch ein besonders prominenter Teil – eines fortschreitenden Versuches, das Gebiet des ungarischen Königreiches zu »nationalisieren«, konkrete Orten mit nationalen Symbolen zu besetzen. Das zentrale Narrativ der Millenniumsfeier war die Landnahme, die – in der Art, wie sie in der Millenniumsfeier inszeniert wurde – auch dazu geeignet war, die politische Dominanz der ungarischen politischen Klasse zu legitimieren und nationale Minderheiten im symbolischen Raum des Nationalstaates lediglich als »Bevölkerung« erscheinen zu lassen. Diese restriktive Ideologie wurde von Vertretern der Nationalitäten zurückgewiesen. Sie nahmen an den Feierlichkeiten nicht nur in sehr beschränktem Maße teil, sondern wiesen ihre Implikationen in verschiedenen Foren explizit zurück.<sup>185</sup>

181 Sinkó: A nemzeti emlékmű, p. 300.

182 Cf. Szabó: A millenniumi ünnepségek, p. 504 Fn. 17-18.

183 Sinkó: A nemzeti emlékmű, p. 18. Thaly, Kálmán: Az 1887–1892. évi országgyűlés képviselőházának naplója. 27. köt. 353–354. zit. n. Tarr: Az ezredév, p. 14f.

184 Koselleck: Vergangene Zukunft, pp. 349–375. zit. n. Binder; Kaschuba; Niedermüller: Inszenierung des Nationalen, p. 10.

185 »Hazafias szempontból vajjon kinek is volna ellenvetése az ilyen ünnepség ellen, ha az valóban a magyar állam, közös hazánk ünnepe lenne. De a tervbe vett milleniumi ünnepségnek azt kell Európa számára bebizonyítania, hogy ezer éve annak, hogy ezt a hazát egy néptörzs meghódította és hazánk többi nemzetét leigázta, hogy ez a néptörzs ezer év után is jogosultnak érzi magát arra, hogy a magyarországi állameszmének kizárólagos hordozója legyen, és hogy a magyar államnak az etnikai egység jelleget adja.« Cf. Kemény, G. Gábor: Iratok a nemzetiségi kérdés történetéhez Magyarországon a dualizmus korában. [Beiträge zur Geschichte der Nationalitätenfrage in Ungarn im Zeitalter des Dualismus] II. kötet. 1892–1900. Budapest: Tankönyvkiadó 1956, p. 473. zit. auch in Szabó: A millenniumi ünnepségek, p. 506. (Übersetzt von E.K.)

Auch die wenigen in den vergangenen Jahrzehnten veröffentlichten Analysen der Millenniumsfeier machten gerade die Diskrepanz zwischen der in der Feier anvisierten Einheit und den tatsächlich vorhandenen Konflikten zum Leitfaden ihrer Darstellung.<sup>186</sup>

### Die Welt als Kulisse in der Millenniumsfeier

»Mit der Ausstellungsarchitektur wird die Kulisse zur Welt«, schreibt Florian Nelle.<sup>187</sup> In ihr treffen Imaginäres und Reales aufeinander, eingeflochten in ein System von Fiktionen.

„Die Kulisse zeichnet sich also dadurch aus, zu sein, was sie repräsentiert. Sie ist der privilegierte Ort, an dem Imaginäres in Wirkliches transferiert wird, fiktive Welten aus Literatur, Legende und Poesie in den Mikrokosmos einer Staatsmaschinerie transferiert werden.«<sup>188</sup> Das Ausgestellte wird als ein »Raum realisierter Poesie« inszeniert, die industrielle Moderne, im Falle der Millenniumsfeier die Tausendjährige Geschichte und die industrielle Entwicklung Ungarns werden als »ästhetische Phänomene« gerechtfertigt. Sie knüpfen somit »an die Vorstellungen vom Menschen als Schöpfer einer zweiten, perfektionierten Natur an.«<sup>189</sup>

Was der ungarischen Millenniumsausstellung oft vorgeworfen wurde, dass sie alle Konflikte unter den Teppich kehrte, um alles in einer schönen Scheinharmonie zu vereinigen, galt mit einigen Abänderungen für alle anderen großen Welt- und Landesausstellungen. Denn auch diese versuchten, »die enormen wirtschaftlichen Widersprüche und Gegensätze der Zeit auf ästhetischer Ebene zusammenzuführen.«<sup>190</sup> Das leitende »Prinzip aller Ausstellungen blieb die Inszenierung einer neuen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Ordnung der Welt.«<sup>191</sup>

186 Sinkó: A nemzeti emlékmű, Szabó: A millenniumi ünnepség.

187 Nelle, Florian: Die Welt als Kulisse – Vom Crystal Palace zu World Trade Center. In: Innerhofer, Roland/Harrasser, Karin (Hg.): Bauformen des Imaginären. Wien: Löcker 2006, pp. 127–143.

188 Nelle: Die Welt als Kulisse.

189 Cf. auch Bucher, Lothar: Kulturhistorische Skizzen aus der Industrieausstellung aller Völker. Frankfurt a. M.: Lizius 1851; Maag, Georg: Kunst und Industrie im Zeitalter der ersten Weltausstellungen. München: W. Fink 1986.

190 Nelle: Künstliche Paradiese, p. 189.

191 Nelle: Künstliche Paradiese, p. 189.

Schon die Idee der Landesausstellung<sup>192</sup> enthält Elemente eines solchen Landestheaters. Die ausgestellten Objekte wurden aus ihren üblichen Funktionszusammenhängen gelöst, völlig neu geordnet und in Form von Besuch einerseits, von Fotos, Pressebesprechungen und einem repräsentativen Katalog andererseits konsumiert.<sup>193</sup>

Allerdings war diese Bühnenhaftigkeit nicht allein auf die Landesausstellung begrenzt, sondern erstreckte sich auch auf die in diesem Zusammenhang veröffentlichten Dokumentationen und auf die unterschiedlichen Millenniumsveranstaltungen. Die Landschaft selbst wird im Millenniumsausstellungsband über die schönsten Gegenden und Baudenkmäler des Landes<sup>194</sup> zu einer Kulisse. Durch die Einordnung in diesen Band werden neu errichtete und eingeweihte technische Werke ebenso Teile einer Inszenierung wie die ausgesuchten Landschaften und die kostümierten Vertreter verschiedener (exotischer) Volksgruppen.

192 Diese versammelte eine große Anzahl von Exponaten aus verschiedenen Bereichen des ökonomischen Lebens, Kunstgegenstände aus verschiedenen Epochen, Bauernhäuser samt Höfen aus 26 Regionen des Landes etc. und vereinigte diese nicht nur auf einem leicht begehbaren Gelände, sondern ordnete sie nach der Perspektive und narrativen Grundmustern der Millenniumsfeier an. Die Ausstellung bestand aus einer historischen Ausstellung, die in der Burg Vajdahunyad untergebracht war und mit Hilfe von historischen Requisiten und Kunstschätzen sowie Kunstwerken zeigen sollte, dass die ungarische Nation »einen historischen Auftrag und eine kulturelle Mission« erfüllt hatte in ihrem Kampf um nationale Unabhängigkeit und um die christliche Kultur, und einer Landesausstellung, die die Naturschätze, den Schwung der einheimischen Industrie, den gegenwärtigen Fortschritt der Nation, das Volksleben, die Wissenschaft, die Kunst, und die Entwicklung des Bildungswesens präsentierte. Cf. Gelléri: *Az ezeréves Magyarország*, p. 4.

193 Obwohl ephemere, oder gerade auch weil ephemere, wurde die Ausstellung ausgiebig dokumentiert. Neben einem kurzen »offiziellen« Bändchen »Aus der Vergangenheit und Gegenwart des tausendjährigen Ungarns« mit einigen Hinweisen über Anreise, Unterkunft und Ausstellungsprogramm für den Reisenden (Cf. Gelléri: *Az ezeréves Magyarország*) erschien anschließend eine 8-bändige Bestandsaufnahme über die »Ergebnisse« der Millenniumsausstellung. Diese präsentierte Zusammenfassungen zu sämtlichen in der Landesausstellung vertretenen Wirtschaftsbereichen, zu Geschichte und Ethnographie. Cf. Matlekovits, Sándor (szerk.): *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye*. [Ungarns wirtschaftlicher und Bildungsstand bei seinem tausendjährigen Bestehen und das Ergebnis der Millenniumsausstellung von 1896] Budapest: Pesti Könyvnyomda Részvény-Társaság 1897–1898.

194 Piványi, Ernő (Hg.): *Az ezeréves Magyarország és a milleniumi kiállítás*. Das Tausendjährige Ungarn und die Millenniums-Ausstellung. Budapest: Kunosy Vilmos 1896.

Was die Zeitgenossen als Kritik formulierten, scheint zumindest in medienhistorischer Sicht gerade das Zeitgemäße an den Feierlichkeiten gewesen zu sein. Denn, wie Florian Nelle formuliert, die Weltausstellungen waren »die ersten Mythen der Moderne«. »Sie stehen für den Beginn einer Synthese von traditionellen Formen der Theatralität mit modernen Massenmedien und damit am Anfang der heutigen Gesellschaft des Spektakels.«<sup>195</sup>

### Vollzug und Übertragung in der Feier

Das zentrale Motiv der Feier, die Landnahme vor 1000 Jahren, die in verschiedenen Formen beschrieben, erzählt oder gemalt<sup>196</sup> und im Laufe der Feierlichkeiten auch ausgiebig in Szene gesetzt wurde, symbolisierte nicht nur die territoriale Einheit des Landes und die Zusammengehörigkeit von Nation und Territorium, sondern wies auch darauf hin, dass die alte Landnahme lediglich der historische Vorgänger der neuen ist und dass jenes Ereignis, das vor 1000 Jahren die Ungarn in Besitz ihres Landes brachte, diesmal mit anderen Mitteln nachvollzogen werde. Das bezog sich sowohl auf den Disput mit den Nationalitäten, der in der Millenniumsfeier symbolisch ausgetragen wurde, als auch auf die Verortung Ungarns an der Schwelle eines neuen bürgerlichen Zeitalters, in dem die kriegerischen Werte der Vorfahren den modernen der Konkurrenz Platz machen mussten oder wie Jókai in seinem Nachwort zu der zum Jubiläum neu veröffentlichten *Geschichte der ungarischen Nation* formulierte:

Die ersten Tausend Jahre der Landnahme sind vorbei. [...] Doch das nächste Jahrtausend wird die Epoche einer neuen Landnahme werden. [...] Aufgabe des Landes ist es, sich in seinem Ganzen, dem der Nation in seiner Masse zu vermehren und reicher zu werden. Der Ungar muss sich sowohl auf dem Gebiete des Ackerbaus, der Viehzucht, des Handwerks und der Industrie, des Handels, des Verkehrs als auch auf jenem der Erfindungen, der Wissenschaften und der Künste mit anderen messen. Es eröffnet sich ein unermesslicher Raum für Eroberungen.<sup>197</sup>

195 Nelle: Künstliche Paradiese, p. 192.

196 So etwa das Feszty-Panorama.

197 »A honfoglalás első évezrede bevégződött.[...] Ámde az új ezredév az új honfoglalás korszaka fog lenni. [...] Az országnak egészben, a nemzetnek tömegében gyarapodni, gazdagodni a feladata. Versenyre kell szállni a magyarnak az egész világgal a földművelés, állattenyésztés, kézmű- és gyáripár, kereskedelem, közlekedés, találmányok, tudományok és művészetek minden tartományaiban. Végtelen tér nyílik a hódításra.« Jókai, Mór: Utószó. In: Szilágyi, Sándor (szerk.): A magyar nemzet története. Budapest: Athenaeum 1898.10. k. pp. 837–841, hier p. 838.

Die Idee eines Paradigmenwechsels von einer wechsellvollen kämpferischen Geschichte zu neuen zivilisatorischen Aufgaben, vom militärischen zu bürgerlichen Tugenden, ist ein wesentliches Moment des Millenniums.<sup>198</sup>

## Landnahme und Landkörper

Wie die Landnahme zur gewichtigen Figur in der Nationalisierung des Raumes wurde, zeigt besonders einleuchtend jene »Geographische Übersicht des Reiches der ungarischen heiligen Krone«,<sup>199</sup> mit der János Hunfalvy die sechs Ungarn-Bände des *Kronprinzenwerkes* im Jahre 1899 einleitet. Die Übersicht verwandelt die Landkarte in eine allegorische Figur, zu deren Deutung der um das Millennium immer präsenste Typus des ungarischen Reiters herangezogen wird. Hunfalvy, einer der ersten Geografen des Landes, fügt die Elemente der ungarischen Geografie in den übergeordneten Begriff eines geschlossenen Körpers ein und gibt damit seiner geografischen Deskription eine figurative Bedeutung.

Die Karpaten sind in Hunfalvys Beschreibung Teil jenes Gebirgsgürtels, »welcher das Rückgrat von Europa bildete.«<sup>200</sup> Siebenbürgen ist mit starken Banden, im Ungarischen mit »starken Armen« an das Mutterland geknüpft, »und mit demselben zu einem Körper vereinigt.« Bei dieser holzschnittartigen Darstellung darf freilich auch ein »Herz« nicht fehlen als Bezeichnung für das »natürliche Centrum« des Landes, nämlich die Hauptstadt.

Doch das Bild des Landkörpers dient hier nicht dazu, die Fruchtbarkeit, die abwechslungsreiche Gestalt und deren Detailschönheiten anschaulich zu machen, sondern gibt dem Land eine unverkennbare und es von seiner Umgebung scharf trennende Individualität.

Entsprechend hat das Land Ungarn von der »Natur« »eine wohlabgerundete Gestalt«<sup>201</sup> bekommen und »bildet eine scharf markierte geographische Individualität«<sup>202</sup>, das heißt, es ist hauptsächlich durch seine Grenzen definiert. Diese Grenzen verlaufen auf Gebirgsrücken, Grenzketten, Gebirgsmassen und -gürtel, zum Teil auch auf Flüssen. Doch sind sie nicht in allen Richtungen gleich scharf

198 Auch Julius Laurencic, der Direktor der Ausstellung, stellt sie in den Mittelpunkt seiner Grußworte zum Jubiläum. Cf. Piványi: *Az ezeréves Magyarország*, p. 4.

199 Hunfalvy, Johann: *Geographische Übersicht des Reiches der ungarischen heiligen Krone*. In: Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): *Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild*. Ungarn Bd. I. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1888, pp. 9–18.

200 Hunfalvy: *Geographische Übersicht*, p. 9.

201 Hunfalvy: *Geographische Übersicht*, p. 9.

202 Hunfalvy: *Geographische Übersicht*, p. 10.

gezogen. Im Westen geht die rigide Abgrenzung weder landschaftlich noch ideologisch auf. Während Siebenbürgen als »ungeheure Festung« beschrieben wird, »welche von der Natur aufgebaut und in die endlose Tiefebene des Ostens vorgeschoben wurde, damit sie zum Schutze diene gegen die Barbarei des Ostens«, alles in allem also ein »östliches Bollwerk« ist, wird die Grenze im Westen lediglich von einem »wellenförmige[n] Hügelland« sowie Flüssen gebildet.<sup>203</sup> János Hunfalvy, Verfasser zahlreicher positivistischer geografischer Werke, zeichnete in dieser Einleitung eine landschaftliche Physiognomik mit direkten politischen Botschaften. Seine Landschaftsbeschreibung ist von einem Gründungsmythos geprägt. Im Vorfeld der ungarischen Millenniumsfeier 1896 entstanden, appliziert sie den für die Feier zentralen Mythos der Landnahme 896 auf seine allegorische »Landkarte«. Im Mittelpunkt der Naturbeschreibung steht also das Staatswesen, das »von dem Volke der Magyaren gegründet und bereits ein Jahrtausend hindurch unter den kritischsten Wechselfällen aufrechterhalten« wurde.<sup>204</sup> Als seine Träger erscheinen kriegerische Nomaden, »Landnehmer«, nicht Landbewohner, welche die natürlichen Anlagen des Landes zu nutzen wissen:

Die Magyaren kamen in jener Gegend ins Land, wo der die Grenze bildende Gebirgskranz am schmalsten ist. Nachdem sie die waldigen Gebirgsrücken überschritten hatten, folgten sie den Thalöffnungen und überschwemmten ohne Hinderniß die weite Tiefebene. Die in dieselbe mündenden Thäler führten sie dann aufwärts in das gebirgige Hochland, dessen Einwohner ihnen ohne Widerstand huldigten; dann setzten sie über die Donau, und nachdem sie auch das fruchtbare Hügelland erobert hatten, drangen sie auf ihren schnellen Rossen bis zur Save und zur See vor. Mit jugendlichem Feuer, mit heldenmütiger Begeisterung stürmten unsere auf Eroberung sinnenden Ahnen vorwärts, sie überschritten von Zeit zu Zeit auch die natürlichen Grenzlinien und dehnten ihre Feldzüge weithin aus in die südlichen und westlichen Länder. Aber bald ließen sie ab von ihren herum-schweifenden Kriegszügen und siedelten sich innerhalb der von der Natur vorgezeichneten Grenzen an.<sup>205</sup>

Der bewegliche Nomade als Prototyp des Ungarn gehörte zum Bildervorrat der Tausendjahrfeier, sein Charakter wurde von den Forderungen der Gegenwart bestimmt.<sup>206</sup> Seine imaginierten Eigenschaften, wie der kämpferische, klar abge-

203 Hunfalvy: Geographische Übersicht, p. 14

204 Hunfalvy: Geographische Übersicht, p. 15.

205 Hunfalvy: Geographische Übersicht, p. 15.

206 Cf. Dávidházi, Péter: Abstammungsmythen in der ungarischen Literaturge-

grenzte Männerkörper und seine Anpassungsfähigkeit, werden von Hunfalvy freizügig auf die Geografie übertragen.

In Hunfalvys geografischer Übersicht soll vor allem die Einheit des Landes bestätigt werden. Die Übereinanderblendung von Gegenwart und Geschichte macht es plausibel, dass die Ungarn, wenn auch nicht die einzigen Bewohner des Landes, doch immerhin die einzigen sind, die »abgesehen von ihren anderen moralischen und materiellen Eigenschaften, schon Kraft ihrer Anzahl und ihrer geographischen Lage [...], den Staat, den sie begründeten, auch fernerhin aufrecht zu erhalten vermögen.«<sup>207</sup> So wird, wenn auch keine ethnische, doch immerhin eine politische und geografische Homogenität des Raumes konstituiert. Mit den Bildern der starken Grenzen und der kriegerischen Vorfahren wird der Schrecken der »Zerstückelung« und »Zertrümmerung« abgewendet, die Möglichkeit jeder anderen politischen Willensbildung nach außen hin verlagert.

### Nationales Territorium als Echo- und Theaterraum

Mit der Entwicklung der neuen technischen Medien der Nachrichtenübertragung, in erster Linie mit der Entwicklung des modernen Zeitschriften- und Telegrafienwesens im 19. Jahrhundert veränderte sich auch die Vorstellung von Resonanzräumen, die Nachrichten für sich beanspruchen. Sie gewannen immer mehr an geografischer Weite und waren aufs Engste an das Entstehen der »vorgestellten Gemeinschaft«<sup>208</sup> der Nation geknüpft. Eine zentrale literarische und publizistische Metapher des 19. Jahrhunderts stilisiert das geografische Territorium der Nation zu jenem Klangkörper, durch den Nachrichten hörbar werden. Diesem akustischen Bedeutungsfeld steht häufig ein visuelles zur Seite, das die Vorstellung des Klangkörpers und des Resonanzraumes in die Metapher der Bühne überführt. In diesem Raum werden Nachrichten, Landschaften und politische Akteure nach der Logik eines großartigen Spektakels geordnet sowie hörbar und sichtbar gemacht.

Am Ende des 19. Jahrhunderts ist in der ungarischen Reichshälfte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie nicht lediglich eine fortschreitende Wahrnehmung der geografischen Einheit des Landes und deren Festschreibung durch

---

schriftsschreibung. In: Behring, Eva/Richter, Ludwig/Schwarz, Wolfgang F. (Hg.): *Geschichtliche Mythen in den Literaturen und Kulturen Ostmittel- und Südosteuropas*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag 1999, p. 347–356. (= *Forschungen zur Geschichte und Kultur des östlichen Mitteleuropas* Bd. 6.)

207 Hunfalvy: *Geographische Übersicht*, p. 17f.

208 Cf. Anderson: *Die Erfindung der Nation*, p. 15.

Denkmäler zu beobachten, sondern auch die Konzipierung dieser Einheit als Echoraum. Schon beim Tod Széchenyi im Jahre 1860 reden die Nekrologe in Theatermetaphern,<sup>209</sup> und am Vorabend des Millenniums wird diese Vorstellung ausführlich und mit Nachdruck fortgeschrieben. Doch werden diese Metaphern erst mit der Millenniumsausstellung zu einem medialen Großprojekt. Erst in Zusammenhang mit der Tausendjahrfeier wurden weite Landesteile in jene publikumswirksame, mediale Produktion des Nationalstaates einbezogen, die um das Jahr 1896 auf unterschiedlichsten Ebenen der Repräsentation vor sich ging. Städte und Landschaften des »tausendjährigen« Ungarn wurden zur gewaltigen Kulisse eines medialen Spektakels verwandelt, die Vorstellung von der Einheit der Nation als historischem Akteur um die Vorstellung von der Nation als zahlungsfähigem Publikum erweitert: eine Vorstellung und eine Praxis, die gerade in Bezug auf die Ideen des Millenniums als äußerst fragwürdig erschien.<sup>210</sup>

### Inszenierungen der Stromregulierung 1896

Das Regulierungswerk kam durch die ihm zuteilwerdende große Öffentlichkeit den Prämissen der Millenniumsfeier sehr entgegen. Zudem wurde das Regulierungswerk von einem ungarischen Staatsmann initiiert<sup>211</sup> und von ungarischen Ingenieuren geplant<sup>212</sup> und gebaut, daher war es wie selbstverständlich ein Gegenstand nationalen Stolzes. Das Feuilleton und die Berichterstattung über den Eisernen-Tor-Kanal, seine Entstehung wie seine Eröffnung waren bemüht, diese in den

209 Cf. Király, Edit: In Einklang bringen, was sich widerspricht. Ein ungarischer Gedächtnisort in Wien. In: Kerekes, Amália / Millner, Alexandra / Plener, Peter / Rásky, Béla (Hg.): *Leitha und Lethe. Symbolische Räume und Zeiten in der Kultur Österreich-Ungarns*. Tübingen, Basel: Francke 2004 (Kultur – Herrschaft – Differenz Bd. 6.), pp. 123–140.

210 Wie es in einem zeitgenössischen Pressekommentar steht: »Die Regierung [...] würde das Millennium gern zu einem Fest des offiziellen Ungarns machen, auf dem die Gerichtsvollstrecker, die Matrikelführer und ähnliche Repräsentanten der Staatsidee mulattieren, während die Nation als zahlendes Publikum gegängelt wird. Was ist das für ein Fest, wo die Eingeladenen Eintritt zahlen müssen? Wenn die Landnahme der Art vor sich gegangen wäre, dass während Árpáds Truppen sich mit dem Feind schlugen, das Publikum von Tribünen hätte zuschauen können, dann hätte dieses zahlende Publikum wohl wenig Recht gehabt sich als Landnehmer zu bezeichnen [...].« Ein mit x singierter Leitartikel der Zeitung Magyar Állam [Ungarischer Staat] v. 28.02.1896. (Übers. v. E. K.) zit. n. Tarr: *Az ezredév*, p. 9.

211 István Széchenyi.

212 Pál Vásárhelyi, Ernő Wallandt.

Zusammenhang der Millenniumsfeier bzw. der Tausendjahrausstellung einzufügen.

Dies erfolgte

- durch Berichte über das Ausstellungspavillon: Wasserbau und im Besonderen über die Regulierungsarbeiten an der unteren Donau
- durch den ständigen Bezug auf die Bedeutung und die Aktualität des Eisernen Tor im Zusammenhang der Tausendjahrfeier, die Suche nach der Symbolik des Eisernen Tores, ihre Einflechtung in die Symbolik des Millenniums
- durch Inszenierung der Eröffnung und der Bauarbeiten als ästhetisches Ereignis.

Es gab zudem Abbildungen und Besprechungen der Stromregulierung in einem repräsentativen Millenniumsbildband und in einer in verschiedenen Sprachen veröffentlichten Monographie zur Donauregulierung am Eisernen Tor. Die mediale Aufbereitung verdeckte zugleich auch die Tatsache, dass das Regulierungswerk keineswegs vollendet war.<sup>213</sup>

## Mediale Aufbereitung des Eisernen Tores

Als repräsentationswürdig erschienen für die Organisatoren der Millenniumsfeier vor allem spektakuläre Naturschönheiten des Landes sowie Modernisierungsleistungen. Die Fertigstellung des Eisernen-Tor-Kanals entsprach beiden Gesichtspunkten und wurde zu einer Art glanzvollen Höhepunkt der Millenniumsfeier.

Die feierliche Eröffnung des »Schiffahrts-Canales am Eisernen Thore« am 27. September 1896 hätte freilich ebenso die in Gottes Mühlen waltende unendliche Langsamkeit symbolisieren können wie das Tempo des technischen Fortschritts. Doch die Fotografen und Zeichner, Ingenieure, Journalisten und Dekorateur, die den Arbeitsprozess wie die Feier der Fertigstellung dokumentierten und

213 Auch in der Ausstellungspavillon für Wasserbau auf dem Ausstellungsgelände im Stadtwäldchen wurde den Errungenschaften der Donauregulierung ein Flügel gewidmet. Ausgestellt wurden neben Plänen und Modellen der Regulierung an der »oberen« Donau auch Pläne und Modelle der Eisernen-Tor-Regulierung. Man konnte die verkleinerten Modelle der Arbeitsmaschinen bewundern. »Különösen feltünést keltettek azok a modellek, melyek a laikus közönségre is érthető módon mutatták be a munkálatokat. A robbantó-, fúró- és anyagszállító hajók kicsinyített mintái, továbbá a munkálatok domború mívű képei s főként a Gereben melleti szorulat és az alatta levő hajóút megjavításának modellje voltak igen szemléltetők.« Kovách, Sebestyén Aladár: Vízépítészet. [Wasserbau] In: Matlekovits (Hg.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota, p. 677.

medial aufbereiteten, nahmen andere inszenatorische Ziele ins Visier. Es waren vor allem zwei Themen, die sich in Bild und Schrift mit dem Thema des Eisernen Tores verbanden:

- der Kampf mit den Elementen und
- die Sicherheit und das Aufblühen des Handels in einer bürgerlichen Zukunft.

Die beiden Topoi wurden auf Fotos und in Beschreibungen, in Sachbüchern und in Presseberichten zwischen 1890 und 1896, als die Regulierung der Donaukatarakte in das Rampenlicht der Öffentlichkeit geriet, unterschiedlich kombiniert, interpretiert und auf andere Tagesthemen bezogen.

### Die Eröffnungszereemonie

Die politische Bedeutung der Stromregulierung wurde erst mit ihrer Einbindung in das Programm der ungarischen Millenniumsfeier in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit gerückt. Die feierliche Eröffnung des Schifffahrts-Kanals am Eisernen Tor am 27. September 1896 wurde in der Tat als formeller »Abschluß der gewaltigen Feierlichkeiten zum Tausendjährigen Bestehen Ungarns«<sup>214</sup> veranstaltet und stand damit in der Reihe von großartigen Eröffnungszereemonien, wie die der Budapester Untergrundbahn, der Kunsthalle, der Franz-Josephs-Brücke, die nebst der großen Ausstellung im Budapester Stadtwaldchen das Tausendjährige Bestehen Ungarns und seine Eingliederung in das moderne, bürgerliche (westliche) Europa der Welt demonstrieren sollten.

Die durch Kaiser Franz Josef unter Teilnahme des rumänischen Königs Carol I. und Alexander von Serbien (d.h. durch die Herrscher der Anrainerstaaten) vorgenommene Eröffnung verwies denn auch auf alles, was im Kontext der Tausendjahrfeier nur gewünscht werden konnte. An beiden Seiten des Flusses winkten Fahnen jener europäischen Nationen (sie werden in der Presse kurz nur als europäischer Aeropag bezeichnet), die auf dem Berliner Kongress Österreich-Ungarn mit der Regulierung der Stromkatarakte betraut hatten. Die Völker trennenden Schranken, deren Wegfallen im Sinne des modernen bürgerlichen Zeitalters und nicht zuletzt im Interesse des freien Handels höchst zeitgemäß und wünschenswert erschien, wurden durch eine quer über den Eisernen-Tor-Kanal ausgespannte Blumenkette symbolisiert, die das Schiff des Kaisers zerriss. Um die Bedeutung der Technik und der Techniker hervorzuheben, durfte im Namen der an den Regulierungsarbeiten beteiligten Ingenieure

---

214 Mayer, Horst Friedrich/Winkler, Dieter: Auf Donauwellen durch Österreich-Ungarn. Regensburg – Passau – Wien – Budapest – Schwarzes Meer. Wien: Edition S. 2. Aufl. 1996, p. 83.

das erste Mal ein Staatsbeamter, der leitende Ingenieur der Regulierungsarbeiten, Herr Ernő Wallandt (in der Wiener Presse: Ernst Wallandt<sup>215</sup>), seine kaiserliche Majestät mit einer direkten Ansprache begrüßen. Schließlich machte die Namensgebung des »Kaiserschiffes«<sup>216</sup> (wie es in der Wiener Presse genannt wurde) die Einheit von politischem Willen und Technik besonders sinnfällig. Das Schiff nämlich, das seine Majestät den Kaiser transportierte, hieß schlicht und einfach »I. Ferenc József« und die Namensgleichheit verlieh dem in der politischen Metaphorik seit Horaz fortlebenden staatstragenden Charakter des Schiffes eine mehr als augenfällige Evidenz. Das widerspenstige Naturelement, der Strom, hingegen wurde lediglich als triumphaler Hintergrund in die symbolische Ordnung der Feier eingefügt.

### Auslegungen der Feier

Der hier skizzierte inszenatorische Rahmen wurde vom Wiener Hof und von den ungarischen Gastgebern, von der Wiener wie von der ungarischen Presse freilich unterschiedlich ausgefüllt bzw. ausgelegt. Während letztere nicht müde wurde, den exemplarisch ungarischen Charakter des großen Werkes hervorzuheben und dabei z. B. wohlweislich verschwieg, dass die Ausführung der Arbeiten einer Braunschweiger Maschinenbaufirma unterstand (G. Luther), wurde in der Rede des Kaisers die Tatsache mit keinem Wort erwähnt, dass in der Tat der ungarische (und nicht der österreichisch-ungarische) Staat für die Gesamtkosten der Arbeiten aufkam.<sup>217</sup>

Einen umso gewichtigeren Akzent legte der Wiener Hof (in concreto Außenminister Graf Goluchowszky) auf »die Gemeinsamkeit der Interessen«<sup>218</sup> – vor allem in Bezug auf Rumänien, ein Land, das 1877 noch als offene Landstraße für die russischen Interessen diente (so die *Budapesti Napló*). Nun sollte es, dies unterstreicht auch der an die feierliche Eröffnung angeschlossene Besuch Franz Josephs in Rumänien, ein von dieser Seite her versperrtes Tor gegen Russland werden. Die ungarischen Zeitungen sahen diesem Bündnis mit einigem Miss-

215 Eröffnung des Canales am Eisernen Thor. In: Wiener Abendpost. Beilage zur Wiener Zeitung v. 28. 9. 1896, p. 1.

216 Die Eröffnung des Eisernen Thores. In: Die Presse (Abendpresse) v. 28. 9. 1896, p. 2. Auch: Die Eröffnung des Eisernen Thores. In: Die Neue Freie Presse (Abendblatt) v. 28. 9. 1896, p. 2.

217 Cf. Aus der Eröffnungsrede von Kaiser Franz Josef. zit. n. Mayer/Winkler: Auf Donauwellen, p. 84.

218 Aus der Eröffnungsrede von Kaiser Franz Josef. zit. n. Mayer/Winkler: Auf Donauwellen, p. 84.

trauen entgegen und brachten im Vor- wie im Nachfeld der Eröffnungsfeier Meldungen über rumänische politische Intrigen und den fortgeführten Zollkrieg zwischen Ungarn und Rumänien.<sup>219</sup> Selbst die Schilderung der Donaulandschaft diente dem Ziel symbolischer Grenzziehung.<sup>220</sup>

### Tausendjahre-Symbolik: Eingemeindung und Ausgrenzung

Diese paar Beispiele sollten lediglich auf jene komplexen und zum Teil sehr subtilen Eingemeindungs- und Ausgrenzungsstrategien verweisen, die im Zusammenhang mit der Eröffnung des Eisernen-Tor-Kanals angewendet wurden. Letztendlich ging es hierbei immer auch darum, das Werk wie die Zeremonie in das komplexe Geflecht von Themen und Bilder einzufügen, die sich um die Ausstellung, um den Sinn und um die Bedeutung der Tausendjahrfeier überhaupt rankten. So wurde das Eisernen Tor zum Sinnbild der ungarischen Geschichte schlechthin erklärt, weil das Ungartum sein eigenes Schicksal aus dem Kampf der Ur-Donau mit dem Felsen habe herauslesen können.<sup>221</sup> Es wurde aber auch als Abbild von Ungarns geopolitischer Situation verstanden: Zwischen Ost und West situiert, war es dazu berufen, ein Wegweiser des Westens in den Osten zu sein, der neu eröffnete Kanal hingegen dazu, bürgerliche Einflüsse in den Osten zu transportieren. Die Kluft zwischen dem kriegerischen Mythos der Landnahme bzw. der ungarischen Urgeschichte und den nüchternen Anforderungen und friedlichen Tugenden der neuen bürgerlichen Welt, die sich schon im Vorfeld der Millenniumsfeier in den Parlamentsdiskussionen auftat, machte sich freilich auch bei den Stilisierungen des Eisernen Tores bemerkbar. War es einerseits das Symbol eines ewigen Kampfes, wurde die »Wasserstraße Donau« jetzt auf Qualitäten wie Berechenbarkeit und Beständigkeit hin geprüft - ein Widerspruch, der nicht selten nur in technischen und nationalen Allmachtsfantasien aufgelöst werden konnte. Dann wurde die Donauregulierung nicht nur zu einer technischen

219 Budapesti Napló warnt schon im Vorfeld gegen rumänische Intrigen: »Láttuk a magyar királyt ott az ország határán, ahonnan ellenségeink üvöltő lármája legjobban hallatszík.« Urechia felsülése [Urechia versagte]. In: Budapesti Napló v. 25.09.1896, p. 1. u. Új Szövetség [Neues Bündnis]. In: Budapesti Napló v. 29.09.1896, p. 1.

220 Cf. Abschnitt »Band zwischen Occident und Orient«.

221 »Viszontagságos zivataros sorsunk folyásához úgy hozzáillett a haza déli sarkában a Vaskapu szimbolikája, hogy a zúgó vizek árjai bérczeket ostromolnak, a hullám megtörik rajta, nyögve zajlik hátra s új erővel rohan neki a résnek. A magyarság a maga sorsát olvashatta ki az ős Duna vívódásából a Vaskapunál.« Sebők, Zsigmond: Báziástól a Vaskapuig [Von Baziasch bis zum Eisernen Tor]. In: A hét v. 27.09.1896, p. 669f.

Verbesserung der Natur erklärt, sondern auch zum Anfang eines nie enden wollenden Triumphes:

Ungarn wird durch den königlichen Strom mit den Meeren verbunden, über das Eiserner Tor schwimmen 1000 Tonnen Schiffe bis nach Budapest, die Csepel-Insel wird zu einem Meereshafen und die Ungarische Hauptstadt zur ersten Metropole des Ostens, die Stambul überflüssig macht, Petersburg und Wien weit überflügelt, und nur London und Paris als gleichrangige neben sich duldet.<sup>222</sup>

– so die Wochenzeitung *A hét*.

Das glorreiche Selbstbild wird auch durch die optischen Arrangements unterstrichen.<sup>223</sup> Doch verweist nicht nur die privilegierte Perspektive des Rundblicks auf jene der Omnipotenzfantasien, sondern auch die Verweigerung aller genaueren geografischen Angaben zum Ort. Beim Eisernen Tor rudert man direkt in das Herz Europas oder in die entgegengesetzte Richtung: ins Meer.<sup>224</sup> Orsova, die Stadt, in der am 26. bzw. 27. September drei Könige erwartet wurden, beschreibt ein Journalist als ein »Stück Budapest«, was allerdings auch einen sehr realen Grund hatte: Die Stadt und vor allem der Bahnhofplatz war voll mit Budapester Journalisten, Politikern und Fiakern, auch wurde Orsova in den erwähnten Tagen von oben bis unten drapiert, und zwar auf ganz und gar nicht kleinstädtische Weise – von einer Budapester Firma. So wird die letzte ungarische Grenzstadt in der nächsten Nähe des (eigentlichen) Eisernen Tores auch buchstäblich zu einem Stück Ausstellungsarchitektur. Denn wenn man auch die Stadt selbst nicht aufgebaut und abgerissen hat, versäumen die Presseberichte dennoch nicht zu erwähnen, dass sie nie vorher gewesen war, was sie an dem Tag darstellte, und dies auch nie wieder werden wird, nämlich: Kulisse. Oder – wie Florian Nelle formuliert – sie wurde zu einem »Ort, an dem Imaginäres in Wirkliches transferiert« wurde.<sup>225</sup>

222 »Magyarország a királyi folyam útján tengerekkel fog érintkezni, a Vaskapun át ezer tonnás gályák úsznak fel Budapestig, a Csepel szigetből tengeri kikötő lesz, s a magyar fővárosból kelet első metropolisza, mely Sztambul fölöslegessé teszi, Pétervárt és Bécsset messze túlszárnyalja, egyenlő rangúnak magával csak Londont és Párizst túrve meg.« B. P.: A Vaskapu [Das Eiserner Tor]. In: *A hét* v. 27.09.1896, p. 669f. [Übersetzt v. E.K.]

223 Die Ansicht des trockengelegten Donaugrundes wird etwa an dem Blick aus dem Ballon auf Budapest gemessen. Sebők Zsigmond: Báziasztól a Vaskapuig. [Von Báziasch bis zum Eisernen Tor] In: *A Hét* [Die Woche] v. 27.09.1896, p. 669.

224 B. P.: A Vaskapu. In: *A hét* v. 27.09.1896.

225 Nelle: Die Welt als Kulisse.

## Tor und Epochenschwelle

Das Eröffnungszeremoniell stellte die Befahrung des Eisernen Tores als eine Art *rite de passage* dar. Die Bedeutung als Tor wurde vielfältig ausgeschlachtet. Es symbolisierte – so legten es die Zeitungen zumindest in wortreichen Kommentaren aus – den Übergang in ein neues Zeitalter, in welchem die Nationen sich nicht mehr abzusondern, sondern sich durch die Förderung von Handel und Verkehr näher zu kommen trachten.

Dereinst suchten die Völker sich gegenseitig abzusondern und zwischen ihren Reichen Schranken aufzuführen, heute ist man bestrebt, diese Hindernisse fortzuräumen und die Länder mehr und mehr mittels des emsigen Handels und Wandels und eines regsten Verkehrs zu verbinden. Als eine der Völkerschranken galt Jahrtausende hindurch das Eiserne Thor, jene gefährliche Stelle der südöstlichsten Donau, welche bis vor kurzem noch die Grenze zwischen dem Orient und Occident bedeutete.<sup>226</sup>

Die Befahrung des Eisernen Tores wurde zum Emblem jenes Paradigmenwechsels, der sich im Übergang von der kriegerischen Vergangenheit in das moderne industrielle Zeitalter manifestierte. Unter der Feder der Journalisten wird »aus dem belagerten Tor [...] ein Triumphbogen des Friedens und der bürgerlichen Entwicklung«. <sup>227</sup> Im Ausstellungskatalog wird die Stromregulierung als eine Eroberung im Frieden verstanden und zugleich als das Modell eines Paradigmenwechsels, in dem das Recht auf die Heimat nicht mehr mit militärischen Waffen, sondern mit Waffen der Wissenschaft und der Opferbereitschaft erkämpft wird.

Damit rückte das Eiserne Tor wie von selbst in den Mittelpunkt der Millen-

<sup>226</sup> Lindenberg, Paul: Die Eröffnung des Eisernen Thores mit Originalzeichnungen von V. Schramm. In: Gartenlaube. Illustriertes Familienblatt. Leipzig: Verlag Ernst Keil's Nachfolger 1896, p. 762.

<sup>227</sup> »mely az ostromlott kapuból diadalportálét alkot a béke s a polgárosultság számára.« Sebök: Báziástól a Vaskapuig. [Übersetzt v. E. K.] »Szingazdag képet talált ott a néző arról a nagy kulturális misszióról, melyet ez a nemzet a haza földjén teljesít; láthatta, hogy a magyarság nemcsak külellenségtől védte meg a hazáját, de az elemeket is legyőzte a tudomány és áldozatkészség hatalmas fegyverével; láthatta, hogy ez a nemzet nagy munkával fizette meg a haza földjéhez való jogát és milliókat bocsátott rendelkezésére a szaktudománynak, hogy a gazdasági kulturát a vizek kártételei ellen biztosítsa, hogy a vizeket a kultúra szolgálatába hajtsa és hogy természetes vízi útjait a nagy világforgalomba beiktatván, ezzel a közvagyonosodás, a nemzeti erősbédés forrásait megnyissa.« Kovách: Vízépítészet, p. 651f.

niumsbotschaft, denn es symbolisierte genau jene beiden Elemente der Feier, die ganz zentral für diese waren, nämlich die Bereitschaft, die territoriale Einheit des Landes zu verteidigen, und zugleich den Eintritt in ein neues Zeitalter durch den Triumph der Modernisierung.

### Zusammenfassung

Landschaften sind wichtige Projektionsflächen für eine kulturelle Praxis zur Hervorbringung kollektiver Identitäten. Ihre Ästhetisierung und Historisierung spielte im 19. Jahrhundert eine bedeutende Rolle in der Vorstellung homogener Territorien. Die Donau fungierte zunächst als emblematische Landschaft des übernationalen Habsburgerreiches, doch sie wurde ab dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts immer mehr auch für die Beglaubigung nationaler Identitätsnarrativen bemüht. Der Strom als Band, Grenze und Tor legitimierte verschiedene zum Teil einander gegenseitig ausschließende Landkarten der Identitäten.



## vi. Topik und Topographie der Schwelle

War die Donau ein Band, so bildete das Eiserne Tor eine Falte darin. Die mit der Donau-Landschaft verbundenen Gegensätze wurden hier von den meisten Augenzeugen zu fantastischen Widersprüchen stilisiert. Als Verkehrshindernis und als Grenzgebiet wurde es für zwei wichtige diskursive Konstruktionsweisen des Donauraumes im 19. Jahrhundert, nämlich für die technisch-zivilisatorische und für die nationale, bestimmend. Zugleich wurde es aber auch der privilegierter Ort von Vorstellungen einer Heterotopie im Foucaultschen Sinn, eines »Ort[es] außerhalb aller Orte, wiewohl [er] tatsächlich geortet werden« konnte.<sup>1</sup> In Rainer Warning's Auslegung sind Heterotopien äußerst vielfältig, doch sie sind »Orte privilegierter Entfaltung und Manifestation eines sozial Imaginären«.<sup>2</sup> Sie sind mit »Diskontinuitätserfahrungen« und »Schwellenerfahrungen« verbunden und weisen oft »komplexe Formen der Öffnung und Schließung auf«.<sup>3</sup>

Auch das Eiserne Tor war ein Ort, wo die Regeln der bekannten Welt vielfach in Frage gestellt und mit unterschiedlichen Imaginationen verknüpft worden sind. Hier wurde die Topografie zum Topos im rhetorischen Sinn: einem Ort, wo Argumente, Bilder und Formeln auffindbar sind. Elemente der umliegenden Landschaft, wie der Kazanpass und die Insel Ada Kaleh waren mit dem Eisernen Tor motivisch so eng verwachsen, dass sie oft gar nicht mehr auseinandergelassen wurden, gelegentlich entwickelten sie dennoch ihr Eigenleben.

---

1 Cf. Foucault, Michel: Andere Räume. Übersetzt von Walter Seitter. In: Engelmann, Jan (Hg.): Michel Foucault. Botschaften der Macht. Der Foucault-Reader. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt 1999, p. 149.

2 Warning, Rainer: Heterotopien. Räume ästhetischer Erfahrung. München: Wilhelm Fink 2009, p.7.

3 Warning: Heterotopien, p. 6.

## Schwellenkunde

Moderne Raumsemantik ist in erster Linie Schwellenkunde. Sie richtet die Aufmerksamkeit »auf kritische Prozesse des Übergangs und der Transformation«<sup>4</sup>, während der »glatte[.] Verkehrsraum«<sup>5</sup> den Verdacht erweckt, Requisite eines hegemonialen Denkens<sup>6</sup> zu sein. Die Thematisierung der Grenze markiert im 20. Jahrhundert jene Veränderung des Interesses am Raum, in deren Folge dieser aus »einer *a priori* gesetzten Wahrnehmungsbedingung« in eine Vielfalt von »ungleichartige[n] Raumzeiten« uminterpretiert wurde.<sup>7</sup> Albrecht Koschorke schreibt in seiner *Wahrheit und Erfindung* geradezu von einem »Massenexodus der Kulturtheorien aus dem euklidischen Raum«<sup>8</sup>. Allerdings zeigen gerade die mit dem Eisernen Tor verbundenen Vorstellungen, dass die Überschreibungen eines homogenen Verkehrsraumes durch mythische Topografien im konkreten Fall durchaus älteren Datums sein können.

Besonders interessant ist in dieser Hinsicht die Gleichzeitigkeit einander diametral entgegengesetzter Raumvorstellungen bei der Beschreibung der Donau in Reiseberichten und literarischen Texten des 19. Jahrhunderts. Denn während die Ausbreitung der Donaudampfschiffahrt mit Vorliebe als ein Schritt auf dem Wege der Umgestaltung der Erde in einen einzigen homogenen Raum thematisiert wurde, beschrieb man bestimmte Gegenden am Fluss als Inversionen dieser Vorstellung. Dieser Widerspruch spitzt sich an der Stelle zu, welche die Dampfschiffahrt im 19. Jahrhundert vor die größte Herausforderung stellte, nämlich am Eisernen Tor.

## Das Eisernen Tor – widersprüchliche Einschreibungen

»Wie der weitgeöffnete Rachen eines Höllenmonsters«<sup>9</sup> – so beschrieb Michael Quin das Eisernen Tor 1834; das Getöse des Wassers bei den Katarakten hingegen

4 Koschorke, Albrecht: *Wahrheit und Erfindung. Grundzüge einer allgemeinen Erzähltheorie*. Frankfurt a. Main: S. Fischer 2012, 119.

5 Serres, Michel: *Hermes IV. Verteilung*. Berlin: Merve 1993, 220.

6 Schweitzer, Doris: *Topologien der Kritik. Kritische Raumkonzeptionen bei Gilles Deleuze und Michel Serres*. Münster: LIT Verlag 2011, 288, 341ff.

7 Koschorke: *Wahrheit und Erfindung*, 112.

8 Koschorke: *Wahrheit und Erfindung*, 112.

9 »the gapping jaws, as it were, of some infernal monster« Quin, Michael: *A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey*. New York: Theodore Foster 1836, p. 122.

»wie das pausenlose Donnern des Himmels«. <sup>10</sup> In der Folge blieben diese beiden Motive die wichtigsten der Eisernen-Tor-Beschreibungen: das Bild des Übernatürlichen und dessen akustisches Signal. Statt Hölle konnte natürlich das Himmelreich angeführt werden, oder auch das Paradies. Adolphus Slade, der kaum ein paar Jahre nach Michael Quin in die Gegend kam, meinte, als er die weitere Umgebung des Eisernen Tores beschrieb, dass dies der Ort sei, wo »der Atheist Gottes Existenz anerkennen muss«. <sup>11</sup> Die von dem Getöse überraschte oder auch vor dem Getöse verstummende menschliche Rede konnte in sich schon als ein Zeichen jener vor Gott gebotenen Ehrfurcht beziehungsweise jenes Schauderns gedeutet werden, das den Gläubigen wie den Nicht-Gläubigen vor dem Übernatürlichen erfasst; dies wird auch von Jókai am Anfang des *Goldmenschens* durchdekliniert: »der Mensch verstummt und traut sich nicht einmal sein eigenes Wort zu hören in diesem titanischen Gedröhne«. <sup>12</sup> Das Eiserner Tor und die Kazan-Enge wurden als Weltrandgegend dargestellt. Ausgestattet mit Attributen einer übermenschlichen Gefahr und ihrer ästhetischen Entsprechung: der Erhabenheit, erschien die mit dem Eisernen Tor oft fälschlicher Weise gleichgesetzte Kataraktenstrecke der unteren Donau <sup>13</sup> noch in den banalsten Formulierungen als der »Glanzpunkt des gesamten Donau-Gebietes«, <sup>14</sup> als der Ort, wo die Donau selbst mit dem Rhein <sup>15</sup>, in anderer Version: mit den Alpen oder mit Übersee-Landschaften den Vergleich nicht zu scheuen brauchte. <sup>16</sup>

10 »like sounds of continued peals of thunder« Quin: *A Steam Voyage*. 3<sup>rd</sup> edition, p.122.

11 »Here the atheist must acknowledge a God.« Slade: *Travels in Germany and Russia*, p. 161.

12 Jókai, Mór: *Ein Goldmensch*. Die Übersetzung von K. M. Kertbeny wurde neu bearbeitet von Henriette Schade-Engl. Budapest: Corvina Kiadó 1964, p. 10. Im Original: »az ember elnémul, és saját szavát meghallani retteg e titáni zengés közepett.« Jókai, Mór: *Az arany ember*. Budapest: Akadémiai 1964. [= Jókai Mór *Összes Művei* 24–25] [Im Folgenden JMÖM 24–25], 24 p. 8.

13 Von Moldava bis Turn Severin umfasste diese 124 Stromkilometer und enthielt auch das Eiserner Tor.

14 Koch: *Wanderungen im Oriente*, p. 74.

15 »The effect electrical; and such the exquisite beauty of the scenery, that some of our party, familiar with the Rhine and the Rhone, acknowledged they had never seen nothing comparable to this.« Elliott: *Travels in the three great empires of Austria, Russia, and Turkey*, p. 123.

16 »It strikes even the most experienced traveller with surprise and admiration, and throws many of his previous recollections of Alpine and transatlantic scenes into the background.« Beattie: *The Danube*, p. 209.

Gerade die Ästhetisierung der Gefahr dürfte ein Grund dafür gewesen sein, dass der geografische Unterschied zwischen dem Kasanpass, dessen abwechslungsreiche Schluchtenlandschaft eine Reihe von Katarakten (Stenka, Kozla-Dojke, Izlas-Tachtalia, Greben, Jucz) enthielt, und dem zwar sehr gefährlichen aber landschaftlich unspektakulären Eisernen-Tor oft (und immer mehr) verwischt wurde, so dass am Ende des 19. Jahrhunderts die Demir Kapi als *eigentliches* Eisernes Tor gekennzeichnet werden musste.

Obwohl die hochtrabende Beschreibung, wie sie Quin oder Slade von dem Eisernen Tor gaben, um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine große Verbreitung fand, blieb sie durchaus nicht unwidersprochen. Es gab Reisende, die die Meinung vertraten, Quin habe das Eiserner Tor mit dem Niagara-Fall verwechselt.<sup>17</sup> Die Wienerin Ida Pfeiffer, die bei ihrer Reise ins Heilige Land das Eiserner Tor besichtigte, gab ihrer Enttäuschung Ausdruck: »Ich fand diese Fälle tief unter meiner Erwartung und so beinahe Alles, lange nicht den oft so poetisch schönen Beschreibungen entsprechend. Ich schildere Alles, wie ich es finde, wie es meinen Augen erschien, ungeschmückt, aber wahr.«<sup>18</sup>

Doch kann man eine Landschaft so beschreiben, wie sie ist? Kann man die Einzelheiten von jenem Zusammenhang abstrahieren, den der Reisebericht herstellt? Nicht nur die Donau-Katarakte boten einen anderen Anblick, je nachdem, wie hoch gerade der Wasserstand war, auch die Reiseberichte haben jenes Gewebe von »Wirklichkeit«, in dem die Einzelheiten eine Bedeutung und eine Bedeutsamkeit erlangt haben, jeweils anders hergestellt.

Für die »Wirklichkeit« der in den 30er bis 40er Jahren des 19. Jahrhunderts veröffentlichten Reiseberichte war das sich gerade damals auf der Donau etablierende neue Vehikel, das Dampfschiff prägend. Tatsache ist, dass das Eiserner Tor erst mit der Befahrung der gesamten Donau für ein breiteres Reipublikum zugänglich und zugleich bekannt geworden ist.<sup>19</sup> Man kann ohne

17 Slade, Adolphus: *Travels in Germany and Russia: Including a Steam Voyage by the Danube and the Euxine from Vienna to in Constantinople*, in 1838–1839. London: Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans 1840, p. 175.

18 Pfeiffer, *Reise einer Wienerin in das heilige Land*. Dritte verbesserte Ausgabe. Wien: Jakob Dirnböck [1843] 1846, p. 15.

19 »Seitdem man angefangen hat, das grossartige Project, die Donaudampfschiffahrt mit dem schwarzen und dem mittelländischen Meere zu verbinden, ins Werk zu führen, was auch bis jetzt, einige Übelstände abgerechnet, glücklich bewerkstelligt worden, haben wenige Orte Europa's eine solche Berühmtheit erlangt, wenige ein so grosses Interesse erregt, als der grosse Donaufall, eine Stunde unterhalb der Festung Neu-Orsowa, den man auch nach der türkischen Benennung, Demir-Kapi, das eiserne Thor nennt« – fasste diesen Tatbestand im Jahre 1838 Joseph von Dörner

Übertreibung sagen, dass das Dampfschiff den Horizont dieser Reiseberichte bestimmte.

Bemerkenswert an Michael Quins Beschreibung des Eisernen Tores war daher weniger seine Begeisterung für die sich anbahnende neue Verkehrsverbindung zwischen Wien und Konstantinopel als der Unterschied zwischen jener Verkehrsideologie, die er auf den Seiten seines Buches verkündete, und jener mythischen Topografie, in die er das Eiserner Tor einfügte. Er beschrieb ausführlich die Regulierungspläne, die dem freien Verkehr alle Hindernisse aus dem Wege räumen sollten, zugleich griff er zu religiös konnotierten Jenseits-Metaphern, um das Eiserner Tor aus eben jenem homogenen Raum herauszulösen, in den die ganze Welt verwandelt werden sollte.<sup>20</sup> Der Abbau von Hindernissen war nicht nur Thema, sondern auch Voraussetzung seiner Reisebeschreibung, denn Quin kam, wie nach ihm andere Reiseberichtschreiber, auf dem Deck jenes Verkehrsmittels in die Gegend des Eisernen Tores, welches das Emblem dieser Umgestaltung war.<sup>21</sup>

---

auf seiner Banater Reise zusammen. Cf. Dorner, Joseph von: Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung, mit besonderer Berücksichtigung der Herculesbäder nächst Mehadia und ihrer Umgebung nebst ausführlicher Schilderung der Reise in die Baeder mit den Dampfschiffen und zu Lande, und einer Beschreibung der an den banatischen Donauuferu vorkommenden Alterthümer. Pressburg: C. F. Wigand 1839, p. 207.

- 20 In Anbetracht seines Pathos wirkt es unfreiwillig komisch, wenn er in der ersten Ausgabe seines Buches das Tor ganz prosaisch als Tür bezeichnete (»Iron Door«) (Quin, Michael: *A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey etc.* London: Bentley 1835, p. 144.) und sich wohl auch über seine eigentliche Beschaffenheit nicht ganz im Klaren war. In der zweiten und dritten Ausgabe von Quins Buch wird an dieser Stelle des Längeren der Kommentar von *The Quarterly Review* (London) Nr. 108 zitiert. Cf. Quin: *A Steam Voyage*. 3rd Edition, pp. 123–128.
- 21 Neben den Hypertrophien der Darstellung und der Betonung der konstituierenden Gegensätze der Schwellenlandschaft waren es vor allem die Auslegungen ihres Namens, die die Dichte ihrer symbolischen Bedeutung bestimmten. So wurde es etwa immer wieder auf seine politische Bedeutung hin ausgelegt; es war ein Tor, zu dem sich der Schlüssel in Konstantinopel befand. In einem wahrscheinlich fingierten Dialog der Passagiere erklärt Beattie die Bezeichnung »Eisernes Tor« folgendermaßen: »But the ›gate‹?« »Why the gate is nothing more or less than other gates, the ›outlet‹, and I dare say we shall be very glad when we are ›let out quietly.‹« [...] »Should we have to wait long?« »Only till we got the ›key‹, although we might have to send to Constantinople for it.« »[...] and very luckily we found the ›key‹!« (Beattie, William: *The Danube: its history, scenery, and topography. Illustrated by William Henry Bartlett.* London: G. Virtue 1844, p. 218f.) Andere Texte wiederum



Bild Nr. 31. Bartlett, William: Der Kasanpass, aus: William Beattie: *The Danube*, London: Virtue 1844



Bild Nr. 32. Iron Gate Danube River Mountains, aus: *The Illustrated London News* 1871

In dem Gedankengang jener Expansion, die die ganze Erde in einen einzigen homogenen Raum zu verwandeln suchte, bildeten Augenblicke der Gefahr, des Erstaunens und der Bewunderung eine merkwürdige Lücke. Dieser Widerspruch scheint in den Repräsentationen des Eisernen Tores von längerem Bestand gewesen zu sein, als die Mode der Dampfschiffsreiseberichte. Es war ein realer Ort, allerdings einer, wo die gewohnten Regeln der Welt nicht gültig waren, zugleich erschien es als die »Manifestation des sozial Imaginären«<sup>22</sup> – es hatte alle Charakteristiken einer Heterotopie. Die unterschiedlichen Einschreibungen, die die Besonderheit des Ortes ausmachten, konnten als phantastische Übesteigerung aber auch als ein unauflösbarer Widerspruch ausgedeutet werden.

### Topoi der Eisernen-Tor-Regulierung

Das Nebeneinander von Technik- und Landschaftsbegeisterung begleitete mit wenigen Ausnahmen im gesamten 19. Jahrhundert das erwachende Interesse an der Königin der Europäischen Flüsse. Es war die sich etablierende Dampfschiffahrt, die die ferne Kataraktenstrecke der unteren Donau und ihre wilde Schönheit, die in den heydays der Dampfschiffahrt besonders gefeiert wurde, in erreichbare Nähe der westlichen Welt brachte. Während sie selber als Hindernis zum Gegenstand sämtlicher technischer Diskurse der Flussregulierung wurde, avancierte sie als ein Stück »grossartige[r] Natur«<sup>23</sup>, als »erhabene[s] Schauspiel«<sup>24</sup> zu einer nicht wegzudenkenden Kulisse dieser Agenda.

---

inszenierten es als ein Tor, das gleichsam in eine andere Welt führte. Dies konnte bedeuten, dass nach dem Eisernen Tor eine andere, osmanische Welt begann. »Von hier an nimmt die Gegend zu beiden Seiten einen ganz anderen Charakter an [...]. Alles hat nun einen mehr türkischen Anstrich, und der Reisende bemerkt deutlich, dass er die Grenze, jenseits welcher der Islam herrscht, überschritten hat.« (Wolff, Oskar Ludwig/ Bartlett, William Henry: Die Donau und ihre Ufer. Leipzig: Carl B. Lorck 1847, p. 231.) Es konnte aber auch als eine zeitliche Schwelle ausgelegt werden, es führte in die Zukunft oder in die Vergangenheit, wo eine »fast urweltliche Vegetation« (Wolff: Die Donau und ihre Ufer, p. 219.) herrschte. Es war aber auch der Ort, wo die Elemente miteinander kämpften und die Spuren dieses Kampfes auch abzulesen waren. Kohl: Hundert Tage. Bd. 3, p. 499f. u.a.

22 Warning, Rainer: Heterotopien. Räume ästhetischer Erfahrung. München: Wilhelm Fink 2009, p. 14.

23 Wallace: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel, p. 83.

24 Wallace: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel, p. 87.



Bild Nr. 33. Plakat der Ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt

Stellte die Kataraktenstrecke »die Majestät der Wunderwerke Gottes« dar, »die Erhabenheit des großen Schöpfers des Weltalls«<sup>25</sup>, so waren es dieselben Attribute, die zur Beschreibung des »grossartige[n] Unternehmen[s]«<sup>26</sup> zu ihrer Dienstbarmachung verwendet wurden.

Auch als die Regulierungsarbeiten am Eisernen Tor im Jahre 1890 begannen, wurden in der Öffentlichkeit technische Modernisierung und Naturlandschaft im Zeichen der Erhabenheit einander zugeordnet, doch geschah dies jetzt mit einer anderen Gewichtung als um die Mitte des Jahrhunderts. Auf den Fotografien und in den Berichten, die in Anbetracht des großen öffentlichen Interesses die Arbeiten am Eisernen Tor genauestens dokumentierten, erschien die Landschaft selber nur mehr als die dekorative Ergänzung einer Verkehrsvision. Die zur Baustelle verwandelte Natur diene lediglich zur Inszenierung der sich in der Technik manifestierenden Macht.

25 Wallace, Sigismund: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel und nach den Dardanellen. Wien: L.C. Zamarski & C. Dittmarsch 1864, p. 8.

26 Wallace: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel, p. 14.

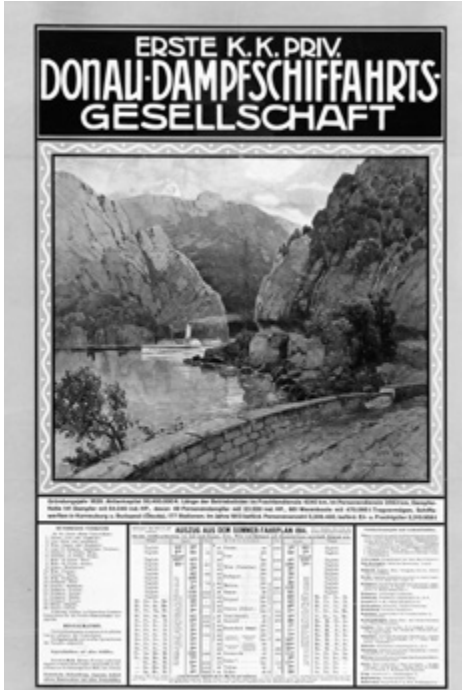


Bild Nr. 34. Erste k.k. Priv. Donau-dampfschiffahrtsgesellschaft, Werbung, Lach Fritz 1914

Minister, Könige<sup>27</sup>, Mitglieder der kaiserlichen Familie und ganze Körperschaften reisten an und ließen sich alle auf dem ausgetrockneten Grund der alten Donau oder auf einem Damm fotografieren. Was die Kamera festhielt, war dabei immer das Widerspiel von politischer Präsenz und einer auf ihre pure Materialität

27 Der ungarische Handelsminister Gábor Baross eröffnete die Arbeiten am 15. September 1890 und besichtigte sie auch später (am 20. Juli 1891 und am 26. März 1892), sein Nachfolger Béla Lukács am 23. September 1892, am 27. Mai und am 21. September 1893, dessen Nachfolger Ernst von Dániel zusammen mit dem Minister des Inneren Dezső Perczel und mehreren Abgeordneten am 5. und 6. Juni 1895. Am 25. Oktober 1891 besichtigte die Arbeiten der rumänische Ingenieurverein, am 20. und 21. Juni 1892 das k.u.k. österreichisch-ungarische Generalstabs-Corps, am 8. u. 9. September 1892 der ungarische Ingenieur- und Architekten-Verein. Ab dem Jahre 1892 besichtigten mehrere ausländische Fachmänner die Arbeiten, sie werden aber in Gondas Buch nicht einzeln benannt. Von den königlichen Gästen werden Alexander von Serbien und seine Mutter (am 22. Mai 1893), Erzherzog Josef (am 8. Juni 1893) und Erzherzog Ladislaus (am 24. und 25. August 1895) erwähnt. Cf. Gonda, Béla: Die Regulierung des Eisernen Thores und der übrigen Katarakte an der unteren Donau. Budapest: Buch- und Steindruckereien Actien-Gesellschaft Országgyűlési Értésítő 1896, p. 145, 147, 151, 159.

entblößten Landschaft. Vor Schotter- und Steinhaufen posieren festlich gekleidete Menschen. Dazu einige Maschinen. Statt der Natur rückt der menschliche Wille bzw. die diesen ausführende Technik in den Mittelpunkt des Interesses.<sup>28</sup>

Wenn traditionell die Beschreibungen der Donaukatarakte der Schilderung ihrer Gefahren und ihrer schroffen landschaftlichen Schönheit gewidmet waren, und als das akustische Signal dieser gefährlichen Schönheit das Getöse des Wassers fungierte, das konkret wie im übertragenen Sinne jede menschliche Rede verstummen ließ,<sup>29</sup> so ändert sich diese Darstellungstradition drastisch mit dem Beginn der Regulierungsarbeiten am 15. September 1890.

An die Stelle des tradierten Motivs tritt ein anderer akustische Effekt: der Lärm. Dieser musste bei der Anzahl von Maschinen und Arbeitern ein ganz beträchtlicher gewesen sein. Seine Schilderung wird ein obligates Element der Beschreibungen und tritt an die Stelle jenes Topos, der in den meisten Darstellungen des 19. Jahrhunderts als akustisches Signal des Eisernen Tores gehandhabt wurde.<sup>30</sup> Das Tosen des Wassers wird in den Berichten, die von 1890 bis 1896 in

28 Cf. Holzer, Anton u. Limbeck-Lilienau, Elisabeth: Die Erfindung der Donau. In: Technisches Museum Wien: blau: Die Erfindung der Donau. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien 15. Juni bis 27. November. Salzburg: Fotohof 2005.

29 »Die Donau wird hier auf beiden Seiten von hohen Felsen eingefasst, welche Ausläufer der Karpathen und des Balkan sind; aber nicht bloß am Ufer ragen diese Klippen empor, sondern sie finden sich auch überall im Flusse selbst und veranlassen gefährliche Wirbel. Durch dieselben theilt sich hier die Donau in drei Arme oder Canäle, von denen der in der Mitte der breiteste ist, jedoch wie die beiden anderen viele Untiefen darbietet. Der Strom ist so reißend, daß man zwei deutsche Meilen auf die Stunde rechnet, und die Schiffer können nur mit der äußersten Vorsicht durch die vielen engen Gänge und Felsen hindurch steuern, zumal das Tosen der Wellen so stark ist, daß es fast unmöglich wird, ein gesprochenes Wort zu verstehen. Die Türken nennen diese ganze Enge Demirkapi (das Eiserne Thor), sie ist beinahe eine Stunde lang, und selbst wenn man glücklich über die vielen Wirbel des Prigrada-Riffes hinaus ist (vor der Insel Bamil befinden sich allein deren 23), hat man noch eine ziemliche Strecke durch Felsen zu passieren, welche indessen nicht mehr so gefahrbringend sind.« Heksch: Die Donau von ihrem Ursprung, p. 683. Selbst Reisende, die das Getöse nicht hat verstummen lassen, flechten diesen Topos in ihre Schilderungen ein, indem sie es vermissen. Cf. Vizota, Gyula (Hg.): Gróf Széchenyi István Napló. [Die Tagebücher von Graf István Széchenyi] IV. kötet (1830–1836) [Band IV.] Budapest: Magyar Tudományos Akadémia 1934, p. 71.

30 Széchenyi schrieb am 5. Juli 1830 bei seiner Reise durch das Eiserne Tor in sein Tagebuch: »[W]ir passirten das Eiserne Thor mit angestregter Arbeit. Von dem »entsetzlichen Rauschen« indess – dass man ein paar Stunden sich nur durch Zeichen verständigen könne – und das uns Ob[erst] Jankovich ankündete, merkten wir nichts.« Vizota (Hg.): Gróf Széchenyi István Napló, p. 71.



Der Greben vor und während der Regulierung

Bild Nr. 35. Klösz, György: Der Greben. Mit der Wegsprengung dieser Gebirgsspitze begannen die Arbeiten am Eisernen Tor, aus: Gedenkblätter an die feierliche Eröffnung der Donau-regulierungsarbeiten am Eisernen Thor 1890

Bild Nr. 36. Der Greben Mitte November 1892, Stich nach einem Foto von Géza Hutterer, Illustrierte Zeitung 26. September 1896

der internationalen wie in der österreichisch-ungarischen Presse erscheinen, von dem Lärm der Maschinen übertönt bzw. ersetzt. Die Erhabenheit der Landschaft wird von jener der Technik übertrumpft. Statt dem Naturschauspiel sind es nun das Aufgebot an Maschinen, ihre Herkunft, Marke, Leistung und ihr Geräuschkonzert, sowie die Zahl der Transportzüge und die Masse der beförderten Erde, die ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken.

Vom Lärm der Maschinen und der Arbeiter wiederhallte der Donauabschnitt von Stenka bis Sibb; die große Anzahl von Remorqueuren, Bohrschiffen, Felsen-Brechern und Baggerschiffen, Steinplatten und Kähnen bevölkerte beinahe den ganzen Kataraktabschnitt des Stromes und brachte ein lebhaftes Treiben, ein lärmendes Leben in diese sonst so stille Gegend; des Nachts aber verliehen einzelne Gruppen der Arbeitsschiffe mit ihrer electricischen Beleuchtung der ohnehin hinreißend schönen, malerischen Gegend einen feenhaften Glanz.<sup>31</sup>

Die Landschaft wurde in diesen Beschreibungen in keinen allegorischen Zusammenhang mehr eingefügt, sondern in ihrer Materialität zur Kulisse eines großartigen Schauspiels gemacht. Mit Attributen wie gigantisch, gewaltig, titanisch wurde dabei ebenso wenig gesparrt wie in früheren Schilderungen der Kataraktenlandschaft.

#### Die Insel an der Grenze: Ada Kaleh

Während das Eiserne Tor einen transitorischen Raum, einen Ort des Übergangs verkörperte, war Ada Kaleh eine Insel, ein Ort, der sich von allem anderen rundherum abhob. Wenn sie am Anfang des 19. Jahrhunderts gewissermaßen durch ihre Unbekanntheit von sich reden machte, eroberte sie gegen dessen Ende als »vergessene Insel« ihren Platz in der Literatur. Spielte sie auch – inmitten der Kataraktenstrecke situiert – in den verkehrstechnischen Konnotationen des Eisernen Tores keine Rolle, sie übernahm seine Bedeutung als Schwellenlandschaft in mehr als einer Hinsicht, als literarischer Topos hat sie ihn um die Jahrhundertwende vielleicht sogar überflügelt. Wenn das Eiserne Tor eine Heterotopie des Übergangs darstellte, so war die Insel Ada Kaleh eine Kompensationsheterotopie.<sup>32</sup>

31 Gonda: Die Regulierung des Eisernen Thores, p. 150f.

32 Foucault, Michel: Andere Räume. Übersetzt von Walter Seitter. In: Engelmann, Jan (Hg.): Michel Foucault. Botschaften der Macht. Der Foucault-Reader. Diskurs und Medien. Stuttgart: Deutscher Verlags-Anstalt 1999, pp. 145–157, hier p. 156.

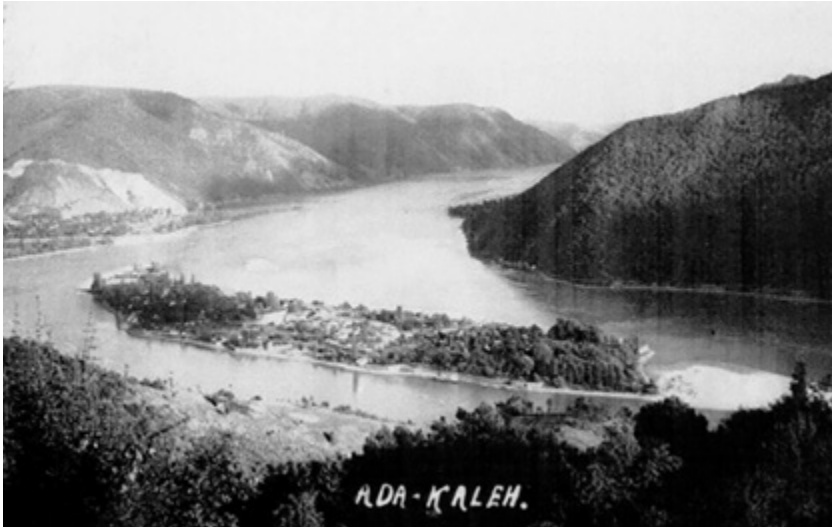


Bild Nr. 37. Die Insel Ada Kaleh



Bild Nr. 38. Der Basar von Ada Kaleh

Ada Kaleh<sup>33</sup> bedeutet auf Türkisch Festungsinsel. Der Ort verdankte seinen Namen offenbar der sich darauf befindlichen Festung, die 1689 als Bollwerk gegen das Osmanische Reich von den Österreichern erbaut wurde, um dann öfters den Besitzer zu wechseln. Die nur etwa 1,7 Kilometer lange und einen halben Kilometer breite Insel lag an jener Stelle der unteren Donau, wo der Strom aus dem Kazanpass heraustritt und seine Laufrichtung von Nordosten nach Südosten ändert. Die Donau erlangt hier plötzlich die Breite von 900 Metern. Gegenüber der Insel lag auf der ungarischen Seite Orsova<sup>34</sup>, auf der serbischen Tekija.<sup>35</sup>

Im Dreiländereck zwischen dem Königreich Ungarn, Serbien und Rumänien beherbergte sie Denkmäler einer einst kriegerischen Vergangenheit: eine Festung, eine kleine Ortschaft mit einer Moschee, einem Basar, einer kleinen orthodoxen Kirche sowie mehreren Kaffeehäusern und einem Gouverneurspalais. Vor allem die Festung erinnerte an Zeiten, als die Insel noch eine strategische Schlüsselstellung im Kampf zwischen »Kreuz und Halbmond«<sup>36</sup> einnahm.

Die Gegenwart der Insel war im 19. Jahrhundert alles andere als glamourös. Die paar hundert überwiegend türkischen Bewohner verdienten ihren Lebensunterhalt mit Landwirtschaft und Obstbau, Fischerei und der Produktion von Süß- und Tabakwaren. Außerdem war Ada Kaleh, dank einer Steuerbefreiung, auch ein Schmugglerparadies.

Jene Zeit des Verfalls, in der die Festung – so schon Ida Pfeifers Tagebuch einer Donaureise anno 1842 – »eher den Namen einer Ruine verdiente«<sup>37</sup>, stand denn auch in vollkommenem Gegensatz zu einer weit zurückliegenden Vergangenheit, in der Orsova bzw. die Insel Ada Kaleh – so ein ungarischer Führer aus der vorletzten Jahrhundertwende – als die »Pforte unseres Vaterlandes«, als »Tor zum Orient«<sup>38</sup> noch eine strategische Schlüsselstellung besaß.

Der Kontrast zwischen einstiger (militärischer) Bedeutung und späterer wirtschaftlicher und politischer Bedeutungslosigkeit kam nicht zuletzt auch darin

33 Dt. Neu-Orschowa oder Neu-Orsova auch: Caroline-Insel, ung. Új-Orsova, rum. Orșova.

34 Dt. Orschowa oder Orsova, rum. Orșova, ung. Orsova.

35 Die einzigartige Landschaftsformation ist durch das 1971 vollendete Wasserkraftwerk am Eisernen Tor von der Landkarte ausradiert worden und unter dem Wasserspiegel der gestauten Donau verschwunden.

36 Schweiger-Lerchenfeld, Armand von: Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstrasse und Reiseroute. Wien, Pesth, Leipzig: A. Hartleben's Verlag 1896, p. 901.

37 Pfeifer: Reise einer Wienerin, p. 22.

38 Im Original: »hazánk bejártánál«, »Kelet kapuja[...]« Cf. Mihalik, Sándor: Ada-Kaleh története. [Die Geschichte von Ada-Kaleh] Orsova: a szerző kiadásá [Im Eigenverlag des Autors] 1903, p. 25.

zum Ausdruck, dass die Insel von der Großpolitik am Ende des 19. Jahrhunderts buchstäblich »vergessen« wurde. Der Friedensvertrag von St. Stefano hatte zwar ihre militärische Räumung seitens der Türken verordnet, doch im Berliner Abkommen von 1878 fehlte seltsamerweise der Paragraph, der über das Schicksal der Insel hätte verfügen sollen. So blieb es ungeklärt, »wer ihr Besitzer werden sollte«. <sup>39</sup> Während die österreichisch-ungarische Armee die Insel besetzte, übte die administrative Aufsicht auf der Insel weiterhin die Pforte aus, über einen Mudir (eine Art Richter), der sein Gehalt von Konstantinopel bezog. <sup>40</sup> So wurde die Insel bis zu ihrer Annexion durch das Königreich Ungarn im Jahre 1913 zu einer Art politischen Niemandsland, doch gerade darauf scheint ihre literarische und reiseliterarische Karriere zu fußen.

Mit der Insel beschäftigten sich die Mitte des 19. Jahrhunderts entstandenen Reiseberichte noch kaum. Dabei mochte eine Rolle spielen, dass die Schiffe der DDSG nicht hier, sondern in Orsova, der österreichisch-ungarischen Grenzstation, Zwischenstation machten. Ausführlicher berichtet nur Johann Georg Kohl im Jahre 1842 von Neu-Orsova und von seinem Besuch bei dessen Pascha. Das im Mittelpunkt der Schilderung stehende anekdotische Detail, laut dessen der Pascha Tag für Tag aus der *Augsburger Zeitung* die Informationen über Ereignisse in Konstantinopel bezog, <sup>41</sup> lokalisiert den Ort von Ada Kaleh genau an der Grenze zweier Imperien. Auch im Weiteren war es weder der Anblick der Insel noch der ihrer ruinösen Sehenswürdigkeiten, die sie zu einem emblematischen Ort machten, sondern ihre eigenartige Lage.

Als das osmanische Reich sich langsam aus Europa zurückzog, wurde die türkische Insel endgültig zu einem exterritorialen Ort. Sie war schon durch ihre Kleinheit zum Zeichen bestimmt. Als »ein Stück Orient«, »eine kleine Türkei« <sup>42</sup> diente sie zum Kennenlernen des Großen und Ganzen. <sup>43</sup>

39 Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, p. 903.

40 Cf. Balla, Tivadar: Ada Kaleh szigete osztrák-magyar fennhatóság alatt 1878–1918. In: <http://epa.oszk.hu/00000/00018/00008/pdf/balla.pdf>. [12.7.2016].

41 Kohl: Hundert Tage. Bd.4., p. 9.

42 Mihalik: Ada-Kaleh története, p. 7.

43 Dennoch fehlte es nicht an Versuchen, die malerische Insel gerade auch für Zwecke der nationalen Repräsentation zu verwerten. In einem ungarischen Millenniumsalbum aus dem Jahre 1896 ist ihre Fotografie eingereiht zwischen einem Bild der 1883 erbauten Tisza-(Theiß-)Brücke in Szeged und einem Bild des dampfschiffbefahrenen Kazanpasses. Der Band, der Bilder über die Pavillons der Tausendjahrausstellung mit Aufnahmen über die schönsten Landschaften der ungarischen Krone vermischt, macht die Landschaft selbst zum Teil einer nationalen Selbstinszenierung. Diese wird durch das dem Band vorangestellte Landnahme-Panorama von Feszty

Die Insellage hob den Denkmalcharakter des Ortes hervor. Inmitten eines schiffbar gemachten und verkehrsreichen Stromes war sie in ihrer Unbeweglichkeit und Unverändertheit ein Ort der lebendigen Erinnerung, der schon durch seine Kleinheit und durch das Abhandenkommen seiner kriegerischen Bestimmung bühenhaft wirken musste. Eine Eigentümlichkeit, die dann auch in Beschreibungen wie »eine wirkungsvolle Staffage an der Pforte des Orients«<sup>44</sup> zum Ausdruck kam.

Ada Kaleh wurde denn auch mit den unterschiedlichsten Bezeichnungen geschmückt, die ihre Isoliertheit unterschiedlich metaphorisierten. In einem Führer zu ihrer Geschichte aus dem Jahre 1903 wird die Insel als eine »vergessene Oase«<sup>45</sup> des türkischen Imperiums oder auch als ein nach einer riesigen Flut zurückgebliebener »Tümpel«<sup>46</sup> bezeichnet. Im Titel einer Märchenanthologie wird sie ein »Märchengarten« genannt.<sup>47</sup> Allen diesen Epitheta ist gemeinsam, dass sie den Enklavencharakter der Insel hervorheben, manche verstehen sie aber als ein Stück, das pars pro toto auf ein nicht (oder nicht mehr) vorhandenes Ganzes verweist. Dieses ist mal ein entferntes Territorium, mal auch dessen Vergangenheit. Gerade als Fragment wird die Insel zum Emblem der Vergänglichkeit. In ihr spiegelt sich nunmehr auch die Bedeutungslosigkeit einstiger Größe: »Einst herrschte jene verwaist hängende Fahne über die hier angrenzenden Ländern, heute sind sie frei und schauen mitleidsvoll auf die von ihrem Blut und Glaubensgenossen völlig verlassen, darbenden Einwohner, die gänzlich auf das Wohlwollen der Nachbarstaaten angewiesen sind.«<sup>48</sup>

---

(im Mittelpunkt der berittene Stammesfürst Árpád) mit einem konzeptuellen Rahmen versehen. Die Schwarz-Weiß-Aufnahme von »Ada Kaleh« zeigt eine malerisch gelegene Insel inmitten eines von Bergen flankierten Stromes. Fast die Hälfte des Bildes nimmt eine ebenfalls malerische Himmelslandschaft ein – gegliedert durch lockere Wolkenformationen und die zwischen diesen hervorbrechenden Strahlen der untergehenden Sonne. Diese malerisch-fotografischen Requisiten der Erhabenheit werden dann im viersprachigen Textteil mit Attributen wie »paradiesisch«, »reizend« und »herrlich« zum Wechselgeld der Reiseliteratur geschlagen. (Piványi: *Az ezeréves Magyarországnak*, p. 123.) Vielfalt, als Augenschmaus verstanden, scheint der nationalen Repräsentation der Millenniumsfeier durchaus willkommen gewesen zu sein.

44 Schweiger-Lerchenfeld: Die Donau als Völkerweg, p. 904.

45 Mihalik: Ada-Kaleh története, p. 3.

46 Mihalik: Ada-Kaleh története, p. 9.

47 Kúnos, Ignác Dr.: Adakále mesekertje. Török népmesék. [Ada-Kalehs Märchengarten. Türkische Volksmärchen] Budapest: Atheneum 1923.

48 Im Original: «Valamikor az az árván lengő félholdas lobogó uralkodott az itt összetalálkozó országok felett, ma ezek szabadok, s szánakozva néznek a véreiktől, hit-sorsosaiktól teljesen elhagyott, sínylődő lakosokra, a kik teljesen a szomszéd államok

Die Übereinanderblendung von geografischer Lage, biblischer Anspielung und historischem Ereignis macht die Insellage zu einer Allegorie der Vergangenheit. Als solche konnte jedoch die Insel auf recht verschiedene Vergangenheiten verweisen. Nach dem Ersten Weltkrieg etwa auch auf die verlorenen Gebiete Großungarns. Der Turkologe Ignác Kúnos (1860–1945) zum Beispiel spricht in der Einleitung seiner Sammlung türkischer Märchen<sup>49</sup> von Ada Kaleh als der »[v]erwaiste[n] Feeninsel des schönen Großungarn«<sup>50</sup>. Die doppeldeutige Formulierung erlaubt es, Großungarn selbst mit einer verwaisten Feeninsel der Vergangenheit zu identifizieren.

Lag Ada Kaleh einem Bonmot Egon Erwin Kischs zufolge am »Schnittpunkt der Grenzen«<sup>51</sup>, so wurde diese Lage in literarischen und reiseliterarischen Texten des 19. Jahrhunderts unterschiedlich gedreht und gewendet. Die betreffenden Grenzen trennten jedenfalls nicht Nationen (und Nicht-Nationen) voneinander, sondern Weltgegenden, die zugleich ein Ausdruck unterschiedlicher symbolischer Ordnungen waren. Die Festungsinsel wie das Eiserne Tor wurden oft als Schwelle des Okzidents schlechthin verstanden.

Als literarischer Topos fungierte Ada Kaleh wie eine endlose Kette des »Be-deutens«. Je weiter sich die Anspielungsebenen von den geografischen Realitäten entfernen, desto mehr verwandeln sie die eigenartige Lage von Ada Kaleh in einen Code.<sup>52</sup>

Egon Erwin Kisch formulierte in einer auf den Spuren von Hermann Bangs Roman geschriebenen Reportage, die 1924 Aufnahme in seine berühmte Reportagensammlung *Der rasende Reporter* gefunden hat: »[D]as ist ein zu kleines

---

jóindulatára vannak utalva.« (Übersetzung von E. K.) Mihalik: Ada-Kaleh története, p. 7.

49 Kúnos: Adakále mesekertje.

50 Im Original: »Elárvult kis tündérszigete szép nagy Magyarországnak.« (Übersetzung von E. K.) Kúnos: Adakále mesekertje, p. 3.

51 Kisch, Egon Erwin: Ada Kaleh – Insel des Islams. In: ders.: Der rasende Reporter. Berlin: Aufbau Taschenbuchverlag (1924) 2001, p. 86.

52 Im Roman *Die Vaterlandslosen* des dänischen Schriftstellers Hermann Bang aus dem Jahre 1906, den man oft als Krönung von Bangs Lebenswerk betrachtet hat, bedeutet sie in erster Linie jenen Ort, der in die gewohnte Ordnung der Zugehörigkeiten nicht mehr eingefügt werden kann. Kodierte die Nicht-Zugehörigkeit des Ortes den Verlust der nationalen Identität, ist der Verlust der nationalen Identität selbst nur ein weiterer Code für die Homosexualität des Hauptprotagonisten. Wie man ihn keiner Heimat zuordnen kann, so – nach zeitgenössischer Auffassung – auch keinem Geschlecht. Bang, Herman: *Die Vaterlandslosen*. Übersetzt von Elfriede Adelberg. Leipzig: Dieterich 1968.

Gebiet für die große Geographie«, folglich ist es »auf dem Globus und auf den Landkarten nicht verzeichnet.«<sup>53</sup> Als Abfall, der aus dem Symbolsystem der politischen Kartografie herausgefallen ist, erlangte die viel zu kleine Insel ihren Platz unter seinen »merkwürdigsten Reportagen«.<sup>54</sup> Ihre literarische Karriere verdankte sie vermutlich diesem Betriebsfehler, nicht der Landschaft, sondern der Schwierigkeit, die Landschaft symbolisch zu verorten.

### Das Eiserner Tor als literarische Heterotopie

Vor der Zeit seiner Regulierung war es der Charakter des Eisernen Tores als Verkehrshindernis, der ihn zu einem Ort dramatischer Gegensätze und zu einem literarisch inspirierenden Ort machte. Es dürfte auch kein Zufall sein, dass die wahrscheinlich wirkungsmächtigste Schilderung dieser Landschaft die aus Lektüreerfahrungen sublimierte Beschreibung in Jókais Roman *Ein Goldmensch* wurde,<sup>55</sup> während die Augenzeugenberichte – sowohl die der Reiseschriftsteller als auch jener der Ingenieure – seither mehr oder weniger in Vergessenheit geraten sind. Jókai hat am Anfang des *Goldmenschens* mit »Wirklichkeitstreue« gar nicht erst experimentiert, sondern blendete alle im Umkreis von 100 Kilometern befindlichen gefährlichen Sehenswürdigkeiten übereinander, die Stromenge, die aus dem Wasser ragenden Felsen ebenso wie die Felsenbänke unter Wasser. Dabei dürfte es ihm zustatten gekommen sein, dass er zur Zeit der Niederschrift seines Romans das Eiserner Tor nicht aus der Anschauung kannte, wäre es nicht so gewesen, äußerte er sich später, als er es schon besucht hatte, hätte er

53 Kisch: Ada Kaleh, p. 86. Hier nimmt Kisch ausdrücklich bezug auf Herman Bangs Roman *Die Vaterlandslosen*, wo dies gleichsam der symbolische Ausdruck für die Verruchtheit des Ortes ist.

54 Schlenstedt, Dieter: Die Reportage bei Egon Erwin Kisch. Berlin: Rütten & Loening 1959, p. 182.

55 Über Jókais Quellen tappt die Forschung teils im Dunklen. Cf. Oltványi, Ambrus: Jegyzetek. [Notizen] In: Jókai, Mór: *Az arany ember*. Budapest: Akadémiai 1964. [=Jókai Mór *Összes Művei* 24–25] 24, pp. 341–343. Doch da Jókai im Wesentlichen die gängigen Klischees über das Eiserner Tor wiederholt bzw. übertreibt und aususchmückt, finde ich ihre genaue Eruierung weit weniger interessant als die Erwägung der Tatsache, dass er die Reihenfolge der Landschaftsformationen – wahrscheinlich im Sinne eines Spannungsaufbaus – auf durchaus eigene Weise umkehrt: auf die Schilderung der Kazanenge folgt bei ihm die des Eisernen Tores. Diese Missachtung der geografischen Tatsachen, was schon die Zeitgenossen moniert haben, dürfte damit zu tun haben, dass es dem Autor weniger um die Geografie als um die Einfügung ihrer fantastischen Einzelheiten in ein allegorisches Gebilde zu tun war.

den Roman nie schreiben können.<sup>56</sup> Doch Jókais Schilderung unterschied sich von denen der meisten Reiseberichtschreiber nicht in seiner Tendenz, sondern in deren Eindringlichkeit und Dichte.

Wenn das Eiserne Tor schon in den Schilderungen von Reiseschriftstellern und Journalisten ein Ort war, der den Regeln der Raumeroberung widersprach, wurde sein Charakter als »Anderer Raum«<sup>57</sup> bei Jókai noch viel ausgeprägter. Es wurde hier zu einer literarischen Heterotopie, einem Begriff, der sich Rainer Warning's Auslegung zufolge auf »bereits vorgegebenen Besetzungen dieses Raumes durch das sozial Imaginäre«<sup>58</sup> beziehen kann, aber auch auf jede andere literarische Topografie. Literarische Heterotopien haben Warning zufolge grundsätzlich weniger mit dem Charakter von Orten zu tun, als mit dem besonderen Status von Literatur, die zwar »eingebettet [ist] in [ihr] jeweiliges diskursives Umfeld«, dieses aber lediglich als »Folie« voraussetzt, »vor der sie sich artikuliert, als Kontexte, aus denen sie sich ausbettet.«<sup>59</sup> Entsprechend ist das Verhältnis von Literatur zu verschiedenen Diskursen vergleichbar mit dem einer Gegenplatzierung zu einer Platzierung: sie ist auf diese bezogen, doch sie unterscheidet sich auch von diesen durch ihre sprachliche Dichte und Mehrdeutigkeit, sowie darin, dass sie »das Medium selbst [...] in den Dienst der Bedeutungsproduktion« stellt.<sup>60</sup>

Jókai basierte im Goldmensch auf verbreitete Imaginationen in Bezug auf das Eiserne Tor bzw. die untere Donaugegend und überbot deren Projektionen durch die spezifische Perspektivierung, Vieldeutigkeit und Selbstreflexion seiner Schilderung, wie auch durch die Überschreibung der Topografie mit einem dichten Bedeutungsgefüge.

Das Eiserne Tor verband bei ihm Neptunisches und Vulkanisches, Tiefes und Hohes, Irdisches und Himmlisches und vereinte stellvertretend alle möglichen einander widersprechende Kräfte. Es war eine Landschaft, die von Jókais Helden in Form einer Initiationsgeschichte aus eigenen Kräften und nicht mit Hilfe moderner technischer Verkehrsmittel überquert wurde.

Das Eiserne Tor wurde von ihm zu einer grandiosen schmalen Schluchtlandschaft stilisiert, um seinen Charakter als Tor und auch als Tempel augenfälliger zu machen. Wie schon der zeitgenössische Kritiker des Ungarischen Lloyd, Adolf Dux,

56 Hegedüs, Lóránd: Jókai. In: Pester Lloyd 22. Februar 1925.

57 Foucault: Andere Räume.

58 Baum, Patrick: Heterotopische Konterdiskursivität. Rainer Warning konturiert anhand von Beispielen aus der französischen und deutschen Literatur »Heterotopie als ästhetische Erfahrung«. In: Literaturkritik, November 2009. [http://literaturkritik.de/public/rezension.php?rez\\_id=13528](http://literaturkritik.de/public/rezension.php?rez_id=13528). [12.7.2016].

59 Warning: Heterotopien, p. 8.

60 Warning: Heterotopien, p. 8.

in seiner Rezension vom 25. Jänner 1872 beobachtete, vertraute Jókai dem Natürlichen nicht, sondern neigte zur Übertreibung.<sup>61</sup> Jókais Vorgehen lässt sich aber nicht ganz unter dem Begriff der Hyperbel subsumieren. Denn das Eisernen Tor scheint bei ihm als transitorischer Raum eine doppelte Bedeutung zu haben. Man durchquert es nicht nur vom Osten nach dem Westen, sondern auch von unten nach oben.

Dies ist eine Bewegung, die der allgemeinen Richtung wie auch dem Thema der meisten Eisernen-Tor-Beschreibungen vollkommen widerspricht. Wie die Allegorie des Tempels schon eine vertikale Kommunikation zwischen Tiefe und Höhe vorgibt, so bewegen sich auch die Passagiere des Schiffes »Heilige Barbara« stromaufwärts und in der Semantik des von Jókai entworfenen Raumes aus der Vergangenheit in die Gegenwart.<sup>62</sup>

Seine Helden fahren – im Gegensatz zu den donauabwärts reisenden Reiseberichterstatlern der Zeit – donauaufwärts und nehmen damit einen der dominanten Fortschrittsperspektive entgegengesetzten Sichtpunkt ein.

Als Jókai die Gegend der unteren Donau in eine mythische Topografie einfügte, nahm er sie zugleich aus der Welt der »realen« Zusammenhänge heraus. Folglich gibt es nach der Logik des Romans keine Berührung zwischen dem Eisernen Tor und all dem, was Ungarn Mitte des 19. Jahrhunderts in Bewegung hielt, so etwa der Welt der großen Betrügereien, der aus dem Nichts entstandenen und zu Nichts gewordenen Vermögen, der Welt des Geldes und der Wechsel und es gab auch keine Berührung mit der Welt der Dampfmaschinen.<sup>63</sup>

Statt fließenden Übergängen präfiguriert die Grenzlandschaft Bedeutungen, die auf Diskontinuität gegründet sind. Die Grenze zu überqueren bedeutet denn auch, hinter ihr zu verschwinden, alte Identitäten abzulegen und sich neue anzueignen.<sup>64</sup>

61 Dux Adolf: Jókai: Ein Goldmensch. In: Ungarischer Lloyd v. 25. Jänner 1872. Zit n. Oltványi Ambrus: Jegyzetek.[Notizen] In: JMÖM 24, pp. 354f.

62 Die vertikale Bewegung wird an der Stelle eindeutig, wo sie an der Grenze von Ungarn Orsowa und die gegenüberliegende Insel Neu-Orsowa erreichen und diese als eine Art Purgatorium beschrieben wird.

63 Die liberale Vision der Donaudampfschiffahrt ist erst nach dem Verschwinden des liberalen Zeitalters romanfähig geworden. Aus einer fast fünfzigjährigen Distanz schienen für Marie delle Grazie die Widersprüche in der Topik der Landschaft bereits mit der verkehrstechnisch inspirierten Vorstellungswelt der liberalen Epoche vereinbar zu sein. Ihr 1918 entstandener, autobiografisch inspirierter Roman nimmt auf eben jenes Zeitalter an der unteren Donau Bezug, der in Jókais *Ein Goldmensch* (zumindest mit Blick auf die Donau) ausgeklammert bleibt. Grazie, Marie delle: Donaukind. Berlin: Ullstein 1918.

64 *Ein Goldmensch* wurde immer wieder als Höhepunkt von Jókais erzählerischer

Jókais ausführliche Schilderung des Eisernen Tores im ersten Kapitel des Romans erinnert an jene mittelalterliche und frühneuzeitliche Tradition der Paradiessuche, wie sie von Albrecht Koschorke beschrieben wird. Das Eisener Tor wird hier zu einer Art mythischen Schwelle, wo der Mensch dem Himmel näher ist als anderswo. Das Eindringen in diese »Weltrand«-Gegend, wo Himmel und Erde, das Gefährliche und das Liebliche in der »Ungeschiedenheit ihres Ursprungs« zusammenliegen, ist nur Helden vergönnt, die »mit besonderen Kräften ausgestattet« sind, »nicht ohne das Opfer eines Wegezolls«. Die Schwelle zum Anderen ist zugleich die Schwelle zum Tod.<sup>65</sup> Durch diese »Zone von magischen Hindernissen«<sup>66</sup> werden die mythischen »Gesten der Raumeroberung« vollzogen.<sup>67</sup> Nachdem der Held des Romans dieses Initiationserlebnis überstanden hat, bekommt er auch seinen neuen Namen: Goldmensch, der seinen späteren Erfolg vorwegnimmt.

## Raumzeit

Der von Michail Bachtin geprägte Begriff des Chronotopos scheint ein brauchbares Instrument zu sein, um Raumkonstellationen als Modelle von Zeitgefügen zu interpretieren. Chronotopos oder »Raumzeit« meint die »untrennbare Beziehung räumlicher und zeitlicher Faktoren [...] sowie ihre Verschmelzung zu einer übergeordneten Einheit.«<sup>68</sup> Im Chronotopos werden »[d]ie Merkmale der Zeit« aufgedeckt, »und der Raum wird von der Zeit mit Sinn erfüllt und dimension-

---

Kunst (Hegedűs, Géza: Utószó. In: Jókai, Mór: Az arany ember. Budapest: Szépirodalmi 1968.) oder als Schlüssel dazu, gleichzeitig aber auch als eine Einleitung »zu einer neuen Epoche« (Bori, Imre: A magyar »fin de siècle« írója: Jókai Mór. [Schriftsteller des ungarischen »fin de siècle«] In: Bori, Imre: Varázslók és mákvirágok. Tanulmányok. [Zauberer und Spitzbuben] Forum Könyvkiadó: Újvidék 1979, p. 111.) in seinem Schaffen eingeschätzt, weil er das Problem von Sein und Schein besonders eindrücklich schilderte (Ibid 14f.) Man verstand es (besonders in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts) als antikapitalistische Utopie, in der aber die glückliche Lösung nur im privaten Rahmen möglich ist. Es galt auf jeden Fall als eine Auseinandersetzung mit Phänomenen der Moderne und im Gegensatz zu anderen in großer zeitlicher Nähe entstandenen Romanen als ein Roman der Desillusionierung.

65 Koschorke, Albrecht: Die Geschichte des Horizonts: Grenze und Grenzüberschreitung in literarischen Landschaftsbildern. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1990, p. 13f.

66 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 16.

67 Koschorke: Die Geschichte des Horizonts, p. 15.

68 Brynhildsvoll, Knut: Der literarische Raum. Konzeptionen und Entwürfe. Frankfurt am Main: Peter Lang 1993 (= Beiträge zur Skandinavistik Bd. 11), p. 28.

niert.«<sup>69</sup> Auch das Eiserne Tor ist in Jókais *Goldmensch* ein Chronotopos, ein Ort, der die Anweisung für den Umgang mit Zeit mitenthält.<sup>70</sup> Der »uralte Fluss«<sup>71</sup>, der Fluss der Urwelt, der antiken Welt<sup>72</sup>, wird von Jókai als eine Art Ursprungslandschaft beschrieben. Hier liegen alle Zeiten beieinander, der Anfang wie das Ende. Hier sind die Spuren der Schöpfung wie am ersten Tag noch unmittelbar ablesbar: »Auf dem Gipfel des Fruska-Gora-Berges herumliegende versteinerte Seemuscheln und in der Veterani-Höhle gefundene fossile Überreste meerbewohnender Saurier zeugen heute vom Walten des einen Gottes [Neptun – E.K.]; von dem des anderen [Vulkan – E.K.] die Basalte der Piatra-Deponata.«<sup>73</sup> Zugleich zeugen die Katarakte aber auch von dem jüngsten Tag: »Die tönende Kirchenmusik wird dann zum Donnern des Jüngsten Gerichts [...]«.<sup>74</sup>

Im Gegensatz zu den festen Regeln der Uferstaaten und -gemeinden ist die Flusslandschaft ständig im Werden begriffen. Bei Jókai trägt sie die Spuren einer kontinuierlichen Schöpfung: Erdformationen entstehen, »die auf keiner älteren Landkarte zu finden sind«, während andernorts Inseln »weggeschwemmt, von der Landkarte getilgt« werden.<sup>75</sup>

Im Zustand ständigen Entstehens ist selbst die Umkehrung der Altersabfolgen möglich, der Fluss, der – vermutlich durch seine Wassermassen – schon ein »greise[r] Riese«<sup>76</sup> war, verjüngt sich hier – vermutlich durch die größere Fließgeschwindigkeit der Kataraktstrecke – zum »unbändigen Helden«.<sup>77</sup> So wird das Eiserne Tor zu einer Schwellenlandschaft, die einerseits alle Zeiten von der

69 Bachtin, Michail: Formen der Zeit und des Chronotopos im Roman. In: ders.: Formen der Zeit im Roman. Untersuchungen zur historischen Poetik. Aus dem Russischen von Michael Dewey. Frankfurt a. M.: Fischer 1989 [1975], pp. 7–9, hier p. 8.

70 Bachtin, Michail: Zur Methodologie der Romanforschung. In: Formen der Zeit im Roman. Untersuchungen zur historischen Poetik. Aus dem Russischen von Michael Dewey. Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuchverlag 1989, pp. 210–251.

71 Jókai: Ein Goldmensch, p. 9. Im Original: »folyam-ös« JMÖM 24, p. 7.

72 Jókai: Ein Goldmensch, p. 8. Im Original: »az óvilág óriás folyama, az Ister: a Duna.« JMÖM 24, p. 5.

73 Jókai: Ein Goldmensch, p. 7. Im Original: »Az egyik isten keze nyomait hirdetik a Fruska Gora hegy tetején elszórt tengercsigák kövületei, a Veterani-barlang ásatag tengerlakó saurusai; a másik istenről beszélnek a bazaltok a Piatra Deponatán.« JMÖM 24, p. 5.

74 Jókai: Ein Goldmensch, p. 11. Im Original: »A templomi zengés oly ítéletnap i zaja magasodik fel ilyenkor [...]« JMÖM 24, p. 9.

75 Jókai: Ein Goldmensch, p. 9. Im Original: »[...] mik semmi térképen nincsenek.« »[...] s letörülte alakjaikat a térképről.« JMÖM 24, p. 7.

76 Jókai: Ein Goldmensch, p. 9. Im Original: »ősz óriás« JMÖM 24, p. 7.

77 Jókai: Ein Goldmensch, p. 9. Im Original: »szilaj hössé ifjul« JMÖM 24, p. 7.

Schöpfung bis zum Jüngsten Gericht, und alle Lebensalter in sich vereint, andererseits aber das räumliche Kontinuum der realen Geografie in Plazierungen mit gegensätzlichen Semantiken zergliedert.

### Topik der Insel an der Grenze

Die Schwellenlandschaft der unteren Donau umfasst in Jókais Darstellung neben der Kataraktenstrecke auch zwei Inseln. Obwohl mit sehr unterschiedlichen Bedeutungen versehen, sind sie beide von Ada Kaleh inspiriert worden und nehmen auf deren Grenzlage Bezug.

Die Festungsinsel bei Orsova (im Roman »Orsova«) erscheint in Jókais Roman als eine phantastische Überhöhung und zugleich als zivilisatorisches Gegenstück des Eisernen Tores. Sie polarisiert jene Widersprüche, die in der Naturlandschaft der Katarakten noch eng beieinanderliegen. Für den Goldmenschen stellt sie gleichsam eine nächste Stufe der Reise dar. Sie liegt an der Stelle, wo der Reisende an einer Trennlinie zwischen der chaotischen Welt des Orients und der geordneten des Okzidents anlangt. In der sakralen Bedeutungsschicht des Romans wird sie als ein Purgatorium metaphorisiert, das zwei auch moralisch gewertete Weltgegenden voneinander trennt:

Dort oben zeigte sich der Abendhimmel, als wälzten sich Lavamassen übereinander, in allen Farben des Feuers und des Blutes, und zerriß der glühende Wolkenvorhang an einer Stelle, so zeigte sich der klare Himmel nicht blau, sondern smaragdgrün. Unten waren dann Berg und Tal, Wald und Dorf übergossen vom Feuerglanz des Himmels, mit jenem stechenden Reflex, der keinen Schatten wirft. Dazwischen strömte die Donau wie ein sagenhafter Feuerstrom, und mitten darin lag die Insel mit Türmen und großen massiven Gebäuden, glutübergossen wie in einem Schmelzofen. Es schien, als müsse dort – wie durch das Fegefeuer – jedes menschliche Wesen hindurchschreiten, wollte es aus dem verpesteten Orient nach dem reinen Westen gelangen.<sup>78</sup>

78 Jókai: Ein Goldmensch, p. 40f. Im Original: »Odafenn olyan volt az alkonyati ég, mintha lávatömegek hömpölyögnének egymáson keresztül, minden színezeteiben a tűznek és vérnek, s ahogy középén az izzó felhőkárpit egy helyen szétbomlott, azon keresztül a derült ég tűzfényével volt kifestve: e kínzó ragyogvánnyal, mely árnyékot nem vet; középett a Duna, mint a lángoló Phlegeton, s annak a középén egy sziget tornyokkal és nagy, tömör épületekkel, mik mind úgy izzanak, mintha csupa egyetlen olvasztókemencét képeznének, amin keresztül kell menni, mint a purgatóriumon, minden emberi teremtnék, aki a dögvészes keletről a tiszta nyugat határvonalán átlép.« JMÖM 24, p. 41.

Während auf das Grenzdorf in einem fantastisch gestalteten Sonnenuntergangsszenario die Vorstellung des Fegefeuers projiziert wird, hat es auf der Ebene der realen Gegebenheiten die Funktion, das Saubere (pestfreie, legale) vom Unsauberen (verpesteten, geschmuggelten) zu trennen.

Aus diesem »Purgatorium« kommen »Purgatores« an Bord des Schiffes, um es nach möglichen Krankheiten, vor allem nach Pestkranken zu untersuchen und gegebenenfalls die Reisenden aufzuhalten. Doch aus der Untersuchung wird bei Jókai eine Unterwanderung, die Behörde wird restlos korrumpiert.

Die Grenzkontrollwache ist das administrative Gegenstück zum christlichen Purgatorium. Wird dieses in der Tonlage der Erhabenheit beschrieben, so jene im anekdotischen Stil. Diese Parallelführung und gleichzeitige Gegenüberstellung ist nicht nur rhetorischer, sondern auch topologischer Natur. Aus einer Ursprungslandschaft, wo Himmel und Hölle, Verheißung und Strafe wie auch das Irdische und Himmlische dicht nebeneinander liegen, treten die Helden der Geschichte allmählich in eine Welt der Unterschiede und Gegensätze ein. Die Grenze ist daher immer noch ein mythisch überhöhter Ort, wo der Riss im Himmelsgewölbe wie auch der Hinweis auf den Flammenfluss der Unterwelt eine Dimension der gigantischen Widersprüche schafft und gleichsam in einem metaphysischen Ausnahmezustand Tiefe und Höhe, Feuer und Wasser verbindet.

Dergleichen Parallelisierungen von sakralen und profanen Bedeutungsfeldern bzw. Bedeutungen von Orten und anderen Handlungselementen sind in Jókais Erzählverfahren nicht ungewohnt und begründeten die allegorisch-kultische Lesart seiner Romane.<sup>79</sup>

### Eine Insel, zwei Inseln

Für die symbolische Geografie der Weltrandegend ist in Jókais Roman neben dem »Eisernen Tor« und der Festungsinsel noch eine zweite Insel ausschlagge-

79 Allerdings sind diese parallel entfalteten Bedeutungen nicht nur allegorisch zu verstehen, sondern auch metonymisch. Indem Bedeutungen wörtlich genommen werden oder indem das Wort oder die Zeichengestalt selber in unterschiedlichen Kontexten festgehalten wird, entsteht auch ein satirischer Effekt. Im Falle von Orsova wird das himmlische Schauspiel des Purgatoriums buchstäblich auf den Boden geholt, wenn es heißt: »Was jedoch in diesem Feuerscheine, dem Vorboten starken Winters, die Nerven am meisten reizte, das war ein kleiner, schwarzgelb angestrichener Kahn, der von der Skela her Kurs auf das Schiff nahm.« Jókai: Ein Goldmensch, p.41. Im Original: »De ami e széljósuló tűzfényben a legbántóbban hatott az idegekre, az egy kis sárga-feketére festett csónak volt, mely a hajó felé közeledett a Szkela felől.« JMÖM 24, p. 41.

bend. Während die Festunginsel, im Roman Orsova genannt, zur staatlichen Kontrolle jener Reisenden errichtet worden ist, die die Grenze überqueren wollen, herrscht auf der anderen, einer fingierten Insel an der unteren Donau, jener »Naturzustand«, der aus der Sicht des Staates einen »Sozialraum der Gesetzeslosigkeit«<sup>80</sup> darstellt.

Sie sind gleichsam zwei gegensätzliche Ausformungen einer Grenzlage. Nachdem das stromaufwärts fahrende Schiff »Heilige Barbara« Jókai zufolge die Schluchten des Kazanpasses passiert hat, erreicht es zuerst die Insel Ada Kaleh (im Roman »Orsova«), wo behördliche Kontrolle in Form von Finanzwache und Pestquarantäne ausgeübt wird, dann nur wenige Stunden westlich von der Festunginsel entfernt die »Niemandinsel«, die auf keiner Karte verzeichnet ist, zu keinem Land gehört und von Schmugglern und Vertriebenen gern besucht wird.<sup>81</sup>

### Die Utopie der Niemandinsel

Das Herausfallen aus allen symbolischen Ordnungen begründet die Utopie der Niemandinsel. Auf ihr gibt es keine Schrift. Sie liegt außerhalb der historischen Zeit und des historischen Raumes, an der Grenze zweier Länder, »eine Insel, die niemand gehörte, auf der es keinen Grundherrn, keinen König, keine Obrigkeit und keinen Priester gab, die zu keinem Lande, keinem Komitat, keiner Diözese gehörte.«<sup>82</sup> Deshalb erscheint sie Timár, als er sie bei seiner gefährlichen Fahrt donauaufwärts das erste Mal betritt, wie ein irdisches Paradies.

An diesem Ort, der selbst in seinem Namen »Niemandinsel« auf das Wegfallen üblicher Zuordnungen Bezug nimmt, wird jede Form von patriarchaler

80 Saurer, Edith: »Zwischen dichter und ›grüner‹ Grenze. Grenzkontrolle in der vormärzlichen Habsburgermonarchie.« In: Pilgram, Arno: Grenzöffnung, Migration, Kriminalität. Jahrbuch für Rechts- und Kriminalsoziologie 1993, pp. 169–177, p. 169.

81 Obwohl der Topographie des Romans immer wieder Aufmerksamkeit geschenkt worden ist, hat man sie meistens als die Gegenüberstellung von zwei Orten behandelt, von Timárs bürgerlich-geschäftsmännischem Leben mit Sitz Komárom einerseits und der Naturidylle der unteren Donau andererseits. Hankiss, János: Jókai, a nagy magyar regényíró. [Jókai, der große ungarische Romancier] Budapest: Egyetemi Nyomda 1938; Sötér, István: Jókai Mór. Budapest: Franklin 1941 u.a. Sötér erwähnt zwar das Eiserne Tor, aber lediglich als Eintritt in die Welt der Niemandinsel und zugleich als deren Gegenpol. Cf. Ibid. p. 116f.

82 Jókai: Ein Goldmensch, p. 53; im Original: »s lett ott azon a helyen egy névtelen sziget. Mely senkié sem; melynek nincs sem földesura, sem királya, sem hatósága, sem papja, mely nem tartozik semmi országhoz, semmi vármegyéhez, semmi diöcoesishez.« JMÖM 24, p. 54.

Herrschaft samt ihrer symbolischen Ordnung abgelehnt. Garanten gegen den Missbrauch von Zeichen, Schrift und Symbolen sind hier die Frauen. Die beiden Frauen, welche die Niemandinsel bewohnen, Mutter und Tochter, haben lediglich Vor-, aber keine Familiennamen und sind, wenn auch nicht ihrer Hüllen, so doch sämtlicher gesellschaftliche Zugehörigkeit indizierender Zeichen entkleidet, darin sind sie den auf der Insel beheimateten »Feld- und Waldblumen und [...] wilden Tieren« ähnlich.<sup>83</sup>

Als am Ende des Romans *Timár*, der Goldmensch, sich entschließt, mit Noémi, der Inseltochter, zu leben, muss er sich zuerst nicht nur (in einer abenteuerlichen Umkleidegeschichte) seiner alten Kleider entledigen, sondern auch seines alten Namens. Im Schlusskapitel des Romans, das ungefähr in Jókais Gegenwart – in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts – spielt, beantwortet *Timár* die einschlägige Frage des Erzählers mit dem Satz »Mein Name ist Niemand!«<sup>84</sup> und wird durch diesen Satz mit der von ihm bewohnten Insel eins. In dieser umgekehrten Taufe gibt nicht der Entdecker-Eroberer der auf den Karten noch nicht existierenden *Terra Nova* seinen Namen, sondern er verschwindet durch die Auslöschung seines Namens und seiner Identität selber am Ort seiner Ankunft.

Auf der Paradiesinsel gibt es kein Geld, sondern nur den Austausch von Naturprodukten. Werkzeuge der Naturbeherrschung wie Waffen sind hier verpönt. »[B]ei mir zahlt man nicht mit Geld. Was sollte ich auch hier auf dieser Insel mit Geld machen? Es würden mich dann Räuber überfallen und des Geldes wegen umbringen. [...] Bei mir gibt es nur Tauschhandel. Ich gebe Obst, Honig, Wachs, Heilkräuter, und mir bringt man Korn, Salz, Stoffe für Kleider und Eisenwerkzeuge dafür – wie auf den australischen Inseln«<sup>85</sup>, erklärt die Inselbewohnerin, *Teréza Timár*, der am Anfang des Romans die Insel entdeckt.

Indem der Roman deutlich jene Suche nach der Insel der Seligen zitiert und diese statt in die Ferne in die Nähe verlegt, nimmt er auf die Wunschprojektionen der Entdeckungsreisen Bezug. Statt der Sehnsucht nach der Ferne formuliert er

83 Jókai: Ein Goldmensch, p. 54. Im Original: »Egyedül a vadvirágnak és a vadállatnak hazája. S ki tudja, még kinek?« JMÖM 24, p. 54.

84 Jókai: Ein Goldmensch, p. 553. Im Original: »Az én nevem a »Senki!« JMÖM 25, p. 291.

85 Jókai: Ein Goldmensch, p. 60f. Im Original: »nálam nem fizetnek pénzzel. Mit csinálnék én itt ezen a szigeten a pénzzel? Legfölebb zsványok törnének rám, s megölnének érte; így pedig minden ember tudja, hogy ezen a szigeten egy félkrajcár sincsen soha, azért nyugton alszunk itten. Nálam cserevásár foly. Én adok gyümölcsöt, mézet, viaszkot, gyógyfüveket, s nekem hoznak érte búzát, sót, gúnyának való kelmét, edényt, vaseszközöket.

– Mint az ausztráliai szigeteken.« JMÖM 24, p. 61.

aber eine nach der Peripherie, statt in einer neuen Welt sollte das Glück an den Rändern gefunden werden, gleich weit entfernt von den großen Zentren Wien und Konstantinopel.<sup>86</sup> Ihre Unschuld bewahrt die Gesellschaft der Niemandsinsel auch in der Kommunikation, indem sie keine andere Form der Tradierung kennt als die Mündlichkeit.

## Reisen horizontal und vertikal

Jókai hatte eine Vorliebe für Insel-Szenarien. Seine diesbezüglichen Fantasien bieten eine weite Palette des topographisch und historisch Kuriosen. Sie sind zumeist wirkliche Inseln,<sup>87</sup> seltener nur Zufluchtsorte, die wegen ihrer Abgeschiedenheit als solche bezeichnet werden.<sup>88</sup> Im Falle des *Goldmenschens* jedoch ist die Niemandsinsel auch an die Geste der Entdeckung, eines beliebten Sujet der Reiseromane in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gekoppelt. Diese Romane erzählten mit Vorliebe die Begegnung mit dem Unbekannten als die Entdeckung und Beschriftung sogenannter »weißer Flecken« und »höchster Punkte«<sup>89</sup>, wie die Erkundung des schwarzen Kontinents, des Nord- oder Südpols. Auch Jókai verwendete gelegentlich ihre beliebten Requisiten. In einigen im Umfeld des

86 Bezeichnenderweise kommen im Roman Buda und Pest gar nicht vor.

87 In geografischer Hinsicht sind es meistens Donau-Inseln in der Nähe von Komárom, der Geburtsstadt von Jókai, zwischen Buda und Pest oder auf der unteren Donau, aber auch Inseln der Körös und der Theiß spielen eine Rolle, in dem späten Roman *Az élet komédiásai* kommt selbst Japan und eine kleine Insel auf dem Stillen Ozean vor. Cf. Fábri, Anna: Jókai-Magyarország. A modernizálódó 19. századi magyar társadalom képe Jókai Mór regényében. [Jókais Ungarn. Das Bild des sich modernisierenden Ungarns in den Romanen von Mór Jókai.] Budapest: Skiz 1991, p. 255.

88 In diese letztere Kategorie gehört z.B. jene Scheune auf der Heide, deren Sand alle Spuren verwischt und wo die Guerilla sich versteckt im Roman *A mi lengyelünk* [Unser Pole], oder der durch Schilflandschaften erreichte väterliche Gutbesitz im Roman *A kőszivű ember fia* [Söhne eines hartherzigen Vaters], die beide Szenen und Zufluchtsräume (dort Sumpflandschaft) aus dem früheren Roman *Egy bujdosó naplója* [Tagebuch eines Flüchtlings] weiterfantasieren. Alle diese Romane handeln eher von Insellagen als von tatsächlichen Inseln, von jenen Situationen sozialer Ausgrenztheit, in denen Menschen tabula rasa machen, allen Hierarchien entsagen und nur mehr den Wechselfällen der Natur ausgeliefert sind. Sie basieren auf Jókais eigenen Erfahrungen, die er als Flüchtling wegen seiner Teilnahme an der Revolution von 1848 gemacht hat. Cf. Fábri, Anna: Jókai-Magyarország, p. 255f.

89 Cf. Butor, Michel: Das goldene Zeitalter und der höchste Punkt in einigen Werken von Jules Verne. In: ders.: Repertoire 3. Aufsätze zur modernen Literatur und Musik. Dt. von Helmut Scheffel. München: Biederstein Verlag 1965, p. 172.

*Goldmenschen* entstandenen Romanen holte er zu größeren geografischen Weiten aus, schilderte Reisen an den Nordpol,<sup>90</sup> Flüge durch den Himalaya<sup>91</sup> und situierte dabei utopische Orte an Schwellen und Grenzen, die schon durch ihre Unzugänglichkeit jeden Zusammenhang mit dem »System Gegenwart« leugneten – an den nördlichsten<sup>92</sup> oder auch an den höchsten Punkten<sup>93</sup> der Erde. Dennoch waren die von Jókai erzählten Reisen nicht von dem Bestreben der *Voyages extraordinaires* geleitet, das Unerreichbare zu erreichen, sondern von dem Unbehagen an einer als unübersichtlich erlebten modernen Welt. In seinen Romanen bedeutete das Wagnis der Fahrt nicht das Schließen einer Lücke in der Weltkarte oder die Beschriftung verbliebener weißer Flecke, sondern verband miteinander räumlich abgesonderten Lebenswelten. Er bot statt einer Wissensordnung der Fläche eine Topographie der Verstecke, statt globaler Räume, insulare Konstellation, statt dem Traum von Sichtbarkeit, die Lesbarkeit von Rätseln.

Auch der Roman *Ein Goldmensch*, an dessen Anfang eine Reise von Konstantinopel nach Komárom geschildert wird, begibt sich auf eine Donaufahrt ganz eigenen Zuschnitts. Das im 19. Jahrhundert verbreitete Klischee von den sich dem Fluss entlang ausbreitenden kulturellen Stufen<sup>94</sup> wurde hier in eine Aufstiegs-geschichte mit metaphysischen Implikationen transformiert und für Jókais Romanpoetik fruchtbar gemacht. Von der als märchenhaft gezeichneten türkischen Donau steigen die Helden der Geschichte in die sachliche, durch Geschäftskorrespondenzen in Gang gehaltene Welt der Gegenwart hinauf. Ihre Reise ist im konkreten wie im übertragenen Sinne ein Aufstieg, denn sie fahren Donau aufwärts und zugleich passieren sie, aus dem verpesteten Orient in den reinen Okzident strebend, eine Art Purgatorium.

Indem er statt einer Reise in die Fremde eine in die eigene Gegenwart erzählte, machte der Roman unter der Maske des Fremdseins das Unverständliche an der eigenen Welt augenfällig. Unter den vielen Reisen, die im Roman meistens nur summarisch erwähnt werden, bilden jene von Tódor Krisztyán in die Neue Welt – die Durchquerung eines homogenen Raumes – und jene am Anfang des Romans ausführlich geschilderte von Mihály Timár donauaufwärts – eine Art *rite du passage* – einen strukturellen Kontrast, der durch das Doppelgängertum ihrer Helden weiter unterstrichen wird. Denn Tódor Krisztyán fungiert als eine Art

90 Jókai, Mór: Egész az északi pólusig! [Ganz bis zum Nordpol!] (1876) bzw. Fekete gyémántok. [Schwarze Diamanten] (1870).

91 Jókai, Mór: A jövő század regénye [Roman des zukünftigen Jahrhunderts] (1872–74).

92 Delejorszáig [Magnetland]. Cf. Jókai: Fekete gyémántok.

93 Kincső [Schatzistan]. Cf. Jókai: A jövő század regénye.

94 Cf. Kapitel »Die Feuersäule des Weltverkehrs«.

Schatten von Mihály Tímár, teils weil ihre Interessen wie ihre Wege sich immer wieder kreuzen, teils weil Tódor Krisztyáns Körper schließlich unter dem Namen von Mihály Tímár begraben wird, während Tímár als »Niemand« endlich sein Glück findet. Auch die Donaufahrt entfaltet ihre Bedeutung im Roman als ein Gegenstück zum traditionellen Reisesujet der Glückssuche in der Fremde.

Der Kontrast zwischen zwei Formen des Reisens und des Schreibens bestimmt das historische und poetische Universum des Romans. Denn die gefährvolle Fahrt donauaufwärts macht nicht nur einen historischen Aufstieg sinnfällig, sondern fungiert auch – wie es im Folgenden zu zeigen sein wird – als eine Allegorie des Erzählens.

### Navigieren, Steuern, Schreiben

Denn zwischen Erzählen und Navigieren besteht eine »Wahlverwandschaft«, schreibt Volker Klotz in seinem Buch *Erzählen*. Diese beruht darauf, dass der Erzähler wie der Reisende sich »aufs Abenteuer einer unsicheren Tätigkeit« einlässt.<sup>95</sup> Die Brisanz dieser Verwandtschaft ergibt sich allerdings nicht allein aus dem Befund der Ungewissheit, sondern auch aus dem Vorgang, wie Navigation und Erzählen den Zufall in Ordnungen überführen, aus dem Verhältnis von »Ordo und Kontingenz«.<sup>96</sup>

Die Steuerungskunst ist mehrfach mit Ordnen und Verfügbarmachen verknüpft. Das griechische Wort *kybernesis* bedeutet ebenso das Lenken eines Schiffes, wie das einer Gemeinde. Eine Doppelbedeutung, die im Lateinischen (*gubernatio*) bei Horaz in der Allegorie des Staatsschiffes,<sup>97</sup> später in der Bezeichnung Gubernator oder auch Governor zum Ausdruck kommt.

Der Steuermann an Bord hatte es zunächst mit den Wechselfällen des Meeres zu tun. Dieses galt in der Antike als der Bereich der Unberechenbarkeit schlechthin. Die grundsätzliche Gegenüberstellung von Land und Meer wies Ordnung und Gesetz dem Land zu. Gerade indem sie den *Nomos* der Erde verließ, wurde die Schifffahrt zur Grenzüberschreitung.<sup>98</sup> Den Widerspruch, dass das Meer

95 Klotz, Volker: *Erzählen: Von Homer bis Boccaccio, von Cervantes zu Faulkner*. München: C. H. Beck 2006, p. 120f.

96 Cf. Greiner, Bernhard/Moog-Grünwald, Maria (Hg.): *Kontingenz und Ordo. Selbstbegründung des Erzählens in der Neuzeit*. Heidelberg: C. Winter Universitätsverlag 2000.

97 Horatius, Quintus Flaccus: *Lieder* 1, 14. In: ders.: *Die Lieder des berühmten lateinischen Poeten Q. Horatius Flaccus in Hoch-Teutsche Reime übersetzt durch Gott-hilff Flamin Weidnern*. Leipzig: Johann Caspar Meyer 1690, p. 27f.

98 Blumenberg, Hans: *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1979, p. 10f.

– zumindest bis zur frühen Neuzeit – der Ort war, der sich der menschlichen Tätigkeit und seinen Institutionen am meisten entzog,<sup>99</sup> andererseits aber der Mensch »[d]ie Bewegung seines Daseins im ganzen bevorzugt unter der Metaphorik der gewagten Seefahrt zu begreifen« versuchte, hat schon Hans Blumenberg in seinem *Schiffbruch mit Zuschauer* zum Ausgangspunkt seiner einschlägigen metaphorologischen Betrachtungen gemacht.<sup>100</sup>

Aus dem Blickwinkel antiker und mittelalterlicher Ordnungsvorstellungen war das Meer bis in die frühe Neuzeit die »Sphäre der Unberechenbarkeit, Gesetzeslosigkeit, Orientierungswidrigkeit«.<sup>101</sup> Daher war in Vorstellungen von einer idealen Lenkung menschlicher Verhältnisse, ob in Offenbarungen einer messianischen Zeit oder später in Utopien, das Meer nicht vorgesehen. So gab es in den Offenbarungen des Johannes »im messianischen Zustand kein Meer« mehr.<sup>102</sup> Auch Utopien der frühen Neuzeit schotteten sich trotz ihrer Insel-Szenarien vom Meer ab.<sup>103</sup> In Morus' *Utopia* sind selbst »Flüsse wie der Anydrus schon dem Namen nach ›wasserlose‹ oder aber bestens reguliert und befestigt [...]«.<sup>104</sup> Diese »statische Ordnung der festen Topoi und der Zufallslosigkeit«<sup>105</sup> schloss neben dem Meer auch andere Bereiche der Kontingenz aus, so etwa auch die Zukunft.

Das Steuerungsprogramm, das »den Raum des Kontingenten erschließt«<sup>106</sup>, die Steuerung der Zukunft, wie sie für die Neuzeit charakteristisch wurde, nahm denn auch bezeichnenderweise vom Meer aus ihren Anfang. Es waren gerade die maritimen Vorsorgestrategien, die die Grundlagen für eine systematische Kalkulierung von Gefahr, für ein allgemeineres Steuerungswissen legten. Mit den

99 »Unter den elementaren Realitäten, mit denen es der Mensch zu tun hat, ist ihm die des Meeres – zumindest bis zur späten Eroberung der Luft – die am wenigsten geheure. Für sie sind Mächte und Götter zuständig, die sich der Sphäre bestimmbarer Gewalten am hartnäckigsten entziehen.« Das Meer galt bis zur frühen Neuzeit »als naturgegebene Grenze des Raumes menschlicher Unternehmungen« Blumenberg: *Schiffbruch*, p. 10.

100 Blumenberg: *Schiffbruch*, p. 9.

101 Blumenberg: *Schiffbruch*, p. 10.

102 Die Offenbarungen des Johannes 21. Kap. 1. »Und ich sah einen neuen Himmel und eine neue Erde; denn der erste Himmel und die erste Erde sind vergangen, und das Meers ist nicht mehr.« Cf. Blumenberg: *Schiffbruch*, p. 10.

103 Wolf, Burkhardt: *Zukunftssteuerung. Ein utopisches Projekt von Morus bis Lem.* In: Maier, Anja K. u. Wolf, Burkhardt (Hg.): *Wege des Kybernetes. Schreibpraktiken und Steuerungsmodelle von Politik, Reise, Migration.* (= *Reiseliteratur und Kulturanthropologie* Bd. 4) Münster: LIT Verlag 2004, pp. 61–92. hier p. 62f.

104 Wolf: *Zukunftssteuerung*, p. 64.

105 Wolf: *Zukunftssteuerung*, p. 63.

106 Wolf: *Zukunftssteuerung*, p. 71.

Schiffsversicherungsverträgen wurde aus der Gefahr ein Risiko, das berechnet und kalkuliert werden konnte. Oder wie Burkhardt Wolf formuliert:

Erst seit sich Gefahren in Risiken transformierten, konnten diffuse Verlustängste zu realen Gewinnerwartungen und vage Befürchtungen zu berechenbaren Hoffnungen werden, die man auf einem Markt tauscht oder – wie später – zur Leitmaxime eines kontingenzpolitischen Regierungshandelns erhebt.<sup>107</sup>

Waren früher Kompass und Peilgerät die emblematischen Werkzeuge der Steuerung, so agiert der Händler, der mit seinen Schiffen mit der ganzen Welt in Verkehr steht, mit Hilfe von Geschäftsbriefen. Diese besorgen für ihn das Terrain der Zukunft. Neben Geschäftsbriefen sind Entwürfe, Tabellen, Statistiken und Kalkulationen die wichtigsten Medien dieser Steuerungsprogramme. Diese neue Zeit, in der Wissen in schriftlichen Entwürfen entwickelt wird, hat Daniel Defoe in einem 1697 entstandenen Essay auch »Projecting Age« genannt.

Auch sein zwanzig Jahre später entstandener *Robinson Crusoe* ist als Modell eines providentiellen Steuerungsprogramms gelesen worden.<sup>108</sup> Denn die Vorsehung wird von Robinson selbst als jene leitende Instanz verstanden, die die Wege des Schiffbrüchigen bahnt. »Unter dem Vorzeichen, Handeln und Erzählen, die Verwirklichung einer bloß möglichen Welt, seien überhaupt nur möglich, insofern eine providentielle Steuerungsinstanz als existent gedacht wird, präsentiert sich Robinson Crusoe« – in Burkhardt Wolfs Auslegung – »zuletzt als Allegorie des Steuerns in einem Handeln namens Schreiben.«<sup>109</sup> Damit wird die Parallele von Erzählen und Navigieren in eine allgemeinere Frage nach dem Zusammenhang von Schreiben und Steuern eingebettet.

## Stromerzählungen

Ein besonderer Fall navigierenden Erzählens sind Flussnarrative. Im Unterschied zum Meer steht die Navigation auf dem Strom nicht im Zeichen der Unendlichkeit. Flüsse sind vom Festland eingefangen, sind Teil ihrer Ökonomien und

107 Wolf, Burkhardt: Schiffbruch mit Beobachter. Zur Geschichte des nautischen Gefahrenwissens. In: Kassung, Christian (Hg.): Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls. Bielefeld: transcript Verlag (=Kultur und Medientheorie), pp. 19–47, hier p. 25.

108 Wolf, Burkhardt: Robinson, or the *Nomos* of the Island. Daniel Defoes's »Water Writing«: In: Gil, Isabel Capeloa (ed.): *Fleeting, Floating, Flowing. Water Writing and Modernity*. Würzburg: Königshausen & Neumann 2008, pp. 73–89.

109 Wolf: Zukunftssteuerung, p. 72.

vor der Zeit der Eisenbahnen und modernen Chausseen waren gerade die Flüsse die schnellsten und sichersten Verkehrswege auf dem Lande. Dennoch haben auch Flüsse teil an der gefährlichen Konnotation des Wassers, denn Hochwasser war eine ständige Bedrohung für das umliegende Land. Durch ihre wechselnden Wassermengen machten Ströme auch die Schifffahrt unkalkulierbar.

Es waren sowohl die Gefahr des Hochwassers als auch die Interessen der Schifffahrt, die im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts zu der Regulierung von vielen europäischen und amerikanischen Flüssen (und zum Ausbau von Kanalsystemen) führten.

Mit Blick auf das Erzählen scheinen allerdings diese Disziplinierungen des Flusses zunächst kaum von Relevanz. Volker Klotz hebt ganz andere Eigentümlichkeiten der Flussnarrative hervor, so etwa, dass »[i]m Unterschied zum Meer [...] jeder Strom immerfort in eine einzige, eindeutige Richtung« fließt: »Ob Mississippi oder Donau, sie drängen unbrembar, unumkehrbar, von da nach dort, von der Quelle bis zur Mündung.«<sup>110</sup> Gerade das begründet seine Korrelation, seine Verbindung mit einem ganz allgemeinen narrativen Modell, dem des Lebenslaufes oder der Lebensreise – als Lebensfluss »von der Geburt bis zum Tod.«<sup>111</sup> Ganz allgemein wird der Fluss wegen seines Gerichtetseins mit dem vielleicht grundlegendsten Merkmal jeder Erzählung assoziiert, mit dem Ablauf der Zeit. In diesem Sinne erscheint der Fluss als die epische Landschaft schlechthin. Anders als das Meer, dessen unendliche Flächen zu endlosen Irrfahrten verleiten, war der Fluss selbst ein Weg.

In den beiden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstandenen Romanen, die Volker Klotz als Kronzeugen für die Wahlverwandtschaft von Stromnavigation und Erzählung anführt, in Maurus Jókais Roman *Ein Goldmensch* und in Mark Twains *Die Abenteuer des Huckleberry Finn*, ist der Fluss eine Art transitorischer Raum. Auch er gehört zu jenen »Platzierungen«, die Foucault »Andere Räume« nennt, indem sie »die sonderbare Eigenschaft haben, sich auf alle anderen Platzierungen zu beziehen, aber so, daß sie die von diesen bezeichneten oder reflektierten Verhältnisse suspendieren, neutralisieren oder umkehren« und dabei doch wirkliche Räume sind.<sup>112</sup> Wenn man jene gefährlichen Engen, Inseln, Ufergehenden überblickt, die in den beiden Romanen als charakteristische Orte der jeweiligen Flusslandschaft vorkommen, so fällt ins Auge, dass die Helden der

110 Klotz: Erzählen, p. 178.

111 Klotz: Erzählen, p. 178.

112 Foucault, Michel: *Andere Räume*. Übersetzt von Walter Seitter. Engelmann, Jan (Hg.): Michel Foucault. Botschaften der Macht. Der Foucault-Reader. Diskurs und Medien. Stuttgart: Deutscher Verlags-Anstalt 1999, pp. 145–157, hier p. 149.

Geschichte immer nur kurze Zeit bei ihnen verweilen. Selbst Mihály Timár, der Held von Jókais Roman, dessen Donaureise sich auf den ersten Teil des Buches beschränkt, bleibt in der Folge in ständiger Bewegung und die Niemandinsel an der Donau wird erst zum Schluss sein wirkliches Zuhause.

Die Donau fungiert als universelles Verbindungsglied zwischen verschiedenen Ebenen des Romans wie auch zwischen Orten, zwischen innerem und äußerem Erleben.<sup>113</sup> Sie verbindet Schauplätze der Handlung, sie vermittelt zwischen der Welt des Menschen wie der Natur und überführt reale Orte in eine mythische Geografie.<sup>114</sup> In *Huckleberry Finn* hingegen führt der Mississippi Huck und den Neger Jim immer wieder zusammen und verbindet die pikaresken Episoden der Reise miteinander.

Eine Heterotopie stellen aber nicht allein der Fluss, sondern auch jene Fahrzeuge dar, derer sich die jeweiligen Helden der Geschichte bedienen. Denn das »Schiff, das ist die Heterotopie schlechthin«.<sup>115</sup> Das Schiff erlaubt es den Figuren, den beengenden, sie auf eine bestimmte Rolle und Identität festschreibenden Verhältnissen auf dem Lande zu entkommen. Für Mark Twains *Huckleberry Finn* bedeutet die Fahrt auf dem Fluss die Befreiung von seiner eigenen »Zivilisierung«<sup>116</sup>, für seinen schwarzen Gefährten, Jim, das Entkommen vor der Sklaverei. Der Fluss wird für sie ein Fluchtraum per se. Ähnlich ist die untere Donau bei Jókai ein Kreuzungspunkt unterschiedlicher Fluchtwege. Die Flucht des türkischen Schatzmeisters mit seiner Tochter vor dem Zorn des Sultans führt ebenso in diese Gegend wie später jene des Goldmenschens aus dem bürgerlichen Leben. Verschiedene Gruppen marginalisierter Menschen finden in der Grenzlandschaft

113 Cf. Szabó, Szilvia: A kővé vált könyvtár. Jókai Mór és a Duna-mítosz. [Die zu Stein gewordene Bibliothek. Mór Jókai und der Donau-Mythos] In: Üzenet 2002 nyár [Mítosz, pátosz, hisztéria] <http://www.zetna.org/zek/folyoiratok/69/szabosz.html>. [12.7.2016].

114 Die Donau ist bis auf die Schilderung der Fahrt flussaufwärts am Anfang des Romans eher ein Hindernis als ein Weg, es stellt sich dem Helden immer dann in den Weg, wenn er ein existentielles oder emotionales Problem lösen will. Im Frühling, wie er seine Frau verlässt, um an der unteren Donau seine Geliebte zu finden, gibt es Hochwasser, im Winter, wie er zu seiner Frau nach Komárom will und von dort weg, wird das Eis und schließlich der Nebel zu jenem Hindernis, das er zu überwinden hat und das zugleich – ob als Überflutung, Eis oder Irrweg – immer auch als Ausdruck seiner Gemütslage ihm entgegentritt.

115 Foucault: *Andere Räume*, p. 157.

116 Twain, Mark: *Abenteuer von Huckleberry Finn*. Neu übersetzt und mit Anmerkungen von Friedhelm Rathjen und neu illustriert von Pierre Thomé. Zürich: Haffmans Verlag 1997.

der unteren Donau und insbesondere auf der Robinson-Insel mitten im Strom ihr Zuhause oder zumindest ihre Ruhe.

Ein Naturzustand, der gleichzeitig auch ein idealer Zustand ist, situiert auf einer unbekanntem und unbenannten Insel: Damit wären die vielleicht wichtigsten Komponenten einer Robinsonade gegeben, allerdings einer, die in die Tradition der Fluchtrobisonaden gehört.

Die Schiffe der beiden Stromreisen sind nicht nur »anderen Räumen«, sie sind auch »anderen Zeiten« verpflichtet, sie verbinden Heterotopie mit Heterochronie. Huck und Jim reisen auf einem Floß, der Goldmensch auf einer Barke. Das Unzeitgemäße des Fahrzeuges wird in den Abenteuern des Huckleberry Finn in dem Szenario einer tatsächlichen Begegnung von Floß und Dampfer »vor Augen geführt«, wobei das Floß von dem modernen Fahrzeug überfahren wird. Jókai hingegen markiert das Unzeitgemäße des Vehikels, indem er die Handlung seines Romans zeitlich zurückversetzt: »Zur Zeit unserer Geschichte fuhren noch keine Dampfer auf der Donau.«<sup>117</sup> Der Roman projiziert Anliegen und Fragen seiner Gegenwart in eine nicht allzu ferne Vergangenheit um etwa 1828.<sup>118</sup> Das *ante quem* markiert die Zeit des Geschehens als eine Vorzeit, die durch die Landschaftsbeschreibungen auch mythische Qualitäten erhält.

Im Jahrhundert, wo es keinen Berg mehr gab, »über den man nicht eine Eisenbahn führen, keinen Fluß mehr, über den man nicht eine Brücke schlagen« konn-

117 Jókai: Ein Goldmensch, p. 11. Bezeichnenderweise wurde fast zeitgleich (1867) ein anderer Roman beendet, der eine Donaureise vor der Zeit der Dampfschiffahrt als strukturierendes Element enthält. In Stifters *Wittiko* wird die Fahrt des mittelalterlichen Helden von Passau nach Wien geschildert. Obwohl im Roman unzählige Reisen beschrieben werden, hat diese eine strukturelle Bedeutung, denn sie verbindet Passau, die Stätte von Witikos Jugend mit jenem Zentrum des Reiches, wo sein Jungendfreund, Heinrich von Ofterdingen weilt. Folglich »zeigt« sie auch die Herkunft jenes epischen Werkes, das im *Witiko* gleichsam vorbildhaft herbeizitiert wird, nämlich die des *Nibelungenliedes*, die einer zu Stifter Zeiten populären Theorie gemäß von Heinrich von Ofterdingen gedichtet worden ist. Obwohl Stifters historischer Roman in einer weit früheren Zeit spielt als *Ein Goldmensch*, hat auch er, wie Neweklowsky in einem Aufsatz nachgewiesen hat, mehr oder weniger die Zustände an der Donau am Anfang des 19. Jahrhunderts beschrieben. (»Wenn er auch diese Fahrt so schildert, als hätte sie zu Beginn des neunzehnten und nicht in der Mitte des zwölften Jahrhunderts stattgefunden.«. Neweklowsky, Ernst: Stifter und die Donauschiffahrt. In: Adalbert-Stifter-Institut des Landes Oberösterreich. Vierteljahresschrift Jg. 8. (1959), pp. 121–129, hier p. 126.) Auf jeden Fall verlegen beide Romane die Verbindung zwischen Erzählen und Navigieren auf eine Zeit vor der Dampfschiffahrt.

118 Jókai: Ein Goldmensch, p. 11. Im Original: »Történetünk idejében még nem jártak a Dunán gözhajók.« JMÖM 24–25, p. 10.

te,<sup>119</sup> erlaubt gerade das Unzeitgemäße des Fahrzeugs eine Perspektive und eine Lektüre, die der »Eroberung der Natur«<sup>120</sup> zuwiderläuft. Denn der Fluss erscheint hier als das Unverfügbare schlechthin, als »ein Ort für Zufälle«.<sup>121</sup>

Die Reise auf dem Fluss erscheint aus dieser Sicht als ein Sujet, das gegensätzliche Raum- und Zeitentwürfe verdichtet und verhandelbar macht. Aus Hucks Floß-Perspektive etwa erscheint die Sesshaftigkeit als wankend, instabil und eng, während das Floß selbst ihm sicher und »behaglich« vorkommt.<sup>122</sup>

Bezeichnenderweise wählen auch Jókais Helden am Anfang des Romans eine den verbreiteten Donau-Darstellungen entgegengesetzte Fahrtrichtung stromaufwärts.<sup>123</sup> Sie fahren aus dem Orient in den Okzident, daher haben sie auch eine der gewöhnlichen entgegengesetzten Perspektiven auf den Strom. Statt des zivilisatorischen Blicks, der im Fluss eine von Hindernissen befreite Wasserstraße suchte, war dies eine Donau voller magischer Hindernisse und wundersamer Nischen.<sup>124</sup> *Ein Goldmensch* stellt damit gerade den Aufbruch in die Moderne, die Geldwirtschaft, die Zirkulation von Waren, Rohstoffen und Zeichen in Frage und wurde entsprechend von vielen als antikapitalistische Utopie gelesen, oder zumindest als die Utopie eines Kapitalismus mit eigenem Gepräge.<sup>125</sup>

119 Sachslehner, Johannes: Auf Reisen im alten Österreich. Wien: Pichler 1997, p. 59.

120 Cf. Blackbourn, David: Die Eroberung der Natur. Eine Geschichte der deutschen Landschaft. Übersetzt von Udo Rennert. München: DVA 2007.

121 Bachmann, Ingeborg: Ein Ort für Zufälle. Rede anlässlich der Verleihung des Georg-Büchner-Preises 1964. Berlin: Klaus Wagenbach 1965.

122 »Ich war nicht eher beruhigt, als bis das Floß zwei Meilen weiter unten und in die Mitte vom Mississippi raus war. Dann hängten wir unsere Signallaterne auf und schätzten, jetzt wären wir wieder frei und in Sicherheit. [...] Wir haben uns gesagt, ging doch schließlich kein Zuhaus über so'n Floß. Woanders kommt man sich so eingezwängt und stickig vor, aber nicht auf 'nem Floß. Auf 'nem Floß, da fühlt man sich mächtig frei und unbeschwert und behaglich.« Twain: Abenteuer von Huckleberry Finn, p. 207.

123 Reiseführer wie Reiseberichte verfolgen fast ausnahmslos die entgegengesetzte Route. Allerdings war die Richtung auch bei Jókai mehr Programm als Erfahrung, denn gerade bei der Darstellung der Donaukatarakte verwechselt er häufig die Reihenfolge der Ortschaften, Felsen und Hindernisse.

124 Durch die ungewöhnliche Blickrichtung wird selbst das Fluchtsujet des Romanbeginns in sein Gegenteil gekehrt: »Mir ist«, sagt Timéa zum Kommissar, während sie in der Kazanenge flussaufwärts schiffen, »als gingen wir durch einen langen, langen Kerkergang ein in ein Reich, aus dem man nicht wieder zurückkehren kann.« Jókai: Ein Goldmensch, p. 48; im Original: »– Úgy képzelem – szólt Timéa a biztoshoz –, mintha egy hosszú, hosszú börtönfolyosón keresztül mennénk be egy országba, amelyből nem lehet visszajönni többé.« JMÖM 24, p. 48f.

125 Cf. Sótér: Jókai Mór u.a.

## Die Lesbarkeit der Schöpfung

Jókai hat viel und oft über die Donau geschrieben,<sup>126</sup> doch nirgendwo ist die Donau so eng an seine Poetik des Romans gekoppelt wie gerade im *Goldmensch*. Die Landschaft an der unteren Donau, die als die Einheit aller Zeiten und aller Gegensätze gedacht wird, weist schon in ihrem enzyklopädischen Anspruch auf die Vorstellung vom »Buch der Natur« hin und wird als solches, wortwörtlich als eine »zu Stein gewordene Bibliothek«<sup>127</sup>, auch benannt.

Die Schöpfung, wie sie an diesem Ort in verschiedenen Medien (in der Landschaft, im Getöse der Katarakte wie in der Schrift) lesbar und hörbar wird, findet ihr Pendant in einer Bibliothek, deren Bände für den Eingeweihten wie »Romane«<sup>128</sup> lesbar und erzählbar werden im Sinne jener romantischen Auffassung, der zufolge der Roman jene Form ist, die der universalen Offenbarung der Welt entspricht.<sup>129</sup> Am Anfang des *Goldmensch* wird die Landschaft am Eisernen Tor im Sinne dieser romantischen Geste als Schöpfungsgeschichte erzählbar.

Ihre Beschreibung bietet nicht nur einen Überblick der Medien, in denen die Schöpfung zum Reisenden »spricht«, sondern überführt durch das »Als-ob« einer Kirchenmetaphorik auch die horizontale Bewegung der Reise in die vertikale der spirituellen Erhebung: Die vorzeitlichen Formationen der Felsenlandschaft erinnern an gotische Pforten, ihre schwarzen Platten an die Bundeslade, ihre Riffe an einen Schreckensaltar. Sie verbinden das jüngste Gericht mit der Erlösung: »Die tönende Kirchenmusik wird dann zum Donnern des Jüngsten Gerichts, in dem der Todesschrei der Ertrinkenden untergeht.«<sup>130</sup>

126 So etwa in den Romanen *Elátkozott család* [Die verdammte Familie], *Egy bujdosó naplója* [Novellen aus der Zeit nach dem Freiheitskrieg], *Kárpáthy Zoltán* [Zoltán Kárpáthy, der Sohn des Nabob], *A jövő század regénye* [Roman des kommenden Jahrhunderts], um die vielleicht wichtigsten zu erwähnen.

127 »Es ist dies eine zu Stein gewordene Bibliothek; die Benennungen der Felsen sind die nach außen gekehrten Rücken des Einbands, und wer die Bücher zu öffnen versteht, der kann einen Roman aus jedem herauslesen.« Jókai: Ein Goldmensch, p. 20. Im Original: »Egy kővé vált könyvtár az; a sziklák nevei a kifelé fordított könyvek sarkai, aki azokat ki tudja nyitni, egy-egy regényt olvashat belőlük.« JMÖM 24, p. 18.

128 Jókai: Ein Goldmensch, p. 20. Im Original: JMÖM 24, p. 18.

129 Er kommt der universalen »Offenbarung der [in der Welt] [...] aufgehenden Subjektivität« durch seinen offenen und dadurch dem Unendlichen gegenüber aufgeschlossenen Charakter entgegen. Blumenberg, Hans: Die Lesbarkeit der Welt. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1986, p. 256.

130 Jókai: Ein Goldmensch, p. 11. Im Original: »A templomi zengés oly ítéletnapra zajja magasodik fel ilyenkor, hogy az elmerülő halálkiáltása nem hallik ki belőle.« JMÖM 24, p. 9.

Das Unendliche und Allumfassende wird aus einem Attribut Gottes zum Merkmal des Getöses.<sup>131</sup> Dieses ist wie eine Stimme Gottes<sup>132</sup> selbst mit seinem Gegenteil, der Stummheit, identisch: »ein ewig dauerndes monotones Brausen, das in seiner Eintönigkeit dem Schweigen und in seiner Verständlichkeit dem Worte Gottes ähnelt.«<sup>133</sup> Wo aber Gott spricht, muss der Mensch verstummen:

ein unendliches Wogenbranden, das sich durch das ewige Echo zwischen diesen beiden Wänden zur Erhabenheit einer überirdischen Melodie steigert: Orgelton, Glockenklang und verhallendes Donnergebraus! Da verstummt der Mensch, und er empfindet gleichsam eine heilige Scheu, inmitten dieses titanischen Zusammenklangs sein eigenes Wort zu vernehmen.<sup>134</sup>

Die Spuren göttlicher Gegenwart werden »wie Buchstaben einer geheimen Götterschrift« lesbar.<sup>135</sup>

### Zirkulation der Zeichen

Der Offenbarung der Naturlandschaft am Eisernen Tor wird im *Goldmensch* die Zirkulation der Zeichen, wie sie für die Welt der Gegenwart charakteristisch war, gegenübergestellt.

In Form von offiziellen Bestätigungen, Scheinen und Briefen werden Dinge in Bewegung gesetzt, Entferntes bewirkt und die Schicksale von Menschen verwaltet. Während die Metaphorik des Buches (und der Bibliothek) der Natur den allumfassenden Charakter der Schöpfung und ihren direkten Bezug zur Autorität des erstgesprochenen Wort Gottes intoniert, erinnern diese Schreibformen

131 Jókai: Ein Goldmensch, p.10. Im Original: »örökké tartó egyetemessé zúgás«, »örök visszhang« JMÖM 24, p. 8.

132 Jókai: Ein Goldmensch, p. 10. Im Original: »e fenséges helynek hangja is oly isteni« JMÖM 24, p.8.

133 Jókai: Ein Goldmensch, p. 10. Im Original: »Egy örökké tartó egyetemessé zúgás, mely hasonlít a némasághoz, oly egyforma, s az Isten szavához: oly érthető.« JMÖM 24, p. 8.

134 Jókai: Ein Goldmensch, p. 10. Im Original: »ahogy ez örök hullámcsattogást az örök visszhang e kettős fal között a túlvilági zene felségéig emeli, mely csupa orgona és harangszó és elhaló mennydörgés, az ember elnémul, és saját szavát meghallani retteg e titáni zengés közepett.« JMÖM 24, p. 8.

135 Jókai: Ein Goldmensch, p. 8. Im Original: »rejtelmes istenírás betűi« JMÖM 24, p. 6.

der Geschäfte und der Verwaltung »an die unverfügbaren Bahnungen der Spuren einer generellen Schrift«. <sup>136</sup>

Der Gegensatz ist im Roman räumlich strukturiert:

An der Grenze beider Erzählwelten zerfällt die erhabene Sprache der Natur in die geschriebenen Gesetze der Verwaltung und in die ungeschriebenen der Korruption. Dieses neue Motiv des Schreibens und des Sinnmachens wird durch die Prozedur der Grenzkontrolle eingeführt. Die Grenzbehörde bei Orsova erscheint denn auch als eine institutionalisierte Form der schriftlichen Arbeitsteilung, der eine hält das Buch, der andere das Tintenfass und die Schreibutensilien. <sup>137</sup> In der Folge entfaltet sich die Handlung über eine Reihe von Schreibstücken, Briefe und Abrechnungen. Schuldscheine und Bestätigungen werden an einem Ort ausgestellt und erhalten an einem anderen Ort ihre Bedeutung. Sie verbinden die Episoden des Romans, vernetzen geografisch entfernte Gegenden und die dort wohnenden Figuren. <sup>138</sup>

Dieser Widerspruch ist, wie es im Folgenden zu zeigen sein wird, auch für die Selbstverortung von Jókais Erzählen bestimmend.

### Gattungsdilemmata der Literaturgeschichte

Das 19. Jahrhundert hatte keine beruhigende Lösung für die genremäßige Einordnung von Jókais Werken gefunden. Sie wurden als Romane eingestuft – vom

136 Wetzels, Michael: Die Enden des Buches oder die Wiederkehr der Schrift. Weinheim: VCH Acta Humaniora 1991, p. X.

137 Jókai: Ein Goldmensch, p. 43. Im Original: JMÖM 24, p. 44.

138 Der Grenzinspektor schreibt einen Brief an seinen Schwager, Herrn Kacsuka, der in Komárom »Chef bei der Truppenverpflegungskommission« ist, dass der Kommissar ein Goldmensch sei, den er unterstützen soll (Ibid. p. 45. Im Original: Ibid., p. 46.) Dieser Brief wird in Komárom Herrn Kacsuka übergeben, und trägt gewaltig zu den Anfängen der steilen Karriere des Goldmenschens bei. Ebenso ist es ein Brief von Timár an seine Frau, Timea, der sie zur Teilnahme an seinen Geschäften bringt und sie schließlich zur (unvorsichtigen) Übergabe ihrer väterlichen Schätze bewegt. Verhängnisvoll wird schließlich selbst der Brief, den Timárs Sohn Dodi am Ende des Romans an Timea schreibt, um sie auf die Geheimgtür in ihrem Schlafgemach aufmerksam zu machen. Er kommt zu spät, um ein Attentat auf die schlafende Frau zu verhindern, und doch rechtzeitig, um zu zeigen, dass Timár lebt. Jókai: Ein Goldmensch, p. 539. Im Original: JMÖM 25, p. 281. Fatale Wirkung haben auch jene vier Briefe, in denen Krisztyán Tódor seine Version der Geschichte erzählt, die aber – zum Glück für den Goldmensch – im Wasser unlesbar werden. Jókai: Ein Goldmensch, p. 495. Im Original: »Még négy levél is van egyik oldalzebében, szalaggal összekötve; hanem azokról már lemosott minden írást a víz.« JMÖM 25, p. 231.

Autor ebenso wie von seinen Kritikern<sup>139</sup> – und gerade am Maßstab zeitgenössischer Romanvorstellungen gemessen wurden sie von den anerkanntesten Literaturkritikern ihrer Zeit für zu leicht befunden. Erst die Nachwelt und insbesondere die Literaturgeschichtsschreibung versuchte seit Anfang des 20. Jahrhunderts, der Eigenart des Œuvres gerecht zu werden und nicht die Werke an der Gattung, sondern die Gattungskonzepte an den Werken zu messen. Seit Kálmán Mikszáths Jókai-Biografie<sup>140</sup> galten Jókais Verstöße gegen die Gattung des Romans als »Fehler« mit System. Als Name für dieses System wurde von verschiedenen Literaturhistorikern neben dem Begriff des Mythos<sup>141</sup> der des Volksmärchens<sup>142</sup> wie der Anekdote<sup>143</sup> herangezogen.<sup>144</sup>

Als einheitlichere Lösung des Gattungsproblems schlugen am Ende des 20. Jahrhunderts auf den Spuren von Mihály Szegedy-Maszák<sup>145</sup> László Szilasi und später auch Balázs Nyilasy den von Northrop Frye verwendeten Begriff *romance* vor.<sup>146</sup> In ihrer Argumentation sind die Handlung und ihre Helden bei Jókai höherer Ordnung als die in der Wirklichkeit Gewohnten und sie bilden gleichsam einen Übergang zwischen Mensch und Gott, obwohl sie in den Werken immer als Menschen dargestellt werden. Sie bewegen sich in einer Welt, deren Gesetze vorübergehend aufgehoben sind. Bei Frye gelten diese Merkmale als Charakteristiken eines als *romance* bezeichneten »fictional mode«<sup>147</sup>,

139 Für letzteres ist unter den Zeitgenossen besonders Gyulai Pál und Péterfy Jenő bekannt. Cf. Gyulai, Pál: Jókai legújabb művei. [Jókais neueste Werke]. In: ders.: Válogatott művei. [Ausgewählte Werke] Budapest Szépirodalmi, 1956, pp. 368–385; Péterfy, Jenő: Jókai Mór. In: ders.: Válogatott művei. [Ausgewählte Werke] Budapest: Szépirodalmi 1983, pp. 603–631.

140 Mikszáth, Kálmán: Jókai Mór élete és kora I–II. [Mór Jókai. Sein Leben und seine Zeit] Budapest: Akadémiai [1907] 1960.

141 Zuerst bei Zsigmond, Ferenc: Jókai. Budapest: Akadémiai 1924.

142 Zuerst bei Arany, János: A szegény gazdagok. [Die armen Reichen] In: Szépirodalmi Figyelő v. 6. Mai 1861.

143 Zuerst: Sőtér: Jókai 1941, pp. 95, 97f.

144 Eine Reihe von Gattungsinspirationen und -modellen erwähnen Sőtér: Jókai 1941 und Nagy, Miklós: Jókai. A regényíró útja 1868-ig. Budapest: Szépirodalmi 1968. Eine detaillierte Zusammenfassung der Gattungszuschreibungen findet sich bei Szilasi, László: A selyemgubó és a »boncoló kés«. [Der Seidenkokon und das »Seziermesser«] Budapest: Osiris Pompeji 2000, pp. 102–105.

145 Szegedy-Maszák, Mihály: Kemény Zsigmond. Budapest: Szépirodalmi 1989, pp. 29f.

146 Szilasi: A selyemgubó, pp. 105–110. Eine ähnliche Meinung vertritt auch Balázs Nyilasy. Cf. ders.: A románc és Jókai Mór. Budapest: Eötvös József Könyvkiadó 2005.

147 Frye, Northrop: Anatomy of Criticism. Four Essays. Princeton N. J.: Princeton University Press 1973. pp. 186–206.

zugleich sind sie aber auch einer als *romance* bezeichneten Prosagattung zuzuordnen.<sup>148</sup>

Doch sind Jókais Werke Szilasi zufolge auch als *romance* nicht schlüssig: »Wenn bei Jókai trotz seiner angeborenen Neigung zu *romance*-artiger Redaktion und zu einem ebensolchen Weltbild doch etwas Romanhaftes entsteht, [...] so in vielen Fällen durch die Aussonderung der [...] real charakterisierten Figuren der *romance*-artigen Geschichte. [...] Der Text wird durch die gattungsmäßige Trennung der Kapitel gegliedert.«<sup>149</sup> Es zeugt von der Eindrücklichkeit von Jókais topografischen Fantasien im *Goldmensch*, dass sie hier sogar zur Erklärung seiner zweifelhaften Stellung zwischen den Genres bemüht wurden. Denn als Beispiel für die Unvermischtheit romanhafter und *romance*-artiger Welten in Jókais Werken führt Szilasi gerade den Roman *Ein Goldmensch* an: »im langweiligen Meer jener für den Roman geschaffenen realen Wirklichkeit kann der Raum der *romance* nur eine kleine, obwohl zu bewahrende Insel sein.«<sup>150</sup> So wird eine von Jókais bekanntesten Insel-Fantasien und die Grenzlandschaft der unteren Donau zu einem Argument, um die ungewöhnliche Stellung dieser Werke zwischen Roman und *romance* zu erklären – oder zumindest: anschaulich zu machen.

### Navigieren – erzählen

Jókai kann freilich kein theoretisches Interesse an Literatur im Allgemeinen und auch keine überwältigenden Einsichten in die Natur seiner eigenen Texte bescheinigt werden, dennoch können einige Teile des *Goldmensch* als metapoetische Reflexionen auf das Erzählen gelesen werden.

Der Roman, der zuerst vom 1. Jänner bis zum 22. September 1872 in Jókais Zeitschrift *Hon* [Heimat] in Fortsetzungen erschien und noch im selben Jahr vom Atheneum Verlag in Pest verlegt wurde, gehörte zu den populärsten seines Autors. Im Nachwort, das Jókai ähnlich wie manchen anderen seiner Romane auch diesem in der sogenannten »nationalen Prachtausgabe« seiner Werke von 1896 hinzufügte, macht er nicht nur – wie so oft – Angaben zu den (möglichen) realen Vorbildern für Figuren und Handlung des Romans, sondern stellt auch

148 Szilasi: A selyembubó, p. 108.

149 »Jókainál, ha a románok szerkesztésre, világlátásra való eredendő hajlandóság ellenére mégis valami regényszerű születik, az nagyon sok esetben a románcszerű történet [...] réalisan jellemzett szereplőinek különvállásából [...] jön létre. [...] A szövegnek, a fejezetek műfaji alapú elkülönítése nyomán, szerkezetileg fel kell tagolódnia.« Szilasi: A selyembubó, p. 121.

150 »[...] a reális valóság regényre termett, unalmas tengerében a románc tere kicsiny, bár megőrizhető sziget lehet csupán.« Szilasi: A selyembubó, p. 121.

einen Zusammenhang zwischen »Realien« und dem Erzählen einer Geschichte her. Zudem verbindet es die im Roman einander gegenübergestellte mündliche und schriftliche Form des Erzählens.

Erzählen wird im Kommentar als ein organischer Vorgang, als eine unproblematische Übersetzung aus dem Mündlichen ins Schriftliche verstanden. Schriftlichkeit wird hier – wie am Anfang des Romans – durch Oralität beglaubigt, denn als ihr Ausgangspunkt dient die von der Schwester der Großmutter erzählte Geschichte. »Die Grundidee des Romans«<sup>151</sup> wird dem Erzähler in einem Sturm während einer Schifffahrt auf dem Balaton erzählt: »[...] während die Wellen das Schiff hin und her warfen, so dass eines seiner Schaufelräder ständig in der Luft herumfuchtelte, erzählte sie [eine Tante] mir die Geschichte, die das Ende meines *Goldmenschen* bildet, zwischen der jungen Witwe, deren Bräutigam: dem Offizier, der Gesellschafterin, der früheren Geliebten des Offiziers und deren Mutter, die sie alle persönlich gekannt hatte.«<sup>152</sup> Die Situation erinnert – mit einer merkwürdigen Drehung – an den Anfang von Jókais Roman, wenn Timár Timea aus der zu »Stein gewordenen Bibliothek«<sup>153</sup> der Felsenlandschaft Märchen erzählt.

Der Sturm, der das Schiff hin und her wirft, gibt in beiden Fällen nicht nur einen Rhythmus des Erzählens vor, sondern auch jenes erzählerische Equilibrium, das unter allen Umständen bewahrt werden muss: die gegläckte Navigation. Das im Kommentar erwähnte Schiffsrud erinnert dabei auch an jenes Spinnrad, durch dessen Geräusch in der oralen Tradition das Erzählte in seiner universalen Gültigkeit beglaubigt wurde. Durch den Kommentar wird der Akzent immer mehr auf die Selbstbewegung der Erzählung verlagert. Während das 1896 entstandene Nachwort die alte Frage nach dem Verhältnis von Dichtung und Wahrheit und zugleich das Entstehen des Romans aus dem mündlichen Erzählen thematisiert, formuliert der Romananfang eine Poetik des Erzählens im Rahmen einer Schöpfungsgeschichte. Beide scheinen Antworten auf nicht gestellte Fragen zu geben, doch beide fantasieren die Beziehung von Mündlichkeit und Schriftlichkeit aus, wenn auch in einem jeweils anderen Zusammenhang.

151 Im Original: »ennek a regénynek az alapeszméjét«, JMÖM 25, p. 292.

152 Im Original: »amíg a hullám dobálta a hajót, hogy annak az egyik lapátkereke folytást a levegőben kalimpált, elregélte nekem azt a történetet, ami az ›Arany ember‹ regényemnek a végét képezi, a fiatal özvegy, annak a vőlegénye: a katonatiszt, társalkodónéje, a tiszt korábbi kedvese és annak az anyja között, kiket ő mind személyesen ismert.« JMÖM 25, p. 294. (Übersetzt von E.K.)

153 Jókai: Ein Goldmensch, p. 20. Im Original: p. JMÖM 24, p. 18f.

Lassen sich die Schiffsreisende des Nachworts leicht als Personifikationen poetischer Prinzipien auslegen, um wieviel mehr noch die Mitglieder der Schiffsbesatzung an Bord der Heiligen Barbara! Das Fahrzeug wird von zwei Männern gesteuert, dem Steuermann, der den vielsagenden Namen János Fabula trägt, und dem Schiffskommissar bzw. Schiffsschreiber<sup>154</sup> Mihály Timár. Von diesen Figuren, die das Schiff sicher durch die vielen Gefahren und Abenteuer hindurchnavigieren, wird die Handlung vorwärtsbewegt und zugleich die Engführung zwischen Navigation und Erzählen, wie sie Volker Klotz für diesen Roman charakteristisch fand, etabliert. Ihrer beider Tätigkeit verbindet die Steuerung des Schiffes mit verschiedenen Techniken der Narration. János Fabula ahnt und erahnt Wendungen (und den jeweiligen Ausgang) der Handlung, während Mihály Timár Hindernisse aus dem Wege schafft, dem Kindermädchen Timéa Märchen erzählt mit einer Stimme, »die sich fast wie die einer Frau anhörte«,<sup>155</sup> und mit seinem Fernrohr – das er ab und zu anderen in die Hand gibt – auch für die Blickführung der Erzählung zuständig ist. Sein Instrument bzw. dessen Weitergabe an die Figuren der Erzählung ermöglicht es, dass er ganz unterschiedliche Gegenstände der Handlung wie der Unterhaltung miteinander verbindet und verschiedene Wahrnehmungsperspektiven zusammenführt. Beide Helden dieses allegorisch lesbaren ersten Teiles des Romans zeichnet eine bestimmte Veränderbarkeit aus. Der Name Fabula wird von dem offiziellen Purgator auf seine Zweideutigkeit hin ausgelegt. Die Fabel habe eine Doppelnatur, meint er, obwohl sie nur ein Märchen ist, glaubt man es gern. Doch ihre Bedeutung entfaltet sich nur am Bord des Schiffes.<sup>156</sup> Auch der Name Timár ist doppelsinnig, er kann sowohl türkisch als auch griechisch sein.<sup>157</sup>

154 Bemerkenswerterweise wird auch im Ungarischen das deutsche Wort »Schreiber« verwendet, wodurch das Schreiben besonders abgewertet wird.

155 Jókai: Ein Goldmensch, p.15. Im Original: »hangja is hozzá való, csaknem nőies, mikor halkan beszél.« JMÖM 24, p. 14.

156 »Dann erzählt man sich auch noch, daß Ihr János Fabula heißt und daß Fabula auf lateinisch soviel bedeute wie Märchen. Trotzdem glaub` ich alles, was Ihr sagtet, seid nur nicht böse.« Jókai: Ein Goldmensch, p. 35. Im Original: »a kend neve Fabula János, s [...] Fabula deákul azt jelenti, hogy mese. Hanem azért elhiszek mindent, amit kendtől hallottam, csak ne haragudjék«. JMÖM 24, p. 36.

157 »Und ich heiße Mihály und mit dem Familiennamen Timár. Ein guter Name. Will ich, ist es ein ungarischer, will ich, ist es ein türkischer, und will ich, ist es auch ein griechischer.« Jókai: Ein Goldmensch, p.102. Im Original: »Engem pedig Mihály-nak hívnak. A másik nevem hozzá »Timár«. Jó név, ha akarom, magyar, ha akarom, török, ha akarom görög.« JMÖM 24, p. 108f.

*Ein Goldmensch* setzt förmlich in Szene, wie der Roman aus dem Zusammenspiel zwei unterschiedlicher Erzählweisen entsteht und in der modernen Welt wiederum in zwei Erzählweisen zerfällt, in eine märchenhafte, die als Steuerung des Schiffes versinnbildlicht wird und jene andere, die als ein Registrieren und Verwalten bezeichnet werden kann.

Letztere wird durch den offiziellen Purifikator, dessen Namen die Geschichte nicht aufgezeichnet hat und der an der Grenze das Boot betritt, personifiziert.<sup>158</sup> Aus dem Dialog zwischen dem Steuermann und ihm erfährt der Leser die wichtigsten Zusammenhänge der Geschichte. Der Purifikator formuliert seinen Verdacht, der Steuermann, Herr Fabula, gibt die märchenhaften Antworten<sup>159</sup> und ihre unterschiedlichen Sprechweisen formen den widersprüchlichen Erzählmodus des Jókai Romans.

Das Handwerk des Steuermannes erscheint hierbei als die Allegorie des fabulierenden Erzählens. Bei der Fahrt durch das Eiserne Tor versteht es János Fabula tatsächlich, den Kurs des Schiffes und damit zugleich auch die Lenkung des Narrativs sicher in der Hand zu halten.<sup>160</sup> Es ist seine Aufgabe, im Gegensatz zu den herrschenden Diskursen der Raumeroberung und einer Ökonomie der Zirkulation paradiesische Zufluchtsräume zu erkunden. Auf Jókais literarische Heterotopie der Schwellenlandschaft bezogen gilt Koschorkes Diagnose: wenn »die Vorstellung eines paradiesischen Ortes auf Erden« in »zwei Komponenten: ins Fabulistische und ins Koloniale« zerfällt, so bleibt ersterem vorbehalten, koloniale Großprojekte »fabulierend« zu zerlegen.<sup>161</sup>

158 Jókai: *Ein Goldmensch*, p.16. Im Original: »ennek nevét nem jegyezte fel a történelem« JMÖM 24, p. 14.

159 »Warum müssen die Herrschaften gerade bei solchem großen Sturm das Eiserne Tor passieren?« [...] »und wieso glauben Sie, daß die Donau schon im November zufriert?« Jókai: *Ein Goldmensch*, p. 17f. Im Original: »De hát miért kell kegyelme-teknek éppen ilyen nagy viharban átkelni a Vaskapun?« JMÖM 24, p. 16. »S hogyan hiszi azt kegyelmed, hogy novemberben befagy a Duna?« JMÖM 24, p. 17.  
»Hallja kegyelmed, ... én azt hiszem, hogy ez a kegyelmetek hajója nem csupán búzáat szállít.« JMÖM 24, p. 17f.

160 Volker Klotz spricht in diesem Zusammenhang von »Strömungsepik« und führt u. a. Mark Twains *Huckleberry Finn* (1884) als Beispiel für die »Gemeinsamkeit von Erzählen und Navigieren« an. Cf. Klotz, Volker: Strömungsepik. Mark Twain erzählt den Mississippi, Mór Jókai die Donau, in: NZZ, 6. Dez. 2003.

161 Koschorke: *Die Geschichte des Horizonts*, p. 22.

## Zusammenfassung

Die subversive Spitze von Jókais literarischen Imaginationsräumen ergibt sich aus ihrem Bezug zu Diskursen seiner Gegenwart. Denn sie fußen auf Gegenplatzierungen, in denen sich Visionen gegenüber herrschenden Besetzungen des Raumes verdichten, sie überbieten jene durch den Reichtum ihrer Anspielungen und durch die besondere Perspektivierung der erzählten Donaureise. Sie vermitteln damit die Poetik eines in der Vergangenheit beheimateten navigierenden Erzählens, die sich von dem Konzept eines auf Optimierung und Kalkül ausgerichteten Schreibens absetzt.

## Resumee

Der geografische Zusammenhang der Donau war seit der Zeit des römischen Kaisers Augustus bekannt, dennoch ist sie erst im 19. Jahrhundert als Einheit gedacht und als solche auch wahrgenommen worden. Gegenwärtige Monografie stellt die These auf, dass es die Dampfschiffahrt war, die diese Einheit hervorbrachte und versucht den Zusammenhang zwischen einem technischen Apparat (dem Dampfschiff) und der Wahrnehmung einer Naturlandschaft (der Donau) zu ergründen. Sie stützt sich dabei auf Einsichten und Perspektiven der Umweltgeschichte, die Natur nicht lediglich als eine Rahmenbedingung, sondern auch als ein Objekt menschlichen Handelns betrachtet, doch im Gegensatz zu etwa David Blackbourn versteht sie die großangelegten Landschaftsumgestaltungen des 19. Jahrhunderts nicht einfach als die »Eroberung« der Natur, sondern als die Anwendung moderner Steuerungsprogramme auf diese; und beschreibt sie mit Hilfe von Foucaults Dispositivbegriffs.

In den Texten von Ingenieuren und Politikern, die für die Regulierung des Flusses im Dienste der Dampfschiffahrt plädierten, wurde die Donau zu jenem Element, das durch weise Fürsorge und Disziplinierung gefügig und menschlichen Bedürfnissen dienstbar gemacht werden sollte. Ihre Pläne wurden in erster Linie von dem Wunsch getragen, natürliche Verhältnisse kalkulierbar zu machen. Auch aus ökonomischer Sicht war die Regulierung des Stromes wünschenswert, zumal sie der Belebung des Handels diene.

Es ist ein Anliegen der Monografie nachzuzeichnen, dass die technische und ökonomische Diskursivierung des Stromes mit seiner ästhetischen Verfügbarmachung einherging. Hierzu werden neben technischen Beschreibungen vor allem Mappenwerke, Reisebeschreibungen und Donau-Prachtbände des 19. Jahrhunderts untersucht.

Eine Durchsicht der unterschiedlichsten Gattungen und Medien zeigt, dass die Vorstellung vom einheitlichen Donauraum immer schon von Widersprüchen und Brüchen gekennzeichnet war. Die Darstellungsmuster reichten von der

symbolischen Aufladung einer Grenze bis zu dem Konzept einer stufenweisen Veränderung von Land und Leute.

Für die Darstellung der letzteren eignete sich die Dampfschifffahrt besonders gut, weil sie eine entsprechende Perspektive dazu lieferte. Das Schiff als Steuerungsapparat bot eine ganz besondere Perspektive auf die zukünftige Entwicklung der Region. Der Blick des Donaureisenden, der donauabwärts gleitet, gab einen Standpunkt in Sachen des technischen Fortschritts und der zivilisatorischen Entwicklung vor und ließ komplexe Unterschiede fließend erscheinen.

Hierbei diente die Vorstellung von der Donau als Band auch dazu, den symbolischen Ort verschiedener sich aus dem Verband des osmanischen Reiches lösenden Länder zu verhandeln. Um die nachhaltige Bedeutung dieses Raumkonzeptes zu zeigen, wurden die Verbindungen zu späteren Großraumvorstellungen wie »Balkan« und »Mitteleuropa« herausgearbeitet.

Auch wenn die verschiedenen Wissensformationen eine Einheit des Donauraumes zu konstruieren versuchten, entwarfen sie ihre jeweils eigene Donau. Diese verschiedenen Wahrnehmungen und Diskursivierungen des Stromes gingen miteinander die sonderbarsten Koalitionen und Kombinationen ein. Besonders im Falle der Eröffnung des Eisernen-Tor-Kanals lässt sich eine solche Verbindung zwischen einander widersprechenden Konzepten der Donau nachzeichnen. Einerseits stellte die erhabene Landschaft des Kazanpasses und der Insel Ada-Kaleh an der unteren Donau jene Kulisse bereit, die das Wunder der Technik und die unsichtbare Macht des Souveräns überhaupt erst sichtbar machte, andererseits war es auch jener Ort, an dem die Regeln der von ihnen regierten Welt nicht mehr gültig zu sein schienen. Wenn staatliche Zeremonien Landschaften zu Kampfarenen des menschlichen Fortschritts verwandelten, bot die Literatur erfolgreiche Gegenmodelle.

## Literaturverzeichnis

### 1) Quellen

#### a) Reiseschilderungen über die Donau-Region

Claridge, Richard Tappin: A guide along the Danube, from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands and Venice from the notes of a journey made in the year 1836. London: F. C. Westley 1837.

Dorner, Joseph: Das Banat in topographisch-naturhistorischer Beziehung, mit besonderer Berücksichtigung der Herculesbäder nächst Mehadia und ihrer Umgebung nebst ausführlicher Schilderung der Reise in die Baeder mit den Dampfschiffen und zu Lande, und einer Beschreibung der an den banatischen Donauufer vorkommenden Alterthümer. Pressburg: C. F. Wigand 1839.

Elliott, Charles Boileau: Travels in the three great empires of Austria, Russia, and Turkey. London: Richard Bentley 1838.

Fallemayer, Philipp Jakob: Fragmente aus dem Orient, 2 Bde. Stuttgart, Tübingen: Cotta'scher Verlag 1845.

Formby, Henry: A visit to the East; comprising Germany and the Danube, Constantinople, Asia Minor, Egypt and Idumea. London: J. Burns 1843.

Hackländer, Friedrich Wilhelm: Reise in den Orient. Stuttgart: Krabbe 1846.

Hervé, Francis Esquire: A residence in Greece and Turkey; with notes of the journey through Bulgaria, Servia, Hungary and the Balkan. Two Volumes. London: Whittaker & Co. 1837.

Kinglake, Alexander: Eothen. w. introd. by D.G. Hogarth, notes by V.H. Collins. Oxford at the Clarendon Press [1844] 1948 <https://archive.org/details/kinglake-seothenookinggoog>. [12.7.2016].

Kleemann, Nikolaus Ernst: Briefe über die Schiffahrt und Handlung in Ungarn, Slavonien und Kroatien. Geschrieben auf einer Reise in diesen Ländern im Jahr 1773. Aus dem Italienischen übersetzt von N. E. K., 1783.

Kleemann, Nikolaus Ernst: Reisen von Wien auf der Donau bis an das schwarze Meer. 3., vermehrte Ausgabe. Prag: Schönfeld 1783.

- Koch, Friedrich: Der wohlunterrichtete Begleiter auf der malerischen Donaureise mit dem Dampfschiffe. Wien: Singer & Goering 1845.
- Koch, Karl Heinrich: Wanderungen im Oriente während der Jahre 1843 und 1844. Weimar: Verlag des Landes-Industrie-Comptoir 1846.
- Kohl, Johann Georg: Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. 5 Bde. Dresden, Leipzig: Arnold 1842.
- Montague, Lady Mary Wortley: Letters written during her Travels in Europe, Asia, and Africa. Paris: Firmin Didot 1822 [1724].
- Pfeiffer, Ida: Reise einer Wienerin in das heilige Land. Dritte verbesserte Ausgabe. WienJakob Dirnböck [1843] 1846.
- Protzen, Otto von: vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer. Eine Kajakfahrt donauabwärts im Weltkriege. Braunschweig und Hamburg: G. Westermann 1922.
- Quin, Michael: A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey etc. London: Bentley 1835. [Quin: A Steam Voyage. 1<sup>st</sup> edition]
- Quin, Michael: A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey etc. 3<sup>rd</sup> Edition. Paris: Baudry's European Library 1836. [Quin: A Steam Voyage. 3rd edition]
- Quin, Michael: A Steam Voyage Down the Danube: with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey. New York: Theodore Foster 1836. [Quin: A Steam Voyage. Amerikanische Ausgabe]
- Slade, Adolphus: Travels in Germany and Russia: Including a Steam Voyage by the Danube and the Euxine from Vienna to in Constantinople, in 1838–1839. London: Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans 1840.
- Spencer, Edmund: Travels in Circassia, Krim-Tartary etc. Including a Steam Voyage down the Danuber from Vienna to Constantinople and round the Black Sea, in 1836. 2 Volumes. 3<sup>rd</sup> edition. London: Henry Colburn 1839 [1837].
- Széchenyi, István/Waldstein János: Gróf Széchenyi István és Waldstein János keleti utazása 1830-ban. [Die Orient-Reise von Graf István Széchenyi und János Waldstein im Jahre 1830] Budapest: Franklin Társulat 1943.

b) Reiseführer, Reisehandbücher zur Donau

- Hehl, Johann: Begleiter auf der Donaufahrt von Wien bis zum Schwarzen Meere. Mit besonderer Rücksicht auf die bestehende Dampfschiff-Fahrt auf diesem Flusse. Wien: Carl Gerold 1836.
- Heksch, Alexander: Illustrierter Führer auf der Donau von Regensburg bis Sulina. [=Hartleben's Illustrierte Führer Nr. 1.] Wien, Pest, Leipzig: Hartleben 1881.
- Koch, Friedrich: Der wohlunterrichtete Begleiter auf der malerischen Donaureise mit dem Dampfschiffe. Wien: Singer & Goering 1846.
- Murray, John: A Handbook for Travellers in Southern Germany; being a Guide to

- Bavaria, Austria, Tyrol, Salzburg, Styria, &, the Austrian and the Bavarian Alps and The Danube from Ulm to the Black Sea. London: John Murray 1837.
- Rumy Dr., Georg Carl Borromäus: Vorrede. In: Kunike, Adolph/Rumy, Georg Carl Borromäus/Alt, Jakob/Ermini, Ludwig (Hg.): Zweyhundert vier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donau-Stromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das schwarze Meer. Wien: Grund 1826.
- Schreiber, Alois Wilhelm: Die Donau-Reise von der Einmündung des Ludwig-Kanals nach Constantinopel. Handbuch für Reisende von Ulm nach Wien, Preßburg, Pesth, Constantinopel, dem Archipelagus, Griechenland, über die Ionischen Inseln nach Italien. Heidelberg: Joseph Engelmann'sche Verlagsbuchhandlung 1839.
- Schweiger-Lerchenfeld, Armand von: Unter dem Halbmonde. Ein Bild des ottomani-schen Reiches und seiner Völker. Jena: Hermann Costenoble 1876.
- Wallace, Sigismund: Auf der Donau von Wien nach Constantinopel und nach den Dardanellen. Wien: L.C. Zamarski & C. Dittmarsch 1864.
- c) Donau-Panoramen, Faltkarten, malerische Ansichten der Donau
- Alt, Rudolf/Ender, Thomas/Klette, Carl (Ill.): Malerische Ansichten der Donau in Ungarn von Theben bis Golumbacz. Pesth: Hartleben 1838.
- Beattie, William: The Danube: its history, scenery, and topography. Illustrated by Wil-liam Henry Bartlett. London: G. Virtue 1844.
- Bechstein, Ludwig: Die Donau-Reise und ihre schönsten Ansichten: mit mehr als 100 Stahlstichen der berühmtesten Künstler, hrsg. v. Robert Wagner. Graz: Akademi-scher Druck- und Verlagsanstalt [1838] 1990.
- Brandmayer, August: Panorama der Donau von Linz bis Wien. Regensburg: Friedrich Pustet [ca. 1850].
- Capeller, Ludwig/ Hummitsch, Hans: Panorama der Donau von Regensburg bis Linz in Vogelperspective. Wien: Peter Rohrmann 1840.
- Duller, Eduard: Die malerischen und romantischen Donauländer. Leipzig: Wigand 1840, [= Das malerische und romantische Deutschland Bd. 8.]
- Ender, Thomas (Ill.): Die Wundermappe der Donau oder das Schönste und Merk-würdigste an den Ufern dieses Stromes in seinem Laufe durch die österreichischen Staaten. Pesth u. Leipzig: Hartleben 1841.
- Gignoux, Anton Christoph: Hundert malerische Ansichten an der Donau. Gezeich-net auf seiner Reise von Augsburg nach Wien und von Johann Michael Frey in Kupfer radirt. O. O. O. J. [Augsburg] [um 1780].
- Kunike, Adolph (Hg.): Zweyhundert vier und sechzig Donau-Ansichten nach dem Laufe des Donaustromes von seinem Ursprunge bis zu seinem Ausflusse in das schwarze Meer. Gezeichnet v. Jacob Alt und Ludwig Ermini. Vorrede v. Dr. Georg Karl Borromäus Rumy. Wien: Grund 1826.

Lilienbrunn, Carl Adler Edler von/Hummitsch, Hans: Panorama der Donau von Linz bis Wien. Mappe mit auf 16 Sektionen aufgeteiltem Leporello des Donaustroms von Linz bis Wien: Wien: Peter Rohrmann 1839 u. 1854.

Wolff, Oskar Ludwig/Bartlett, William Henry: Die Donau und ihre Ufer. Leipzig: Carl B. Lorck 1847.

#### d) Illustrierte Prachtbände zur Donau

Heksch, Alexander Franz: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Eine Schilderung von Land und Leuten des Donaugebietes. Wien, Pest, Leipzig: A. Hartleben 1881.

Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pest. Triest: Literarisch-artistische Abtheilung des Oesterreichischen Lloyd 1854.

Schweiger-Lerchenfeld, Armand von: Die Donau als Völkerweg, Schifffahrtsstrasse und Reiseroute. Wien, Pesth, Leipzig: Hartleben 1896.

#### e) Donau-Sachbücher im 17., 18. und 19. Jahrhundert

Birken, Sigmund von: Der Donau-Strand: Mit allen seinen Ein- und Zuflüssen angelegenen Königreichen, Provinzen, Herrschaften und Städten, auch dererselben Alten und neuen Nahmen- vom Ursprunge bis zum Ausflusse. Nürnberg: Jacob Sandrart 1664.

Dielhelm, Johann Hermann: Antiquarius des Donau-Stroms oder ausführliche Beschreibung aller daran liegenden Festungen, Städte etc. vom Ursprunge bis zum Schwarzen Meere. Frankfurt a. M.: Gebrüder van Düren 1785.

Marsigli, Luigi Ferdinando: Danubius Pannonico-mysicus. Amsterdam: Herm. Uytwerf, Franc. Cranguiyon 1726.

Marsigli, Luigi Ferdinando: Danubius Pannonico-mysicus. Tomus I. A Duna magyarországi és szerbiai szakasza. Marsigli előszava [Die ungarische und serbische Donau. Marsigli's Vorwort] In: Deák Antal András: A Duna fölfedezése. [Die Entdeckung der Donau] Esztergom: Vizügyi Múzeum, Levéltár és Könyvgyűjtemény 2004.

Müller, Adalbert: Die Donau vom Ursprung bis zu den Mündungen. Ein Handbuch für Reisende Bd. 1–2. Regensburg: Joseph Manz 1839–41.

Schultes, Joseph August: Donau-Fahrten. Ein Handbuch für Reisende auf dem Donau-Strom. Erster Band. Baierns Donaustrom von Ulm bis Engelhardszell. Wien: Anton Doll 1819.

Schultes, Joseph August: Donau-Fahrten: Ein Handbuch für Reisende auf dem Donau-Strom. Zweiter Band. Österreich's Donau-Strom von Engelhard`szell bis Wien. Stuttgart, Tübingen: J. G. Cottasche Buchhandlung 1827.

## f) Texte zur Walhalla

Müller, Adalbert: Donaustauf und Walhalla. Regensburg: Georg Joseph Manz 1844.  
 Schenk, Eduard von: Rede zur feyerlichen Grundsteinlegung Walhalla's am 18. Oktober 1830. In: Wellmeyr, Franz X. (Hg.): Ratisbona und Walhalla. Denkschrift auf die Festfeyer bey der höchsterfreulichen Anwesenheit ihrer königlichen Majestät von Bayern in Regensburg sowohl als bey der Grundsteinlegung der Walhalla nächst Donaustauf am 16ten bis 19ten Oktober 1830. Regensburg: Joseph Reitmayr 1831, pp. 123–130.

## g) Landeskundliche Werke zur Österreichisch-Ungarischen Monarchie

Rudolf, Erzherzog von Österreich (Hg.): Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Bd. 1–20. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei Alfred von Hölder 1886–1902.

## h) Aufsätze, Berichte und Presseberichte zur Donauregulierung und Donaudampfschiffahrt

Anybody: Wiener Sonntagsbriefe (Feuer und Wasser). In Wiener Sonn- und Montagszeitung. 15.5.1870, p. 3.

A Vaskapu ünnepe. In: Budapesti Napló v. 27. 9. 1896, pp.3ff.

B. P.: A Vaskapu [Das Eiserne Tor]. In: A Budapesti Napló v. 27. 9. 1896, pp.3ff.

Bunsen Dr., Theodor von: Die Donau. Berlin: Verlag von Carl Habel 1884 (= Deutsche Zeit- und Streit-Fragen. Flugschriften zur Kenntniß der Gegenwart 198).

Cassian, Martin: Noch einmal die Donau als Verkehrsstraße nach dem Orient und die Thätigkeit der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. In: Österreichische Revue 1865/8. pp. 170–194.

Commission für die Donauregulierung (Hg.): Bericht und Anträge des von der Commission für die Donauregulierung bei Wien ernannte Comités. Vorgetragen in der Plenarversammlung am 27. Juli 1868. Wien: k.k. Hof- und Staatsdruckerei 1868.

Der III. internationale Binnenschiffahrts-Congress in Frankfurt a. M. In: Wasserstrasse. Zeitung für die gesammten Interessen der Schiffahrt. Monatsschrift des Donau-Vereines. I. Jg. I. Nr. v. 01.II.1888, pp. 2–5.

Deutsch, Jakob: Die Überschwemmung und ihre Ursachen. Subjective Anschauungen über die Donau-Regulierung bei Wien 1876. Vortrag gehalten am 18. November 1876 Österreichischer Ingenieur- & Architekten-Verein. Wien: Lehmann & Wentzel 1877. Zuerst erschienen: Die Überschwemmung und ihre Ursachen. Von einem Fachmanne In: Neue Freie Presse 25. u. 29. Februar, 8. u. 16. März 1876.

Die Beschwerden gegen die Donauregulierungsbauten, besprochen im österreichischen Abgeordnetenhouse. In: Die Wasserstrasse v. I. 06. 1889 Nr. 8. p. 89.

- Die Eröffnung des Eisernen Thores. In: Die Neue Freie Presse (Abendblatt) v. 28. 9.1896, p. 2.
- Die Eröffnung des Eisernen Thores. In: Die Presse (Abendpresse) v. 28. 9. 1896, p. 2.
- Donau-Regulierungs-Comission (Hg.): Beschreibung der Arbeiten der Donau-Regulierung bei Wien. Wien K. K. Hof- u. Staatsdruckerei 1875.
- Donau-Verein (Hg.): Actenstücke zur Regulirung der Stromschnellen der Donau zwischen Moldova und Turn-Severin. 2 Teile in 1 Bd. Wien: Verlag des Donau-Vereines 1880–1883.
- Donau-Verein (Hg.): Die Thätigkeit des Donau-Vereines im ersten Jahrzehnte seines Bestandes (1879–1888). Wien: Verlag des Donau-Vereines 1889.
- Eröffnung des Canales am Eisernen Thor. In: Wiener Abendpost. Beilage zur Wiener Zeitung v. 28. 9. 1896, p. 1.
- Faber, Eduard: Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und über die Durchführung der Gross-Schiffahrt bis nach Ulm. München: Oldenbourg 1905.
- Gedenkblätter an die feierliche Eröffnung der Donauregulierungsarbeiten am Eisernen Thor, 1890.
- Gonda, Béla: Az Al-dunai vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása. [Die Regulierung des Eisernen Thores und der übrigen Katarakte an der unteren Donau] Budapest: Fanda József könyvnyomdája 1892 (erschieden auch in: Földrajzi Közlemények [Geografische Beiträge] 1892/V.-VI.).
- Gonda, Béla: A magyar hajózás. [Die ungarische Schiffahrt] Budapest: Műszaki irodalmi és nyomdai vállalat. Budapest: Műszaki Nyomda 1899.
- Gonda, Béla: Die ungarische Schiffahrt. Budapest: Technisch-Literarische und Druckerein-Unternehmung 1899.
- Gonda, Béla: Die Regulierung des Eisernen Thores und der übrigen Katarakte an der unteren Donau. Budapest: Országgyűlési Értesítő Ny. 1896.
- Gonda, Béla: Hajózás. [Schiffahrt] In: Matlekovits, Sándor/Szterényi, József (Hg.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye: ipar, kereskedés, közlekedés. [Ungarns wirtschaftlicher und Bildungsstand bei seinem tausendjährigen Bestehen und das Ergebnis der Millenniumsausstellung von 1896: Industrie, Handel, Verkehr] Bd. VIII. Budapest: Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság 1898, pp. 613–617.
- Grim, Franz: Die Donau-Regulierung bei Wien: nach authentischen Quellen bearbeitet; ein Führer für Besucher der Donauregulierungsarbeiten. Wien: Hölzel 1872.
- Hauffe, Leopold Ritter von: Die Frage der Wasserstrassen in Oesterreich und der Oesterr. Ing.- und Arch.-Verein. In: Die Wasserstraße. Zeitung für die gesammten Interessen der Schiffahrt. Wien I. I. 1890.

- Hofkammerdecret vom 7. Juli 1813. In: Wiener Zeitung v. 27. 07. 1813.
- Huber, Cristian Wilhelm: Industrielles und commerzielles Leben in Oesterreich. I. Dampfschiffahrt. In: Österreichische Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde 1836, Nr. 13, pp. 25–35.
- Kaiserliche Akademie der Wissenschaften (Hg.): Sitzung vom 1851. In: Sitzungsberichte der mathematisch-naturwissenschaftlichen Classe, Bd. 6. Wien: k.k. Hofdruckerei 1851.
- Kohl, Johann Georg: Geschichte der Entwicklung der österreichischen Dampfschiffahrt auf der Donau. In: Deutsche Vierteljahresschrift. Stuttgart, Tübingen: Cotta 1853, Bd. 2. 2. Heft, pp. 163–216.
- Kohl, Johann Georg: Zustände und Verbesserungen des Donauverkehrs in der Neuzeit. In: Skizzen aus Natur- und Völkerleben. Erster Theil. Dresden: Rudolf Kuntze 1851, pp. 401–408.
- Kováč, Sebestyén Aladár: Vízépítészeti.[Wasserbau] In: Matlekovits, Sándor/Szerényi, József (Hg.): Magyarország közigazgatási és közmívelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye: mezőgazdaság, állattenyésztés, vízépítés, erdészeti, gazdasági gépipar. [Ungarns wirtschaftlicher und Bildungsstand bei seinem tausendjährigen Bestehen und das Ergebnis der Millenniumsausstellung von 1896: Landwirtschaft, Viehzucht, Wasserbau, Forsterei, Maschinenbau] Bd.vi. Budapest: Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság 1897.
- Kvassay, Eugen von: Die Donau als Verkehrsstrasse der verbündeten Staaten. Zwei Vorträge gehalten im ungarischen Schiffsfahrtsverein. Budapest: Pester Lloyd-Gesellschaft 1916.
- Kvassay, Jenő: A Duna mint a szövetséges államok víziútja: a Duna hajózhatóságáról Galatzról Budapestig 3000 ezer tonnás uszályokkal és kisebb tengeri gőzösökkel. Budapest: Szerző [im Selbstverlag] 1916.
- Lindenberg, Paul: Die Eröffnung des Eisernen Thores mit Originalzeichnungen von V. Schramm. In: Gartenlaube. Illustriertes Familienblatt. Leipzig: Verlag Ernst Keil`s Nachfolger 1896
- Nau, B.S. v.: Beiträge zur Geschichte der Fortschritte der Gewerbe-Industrie und des Handels in der österreichischen Monarchie in den drei letzten Jahren. In: ders. (Hg.): Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt, Mainz: F. Kupferberg 1819. Bd. II., Heft I. Pp. 196–216.
- Nordmann, Johannes: Das neue Strombett. In: Neue Freie Presse. Morgenblatt. 1. 6. 1875. p.1f.
- Prechtl, Johann Joseph: Verzeichnis der österreichischen Monarchie im Jahre 1829 auf Erfindungen, Entdeckungen und Verbesserungen ertheilten Privilegien und Patente. In: ders. (Hg.): Jahrbücher der kaiserlichen königlichen polytechnischen Institutes in Wien. Bd. 16. Wien: Carl Gerold 1830, pp. 361–408.

- Prechtl, Johann Joseph: Verzeichnis der seit dem Jahre 1815 in der österreichischen Monarchie ertheilten und noch bestehenden Erfindungsprivilegien. In: ders. (Hg.): Jahrbücher der kaiserlichen königlichen polytechnischen Institutes in Wien. Bd. 1. Wien: Carl Gerold 1819, pp. 401–407.
- Prechtl, Johann Joseph (Hg.): Jahrbücher des Kaiserlichen Königlichen Polytechnischen Institutes in Wien. Bd. I. Wien: Carl Gerold 1819, pp. 355–380.
- Schwabe, Hermann: Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. (= Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt, Verbandsschriften, No 44), Berlin: Siemenroth & Troschel 1899.
- Sebók, Zsigmond: Báziaástól a Vaskapuig [Von Baziasch bis zum Eisernen Tor]. In: A hét v. 27.09.1896, p. 669f.
- Suess, Eduard: Die Aufgabe der Donau. Vortrag gehalten im »Reform-Verein der Wiener Kaufleute« am 30. März 1880. Wien 1880, p. 22; auch in: Centralblatt der Bauverwaltung Nr. 5. v. 03. 02. 1892.
- Suess, Eduard: Donau-Regulierung von Passau bis zum Eisernen Thore. Reden gehalten am 12. und 15. Jänner 1878 im Abgeordnetenhouse aus Anlaß der Debatte über den ungarischen Ausgleich. Wien: Verlag der »Alma mater« 1879.
- Suppan, Carl Victor: Die Donau und ihre Schifffahrt. Wien: Selbstverlag 1917.
- Széchenyi, István: Über die Donauschifffahrt. Aus dem Ungarischen von Michael v. Paziuzzi. Ofen 1836.
- Taaffe, Eduard Graf von: Rede bei der Inauguration der Wiener Donau-Regulierung zit. n. Fremden-Blatt v. 16. 04. 1870, p. 3.
- Urechia felsülése [Urechia versagte]. In: Budapesti Napló v. 25.09.1896, p. 1. u. Új Szövetség [Neues Bündnis]. In: Budapesti Napló v. 29.09.1896, p. 1.
- Vásárhelyi, Pál: Néhány figyelmeztető szó a vaskapui ügyben. [Einige warnende Worte in Sachen Eisernes Tor] In: Athenaeum 1.3.1838.
- Waldvogel, Anton: Die Wiener Donauregulierung. In letzter Stunde! Unmittelbar vor Erledigung der bezüglichen Regierungsvorlage im Reichsrate. Wien: keine Angabe 1911.
- Wallandt, Ernő: Adatok a Vaskapu szabályozásának történetéhez. [Zur Geschichte der Regulierung des Eisernen Tores] In: MÉK 37. k. 1903, 417–433.
- Wallandt, Ernő: Az aldunai zuhatagokon keresztül előállítandó hajóút. [Die Schifffahrtsstrasse durch die Stromschnellen der unteren Donau] In: A magyar mérnök és építész egyesület közlönye. [Berichte des Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereins] 18. kötet. 1884, pp. 237–258.
- Wex, Gustav Ritter von: Über die Fortschritte der Ausbildung des neuen regulirten Strombettes bei Wien nebst Beschreibung der Eisstoss-Katastrophe im Jahre 1880. Wien: Waldheim 1880 [= Zeitschrift der österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins 1880. 3. Heft].

Wex, Gustav: Der Donaustrom als Hauptverkehrsstrasse nach dem Orient – nach erfolgter Beseitigung der Schifffahrtshindernisse am Eisernen Thore und an den sieben Stromschnellen oberhalb Orsova. In: Österreichisches Revue 1863/4, pp. 68–103.

i) Belletristische Donau-Texte

Bang, Herman: Die Vaterlandslosen. Übersetzt von Elfriede Adelberg. Leipzig: Dieterich 1968.

Grazie, Marie Eugénie delle: Donaukind. Berlin, Wien: Verlag Ullstein 1918.

Jókai, Mór: A jövő század regénye. [Roman des zukünftigen Jahrhunderts] Budapest: Akadémiai 1981. [= Jókai Mór Összes Művei 18–19]

Jókai, Mór: Az arany ember. Budapest: Akadémiai 1964. [=Jókai Mór Összes Művei 24–25]

Jókai, Mór: Ein Goldmensch. Die Übersetzung von K. M. Kertbeny wurde neu bearbeitet von Henriette Schade-Engl. Budapest: Corvina Kiadó, 1964.

Jókai, Mór: Ein bejahrter Mann ist kein alter Mann. Erträumter Roman in vier Abteilungen von Maurus Jókai. [Öreg ember nem vén ember...] Autorisierte Übersetzung von Dr. Béla Diósy. Wien: Spielhagen u. Schurich, 1990.

Kisch, Egon Erwin: Ada Kaleh – Insel des Islams. In: ders.: Der rasende Reporter. Berlin: Aufbau Taschenbuchverlag (1924) 2001.

Muhr, Adelbert: Das Lied der Donau. Romantrilogie. Wien/ Hamburg: Zsolnay 1976.

Müller-Guttenbrunn, Adam: Götzendämmerung. Ein Kulturbild aus dem heutigen Ungarn. Wien Leipzig: Akademischer Verlag 1908.

Müller-Guttenbrunn, Adam/Pawikowski, Gustav: Trost- und Trutz-Büchlein der Deutschen in Österreich. Leipzig: Liebeskind 1888.

Müller-Guttenbrunn, Adam: Donaufahrt in unsere Kulturgeschichte. In: ders.: Österreichs Beschwerdebuch. Einige Eintragungen von Adam Müller-Guttenbrunn. Konstanz am Bodensee: Reuß & Itta Verlag 1916, pp. 13–25.

Müller-Guttenbrunn, Adam: Der große Schwabenzug. Sersheim: Hartmann 1992.

Szalatnai, Rezső: A Duna költői. Öt évszázad versei a Dunáról. Öt évszázad versei a Dunáról. [Dichter der Donau. Donau-Gedichte aus fünf Jahrhunderten] Hungária-Kiadás: Budapest 1944.

j) Weitere Reiseliteratur

Baedeker, Karl: Rheinreise von Mainz bis Cöln. Handbuch für Schnellreisende. Koblenz: Baedeker 1832.

Boué, Ami: Die europäische Türkei. Wien: F. Tempsky 1889.

Boué, Ami: Turquie d'Europe. Observations sur la géographie, la géologie, l'histoire naturelle. Paris: Arthus Bertrand 1840.

- Forster, Georg: Ansichten vom Niederrhein, von Brabant, Flandern, Holland, England und Frankreich im April, Mai und Junius 1790, Leipzig: Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung 1979 [1791–94].
- Kanitz, Felix Philipp: Reise in Süd-Serbien und Nord-Bulgarien. In: Denkschriften der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien. Philosophisch–historische Classe. xvii (1868) Abteilung 2., pp. 1–288.
- Kanitz, Felix Philipp: Serbien. Historisch-Ethnographische Reisetudien aus den Jahren 1859–1868 mit 40 Illustrationen im Texte, 20 Tafeln und einer Karte. Leipzig: Hermann Fries 1868.
- Kanitz, Felix Philipp: Donau-Bulgarien und der Balkan. Historisch-geographisch-ethnographische Reisetudien aus den Jahren 1860–1878. Leipzig: Hermann Fries. Bd. I–III. 1875–1879.
- Quin, Michael: Steam voyages on the Seine, the Moselle & the Rhine; with railroad visits to the principal cities of Belgium, in 2 volumes. London: Henry Colburn Publisher 1843.

#### k) Weitere Sachtexpte

- Arneth, Joseph: Ueber das Tauben-Orakel von Dodona. Wien: J. P. Sollinger 1840.
- Bethmann-Hollweg, Theobald von: Septemberprogramm von Reichkanzler Theobald von Bethmann Hollweg 9. September 1914. <https://web.archive.org/web/20140818233046/http://www.dhm.de/lemo/html/dokumente/hollweg.12.7.2016>].
- Bruck, Karl Ludwig Freiherr von: Vorschläge zur Anbahnung der österreichisch-deutschen Zoll- und Handelseinigung. In: Wiener Zeitung 26.20.1849.
- Forster, Georg: Über Charles Mercier Dupaty. In: Göttingischen Anzeigen von Gelehrten Sachen v. 07. 02. 1789.
- Gelléri, Mór (szerk.): Az ezeréves Magyarország múltjából és jelenéből. [Aus der Vergangenheit und Gegenwart des tausendjährigen Ungarns]. Budapest: Czettel és Deutsch 1896.
- Grundl, Ignaz: Josef Dorner. In: Österreichische Botanische Zeitschrift 1874 (Jg. 24), p. 61.
- Hering, George: Sketches of Hungary and Transsylvania. In: Der Adler: Allgemeine Welt- und Nationalchronik v. 22. Dezember 1838, p. 1212.
- Horváth, Michael: Fünfundzwanzig Jahre aus der Geschichte Ungarns von 1823–1848. Aus dem Ungarischen übersetzt v. Joseph Novelli. Erster Band. Leipzig: F. A. Brockhaus 1867.
- Hunfalvy, János: Geographische Übersicht des Reiches der ungarischen heiligen Krone. In: Die Österreichisch-Ungarische Monarchie 1886–1902. Ungarn Bd. I, pp. 7–18.
- Jäckh, Ernst: Das größere Mitteleuropa. Ein Werkbund-Vortrag. Schriften der »Deutschen Politik« Heft 2. Weimar 1916.

- Jókai, Mór [Maurus]: Einleitung [Budapest]. In: Zintzen, Christiane (Hg.): »Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild«. Aus dem »Kronprinzenwerk« des Erzherzog Rudolf. Ausgewählt von Christiane Zintzen. Mit einem Geleitwort von Richard Swartz. Wien: Böhlau 1999 (= Literaturgeschichte in Studien und Quellen Bd. 3).
- Jókai, Mór: Utószó. In: Szilágyi Sándor (szerk.): A magyar nemzet története. Budapest: Athenaeum 1898.10. k. pp. 837–841.
- Kanitz, Felix Philipp: »Die römische Funde in Serbien«. In: Sitzungsberichte der Akademie Wien. Philosophisch-historische Classe xxxvi (1861), pp. 195–203.
- Kanitz, Felix Philipp: Das Eiserne Tor. Vortrag gehalten am 27. Jänner 1874 in der k.k. geographischen Gesellschaft zu Wien. In: Mittheilungen der k.u. k. Geographischen Gesellschaft in Wien 1874 (Bd. xvii.) pp. 49–58.
- Kanitz, Felix Philipp: Serbiens byzantinische Monumente. Mit allerhöchsten Genehmigung Seiner Kaiserlich-Königlichen apostolischen Majestät Franz Joseph I. Wien: K.k. Hof- und Staatsdruckerei 1862.
- Kohl, Johann Georg: Der Rhein. Leipzig: F. A. Brockhaus 1851.
- Kohl, Johann Georg: Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Leipzig: Arnoldsche Buchhandlung 1841.
- Kohl, Johann Georg: Die geographische Lage der Hauptstädte Europas. Leipzig: Veit u. Comp. 1874.
- Konrád, György: Der Traum von Mitteleuropa. In: Busek, Erhard/Wilfinger, Gerhard (Hg.): Aufbruch nach Mitteleuropa. Wien: Edition Atelier 1986, pp. 87–97.
- Kundera, Milan: Die Tragödie Mitteleuropas. In: Busek, Erhard/Wilfinger, Gerhard (Hg.): Aufbruch nach Mitteleuropa. Wien: Edition Atelier 1986, pp. 133–144.
- Kúnos, Ignác Dr.: Adakále mesekertje. Török népmesék. [Der Märchengarten von Ada-Kaleh. Türkische Volksmärchen] Budapest: Atheneum 1923.
- Maire, François Joseph: Bemerkungen über den inneren Kreislauf der Handlung in den österreichischen Erbstaaten zur nötigen Erläuterung der hydrographischen General- und Partikularkarten von diesen Ländern; oder Hauptentwurf der zu eröffnenden schiffbaren Wasserstrassen von allen Meeren Europas an bis nach Wien. [Mémoire raisonné sur la circulation intérieure du commerce dans les états de la maison d'Autrich] Strassburg; Leipzig [s.n.] 1786.
- Majláth, Béla (Hg.): Széchenyi, István levelei. [István Széchenyis Briefe] I. köt. [= Gróf Széchenyi István Munkái 3. köt.] [= Graf István Széchenyis Werke Bd. 3.] Budapest: Atheneum 1889.
- Matlekovits, Sándor (Hg.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye. [Ungarns wirtschaftlicher und Bildungsstand bei seinem tausendjährigen Bestehen und die Egeb-

- nisse der Millenniumsausstellung im Jahre 1896] Budapest: Pesti Könyvnyomda Részvény-Társaság 1897–1898.
- Naumann, Friedrich: Mitteleuropa. Berlin: Georg Reimer 1915.
- Palacký, Franz: Eine Stimme über Österreichs Anschluß an Deutschland. An den Fünziger-Ausschuß vom 11. April 1848. In: ders.: Österreichs Staatsidee Prag. Wien: Verlag des Wissenschaftlichen Antiquariats H. Geyer 1972.
- Pfeiffer, Johann Friedrich von: Lehrbegriff sämtlicher oeconomischer und Cameralwissenschaften. Mannheim: C. F. Schwan 1779. Vierter Teil Bd. 2.
- Piványi, Ernő (Hg.): Az ezeréves Magyarország és a milleniumi kiállítás. Das Tausendjährige Ungarn und die Millenniums-Ausstellung. Budapest: Kunosy Vilmos 1896.
- Posselt, Franz: Apodemik oder die Kunst zu reisen. Ein systematischer Versuch zum Gebrauch junger Reisenden aus den gebildeten Ständen überhaupt und angehender Gelehrten und Künstler insbesondere. Leipzig: Breitkopfische Buchhandlung 1795.
- Scherer, Dr. H.: Oesterreich, Baiern und das südwestliche Deutschland in Gemeinschaft ihrer Handels- und Gewerbs-Interessen. Wien: Tandler u. Co. 1849.
- Sebők, Zsigmond: Báziaától a Vaskapuig. [Von Baziasch bis zum Eisernen Tor In: A Hét [Die Woche] v. 27. 09. 1896, p. 669f.
- Sep, Moriz: Erkenntet Euch selbst. In: Neuer Wiener Tagblatt v. 27. 03. 1884.
- Schlögel, Karl: Spatial Turn, endlich. In: ders.: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München: Hanser 2003.
- Sonnenfels, Joseph von: Grundsätze der Polizey, Handlung und Finanzwissenschaft. München: Johann Baptist Strobel 1787, p. 291.
- Stubenrauch, Moritz von: Statistische Darstellung des Vereinswesens im Kaiserthume Österreich. Wien: k.k. Hof- u. Staatsdruckerei 1857.
- Suess, Eduard: Erinnerungen. Leipzig: Verlag S. Hirzel 1916.
- Szécheni, István: Hitel. [Über den Credit] Szerkesztette és bevezetése ellátta Dr. ifj. Iványi-Grünwald Béla. Budapest: Magyar Történelmi Társulat 1930.
- Tahler, Karl von: Columbus des Balkans. In: Allgemeine Zeitung 22. März 1877.
- The Danube in Hungary. In: Temple Bar. A London Magazine for town and country readers. Nov. 1862. Vol. vi. p. 66.
- Viszota, Gyula (Hg.): Gróf Széchenyi István Naplói. [Die Tagebücher von Graf István Széchenyi] iv. kötet (1830–1836) [Band iv.] Budapest: Magyar Tudományos Akadémia 1934, pp. 51–123.
- Voß, Christian Daniel: Handbuch der allgemeinen Staatswissenschaft nach Schlözers Grundriß bearbeitet, 6 Bde., Leipzig 1796–1802, Bd. 3.
- Wotawa, Prof. August von: Deutsche Schutzarbeit in Österreich. In: Müller-Guttenbrunn (Hg.): Ruhmeshalle deutscher Arbeit in der österreichisch-ungarischen Monarchie. Stuttgart, Berlin: Deutsche Verlagsanstalt 1916, pp. 509–515.
- Zichy, Antal (Hg.): Széchenyi István Hirlapi cikkei. Budapest: MTA 1893–1894.

## 2) Literarische, philosophische und publizistische Referenztexte

- Bachmann, Ingeborg: Ein Ort für Zufälle. Rede anlässlich der Verleihung des Georg-Büchner-Preises 1964. Berlin: Klaus Wagenbach 1965.
- Bacon, Francis: Neues Organon. Übersetzt, erläutert u. m. einer Lebensbeschreibung des Verfassers versehen v. J. H. v. Kirchmann. Berlin: L. Heimann 1870.
- Benjamin, Walter: Baedeker bedankt sich – [1926]. In: Gesammelte Schriften IV, 1/2, hrsg. v. Tillman Rexroth. Frankfurt a. M. 1972, p. 450.
- Benjamin, Walter: Das Passagen-Werk. Hrsg. v. Rolf Tiedemann. 2 Bde. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1983.
- Blumenberg, Hans: Die Lesbarkeit der Welt. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1981.
- Blumenberg, Hans: Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1979.
- Esterházy, Péter: Donau abwärts. Aus dem Ungarischen von Hans Skirecki. Salzburg: Residenz 1992.
- Goethe, Johann Wolfgang v.: Wilhelm Meisters Lehrjahre: In: ders.: Sämtliche Werke, Briefe, Tagebücher und Gespräche, hg. v. Friedmar Apel u.a. Bd. 9., hrsg. v. Wilhelm Voßkamp u. Herbert Jaumann.: Frankfurt a. M. 1992.
- Goethe, Johann Wolfgang von: Reise-Tagebuch zweytes Stück. Vom Brenner in Tyrol bis Verona. In: ders.: Briefe an Charlotte Stein. Bd.2. Hamburg: tredition 2011.
- Grillparzer, Franz: König Ottokars Glück und Ende. Stuttgart: Reclam 1971.
- Grillparzer, Franz: Reisetagebücher, hrsg. v. Rudolf Walbiner. Wien: Globus Verlag 1971.
- Hebbel, Friedrich: Tagebücher. Herausgegeben v. Pörnbacher, Karl. Bd. 1. 1835–43. München: Hanser 1984.
- Heine, Heinrich: Lutetia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben. Zweiter Teil. Artikel LVII. Edition Holzinger: Berliner Ausgabe 2014.
- Herczeg, Ferenc: Emlékezései. [Memoiren] Budapest: Szépirodalmi [1933] 1985.
- Hoffmann, E. T. A.: Klein Zaches genannt Zinnober. In: ders.: Poetische Werke. IV. Bd. Berlin: Walter de Gruyter & Co. 1958.
- Hofmannsthal, Hugo von: Reden und Aufsätze II. 1914–1924. hrsg. v. Schoeller, Bernd. Frankfurt a. M.: Fischer 1979 [= Hugo von Hofmannsthal: Gesammelte Werke].
- Horatius, Quintus Flaccus: Die Lieder des berühmten lateinischen Poeten Q. Horatius Flaccus in Hoch-Teutsche Reime übersetzt durch Gotthilff Flamin Weidnern. Leipzig: Johann Caspar Meyer 1690.
- James, William: Die religiöse Erfahrung in ihrer Mannigfaltigkeit. Materialien und Studien zu einer Psychologie und Pathologie des religiösen Lebens. Leipzig: J. C. Hinrichs 1920.

- Jókai, Mór: Egész az északi pólusig! [Ganz bis zum Nordpol!] Budapest: Akadémiai Kiadó 1976. [Jókai Mór Összes Művei: Kisregények 2]
- Jókai, Mór: Egy bujdosó naplója [Das Tagebuch eines Fliehenden]. Budapest: Franklin 1900.
- Jókai, Mór: Elátkozott család [Tagebuch eines Geächteten]. Budapest: Akadémiai Kiadó 1963 [Jókai Mór Összes Művei: Regények 11].
- Jókai, Mór: Fekete Gyémántok [Schwarze Diamanten] Budapest: Akadémiai Kiadó 1964 [Jókai Mór Összes Művei: Regények 20–21].
- Jókai, Mór: Kárpáthy Zoltán. Budapest: Akadémiai Kiadó 1963 [Jókai Mór Összes Művei: Regények 8–9].
- Kossuth, Lajos: Der Donaubund. In: Borodziej, Włodzimierz (Hg.): Option Europa. Deutsche, polnische und ungarische Europapläne des 19. und 20. Jahrhunderts 1. Essays. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2005, pp. 111–116.
- Kraus, Karl: Die Entdeckung des Nordpols. In: ders.: Grimassen. [=Ausgewählte Werke Bd. I. 1902–1914] München: Langen-Müller 1977, pp. 259–268.
- Kraus, Karl: Die Wiener Straße. In: Fackel, Heft 178, 25.3. 1905, p. 6. <http://corpus1.aac.ac.at/fackel/>. [12.7.2016].
- Kraus, Karl: Girardi. In: Fackel, Heft 246–247, 12.3. 1908, p. 44. <http://corpus1.aac.ac.at/fackel/>. [12.7.2016].
- Krúdy, Gyula: Búcsú Senki szigetétől 1916. [Abschied von der Niemandinsel In: Krúdy Gyula: Magyar tükör. Publicisztikai írások 1894–1919 [Ungarischer Spiegel. Publicistische Schriften]. Budapest: Szépirodalmi 1984, pp. 319–322.
- Krummacher, Friedrich Adolph: Der Rhein. In: ders.: Parabeln. Neue, vermehrte Ausgabe. Essen: G.D. Bädeker 1829.
- Lessing, Gotthold Ephraim: Laokoon oder Über die Grenzen der Malerei und Poesie. Mit beiläufigen Erläuterungen verschiedener Punkte der alten Kunstgeschichte. Mit einem Nachwort von Ingrid Kreuzer. Bibliographisch ergänzte Ausgabe. Stuttgart 1987 (=RUB 271).
- Magris, Claudio: Der habsburgische Mythos in der Österreichischen Literatur. Salzburg: Otto Müller 1966.
- Magris, Claudio: Donau und Post-Donau. Aus dem Italienischen von Ragni Maria Gschwend. Bozen: AER 1995.
- Magris, Claudio: Donau. Biographie eines Flusses. Aus dem Italienischen von Heinz-Georg Held. Wien: Zsolnay 1988.
- Müller-Guttenbrunn, Adam: Der Roman meines Lebens. Aus dem Nachlaß zusammengestellt von seinem Sohne. Leipzig: L. Staackmann Verlag 1927.
- Müller-Guttenbrunn, Adam: Meister Jakob und seine Kinder. Leipzig: L. Staackmann Verlag 1918.

- Musil, Robert: *Der Mann ohne Eigenschaften*. Roman Bd. II. Aus dem Nachlaß. hrsg. v. Adolf Frisé. Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt 1987.
- Palacký, Franz: *Eine Stimme über Österreichs Anschluß an Deutschland*. An den Fünzigster-Ausschuß vom 11. April 1848. In: ders.: *Österreichs Staatsidee* Prag. Wien: Verlag des Wissenschaftlichen Antiquariats H. Geyer 1972].
- Palacký, Franz: *Oesterreichs Staatsidee*. Prag: Kober 1866, pp. 79–86.
- Paul, Jean: *Vorschule der Ästhetik*. In: Richter, Jean Paul: *Vorschule der Ästhetik nebst einigen Vorlesungen in Leipzig über die Parteien der Zeit* (Text der 2. Auflage von 1813). Haburg: tredition 2011.
- Popovici, Aurel: *Die Vereinigten Staaten von Großösterreich*. Politische Studien zur Lösung der nationalen Frage und staatsrechtlichen Krisen in Österreich-Ungarn. Leipzig: B. Elischer 1906.
- Ranke, Leopold von: *Die serbische Revolution*. Aus serbischen papieren und Mitteilungen. Hamburg: Friedrich Perthes 1829.
- Ranke, Leopold von: *Über die Epochen der menschlichen Geschichte*, hrsg. v. Theodor Schieder u. Helmut, Berding. Historisch-kritische Ausgabe. München, Wien: R. Oldenbourg 1971.
- Ranke, Leopold von: *Über die Verwandtschaft und den Unterschied der Historie und der Politik*. In: ders.: *Sämtliche Werke*. Bd. 24. Leipzig: Duncker & Humblot 1872, pp. 200–293.
- Ricoeur, Paul: *Zeit und Erzählung*, Bd. I.–III. München: Wilhelm Fink 1988–1991.
- Schiller, Friedrich: *Der Taucher*. In: ders. (Hg.): *Musenalmanach für das Jahr 1798*. Tübingen: Cottaische Buchhandlung 1798, p. 119f.
- Schlegel, Friedrich: *Reise nach Frankreich*. In: *Europa*. Eine Zeitschrift. Hg. v. Friedrich Schlegel. Erster Band. Frankfurt a. M.: Wilmans 1803.
- Schopenhauer, Johanna: *Im Wechsel der Zeiten, im Gedränge der Welt*. Jugenderinnerungen, Tagebücher, Briefe, hrsg. v. Rolf Weber. München 1986.
- Sombart, Werner: *Der moderne Kapitalismus*. Leipzig: Duncker & Humblot 1902, Bd. 2.
- Stolberg, Leopold Graf zu: *Hymne an die Erde* [1778]. In: Stolberg, Christian und Friedrich Leopold Grafen zu Stolberg: *Gesammelte Werke*. Erster Band. Hamburg: Friedrich Perthes 1827, pp. 201–213.
- Twain, Mark: *Abenteuer von Huckleberry Finn*. Neu übersetzt und mit Anmerkungen von Friedhelm Rathjen und neu illustriert von Pierre Thomé. Zürich: Haffmans Verlag 1997.
- Verne, Jules: *Robur der Sieger* [Robur-le-conquérant]. Meister Zacharius. Übersetzt v. Lothar Baier u. Burckhardt A. Kiegeland. Frankfurt a. M.: Fischer 1967.
- Vollmann, Rolf: *Die wunderbaren Falschmünzer*. Ein Roman-Verführer 1800 bis 1930. Frankfurt a. M. Eichborn 1990.

## 3) Forschungsliteratur

- Ágoston, István: A nemzet inzellérei II. Vízmérnökök élete és munkássága XVIII–XX. sz. [Ingenieure der Nation. Leben und Arbeit von Wasseringenieuren im 18–20. Jh.]. Szeged: Alsó-Tisza vidéki Vízügyi Igazgatóság 2002.
- Andersen, Anne: Historische Technikfolgenabschätzung am Beispiel des Metallhüttenwesens und der Chemieindustrie 1850–1933. Stuttgart: Franz Steiner Verlag 1996.
- Anderson, Benedict: Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts. Übersetzt v. Benedikt Burkardt und C. Münz. Frankfurt, New York: Campus 2005 [1983].
- Antalfy, Gyula: Igy utaztunk hajdanában. [So reisten wir einst] Budapest: Panoráma 1975.
- Arany, János: A szegény gazdagok. [Die armen Reichen] In: Szépirodalmi Figyelő v. 6. Mai 1861.
- Bachtin, Michail: Formen der Zeit und des Chronotopos im Roman. In: ders.: Formen der Zeit im Roman. Untersuchungen zur historischen Poetik. Aus dem Russischen von Michael Dewey. Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuchverlag 1989, pp. 7–9.
- Bachtin, Michail: Zur Methodologie der Romanforschung. In: Formen der Zeit im Roman. Untersuchungen zur historischen Poetik. Aus dem Russischen von Michael Dewey. Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuchverlag 1989, pp. 210–251.
- Balla, Tivadar: Ada Kaley szigete osztrák-magyar fennhatóság alatt 1878–1918. In: Hadtörténelmi Közlemények, 1999 (Jahrg.112.) Nr.1. pp. 21–52. <http://epa.oszk.hu/00000/00018/00008/pdf/balla.pdf>. [12.7.2016].
- Barker, Francis et al. (Hg.): Europe and Its Others. Bd. 2. Essex: University of Essex 1984.
- Baum, Patrick: Heterotopische Konterdiskursivität. Rainer Warning konturiert anhand von Beispielen aus der französischen und deutschen Literatur »Heterotopie als ästhetische Erfahrung«. In: Literaturkritik, November 2009. [http://literaturkritik.de/public/rezension.php?rez\\_id=13528](http://literaturkritik.de/public/rezension.php?rez_id=13528). [12.7.2016].
- Baumgarten, Peter u. Monika: Baedeker. Ein Name wird zur Weltmarke. Ostfildern: Baedeker 1998.
- Baumstark, Reinhold: 7. April 1826. Die Grundsteinlegung der alten Pinakothek in München. In: Schmid, Alois/Weigand, Katharina (Hg.): Bayern nach Jahr und Tag: 24 Tage aus der bayerischen Geschichte. München: Beck 2007, pp. 330–349.
- Behrisch, Lars (Hg.): Vermessen, Zählen, Berechnen. Die politische Ordnung des Raums im 18. Jahrhundert. Frankfurt a. M.; New York: Campus Verlag 2006 [= Historische Politikforschung Bd. 6].
- Belliger, Andréa/Krieger, David J.: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie. In: dies. (Hg.): ANThology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie. Bielefeld: Transcript 2006, pp. 13–50.

- Bendix, Regina: *Ethnology, Cultural Reification, and the Dynamics of Difference in the Kronprinzenwerk*. In: Wingfield, Nancy M. (ed.): *Creating the Other. Ethnic Conflict and Nationalism in Habsburg Central Europe*. New York, Oxford: Berghahn Books 2003, pp. 149–161.
- Binder, Beate/Kaschuba, Wolfgang/Niedermüller, Peter (Hg.): *Inszenierung des Nationalen. Geschichte, Kultur und die Politik der Identitäten am Ende des 20. Jahrhunderts*. Wien: Böhlau 2001.
- Blackbourn, David: «Conquests from Barbarism»: Taming Nature in Frederick the Great's Prussia. In: Mauch, Christoph: *Nature in German History*. New York: Berghahn 2004, pp. 10–30.
- Blackbourn, David: *Die Eroberung der Natur. Eine Geschichte der deutschen Landschaft*. Übersetzt von Udo Rennert. München: DVA 2007.
- Böhme, Gernot: *Am Ende des Bacon'schen Zeitalters. Studien zur Wissenschaftsentwicklung*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1993.
- Bori, Imre: *A magyar »fin de siècle« írója: Jókai Mór*. [Schriftsteller des ungarischen »fin de siècle«] In: ders.: *Varázslók és mákvirágok. Tanulmányok*. [Zauberer und Spitzbuben] Forum Könyvkiadó: Újvidék 1979.
- Bourdieu, Pierre: *Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum*. In: Wentz, Martin (Hg.): *Stadt-Räume*. Frankfurt/ New York: Campus Verlag 1991 [= *Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge Band 2*], pp. 25–34.
- Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipp II.* übersetzt von Horst Brühmann, Grete Osterwald, Günter Seib. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1990, Bd. I.
- Braudel, Fernand: *Geschichte und Sozialwissenschaften. Die longue durée*. In: Honegger, Claudia (Hg.): *M. Bloch, F. Braudel, L. Febvre u.a. Schrift und Materie der Geschichte. Vorschläge zur systematischen Aneignung historischer Prozesse*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1977, pp. 47–85.
- Brenner, Johann P. (Hg.): *Der Reisebericht. Die Entwicklung einer Gattung in der deutschen Literatur*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1989.
- Brenner, Johann P.: *Der Reisebericht in der deutschen Literatur. Ein Forschungsüberblick als Vorstudie zu einer Gattungsgeschichte*. Tübingen: Niemeyer 1990 [= *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur, Sonderheft 2*].
- Briese, Olaf: *Angst in der Zeiten der Cholera. Über kulturelle Ursprünge des Bakteriums. Seuchen-Cordon I*. Berlin: Akademie Verlag 2003.
- Broich, Ulrich: *Formen der Markierung von Intertextualität*. In: ders. u. Pfister, Manfred (Hg.): *Intertextualität. Formen, Funktionen, anglistische Fallstudien*. Tübingen: Niemeyer 1985.

- Bruckmüller, Ernst/Urbanitsch, Peter (Hg.): 996–1996. Ostarrichi-Österreich. Menschen-Mythen-Meilensteine. Katalog der österreichischen Länderausstellung. Horn: Berger 1996.
- Brury, Martin: Die Verlagsbuchhandlung A. Hartleben. Diplomarbeit. Wien 1995.
- Brusatti, Alois (Hg.): Die wirtschaftliche Entwicklung (= Wandruszka, Adam/Peter Urbanitsch (Hg.): Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Bd. 1) Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1973, pp. 308–311.
- Brynhildsvoll, Knut: Der literarische Raum. Konzeptionen und Entwürfe. Frankfurt a. Main: Peter Lang 1993 (= Beiträge zur Skandinavistik Bd. 11).
- Bucher, Lothar: Kulturhistorische Skizzen aus der Industrieausstellung aller Völker. Frankfurt a. M.: Lizius 1851.
- Buschmeier, Matthias/ Fieseler, Christian: Ästhetische Zahlen: Goethes *Schweizer Reisen*. In: Behrisch, Lars (Hg.): Vermessen, Zählen, Berechnen. Die politische Ordnung des Raums im 18. Jahrhundert. Frankfurt a. M./ New York: Campus Verlag 2006 [= Historische Politikforschung Bd. 6] pp. 151–177.
- Busek, Erhard: Mitteleuropa. Eine Spurensicherung. Wien: Kremayr & Scheriau 1997.
- Busek, Erhard/Brix, Emil: Projekt Mitteleuropa. Wien: Ueberreuter 1986.
- Butor, Michel: Das goldene Zeitalter und der höchste Punkt in einigen Werken von Jules Verne. In: ders.: Repertoire 3. Aufsätze zur modernen Literatur und Musik. Dt. von Helmut Scheffel. München: Biederstein Verlag 1965.
- Campe, Rüdiger: Defoes *Robinson Crusoe* oder die Unwahrscheinlichkeit zu überleben. In: Campe, Rüdiger (Hg.): Spiel der Wahrscheinlichkeit. Literatur und Berechnung zwischen Pascal und Kleist. Göttingen: Wallstein Verlag 2002, pp. 188–208.
- Cepl-Kaufmann, Gertrude/ Johanning, Antje: Mythos Rhein. Zur Kulturgeschichte eines Stromes. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2003.
- Certeau, Michel de: Das Schreiben der Geschichte. Aus dem Französischen von Sylvia M. Schomburg-Scherff. Frankfurt a. M., New York: Campus Verlag 1991 [= Historische Studien Bd. 4].
- Certeau, Michel de: Kunst des Handelns. Übersetzt v. Ronald Vouillé. Berlin: Merve 1988.
- Certeau, Michell de: The Practice of Everyday life. Berkeley: University of California Press 1984.
- Cioc, Marc: The Rhine. An Eco-Biography 1815–2000. University of Washington Press 2002.
- Clifford, James: Über ethnographische Selbststilisierung. Conrad und Malinowski. In: Bachmann-Medick, Doris (Hg.): Kultur als Text: die anthropologische Wende in der Literaturwissenschaft. Frankfurt a. M.: Fischer-Taschenbuchverlag 1996, pp. 194–228.

- Crary, Jonathan: *Techniken des Betrachters. Sehen und Moderne im 19. Jahrhundert. Aus dem Amerikanischen von Anne Vonderstein.* Dresden, Basel: Verlag der Kunst 1996.
- Cronon, William: *Time and the River Flowing.* In: Mark Cioc: *The Rhine. An Eco-Biography 1815–2000.* University of Washington Press 2002, pp. ix–xii.
- Csáky, Moritz: *Das Gedächtnis der Städte. Kulturelle Verflechtungen. Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa.* Wien, Köln: Böhlau 2010.
- Cusack, Tricia: *Riverscapes and national Identities.* Syracuse, NY: Syracuse University Press 2010.
- Dávidházi, Péter: »Abstammungsmythen in der ungarischen Literaturgeschichtsschreibung«. In: Behring, Eva/Richter, Ludwig/Schwarz, Wolfgang F. (Hg.): *Geschichtliche Mythen in den Literaturen und Kulturen Ostmittel- und Südosteuropas.* Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 1999, pp. 347–356. (= *Forschungen zur Geschichte und Kultur des östlichen Mitteleuropas* Bd. 6.)
- Deák, Antal András/Lanier, Amelie: *Die Verbindung Stephan Széchenyi und Georg Sina und das Unternehmen Kettenbrücke.* Frankfurt a. M.: Peter Lang 2002.
- Deák, Antal András: *A Duna fölfedezése. Vizügyi Múzeum, Levéltár és Könyvgyűjtemény* 2004.
- Dezsényi, Miklós/ Hernády, Ferenc: *A magyar hajózás története.* [Die Geschichte der ungarischen Schifffahrt] Budapest: Műszaki Könyvkiadó 1967.
- Dieterle, Bernard: *Erzählte Bilder: zum narrative Umgang mit Gemälden.* Marburg: Hietzeroth 1988.
- Dobrai, Lajos: *Die heutige Situation der ungarischen Fischerei und ihre Erfolge.* In: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hg.): *Fischerei einst und jetzt.* Schloss Orth an der Donau 15. April bis 13. November 1983. Wien: Amt der nÖ Landesregierung 1983, pp. 63–66.
- Döring, Jörg/Thielmann, Tristan: *Was lesen wir im Raume? Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen.* In: dies. (Hg.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften.* Bielefeld: [transcript] 2008, pp. 7–45.
- Duby, Georges: *Eine andere Geschichte.* Aus dem Französischen übersetzt von Grete Osterwald. Stuttgart: Klett-Cotta 1992.
- Dunbar, Seymour: *A History of Travel in America.* Vol. 1–4. Indianapolis: Bobbs-Merrill Company, ca. 1915.
- Elsmann, Thomas: *Johann Georg Kohl. Ein Leben zwischen der Alten und der Neuen Welt.* Bremen: Carl Schünemann Verlag 2010.
- Enzensberger, Hans Magnus: *Eine Theorie des Tourismus.* In: Derselbe: *Einzelheiten* I. Bewußtseins-Industrie. Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag 1964, pp. 179–205.

- Febvre, Lucien: *Der Rhein und seine Geschichte*, Herausgegeben. Übersetzt und mit einem Nachwort von Peter Schöttler. Frankfurt a. M., New York: Campus 2006.
- Fehér, Géza: *Kanitz Fülöp Félix. »A Balkán Kolumbusza« élete és munkássága 1829–1904.* [Leben und Werk des »Columbus des Balkans«] Budapest Franklin Társulat 1932. (= Magyar Földrajzi Társaság könyvtára [Bibliothek der Ungarischen Geographischen Gesellschaft]).
- Foucault, Michel: *Die Ordnung des Diskurses*. In: Engelmann, Jan (Hg.): *Michel Foucault. Botschaften der Macht Diskurs und Medien*. Stuttgart: DVA 1999, pp. 54–73.
- Foucault, Michel: *Andere Räume*. Übersetzt von Walter Seitter. In: Engelmann, Jan (Hg.): *Foucault. Botschaften der Macht. Der Foucault-Reader. Diskurs und Medien*. Stuttgart: Deutscher Verlags-Anstalt 1999, pp. 145–157.
- Foucault, Michel: *Die Gouvernementalität*. Vortrag. In: ders.: *Schriften in vier Bänden. [Dits et Ecrits]* Übersetzt von Michael Bischoff, Hans-Dieter Gondek, Hermann Kocyba, Jürgen Schröder. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 2001–2005. Bd. III. 2003.
- Foucault, Michel: *Die Ordnung des Diskurses*. Aus dem Französischen von Walter Seitter. Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuchverlag 1991.
- Foucault, Michel: *Die Ordnung des Diskurses*. Übersetzt v. Walter Seitter. In: Engelmann, Jan (Hg.): *Michel Foucault. Botschaften der Macht – Reader Diskurs und Medien*. Stuttgart: DVA 1999, pp. 54–73.
- Foucault, Michel: *In Verteidigung der Gesellschaft*. Vorlesungen am College de France (1975–76). Aus dem Französischen von Michaela Ott. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1999.
- Foucault, Michel: *Schriften in vier Bänden. [Dits et Ecrits]* Übersetzt von Michael Bischoff, Hans-Dieter Gondek, Hermann Kocyba, Jürgen Schröder. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 2001–2005.
- Foucault, Michel: *Wahnsinn und Gesellschaft. Eine Geschichte des Wahns im Zeitalter der Vernunft*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1973.
- Frye, Northrop: *Anatomy of Criticism. Four Essays*. Princeton N. J.: Princeton University Press 1973.
- Fulda, Daniel: *Wissenschaft aus Kunst. Die Entstehung der modernen deutschen Geschichtsschreibung 1760–1860*. Berlin/ New York: de Gruyter 1996 [= *European Cultures* Vol. 7].
- Funk, Ulrich: »Messrs. Andrews & Pritchard« und die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau. In: *Donau-Kurier*. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. September 1975.
- Funk, Ulrich: *Bau und erste Fahrt des Dampfschiffes*. In: *Donau-Kurier*. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. Dezember 1975.

- Funk, Ulrich: Die DDSG im ersten Betriebsjahr 1831. In: Donau-Kurier. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. Oktober 1876.
- Funk, Ulrich: Die englische Firma »Boulton and Watt« und ihre Beziehungen zur »Imperial and Royal Danube Steam Navigation Company«. In: Donau-Kurier. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. Mai 1975.
- Funk, Ulrich: »Franz I.« und seine ersten Fahrten im Dienste der DDSG. In: Donau-Kurier. DDSG. Informationen an die Mitarb. u. Freunde der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Ges. Wien: DDSG. März 1976.
- Funk, Ulrich: Die Fahrten des »Franz I.« 1836. In: Donau-Kurier Dezember 1975.
- Füves, Ödön: Görög kereskedők bevándorlása Pestre 1718–1774 közzött. Budapest: Akadémiai Nyomda 1975.
- Gattermeyer, Wilhelmine: Das Handwerk der Regensburger »Vischer und Scheffleuth«. Zusammengestellt anhand von Beispielen aus den Protokollbüchern des Fischer- und Schiffmeister-Handwerks der alten Ruderschiffahrt. In: Arbeitskreis Schiffahrtsmuseum Regensburg E.v. (Hg.): Neue Studien zu zwei Jahrhunderten Donau-Geschichte. Regensburg: Schiffahrtsmuseum Regensburg 2006 (= Donau-Schiffahrt Band 8.), pp. 7–22.
- Gil, Isabel Capelo (ed.): *Fleeting, Floating, Flowing. Water Writing and Memory*. Königshausen & Neumann: 2008 (= Saarbrückener Beiträge zur Vergleichenden Literaturwissenschaft Bd. 40).
- Göbl, Martin: Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der Oberen Donau. Diplomarbeit. Wien 2008.
- Gräter, Friedrich David: *Zerstreute Blätter*. Bd. 1–2. Ulm: Stettin'sche Buchhandlung 1822–24.
- Gregory, Derek: Imaginierte Geographien. In: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtsforschung* 1995/3, pp. 366–425.
- Greiner, Bernhard/Moog-Grünewald, Maria (Hg.): *Kontingenz und Ordo. Selbstbe-gründung des Erzählens in der Neuzeit*. Heidelberg: C. Winter Universitätsverlag 2000.
- Groh, Ruth/ Groh, Dieter: Religiöse Wurzeln der ökologischen Krise. Naturtheologie und Geschichtsoptimismus in der frühen Neuzeit. In: dies.: *Weltbild und Naturaneignung. Zur Kulturgeschichte der Natur*. Bd. 1. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1996, pp. 11–91.
- Groh, Ruth/Groh, Dieter: Von den schrecklichen zu den erhabenen Bergen. Zur Entstehung ästhetischer Naturerfahrung. In: dies.: *Weltbild und Naturaneignung. Zur Kulturgeschichte der Natur*. Bd. 1. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1996, pp. 92–140.
- Grosser, Cornelia/Kurtán, Sándor/Liebhart, Karin/Pribersky, Andreas (Hg.): *Genug von Europa. Ein Reisejournal aus Ungarn und Österreich*. Wien: Sonderzahl 2000.

- Grössing, Helmut/Funk, Ernst-Ulrich/Sauer, Manfred/Binder, Johannes: Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen. 150 Jahre DDSG. Wien: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1979.
- Gruenter, Rainer: Landschaft. Bemerkungen zur Wort- und Bedeutungsgeschichte (1953). In: Ritter, Alexander (Hg.): Landschaft und Raum in der Erzählkunst. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1975. pp. 192–207.(= Wege der Forschung CCCCXVIII)
- Gupta, Akhil/Ferguson, James: Beyond ›Culture‹: Space, Identity and the Politics of Difference. In: Cultural Anthropology 1992, Volume 7, Issue 1, pp. 6–23.
- Günzel, Stephan: Raum – Topographie – Topologie. In: Günzel, Stephan (Hg.): Topologie. Zur Raumbeschreibung in den Kultur- und Medienwissenschaften. Bielefeld: [transcript] 2007, pp. 13–29.
- Gyáni, Gábor: Kollektív emlékezet és nemzeti identitás [Kollektives Gedächtnis und nationale Identität]. In: ders.: Emlékezés, emlékezet és a történelem elbeszélése. [Gedenken, Gedächtnis und das Erzählen der Geschichte] Budapest: Napvilág 2000.
- Gyömrei, Sándor/Vértesy, Miklós: Baross Gábor. Budapest: Atheneum 1937.
- Gyömrei, Sándor: Budapest gazdaságtörténete a manufaktúra korszakában. Budapest: MTA 1955.
- Gyulai, Pál: Jókai legújabb művei. [Jókais neueste Werke] In: ders.: Válogatott művei. [Ausgewählte Werke] Budapest Szépirodalmi, 1956, pp. 368–385.
- Feichtinger, Johannes: Zwischen Mittel- und Zentraleuropa. Oder: Vom politisch überformten Raum zum heuristischen Konzept. In: Lajrriige, Jaques/Schmitz, Walter/Zanasi, Giusi (Hg.): »Mitteleuropa« Geschichte eines transnationalen Diskurses im 20. Jahrhundert. Bd. I. Trilaterale Forschungskonferenz in der Villa Vigoni, Mai 2009. [= Mitteleuropa-Studien. hg. für das Mitteleuropa Zentrum der Technischen Universität Dresden von Walter Schmitz und Ludger Udolph. Bd. 17] Dresden: Thelem 2011, pp. 53–74.
- Halm, Hans: Donauhhandel und Donauschiffahrt von den österreichischen Erblanden nach Neuußland (1783). In: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München 1954. Bd. 2. Heft 1. pp. 1–52.
- Halm, Hans: Donauschiffahrt und -handel nach dem Südosten 1718–1780. Breslau: Thiel 1943.
- Halm, Hans: Ein Kapitel habsburgischen Osthandels. Die erste Reise der Willeshovenschen Compagnie (1782). In: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München 1953. Bd. 1. Heft 2. pp. 180–240.
- Halm, Hans: Wegbereiter des Großhandels auf der Donau bis zur Zäsur des Krieges 1787. In: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Hrsg. im Auftrag des Ost-Europa Institutes München 1954. Bd. 2. Heft 3. pp. 258–303.

- Hankiss, János: Jókai, a nagy magyar regényíró. [Jókai, der große ungarische Roman-  
cier] Budapest: Egyetemi Nyomda 1938.
- Hartmann, Andreas: Reisen und Aufschreiben. In: Bausinger, Hermann/Beyrer,  
Klaus/Korff, Gottfried (Hg.): Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen  
Tourismus. München: Beck 1999, pp. 152–159.
- Haselsteiner, Horst: Föderationspläne in Südosteuropa. In: Choliolcev, Christo (Hg.):  
Nationalrevolutionäre Bewegungen in Südosteuropa im 19. Jahrhundert. Wien  
1992, pp. 67–80.
- Hastrup, Kirsten/Olwig, Karen Fog (ed.): Siting culture: The shifting anthropological  
project. London: Routledge 1997.
- Hebekus, Uwe: Klios Medien. Die Geschichtskultur des 19. Jahrhunderts in der histo-  
rischen Historie und bei Theodor Fontane. [= *Hermaea Germanistische Forschun-  
gen*, Neue Folge, Bd. 99] Tübingen: Max Niemeyer 2003.
- Hegedűs, Géza: Utószó. In: Jókai, Mór: *Az arany ember*. Budapest: Szépirodalmi 1968.
- Hegedűs, Lóránd: Jókai. In: *Pester Lloyd* 22. Februar 1925.
- Heidmann Vischer, Ute: Die eigene Art zu sehen. Zur Reisebeschreibung des späten  
achtzehnten Jahrhunderts am Beispiel von Karl Philipp Moritz und anderen Eng-  
landreisenden. Bern, Berlin, Frankfurt a. M.: Peter Lang, 1993 (= *Zürcher Germa-  
nistische Studien* Bd. 30).
- Hellwald, Friedrich von: Kanitz's neueste Forschungen. In: *Tageblatt* 1875 6/3.
- Heppner, Harald: Die großen Wasserstraßen und ihre Bedeutung. In: ders.: *Der Weg  
führt über Österreich. Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von  
und nach Südosteuropa (18. Jahrhundert bis zur Gegenwart)*. Wien: Böhlau 1996,  
pp. 91–106.
- Hermann, Meyer: Raumgestaltung und Raumsymbolik in der Erzählkunst. In: Ritter,  
Alexander (Hg.): *Landschaft und Raum in der Erzählkunst*. Darmstadt: Wissen-  
schaftliche Buchgesellschaft (= *Wege der Forschung* ccccxviii) 1975, pp. 208–231.
- Hess, Günter: Panorama und Denkmal. Erinnerung als Denkform zwischen Vormärz  
und Gründerzeit. In: Martino, Alberto mit Häntzschel, Günther/Jäger, Georg  
(Hg.): *Literatur in der sozialen Bewegung. Aufsätze und Forschungsberichte zum  
19. Jahrhundert*. Tübingen: Max Niemeyer 1977, pp. 130–206.
- Hillmann, Heinz: *Bildlichkeit in der deutschen Romantik*. Frankfurt a. M.: Athe-  
näum 1971.
- Hobsbawm, Eric/Ranger, Terence (ed.): *The Invention of Tradition*. Cambridge:  
Cambridge University Press 1983.
- Höhne, Steffen: Imperiale Ambitionen und das Recht der kleinen Nationen. »Mittel-  
europa« bei Naumann und Masaryk. In: Lajarrige, Jaques/Schmitz, Walter/Zan-  
asi, Giusi (Hg.): »Mitteleuropa« *Geschichte eines transnationalen Diskurses im 20.  
Jahrhundert*. Bd. I. Trilaterale Forschungskonferenz in der Villa Vigoni, Mai 2009.

- [= Mitteleuropa-Studien. Hg. für das Mitteleuropa-Zentrum der Technischen Universität Dresden von Walter Schmitz und Ludger Udolph. Bd. 17] Dresden: Thelem 2011, pp. 143–168.
- Holzer, Anton/Limbeck-Lilienau, Elisabeth: Die Erfindung der Donau. In: Technisches Museum Wien: blau: Die Erfindung der Donau. Eine Ausstellung des Technischen Museums Wien 15. Juni bis 27. November. Salzburg: Fotohof 2005.
- Honold, Alexander/Simons, Oliver: Kolonialismus als Kultur? In: dies. (Hg.): Kolonialismus als Kultur. Literatur, Medien, Wissenschaft in der deutschen Gründerzeit des Fremden. Tübingen/Basel: A. Francke Verlag, 2002, (=Kultur – Herrschaft – Differenz Bd. 2.) pp. 7–15.
- Hoppe, Felicitas: »Der Steuermann als Auto-Pilot«. Ein Gespräch. In: Maier, Anja K./Burkhardt, Wolf (Hg.): Wege des Kybernetes. Schreibpraktiken und Steuerungsmodelle von Politik, Reise, Migration. Münster: LIT 2004.
- Hulme, Peter: Polytropic Man: Tropes of Sexuality and Mobility in Early Colonial Discourse. In: Barker, Francis et al. (Hg.): Europe and Its Others, Bd. 2. Essex: University of Essex 1984.
- Hunter, Louis C.: Steamboats on the Western Rivers. An Economic and Technological History. New York: Dover Publications 1993.
- Jankó, Béla: A gőzhajózás kezdetei a Dunán. »Carolina«, az első gőzhajó. [Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der Donau. Die »Carolina«, das erste Dampfschiff] In: Közlekedési Múzeum Füzetek [Hefte des Verkehrsmuseums Budapest]. Budapest: Közlekedési Múzeum 1967.
- Jaworski, Rudolf: Zentraleuropa – Mitteleuropa – Ostmitteleuropa: In: Kakanien Revisited, pp. 1–3, hier p. 1. <http://www.kakanien-revisited.at/beitr/fallstudie/RJaworski1.pdf>. [12.7.2016].
- Judson, Pieter M.: Guardians of the Nation. Activists on the Language Frontiers of Imperial Austria. Cambridge: Harvard University Press 2007.
- Jost, Erdmut: Landschaftsblick und Landschaftsbild: Wahrnehmung und Ästhetik im Reisebericht 1780–1820. Freiburg i. Br.: Rombach 2005. [Reihe Litterae Bd. 122.]
- Kammler, Clemens/Parr, Rolf/Schneider, Ulrich Johannes (Hg.): Foucault-Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart: J.B. Metzler 2008.
- Kaschuba, Wolfgang: Die Fußreise – Von der Arbeitswanderung zur bürgerlichen Bildungsbewegung. In: Bausinger, Hermann/Beyrer, Klaus/Korff, Gottfried (Hg.): Reisekultur: von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München: Beck 1999, pp. 165–173.
- Kaschuba, Wolfgang: Einführung in die Europäische Ethnologie. 2. aktualisierte Ausgabe. München: Beck 2003.

- Keeß, Stephan Edler von (Hg.): Darstellung des Fabriks- und Gewerbswesens in seinem gegenwärtigen Zustande. Zweyte, berichtigte, viel vermehrte und mit einem Anhang bereicherte Ausgabe. Wien: Mörschner u. Jaspser 1824.
- Keith, Michael/Pile, Steve (ed.): Place and the Politics of Identity. London: Routledge 1993.
- Kemény, G. Gábor (szerk.): Iratok a nemzetiségi kérdés töténetéhez Magyarországon a dualizmus korában [Beiträge zur Geschichte der Nationalitätenfrage in Ungarn im Zeitalter des Dualismus] II. kötet 1892–1900. Budapest: Tankönyvkiadó 1956.
- Keményfi, Róbert: A magyar nemzeti tér megszerkesztése. Térképzetek, térképek: fogalomtár. [Konstruierung des ungarischen nationalen Raumes. Raumvorstellungen, Karten: ein Begriffsinventar] Debrecen: Bölcsészkonzorcium 2006.
- Kemp, Martin: Bilderwissen. Die Anschaulichkeit naturwissenschaftlicher Phänomene. Köln: DuMont Verlag 2003.
- Kessler, Dieter: Die Deutschen Literaturen Siebenbürgens, des Banates und des Buchenlandes von der Revolution bis zum Ende des ersten Weltkrieges (1848–1918). Wien: Böhlau 1997.
- Király, Edit: In Einklang bringen, was sich widerspricht. Ein ungarischer Gedächtnisort in Wien. In: Kerekes, Amália/Millner, Alexandra/Plener, Peter/Rásky, Béla (Hg.): Leitha und Lethe. Symbolische Räume und Zeiten in der Kultur Österreich-Ungarns. Tübingen, Basel: Francke 2004. (=Kultur – Herrschaft – Differenz 6)
- Király, Edit: Der Kongo fließt durch Ungarn. Literarische Grenzinszenierungen am Beispiel der Donau. In: Fischer, Wladimir/Heindl, Waltraud/Millner, Alexandra/Müller-Funk, Wolfgang (Hg.): Räume und Grenzen in der österreichisch-ungarischen Monarchie von 1867 bis 1918. Tübingen, Basel: Francke 2010 (= Kultur – Herrschaft – Differenz Bd. II), pp. 49–110.
- Klimó, Árpád von: Rezension von Duchhardt, Heinz/Németh, István: Der Europa-Gedanke in Ungarn und Deutschland in der Zwischenkriegszeit. Mainz: Philipp von Zabern 2005. In: Sehepunkte 7 (2007) Nr. 9 <http://www.sehepunkte.de/2007/09/druckfassung/10963.html>. [12.7.2016].
- Klotz, Volker: Erzählen: Von Homer bis Boccaccio, von Cervantes zu Faulkner. München: C. H. Beck 2006.
- Klotz, Volker: Strömungsepik. Mark Twain erzählt den Mississippi, Mór Jókai die Donau, in: NZZ, 6.12.2003.
- Klusacek, Christine/ Stimmer, Kurt: Leopoldstadt. Mit Geleitworten von Bürgermeister Leopold Gratz und Bezirksvorsteher Rudolf Bednar. Wien: Kurt Mohl 1978.
- Koschatzky, Walter: Thomas Ender 1793–1875. Kammermaler Erzherzog Johanns. Graz: Leykam-Verlag 1982.

- Koschorke, Albrecht: Die Geschichte des Horizonts: Grenze und Grenzüberschreitung in literarischen Landschaftsbildern. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1990.
- Koschorke, Albrecht: Wahrheit und Erfindung. Grundzüge einer Allgemeinen Erzähltheorie. Frankfurt a. M.: Fischer 2013.
- Koselleck, Reinhart: »Erfahrungsraum« und »Erwartungshorizont« – zwei historische Kategorien. In: ders.: *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1979, pp. 349–375.
- Koselleck, Reinhart: *Historia Magistra Vitae. Über die Auflösung des Topos im Horizont neuzeitlich bewegter Geschichte*. In: ders.: *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1979, pp. 38–66.
- Köster, Werner: Georg Simmels Soziologie – Realabstraktion und Entmystifizierung. In: ders.: *Die Rede über den »Raum«*. Zur semantischen Karriere eines deutschen Konzepts. Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag 2002, pp. 81–89.
- Kőváry, László: *A magyar családi s közéleti viseletek és szokások a nemzeti fejedelmek korából*. Pest: Ráth Mór 1860.
- Kőváry, László: *A millenium lefolyásának története*. [Der Verlauf des Millenniums] Budapest Atheneum R.-Társulat 1897.
- Krug, Wolfgang: *Die Wachau – Bilder aus dem Lande der Romantik*. Wien: Brandstätter Verlag 2003.
- Kruse, Lenelis/Graumann, Carl F.: »Sozialpsychologie des Raumes und der Bewegung«: In: Hammerich, Kurt/Klein, Michael (Hg.): *Materialien zur Soziologie des Alltags*. Opladen: Westdeutscher Verlag 1978, pp. 177–219.
- Kühl, Joachim: *Föderationspläne im Donauraum und in Ostmitteleuropa* [Untersuchungen zur Gegenwartskunde Südosteuropas, herausgegeben vom Südost-Institut München 11.] München: R. Oldenbourg 1958.
- Lackó, Mihály: *Széchenyi elájul. Pszichotörténeti tanulmányok*. [Széchenyi fällt in Ohnmacht. Psychohistorische Studien.] Budapest: L'Harmattan 2001.
- Laermann, Klaus: *Raumerfahrung und Erfahrungsraum. Einige Überlegungen zu Reiseberichten aus Deutschland vom Ende des 18. Jahrhunderts*. In: ders. u.a.: *Reise und Utopie. Zur Literatur der Spätaufklärung*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1976, pp. 57–97.
- Langen, August: *Anschauungsformen in der deutschen Dichtung des 18. Jahrhunderts. Rahmenschau und Rationalismus*. Jena: Eugen Diederichs 1934.
- Lanier, Amelie: *Die Geschichte des Bank- und Handelshauses Sina*. Frankfurt a. M.: Peter Lang 1998.
- Lazardzig, Jan: *Kino vor dem Kinor: Visuelle Unterhaltung zu Beginn des 19. Jahrhunderts*. In: campus.leben Freie Universität Berlin v. 3.2. 2010. [http://www.fu-berlin.de/campusleben/campus/2010/100203\\_kino\\_vor\\_dem\\_kino/index.html](http://www.fu-berlin.de/campusleben/campus/2010/100203_kino_vor_dem_kino/index.html). [12.7.2016].

- Leca, Benedict: *The Album before Photography*. In: Bann, Stephen (ed.): *Art and the Early Photographic Album*. National Gallery of Art Washington. New Haven and London: Yale University Press 2011, pp. 31–54.
- Lefebvre, Henri: *The Production of Space*. Translated by Donald Nicolson-Smith. London: Blackwell Publishing 1991.
- Lesky, Erna: *Die österreichische Pestfront an der k.k. Militärgrenze*. In: *Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte* 8 (1957), pp. 82–106.
- Lethen, Helmut: *Versionen des Authentischen: sechs Gemeinplätze*. In: Böhme, Hartmuth/Scherpe, Klaus R. (Hg.): *Literatur und Kulturwissenschaften. Positionen, Theorien, Modelle*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 1996, pp. 205–231.
- Litographik in Wien. In: *Morgenblatt für gebildete Leser*. Band 15. 1821/ Juli, pp. 374–376.
- Lobsien, Eckhard: *Landschaft in Texten. Zu Geschichte und Phänomenologie der literarischen Beschreibung*. Stuttgart: J. B. Metzlersche Verlagsbuchhandlung 1981 (= *Studien zur allgemeinen und vergleichenden Literaturwissenschaft* 23).
- Löw, Martina: *Raumsoziologie*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 2001 (= *stw* 1506).
- Maag, Georg: *Kunst und Industrie im Zeitalter der ersten Weltausstellungen*. München: W. Fink 1986.
- MAHART Ungarische Schiffahrts AG. In: *Donau-Kurier* Juni 1980.
- Manlik, Karl-Heinz: *Die Internationale Donau. Die Geschichte der Donaukommisionen*. In: *Archiv der Stadt Linz* (Hg.): *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz* 1987. Linz 1988.
- Matschoss, Conrad: *Geschichte der Dampfmaschine. Ihre kulturelle Bedeutung, technische Entwicklung und ihre grossen Männer*. Berlin: Verlag von Julius Springer 1901.
- Mayer, Horst Friedrich/Winkler, Dieter: *Auf Donauwellen durch Österreich-Ungarn. Regensburg – Passau – Wien – Budapest – Schwarzes Meer*. Wien: Edition S. 2. Aufl. 1996.
- Mazzoni, Ira Diana: *Prachtausgaben. Literaturdenkmale in Quart und Folio*. Marbach a. N. 1991 (= *Marbacher Magazin* 58/1991), pp. 13–16.
- McClintock, Anne: *Imperial Leather. Race, Gender and Sexuality in the Colonial Contest*. New York, London: Routledge 1995.
- Meadows, Denis L. et al. (Hg.): *The Limits to Growth*. New York: Universe Books 1972.
- Menke, Bettine: *Rhetorik der Echo. Echo Trope, Figur des Nachlebens*. In: Bischoff, Doerte/Wagner-Egelhaaf, Martina (Hg.): *Weibliche Rede – Rhetorik der Weiblichkeit. Studien zum Verhältnis von Rhetorik und Geschlechterdifferenz*. Freiburg: Rombach, 2003 [Rombach Wissenschaften Reihe Litterae 93], pp. 135–159.
- Meyer, Hermann: *Raumgestaltung und Raumsymbolik in der Erzählkunst*. In: Ritter,

- Alexander (Hg.): *Landschaft und Raum in der Erzählkunst*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft (= Wege der Forschung CCCCXVIII) 1975, pp. 208–231.
- Michler, Werner: *Die Wacht an der Donau. Aspekte österreichischer Literatur im Prozeß der Nationalisierung*. In: Klanska, Maria/Lipniski, Krzysztof/Jastal, Katarzyna/Palej, Agnieszka (Hg.): *Grenzgänge und Grenzgänger in der österreichischen Literatur. Beiträge des 15. Österreichisch-Polnischen Germanistentreffens Kraków 2002*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego 2004, pp. 87–98.
- Michlmayr, Franz: *Gegen den Strom. Die Regulierung der Donau*. In: Brunner, Karl u. Schneider, Petra (Hg.): *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau 2005 [= Wiener Umweltstudien Bd.1] pp. 307–317.
- Mihalik, Sándor: *Ada-Kaleh története. [Die Geschichte von Ada-Kaleh] Orsova: a szerző kiadása [Im Eigenverlag des Autors] 1903*.
- Mikszáth, Kálmán: *Jókai Mór élete és kora I–II. [Jókai Mór. Sein Leben und seine Zeit] Budapest: Akadémiai [1907] 1960*.
- Mitchell, William James Thomas (Ed.): *Landscape and Power. Second Edition*. Chicago: University of Chicago Press 2002.
- Mommsen, Wolfgang: *Die Mitteleuropaidee und Mitteleuropaplanungen im Deutschen Reich vor und während des Ersten Weltkrieges*. In: Plaschka, Richard G./Haselsteiner, Horst/Suppan, Arnold/Drabek, Anna M./Zaar, Brigitta (Hg.): *Mitteleuropa-Konzeptionen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1995, pp. 3–24.
- Mitrović, Andrej: *Die Zentralmächte, Mitteleuropa und der Balkan. Ideen und ihre Verwirklichung während des Weltkrieges 1914–1918*. In: Plaschka, Richard G./Haselsteiner, Horst/Suppan, Arnold/Drabek, Anna M./Zaar, Brigitta (Hg.): *Mitteleuropa-Konzeptionen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1995, pp. 39–62.
- Mommsen, Wolfgang: *Die Mitteleuropaidee und Mitteleuropaplanungen im Deutschen Reich vor und während des Ersten Weltkrieges*. In: Plaschka, Richard G./Haselsteiner, Horst/Suppan, Arnold/Drabek, Anna M./Zaar, Brigitta (Hg.): *Mitteleuropa-Konzeptionen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 1995, pp. 3–24.
- Muenkler, Marina: *Alterität und Interkulturalität*. In: Benthien, Claudia/Velten, Hans Rudolf (Hg.): *Germanistik als Kulturwissenschaft: eine Einführung in neue Theoriekonzepte*. Reinbek: Rowohlt 2002, pp. 323–344.
- Mutz, Mathias: *Infrastrukturen und Unternehmen in der Umweltgeschichte*. In: *Saeculum* 58/I 2007.
- Nagy, Miklós: *Jókai. A regényíró útja 1868-ig. [Weg des Schriftstellers bis 1868] Budapest: Szépirodalmi 1968*.

- Nelle, Florian: Die Welt als Kulisse – Vom Crystal Palace zu World Trade Center. In: Innerhofer, Roland/Harrasser, Karin (Hg.): Bauformen des Imaginären. Wien: Löcker 2006, pp. 127–143.
- Nelle, Florian: Künstliche Paradiese. Vom Barocktheater zum Filmpalast. Würzburg: Königshausen & Neumann, 2005.
- Neweklowsky, Ernst: Die Ulmer Ordinari. Wien: Staatsdruckerei 1954.
- Neweklowsky, Ernst: Stifter und die Donauschiffahrt. In: Adalbert-Stifter-Institut des Landes Oberösterreich. Vierteljahresschrift Jg. 8. (1959), pp. 121–129.
- Nicolson, Marjorie Hope: Mountain Gloom and Mountain Glory: The Development of the Aesthetic of the Infinite. Ithaca NY: Cornell University Press 1959.
- Niedermüller, Peter: Der Mythos des Unterschieds: Vom Multikulturalismus zur Hybridität. In: Feichtinger, Johannes/Prutsch, Ursula/Csáky, Moritz (Hg.): Habsburg postcolonial. Machtstrukturen und kollektives Gedächtnis. Innsbruck: Studien Verlag 2003 (= Gedächtnis – Erinnerung – Identität Bd. 2.), pp. 69–81.
- Nora, Pierre: Zwischen Geschichte und Gedächtnis. Übersetzt v. Wolfgang Kaiser. Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuchverlag 1998.
- Nylasy, Balázs: A román és Jókai Mór. Budapest: Eötvös József Könyvkiadó 2005.
- O'Reilly, William: Agenten, Werbung und Reisemodalitäten. Die Auswanderung ins Temscher Banat im 18. Jahrhundert. In: Beer, Matthias/Dittmar, Dahlmann (Hg.): Migration nach Ost- und Südosteuropa vom 18. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Ursachen – Formen – Verlauf – Ergebnis. Stuttgart: Thorbecke 1999 (= Schriftenreihe des Instituts für Donauschwäbische Geschichte und Landeskunde; Bd. 4), pp. 109–120.
- Oltványi, Ambrus: Jegyzetek. [Notizen] In: JMÖM 24, pp. 341–343.
- Opitz, Alfred: Reiseschreiber. Variationen einer literarischen Figur der Moderne vom 18.–20. Jahrhundert. Trier: Wissenschaftlicher Verlag 1997 [= Grenzüberschreitungen. Studien zur europäischen Reiseliteratur Bd. 8].
- Oplarka, András: Széchenyi István. Budapest: Osiris 2005.
- Palotás, Emil: A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-Monarchia diplomáciájában 1856–1883 [Die internationale Donau-Schiffahrt in der Diplomatie der Habsburgischen Monarchie 1856–1883]. Budapest: Akadémiai Kiadó 1984. [= Értekezések a történettudományok köréből 104.]
- Palotás, Emil: Bécs – Budapest – Konstantinápoly. Az Orient-vasút megépítésének történetéből. [Aus der Geschichte des Baus der Orient-Bahn] In: Somogyi, Éva (Hg.): Polgárosodás Közép-Európában. Tanulmányok Hanák Péter 70. születésnapjára. [Bürgerliche Entwicklung in Mitteleuropa. Studien Péter Hanák zum 70. Geburtstag] Budapest: MTA Történettudományi Intézete 1991, pp. 155–167.
- Papke, Sven/Weidenfeld, Werner (Hg.): Traumland Mitteleuropa. Beiträge zu einer aktuellen Kontroverse. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1988.

- Péterfy, Jenő: Jókai Mór. In: Budapesti Szemle 1881, pp. 1–27.
- Petrović, Nikola: Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében a merkantilizmus korában. [Schifffahrt und Wirtschaft im mittleren Donau-Becken zur Zeit des Merkantilismus] Fordította J. Garai Béla. [Übersetzt von Béla J. Garai] Beograd – Novi Sad 1982.
- Pichler, Wolfram: Topologische Konfigurationen des Denkens und der Kunst. In: Pichler, Wolfram/Ubl, Ralph (Hg.): Topologie. Falten, Knoten, Netze, Stülpungen in Kunst und Theorie. Wien: Verlag Turia + Kant 2009, pp. 13–66.
- Piltz, Eric: »Trägheit des Raums«. Fernand Braudel und die *Spatial Stories* der Geschichtswissenschaft. In: Döring, Jörg u. Thielmann, Tristan (Hg.): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld: [transcript] 2008, pp. 75–102.
- Radkau, Joachim: Nachdenken über Umweltgeschichte. Scheuklappen und Sackgasen der historischen Umweltforschung. In: Sieman, Wolfram in Zusammenarbeit mit Nils Freytag (Hg.): Umweltgeschichte. Themen und Perspektiven. München: C. H. Beck 2003, pp. 165–186.
- Rajewski, Irina O.: Intermedialität. Tübingen: A. Francke Verlag 2002.
- Raulff, Ulrich: Seh-Komfort. In: Pohl, Klaus (Hg.): Ansichten der Ferne. Reisephotographie 1850 – heute. Giessen: Anabas 1983, pp. 188–192
- Raulff, Ulrich: Vorbemerkung. In: ders.: Der unsichtbare Augenblick. Zeitkonzepte in der Geschichte. Göttingen: Wallstein Verlag 1999 (= Göttinger Gespräche zur Geschichtswissenschaft Bd. 9).
- Reigart, John Franklin: The Life of Robert Fulton. Philadelphia: Henderson 1856.
- Remold, Konrad: Meine Vorfahren – die Regensburger Schiffmeister Familien Naimer, Lau(e)rer und Ziegler. In: Arbeitskreis Schifffahrtsmuseum Regensburg E.v. (Hg.): Neue Studien zu zwei Jahrhunderten Donau-Geschichte. Regensburg: Schifffahrtsmuseum Regensburg 2006 (=Donau-Schifffahrt Band 8.), pp. 23–60.
- Rieter, Heinz: Zur Rezeption der physiokratischen Kreislaufanalogie in der Wirtschaftswissenschaft. In: Scherf, Harald (Hg.): Studien zur Entwicklung der ökonomischen Theorie III. Berlin: Duncker & Humblot 1983, pp. 55–99.
- Ritter, Joachim: Landschaft. Zur Funktion des Ästhetischen in der modernen Gesellschaft. Münster Westf.: Verlag Aschendorf 1963. (=Schriften der Gesellschaft zur Förderung der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster, Heft 54)
- Roeck, Bernd: Der Reichstag. In: François, Etienne/Schulze, Hagen: Deutsche Erinnerungsorte. Bd. 1. München: Beck 2009, pp. 138–158.
- Rovan, Joseph: Mitteleuropa gegen Europa. In: Papke, Sven/Weidenfeld, Werner (Hg.): Traumland Mitteleuropa. Beiträge zu einer aktuellen Kontroverse. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1988, pp. 1–14.

- Sachse, Carola (Hg.): »Mitteleuropa« und »Südosteuropa« als Planungsraum. Göttingen: Wallstein 2010.
- Sachslehner, Johannes: Auf Reisen im alten Österreich. Wien: Pichler 1997.
- Said, Edward W.: Orientalism. New York: Random House 1979.
- Said, Edward W.: East isn't East. The Impending End of the Age of Orientalism. In: Times Literary Supplement, 3. Februar 1995.
- Sandl, Marcus/Schmidt, Harald (Hg.): Gedächtnis und Zirkulation. Der Diskurs des Krieslaufs im 18. und frühen 19. Jahrhundert. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2002. [=Formen der Erinnerung Bd. 14.]
- Sandl, Marcus: Zirkulationsbegriff und kameralwissenschaftliche Wissensordnung und das disziplinengeschichtliche Gedächtnis der ökonomischen Wissenschaften. In: Schmidt, Harald/Sandl, Marcus (Hg.): Gedächtnis und Zirkulation. Der Diskurs des Kreislaufs im 18. und frühen 19. Jahrhundert. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2002 (= Formen der Erinnerung Bd. 14), pp. 63–79.
- Sarkowski, Heinz: Das Bibliographische Institut. Verlagsgeschichte und Bibliographie 1826–1976. Mannheim, Wien, Zürich: Bibliographisches Institut 1976.
- Saurer, Edith: »Zwischen dichter und ›grüner‹ Grenze. Grenzkontrolle in der vormärzlichen Habsburgermonarchie.« In: Pilgram, Arno (Hg.): Grenzöffnung, Migration, Kriminalität. Jahrbuch für Rechts- und Kriminalsoziologie 1993, pp. 169–177.
- Schaefer, Kurt: Historische Schiffe in Wien. Wien: Neuer Wissenschaftlicher Verlag 2002.
- Schäfer, László: A görög kereskedők vezető szerepe Magyarországon a korai kapitalizmus kialakulásában. Budapest: Légrédy 1930.
- Schama, Simon: Der Traum von der Wildnis. Natur als Imagination. Aus dem Englischen von Martin Pfeiffer. München: Kindler 1996.
- Schaumann, Walther/Schubert, Peter: Krieg auf der Donau. Die Geschichte der österreichisch-ungarischen Donauflotte. Klosterneuburg, Wien: Verlag Mayer 2000.
- Schenk, Frithjof Benjamin: Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung. In: Geschichte und Gesellschaft 28 (2002), pp. 493–514.
- Schiffer, Reinhold: Oriental Panorama: British Travellers in 19th Century Turkey. Amsterdam-Atlanta, GA: Rodopi 1999.
- Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt a. M., Berlin, Wien: Ullstein 1979.
- Schlenstedt, Dieter: Die Reportage bei Egon Erwin Kisch. Berlin: Rütten & Loening 1959.

- Schlögel, Karl: Spatial Turn, endlich. In: ders.: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. München: Hanser 2003.
- Schlögel, Karl: Die Mitte liegt Ostwärts. Die Deutschen, der verlorene Osten und Mitteleuropa. Berlin: Siedler 1986.
- Schmidt, Jochen: Die Geschichte des Genie-Gedankens in der deutschen Literatur, Politik und Geschichte. Berlin: De Gruyter 2008.
- Schmitz-Emans, Monika: Nach-Klänge und Ent-Faltungen. Hölderlins »Am Quell der Donau« und seine Schallgeschwister. In: Schmeling, Manfred/Schmitz-Emans, Monika (Hg.): Multilinguale Literatur im 20. Jahrhundert. Würzburg: Königshausen & Neumann 2002, pp. 65–95.
- Schröder, Hans-Jürgen: Südosteuropa als Informal Empire Deutschlands 1933–1939. Das Beispiel Jugoslawien. In: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Neue Folge Bd. 23, Heft 1. (1975), pp. 75–96.
- Schmidt, Harald: Umlauf der Sprache, Umlauf des Geistes. Nationalromantische Zirkulationsmodelle als integrative Kulturkonzepte. In: Böhler, Michael/Horch, Hans Otto (Hg.): Kulturtopographie deutschsprachiger Literaturen. Perspektivierungen im Spannungsfeld von Integration und Differenz. Tübingen: Max Niemeyer Verlag 2002, pp. 45–70.
- Schmidt, Jochen: Die Geschichte des Genie-Gedankens in der deutschen Literatur, Politik und Geschichte. Berlin: De Gruyter 2008.
- Schmitz-Emans, Maria: Nach-Klänge und Ent-Faltungen. Hölderlins »Am Quell der Donau« und seine Schallgeschwister. In: Schmeling, Manfred/Schmitz-Emans, Monika (Hg.): Multilinguale Literatur im 20. Jahrhundert. Würzburg: Königshausen & Neumann 2002, pp. 65–95.
- Schneider, Helmut J.: Naturerfahrung und Idylle in der deutschen Aufklärung. In: Pütz, Peter (Hg.): Erforschung der deutschen Aufklärung. Königstein 1980, pp 289–315.
- Schröder, Hans Jürgen: Deutsche Südosteuropapolitik 1929–1936: Zur Kontinuität deutscher Außenpolitik in der Weltwirtschaftskrise. In: Geschichte und Gesellschaft. Zeitschrift für historische Sozialwissenschaft 2 (1976) pp. 5–32.
- Schröder, Hans Jürgen: Südost-Europa als »Informal Empire« NS-Deutschlands. Das Beispiel Jugoslawien 1933–1939. Belgrad 1977.
- Schroer, Markus: »Bringing space back in« – Zur Relevanz des Raums als soziologischer Kategorie. In: Döring, Jörg/Thielmann, Tristan (Hg.): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld: [transcript] 2008, pp. 125–148.
- Schwarzbach, Beheim: Hohenzollernsche Colonisation. Leipzig: Duncker und Humblot 1874.
- Schweiger, Harald: Die Ausstellung des Landes Niederösterreich 1983. »Fischerei einst und jetzt«, ihre Zielsetzung und Funktion. In: Schloss Orth an der Donau 15. April

- bis 13. November 1983. Wien: Amt der NÖ Landesregierung 1983, pp. 11–15.
- Seifert, Traudl: Einführung. In: Donau-Ansichten vom Ursprunge bis zum Ausflusse ins Meer. Nach der Natur und auf Stein gezeichnet von Jacob Alt. Von Belgrad bis zur Mündung ins Schwarze Meer nach der Natur aufgenommen von Ludwig Ermini. Nachdruck der Ausgabe Wien, Kunike 1824. München: Borowski [o.J.]
- Sennett, Richard: Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. [1994] Aus dem Amerikanischen von Linda Meissner. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1997. Das Kapitel »Sich bewegende Körper. Harveys Revolution«, pp. 319–349.
- Sieferle, Rolf Peter: Bevölkerungswachstum und Naturhaushalt. Studien zur Naturtheorie der klassischen Ökonomie. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1990.
- Siemann, Wolfram/Freytag, Nils: Umwelt – eine geschichtswissenschaftliche Grundkategorie. In: dies.: Umweltgeschichte. Themen und Perspektiven. München: C. H. Beck 2003.
- Siemann, Wolfram: Vom Staatenbund zum Nationalstaat: Deutschland 1806–1871. München: C. H. Beck 1995.
- Sinkó, Katalin: A nemzeti emlékmű és a nemzeti tudat változásai. [Wandlungen des nationalen Denkmals und des nationalen Bewußtseins] In: Monumentumok az első háborúból. A Múcsarnok és a Népművelési Intézet közös kiállítása Budapest Fényes Adolf terem [Monumente aus dem ersten Weltkrieg. Ausstellung der Kunsthalle und des Volksbildungsinstituts] 1985.
- Smith, Anthony D.: National Identity, London: Penguin Books 1991.
- Solymos, Ede: Fischerei auf der ungarischen Donau. In: Niederösterreichischen Landesregierung: Fischerei einst und jetzt. In: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hg.): Fischerei einst und jetzt. Schloss Orth an der Donau 15. April bis 13. November 1983. Wien: Amt der NÖ Landesregierung 1983, pp. 47–61.
- Sötér, István: Jókai Mór. Budapest: Franklin 1941.
- Stagl, Justin: Die Methodisierung des Reisens im 16. Jahrhundert. In: Brenner, Peter J. (Hg.): Der Reisebericht. Frankfurt a. M.: Suhrkamp 1989.
- Szabó, Dániel: A millenniumi ünnepek. In: Világosság 1978 (19.évf.) /8–9, pp. 500–506.
- Szabó, Szilvia: A kővé vált könyvtár. Jókai Mór és a Duna-mítosz. [Die zu Stein gewordene Bibliothek. Mór Jókai und der Donau-Mythos] In: Üzenet 2002 nyár [Mítosz, pátosz, hisztéria].
- Szállási, Árpád: William Beattie brit orvos Duna menti könyve a múlt századból. [Das Donau-Buch des britischen Arztes Willia Beattie aus dem letzten Jahrhundert] In: Orvosi Hetilap [Medizinisches Wochenblatt], 116 [1975] Nr.2. p. 103f.
- Szegedy-Maszák, Mihály: Kemény Zsigmond. Budapest: Szépirodalmi 1989.
- Szilasi, László: A selyemgubó és a »bonczoló kés«. [Der Seidenkokon und das »Seziermesser«] Budapest: Osiris Pompeji 2000.

- Tarr, László: *Az ezredév.* [Das Millennium] Budapest: Magvető 1979 (=Magyar Tallózó).
- Telesko, Werner: *Kulturraum Österreich: die Identität der Regionen in der bildenden Kunst des 19. Jahrhunderts.* Wien, Köln, Weimar: Böhlau 2008.
- Thal, Emanuel: *Serbiens Neuzeit in geschichtlicher, politischer, topographischer, statistischer und kulturhistorischer Hinsicht.* Wien: Tendler u. Schaefer, Leipzig: Friedrich Volkmar 1840.
- Thompson, Ian: *Rethinking Landscape: A Critical Reader.* London and New York. Routledge 2008.
- Thörner, Klaus: »Der ganze Südosten ist unser Hinterland«: Deutsche Südosteuropapläne von 1840 bis 1945. PhD Universität Oldenburg 2000, p.177. und p. 271. <http://oops.uni-oldenburg.de/409/1/442.pdf>. [12.7.2016].
- Thürlemann, Felix: »Vom Sinn der Ordnung. Die Bildersammlung des Frankfurter Konditormeisters Johann Valentin Prehn (1749–1821)«. In: Assmann, Aleida/Gomille, Monika/Rippl, Gabriele (Hg.): *Sammler – Bibliophile – Exzentriker.* Tübingen: Gunter Narr 1998, (=Literatur und Anthropologie; 1) pp. 315–324.
- Todorova, Maria: *Die Erfindung des Balkans. Europas bequemes Vorurteil.* aus dem Englischen übersetzt v. Uli Twelker. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1999.
- Tolman, Edward C.: *Cognitive maps in rats and men.* In: *Psychological Review.* Vol. 55. [1948] pp. 189–208.
- Trager, Jörg: *Der Weg nach Walhalla. Denkmallandschaft und Bildungsreise im 19. Jahrhundert.* Regensburg: B. Bosse 1987.
- Trotha, Hans von: *Angenehme Empfindungen. Medien einer populären Wirkungsästhetik im 18. Jahrhundert vom Landschaftsgarten bis zum Schauerroman.* München: Wilhelm Fink 1999.
- Vogl, Joseph: *Kalkül und Leidenschaft. Poetik des ökonomischen Menschen.* München: Sequenzia 2002.
- Voigt, Fritz: *Verkehr.* 2. Bd. 1. Hälfte. *Die Entwicklung des Verkehrssystems.* Berlin: Duncker & Humblot 1965.
- Wagner, Robert: *Gedruckte Donau-Ansichten von 1493 bis 1900. Mit einer bibliographischen Übersicht der wichtigsten Donau-Ansichtenwerke.* In: Marsch, Angelika/ Jäger, Eckhard: *Lüneburger Beiträge zur Vedutenforschung II.: Beiträge zum 11. Veduten-Colloquium in Lüneburg 7.–9. X. 1983, 111. Veduten-Colloquium in Regensburg 3.–6. X. 1985, Lüneburg: Verlag Nordostdeutsches Kulturwerk 2001, pp. 125–133.*
- Wandruszka, Adam: *Großdeutsche und kleindeutsche Ideologie 1840–1871.* In: Kann, Robert A./Prinz, Friedrich E. (Hg.): *Deutschland und Österreich. Ein bilaterales Geschichtsbuch.* Wien-München; Jugend und Volk 1980, pp. 110–142.

- Warning, Rainer: Heterotopien. Räume ästhetischer Erfahrung. München: Wilhelm Fink 2009.
- Weithmann, Michael W.: Die Donau. Ein europäischer Fluss und seine 3000-jährige Geschichte. Regensburg: Verlag Friedrich Pustet, Graz Wien Köln: Verlag Styria 2000.
- Werner, Michael/ Zimmermann, Bénédicte: »Der Ansatz der Histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen«. In: Geschichte und Gesellschaft 28 (2002), pp. 607–636.
- Wetzel, Michael: Die Enden des Buches oder die Wiederkehr der Schrift. Weinheim: vch Acta Humanoria 1991.
- Wiederkehr, Stefan: Föderalismus und Konföderationspläne. In: Enzyklopädie des europäischen Ostens 26.01.2007, [http://eoo.uni-klu.ac.at/index.php/Föderalismus\\_und\\_Konföderationspläne](http://eoo.uni-klu.ac.at/index.php/Föderalismus_und_Konföderationspläne). [12.7.2016].
- Winiewicz, Dr. Karl: Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der Donau. In: Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie 1928, pp. 73–83.
- Winiwarter, Verena: Zwischen Gesellschaft und Natur. Aufgaben und Leistungen der Umweltgeschichte. In: Bruckmüller, Ernst (Hg.): Was ist Umweltgeschichte? Wien: IFF 1998. (=Schriftenreihe Soziale Ökologie Bd. 54.) pp. 6–20.
- Wolf, Burkhardt: Robinson, or the *Nomos* of the Island. Daniel Defoe's »Water Writing«: In: Gil, Isabel Capelo (ed.): Fleeting, Floating, Flowing. Water Writing and Modernity. Würzburg: Königshausen & Neumann 2008, pp. 73–89.
- Wolf, Burkhardt: Schiffbruch mit Beobachter. Zur Geschichte des nautischen Gefahrenwissens. In: Kassung, Christian (Hg.): Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls. Bielefeld: transcript Verlag (=Kultur und Medientheorie), pp. 19–47.
- Wolf, Burkhardt: Zukunftssteuerung. Ein utopisches Porjekt von Morus bis Lem. In: Maier, Anja K./Wolf, Burkhardt (Hg.): Wege des Kybernetes: Schreibpraktiken und Steuerungsmodelle von Politik, Reise, Migration. Münster: LIT 2004. [= Reiseliteratur und Kulturanthropologie], pp. 61–92.
- Wolff, Larry: Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment. Stanford University Press 1996.
- Zimmermann, Anton: Abriss der Geschichte der Donau-Schiffahrt: In: Vökl, Susanne (Hg.): Zu neuen Ufern. Regensburg: Schiffahrtsmuseum Regensburg 2004, pp. 51–57.
- Zsigmond, Ferenc: Jókai. Budapest: Akadémiai 1924.

## 4) Nachschlagwerke, Lexika

Grimm, Jakob/ Grimm, Wilhelm: Deutsches Wörterbuch. Bd. 12. Sp. 131. <http://woerterbuchnetz.de/DWB/>. [12.7.2016].

Meyer, Joseph (Hg.): Conversations-Lexicon. Eine Encyclopädie des allgemeinen Wissens. Leipzig: Bibliographisches Institut, 3 Aufl. 1874–1884.

Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950.

Wurzbach, Constantin: Biographisches Lexikon des Kaisertums Österreich. Wien: Hof- und Staatsdruckerei 1856–1891.

<http://www.literature.at/collection.alo?objid=11104&from=51&to=100&orderby=author&sortorder=a>. [[12.7.2016].

## Abbildungsverzeichnis

- Bild Nr. 1. Wien: Donauregulierung. Strombett der Donau bei Wien vor der Regulierung 1860 und das regulierte Strombett 1881, nach 1881
- Bild Nr. 2. Der Schifffahrtskanal beim Eisernen Tor, aus: *L' Illustration* 1896
- Bild Nr. 3. Das Eiserner Tor. Feder- und Pinselzeichnung von Eduard Peithner von Lichtenfels, aus: *Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild*, Übersichtsband I., Wien 1887
- Bild Nr. 4. Das Franz I. Schiff, aus Heksch: *Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung*. Wien: Hartleben 1881 117
- Bild Nr. 5. Philip Lea: *A new mapp of the kingdom of Hungary*, (1693–98)
- Bild Nr. 6. Donau-Karte nach Marsigli, aus: Marsigli, Ferdinando Luigi: *MAPPA GENERALIS IN QUA DANUBII, FL. CÆTIUM MONTEM INTER ET BULGARIÆ FLUMEN JANTRAM, INTERCEPTI TRACTUS INTEGER IN SUBSEQUENTIBUS XVIII. SECTIONIBUS DIVISIM SPECIALISSIMÈ EXHIBENDUS REPRÆSENTATUR* 1741
- Bild Nr. 7. Alt, Jakob: Ulm, aus: Kunike, Adolph: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 8. Alt, Jakob: Pfoerring, aus: Kunike, Adolph: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 9. Alt, Jakob: Weltenburg, aus: Kunike, Adolph: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 10. Alt, Jakob: Stein, aus: Kunike, Adolph: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 11. Ludwig Ermini: Belgrad, aus: Kunike, Adolph: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 12. Alt, Jakob: Dürrenstein, aus: Kunike, Adolph: *Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten*. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 13. Alt, Rudolf: Dürrenstein, aus: Kohl, Johann Georg: *Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth*. Triest: Österr. Lloyd 1854

- Bild Nr. 14. Alt, Jakob: Quelle der Donau, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 15. Quelle der Donau, aus: Bechstein, Ludwig: Die Donau-Reise und Ihre schönsten Ansichten. Bd. 1-2. Amsterdam, Paris: Bibliographisches Institut 1838
- Bild Nr. 16. Alt, Jakob: Melk, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 17. Melk, aus: Bechstein, Ludwig: Die Donau-Reise und Ihre schönsten Ansichten. Bd. 1-2. Amsterdam, Paris: Bibliographisches Institut 1838
- Bild Nr. 18. Alt, Jakob: Theben, aus: Kunike, Adolph: Zwey hundert vier und sechzig Donau-Ansichten. Wien: Kunike 1826
- Bild Nr. 19. Ender, Thomas: Theben, aus: Die Wundermappe der Donau. Pesth: Hartleben 1839
- Bild Nr. 20. Alt, Rudolf: Theben, aus: Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth. Triest: Österr. Lloyd 1854
- Bild Nr. 21. Kramer, Oscar: Die Absperrvorrichtung des Donaukanals im Bau 1874
- Bild Nr. 22. Indriko, János: Dampfschiff Elisabeth in der DDSG-Schiffswerft in Altofen/Óbuda, 1866/67
- Bild Nr. 23. Klösz, György: Die Altofner Schiffswerfte, Winterstand 1884/85
- Bild Nr. 24. Titelblatt, aus: Heksch, Alexander: Die Donau von ihrem Ursprung bis an die Mündung. Wien: Hartleben 1881
- Bild Nr. 25. Titelblatt, aus: Schweiger Lerchenfeld, Armand, Freiherr von: Die Donau als Völkerweg, Schiffahrtsstrasse und Reiseroute. Wien: Hartleben 1896
- Bild Nr. 26-27. Panorama von Ofen und Pest, aus: Hans Hummitzsch: Panorama der Donau von Wien bis Pesth. Wien: Hölzl 1840
- Bild Nr. 28. Alt, Rudolf: Walhalla, aus: Kohl, Johann Georg: Die Donau von ihrem Ursprung bis Pesth. Triest: Österr. Lloyd 1854
- Bild Nr. 29. Hutterer, Géza: König Alexander von Serbien und seine Mutter Kanalbauten.
- Bild Nr. 30. Hutterer, Géza: Eröffnung des Kanals beim Eisernen Tor. Einweihung des Kanals, 1896
- Bild Nr. 31. Bartlett, William: Der Kasanpass, aus: William Beattie: The Danube, London: Virtue 1844
- Bild Nr. 32. Iron Gate Danube River Mountains, aus: The Illustrated London News 1871
- Bild Nr. 33. Plakat der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt
- Bild Nr. 34. Erste k.k. Priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, Werbung, Lach Fritz 1914
- Bild Nr. 35. Klösz, György: Der Greben. Mit der Wegsprengung dieser Gebirgsspitze begannen die Arbeiten am Eisernen Tor, aus: Gedenkblätter an die feierliche Eröffnung der Donauregulierungsarbeiten am Eisernen Thor 1890

Bild Nr. 36. Der Greben Mitte November 1892, Stich nach einem Foto von Géza Hutterer,  
Illustrierte Zeitung 26. September 1896

Bild Nr. 37. Die Insel Ada Kaleh

Bild Nr. 38. Der Basar von Ada Kaleh

## Personenregister

- Ágoston, István 43
- Alexander von Serbien (Aleksandar Obrenović) 325, 338, 353
- Alfred, Opitz 203, 205, 206, 207, 216, 262, 268, 269
- Alt, Jakob 230, 231, 233, 235, 236, 237, 238, 239, 241, 242, 243, 244, 245, 248,
- Alt, Rudolf 228, 239, 241, 249, 295
- Andersen, Anne 25
- Anderson, Benedict 312, 335
- Andrews, John 106, 114, 116, 121, 122
- Antalfy, Gyula 117, 118, 138
- Anzengruber, Ludwig 313
- Arany, János 383
- Armin, der Befreier 294, 296
- Arneth, Joseph 94
- Bachmann, Ingeborg 379
- Bachtin, Michail 365, 366
- Bacon, Francis 80, 81
- Baedeker, Karl 250, 251
- Ballin, Albert 172
- Bang, Herman 361, 362
- Balla, Tivadar 359
- Baross, Gábor 68, 69, 327, 353
- Bartlett, William Henry 130, 135, 228, 247, 249, 350, 351
- Bauer, Ludwig Amandus 289
- Baum, Patrick 363
- Baumgarten, Peter 251
- Baumgarten, Monika 251
- Baumstark, Reinhold 294
- Beattie, William 97, 130, 135, 228, 247, 249, 347, 349, 350
- Bechstein, Ludwig 126, 130, 177, 178, 205, 227, 235, 242, 243, 245, 246
- Becker, Niklas 312
- Belliger, Andréa 101
- Bendix, Regina 257
- Benjamin, Walter 251
- Bernhard, Anton 109, 111, 115, 120
- Beszédes, József 48, 64
- Bethmann Hollweg, Theobald von 170, 171
- Binder, Beate 167, 329
- Binder, Johannes 108
- Birken, Sigmund von 31, 210, 211, 226
- Blackbourn, David 27, 28, 29, 38, 39, 379, 389
- Blumenberg, Hans 200, 373, 374, 380
- Bori, Imre 365
- Boué, Ami 167, 274, 277
- Böhme, Gernot 80
- Brandmayer, August 289
- Braudel, Fernand 25, 155, 156
- Bray, William 205
- Brenner, Johann P. 201, 207, 223, 235, 276
- Brentano, Clemens 301
- Briese, Olaf 128
- Brix, Emil 173
- Broich, Ulrich 214
- Brown, James 113, 114
- Bruck, Karl Ludwig Freiherr von 169, 171
- Bruckmüller, Ernst 19, 24
- Bruny, Martin 262
- Brusatti, Alois 73, 74
- Bruszkay, Anton 35
- Brynhildsvoll, Knut 217, 365
- Bucher, Lothar 330
- Bunsen, Theodor 182
- Buschmeier, Matthias 204, 210

- Busek, Erhard 173, 174  
Butor, Michel 371
- Calame, Alexandre 267  
Capeller, Ludwig 289  
Carol I. von Rumänien 338  
Cassian, Martin 30, 32, 132, 147  
Cepl-Kaufmann, Gertrude 301  
Christen, Ada 313  
Cioc, Marc 25, 27, 28  
Claridge, Richard Tappin 130, 131, 132, 134,  
140, 142, 143, 190  
Clifford, James 207  
Crary, Jonathan 208, 209  
Cronon, William 25, 27  
Cusack, Tricia 190  
Csáky, Moritz 15, 171, 173, 174, 175
- Dahn, Felix 312, 313  
Daniel, Ernst von 353  
Dávidházi, Péter 334  
Deák, Antal András 180  
Delalande, Michel-Richard 203  
Delle Grazie, Marie Eugenie 315, 364  
Deutsch, Jakob 62  
Dezsényi, Miklós 107  
Dielhelm, Johann Hermann 31, 210, 211,  
226  
Dieterle, Bernard 217  
Dobrai, Lajos 37  
Donnan, Hastings 194  
Dorner, Joseph von 130, 136, 188, 189, 212,  
213, 242, 348, 349  
Döring, Jörg 155, 156  
Duby, Georges 24, 25  
Duller, Eduard 101, 105, 228, 250, 251, 294,  
295, 296, 297  
Dunbar, Seymour 105  
Dux, Adolf 363, 364
- Elliott, Charles Boileau 130, 134, 142, 144,  
145, 146, 347  
Elsmann, Thomas 178, 257, 307  
Ender, Thomas 228, 238, 239, 240, 248  
Enzensberger, Hans Magnus 205  
Erzberger, Mathias 172  
Esterházy, Péter 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 20,  
139, 175, 302, 306
- Faber, Eduard 72  
Fábri, Anna 371  
Fallmerayer, Johann Jakob 130, 133, 135, 136  
Febvres, Lucien 26  
Fehér, Géza 183, 273  
Feichtinger, Johannes 168, 169, 170  
Ferdinand I. 36, 116  
Ferguson, James 158  
Fieseler, Christian 204  
Fischbach, Johann 225  
Formby, Henry 130  
Forster, Georg 197, 204  
Foucault, Michel 40, 41, 42, 80, 156, 157, 163,  
164, 205, 276, 345, 356, 363, 376, 377, 389  
Fowles, John 114  
Frantz, Constantin 171  
Franz I. 106, 121  
Franz Joseph I. 61, 116, 273, 327, 338, 339  
Friedrich II. 28  
Frye, Northrop 383  
Fulda, Daniel 286  
Fulton, Robert 101, 104, 105, 108, 114, 115,  
148  
Funk, Ernst-Ulrich 108  
Funk, Ulrich 106, 113, 114, 116, 117, 121  
Füves, Ödön 45
- Gattermeyer, Wilhelmine 119  
Gelléri, Mór 327, 331  
Gignoux, Anton Christoph 227

- Gil, Isabel Capeloa 17, 375  
 Gilpin, William 265  
 Girard, Philipp Henri de 109, 112  
 Goethe, Johann Wolfgang 11, 14, 204, 206  
 Goluchowszky, Graf 339  
 Gonda, Béla 39, 46, 55, 65, 66, 69, 73, 78, 79,  
     107, 353, 356  
 Göbl, Martin 108  
 Gräter, Friedrich David 180  
 Graumann, Carl F. 159  
 Graystock, Joseph 114  
 Gregory, Derek 163-165, 192  
 Greiner, Bernhard 373  
 Grillparzer, Franz 12, 19, 136  
 Grim, Franz 61  
 Groh, Dieter 81, 87, 88, 219  
 Groh, Ruth 81, 87, 88, 219  
 Grosser, Cornelia 18  
 Grössing, Helmut 108  
 Gruenter, Rainer 220  
 Gupta, Akhil 158  
 Günzel, Stephan 161  
 Gyáni, Gábor 292  
 Gyömrei, Sándor 45, 68  
 Gyulai, Pál 383
- Hackländer, Friedrich Wilhelm 131  
 Hahn-Hahn, Gräfin Ida von 136  
 Halm, Hans 47  
 Hankiss, János 369  
 Hantos, Elemér 175  
 Hartmann, Andreas 201, 202, 203  
 Harvey, William 89, 91  
 Haselsteiner, Horst 19, 169, 170  
 Hauffe, Leopold Ritter von 35  
 Hebbel, Friedrich 298  
 Hebekus, Uwe 282, 285, 286, 287, 294, 299,  
     300, 308  
 Hegedüs, Géza 365
- Hegedüs, Lóránd 363  
 Hehl, Johann 114  
 Heidemann Vischer, Ute 204, 205  
 Heine, Heinrich 155  
 Heksch, Alexander F. 31, 94, 129, 131, 148,  
     192, 254, 255, 258, 259, 260, 261, 262, 263,  
     302, 303, 354  
 Hellwald, Friedrich von 183  
 Heppner, Harald 69, 106  
 Herczeg, Ferenc 185  
 Herder, Siegmund August Wolfgang von  
     274, 275  
 Hernády, Ferenc 107  
 Hervé, Francis Esquire 130  
 Herwegh, Georgh 312  
 Hess, Günter 152, 210, 285, 287, 289, 290,  
     291, 292  
 Hillmann, Heinz 222  
 Hobbes, Thomas 89  
 Hobsbawm, Eric 18  
 Hoffmann, E.T.A. 41  
 Hofmannsthal, Hugo von 175  
 Holzer, Anton 35, 106, 252, 354  
 Honold, Alexander 84  
 Hoppe, Felicitas 202  
 Horatius, Quintus Flaccus 373  
 Horváth, Michael 92  
 Hoszpotzky, Alajos (Aloys) 72  
 Höhne, Steffen 168, 169  
 Hölderlin, Friedrich 14, 301  
 Huber, Christian Wilhelm 116  
 Hummitzsch, Hans 288  
 Hunfalvy, János (Johann) 333, 334, 335  
 Hunter, Louis C. 105  
 Hutterer, Géza 325, 355
- Indriko, János 253
- Jäckh, Ernst 170, 172

- James, William 28  
Jankó, Béla 108, 109, 111, 115, 120  
Jaworski, Rudolf 174  
Jean Paul 11, 217  
Johanning, Antje 301  
Jókai, Mór 11, 38, 49, 78, 79, 213, 214, 332, 347, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388  
Joseph Anton Johann von Österreich (1776–1847 Erzherzog, Palatin von Ungarn) 36, 116, 117  
Joseph II. 45, 107  
Joseph Karl Ludwig von Österreich, (1833–1905 Erzherzog) 353  
Jost, Erdmut 198, 199, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 214, 218, 220, 221, 223, 225, 265, 266, 268, 270  
Judson, Pieter M. 312  
Justi, Johann Heinrich Gottlob 90  
  
Kahleis, Wolfgang 289  
Kammler, Clemens 40  
Kanitz, Felix Philipp 27, 31, 32, 49, 50, 51, 52, 65, 94, 95, 96, 97, 98, 132, 146, 147, 150, 151, 153, 167, 168, 183, 184, 192, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 308, 309  
Kaschuba, Wolfgang 208, 209, 294, 324, 329  
Keith, Michael 158  
Kemény, G. Gábor 329  
Keményfi, Róbert 326  
Kemp, Martin 200  
Keeß, Stephan Edler von 228  
Keith, Michael 158  
Kinglake, Alexander 184, 185, 186, 187, 188  
Király, Edit 317, 336  
Kisch, Egon Erwin 361, 362  
  
Klausnitzer, Ralf 200  
Kleemann, Ernst Nikolaus 44, 45, 47, 180, 210, 211, 212  
Klenze, Leo von 294  
Klette, Carl 228, 239  
Klimó, Árpád von 174  
Klotz, Volker 373, 376, 386, 387  
Klöz, György 254, 355  
Klusacek, Christine 61  
Knight, Richard Payne 266  
Koberger Anton 227  
Koch, Friedrich 130, 137  
Koch, Karl Heinrich 131, 190, 347  
Kohl, Johann Georg 11, 37, 77, 78, 87, 94, 96, 97, 111, 122, 123, 127, 128, 130, 131, 133, 136, 137, 138, 139., 148, 177, 178, 190, 214, 215, 216, 229, 241, 249, 252, 257, 258, 259, 260, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 284, 292, 294, 295, 296, 297, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 314, 351, 359  
Kolowrat, Anton Franz 48  
Konrád, György 173  
Kopisch, August 291  
Koschatzky, Walter 239, 240  
Koselleck, Reinhart 286, 329  
Kossuth, Lajos 19, 138, 169  
Kovách, Sebestyén Aladár 54, 72, 77, 337, 342  
Köster, Werner 157  
Kőváry, László 46, 72, 327  
Kramer, Oscar 253  
Kraus, Karl 76, 129  
Krieger, David J. 101  
Krug, Wolfgang 209, 235, 251  
Krummacher, Friedrich Adolph 301  
Kruse, Lenelis 159  
Kundera, Milan 173  
Kunike, Adolph 225, 227, 230, 231, 234, 236,

- 237, 238, 241, 242, 243, 244, 245, 246,  
248, 252
- Kúnos, Ignác Dr. 360, 361
- Kurtán, Sándor 18
- Kühl, Joachim 175
- Kvassay, Jenő (Eugen von) 52, 74
- Labhardt, Emanuel 294
- Lacan, Jacques 34, 160
- Lackó, Mihály 181
- Ladislaus, Erzherzog von Österreich 353
- Laermann, Klaus 207, 209, 224, 225
- Lagard, Paul de 171
- Langen, August 270
- Langhans, Carl Ferdinand 291
- Laurencic, Julius 333
- Lazardig, Jan 291
- Leca Benedict 229
- Lefebvre, Henri 34, 157, 160, 161
- Lenz, Philipp 301
- Lesky, Erna 128, 185
- Lessing, Gotthold Ephraim 217, 289
- Lethen, Helmut 201
- Liebhart, Karin 18
- Lilienbrunn, Carl Adler Edler 289
- Limbeck-Lilienau, Elisabeth 35, 106, 252, 354
- Lindenberg, Paul 342
- List, Friedrich 171
- Lobsien, Eckhard 218, 219
- Lochner, Christoff 274
- Lorrain, Claude 221, 267, 268
- Löw, Martina 158
- Luczenbacher, Pál 124
- Ludwig I. 293
- Lukács, Béla 353
- Maag, Georg 330
- Magris, Claudio 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20,  
175
- Maire, F.J. 46, 78
- Majláth, Johann Graf 64, 242, 283
- Manlik, Karl-Heinz 117
- Maria Theresia 45, 106, 107
- Marsigli, Luigi Ferdinando 177, 179, 180,  
181, 211
- Masaryk, T. G. 168
- Matlekovits, Sándor 54, 331, 337
- Matschoss, Conrad 117
- Maximilian II., König von Bayern 298
- Mayer, Horst Friedrich 30, 338, 339
- Mazzoni, Ira 262
- Medovic, A. 279
- Meras de St. Leon 109, 112
- Mercy, Claudius Florimund 318, 319, 320,  
321
- Metternich, Klemens Wenzel Lothar von  
36, 116, 117, 122, 182
- Meusburger (Ingenieur) 70
- Meyer, Hermann 217
- Meyer, Joseph 244, 290
- Michler, Werner 312, 313, 314
- Michlmayr, Franz 62
- Mihalik, Sándor 358, 359, 360, 361
- Mikszáth, Kálmán 383
- Miloš Obrenović (Prinz Milosch) 65, 140,  
142, 143
- Mitchell, W.J. T. 34, 158, 160
- Mitrović, Andrej 170
- Moltke, Helmuth 137
- Mommsen, Wolfgang 169, 170, 171, 172, 174
- Montague, Lady Mary Wortley 133
- Moog-Grünewald, Maria 373
- Moritz, Karl Philipp 204
- Morus, Thomas 374
- Muenkler, Marina 193
- Muhr, Adelbert 37
- Murray, John 135
- Musil, Robert 29

- Mutz, Mathias 28
- Müller, Adalbert 127, 130, 132, 137, 148, 177,  
178, 182, 210, 212, 294, 310
- Müller, Adam 322
- Müller-Guttenbrunn, Adam 36, 216, 212,  
213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221,  
222, 223
- Nagy, Miklós 383
- Nau, B.S. v. 92
- Naumann, Friedrich 168, 170, 172
- Nelle, Florian 290, 330, 332, 341
- Neweklowsky, Ernst 119, 378
- Nicolson, Marjorie Hope 221
- Niedermüller, Peter 191, 324
- Nora, Pierre 287, 292, 293
- Nordmann, Johannes 38, 57
- Nyilasy, Balázs 383
- O'Reilly, William 119
- Oberpföll, Josef 313
- Oltványi, Ambrus 362, 364
- Opitz, Alfred 203, 205, 206, 207, 210, 216,  
223, 262, 268, 269
- Palacký, František (Franz) 92, 168, 170, 175,  
176
- Palotás, Emil 52, 74
- Panikowski, Gustav 312
- Papke, Sven 173, 174
- Parr, Rolf 40
- Perczel, Dezső 353
- Péterfy, Jenő 383
- Petrarca, Francesco 275
- Petrovič, Nikola 46
- Pfeiffer, Ida 130, 136, 146, 150, 152, 153, 213,  
348
- Pfeiffer, Johann Friedrich von 89
- Pichler, Wolfram 161,
- Piglheim, Bruno 289
- Pile, Steve 158
- Piltz, Eric 156
- Piványi, Ernő 331, 333, 360
- Plotius, Hugo 202
- Pollington, (Lord, John Savile 4th Earl of  
Mexborough) 187
- Popovici, Aurel 170
- Posselt, Franz 202, 203
- Poussin, Nicolas 221
- Prechtl, Johann Joseph 92, 109, 112
- Pribersky, Andreas 18
- Pritchard, Joseph 106, 112, 114, 116, 121
- Protzen, Otto von 52, 53
- Pulszky, Károly 327, 328
- Puthon, Johann Baptist Freiherr von 36,  
47, 117
- Pütz, Peter 217
- Quin, Michael Joseph 65, 131, 132, 133, 134,  
140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 149, 150,  
151, 152, 153, 182, 184, 185, 190, 191, 213,  
216, 269, 270, 271, 346, 347, 348, 349
- Rajewski, Irina O. 218
- Ranger, Terence 18
- Ranke, Leopold von 274, 282, 298, 299, 300
- Rathenau, Walter 171
- Raulff, Ulrich 23, 152
- Reigart, John Franklin 105
- Rembrandt (Rembrandt van Rijn) 267, 268
- Remold, Konrad 118, 119, 120
- Revitsky, Adam von, 36, 116, 117
- Ricoeur, Paul 299
- Rieter, Heinz 89
- Ringelbergius, Joachim Fortius 202
- Ritter, Joachim 218, 219
- Roeck, Bernd 293
- Rohrbach, Paul 170

- Rosa, Salvatore 221, 267, 268  
 Rován, Joseph 173  
 Rudolf II. 54, 57  
 Rudolf, Erzherzog von Österreich 31, 38,  
 39, 83, 84, 85, 86, 87, 92, 93, 257, 333  
 Rummy, Carl Georg Borromäus 227, 230, 231,  
 232, 233, 234, 235  
 Ruston, John 114
- Sachse, Carola 169, 170, 173  
 Sachslehner, Johannes 379  
 Said, Edward W. 163, 164, 165, 194  
 Sandl, Marcus 88, 89  
 Sarkowski, Heinz 244  
 Sauer, Manfred 108  
 Saurau, Franz Josef Graf 36, 117  
 Saurer, Edith 369  
 Schaefer, Kurt 108  
 Schäfer, László 45  
 Schama, Simon 190, 220, 300, 301, 314  
 Schaumann, Walther 30  
 Schemerl, Joseph von Leythenbach 57, 58  
 Schenk, Eduard von 293  
 Schenk, Frithjof Benjamin 163, 164, 165  
 Scherer, Dr. H. 91  
 Schiffer, Reinhold 142  
 Schiller, Friedrich II. 215, 216  
 Schivelbusch, Wolfgang 153, 154  
 Schlegel, Friedrich II. 215, 216  
 Schlenstedt, Dieter 362  
 Schlögel, Karl 156 174  
 Schmettau, Friedrich Wilhelm Karl von  
 274  
 Schmidt, Harald 88, 89, 93, 322  
 Schmidt, Jochen 14  
 Schmitz-Emans, Maria 14  
 Schmoller, Gustav von 172  
 Schneckenburger, Max 312  
 Schneider, Helmut J. 217, 218, 222  
 Schneider, Ulrich Johannes 105  
 Schopenhauer, Johanna 205  
 Schott, Albert 289  
 Schreiber, Alois Wilhelm 137  
 Schroer, Markus 155, 156, 158, 159  
 Schröder, Hans-Jürgen 169, 173  
 Schubert, Peter 30  
 Schultes, Joseph August 127, 212, 226, 259  
 Schwabe, Hermann 73  
 Schwarzbach, Beheim 28  
 Schweiger, Harald 37  
 Schweiger-Lerchenfeld, Armand von 32,  
 61, 129, 191, 193, 194, 254, 258, 259, 260,  
 261, 263, 264, 302, 303, 304, 358, 359, 360  
 Schweigger, Salomon 274  
 Schweitzer, Doris 346  
 Sebök, Zsigmond 192, 193, 340, 341, 342  
 Seifert, Traudl 230  
 Senefelder, Alois 230  
 Sennett, Richard 91  
 Sep, Moriz 38  
 Serres, Michel 346  
 Siefert, Rolf Peter 90  
 Siemann, Wolfram 24, 25, 26, 250  
 Simons, Oliver 84  
 Sina, Georg Simon 36, 46, 117  
 Sinkó, Katalin 328, 329, 330  
 Slade, Adolphus 65, 66, 129, 130, 134, 135,  
 140, 145, 214, 215, 308, 347, 348  
 Smith, Adam 90  
 Smith, Anthony D. 326  
 Solymos, Ede 37  
 Sombart, Werner 103  
 Sonnenfels, Joseph von 88  
 Sötér, István 369, 379, 383  
 Spencer, Edmund 129, 130, 132, 134, 138, 142,  
 149, 190  
 Stagl, Justin 235, 250  
 Stifter, Adalbert 378

- Stimmer, Kurt 61  
Stinnes, Hugo 172  
Stolberg, Leopold Graf zu 301  
Stubenrauch, Moritz von 106  
Suess, Eduard 32, 33, 47, 54, 56, 60, 73, 75,  
81, 82, 97, 98, 104  
Suppan, Carl Viktor 53, 66, 92  
Szabó, Dániel 326, 328, 329, 330,  
Szabó, Szilvia 377  
Szalatnai, Rezső 94  
Szállási, Árpád 247  
Széchenyi, István 36, 47, 48, 49, 64, 65, 66,  
70, 76, 77, 94, 107, 121, 124, 134, 140, 141,  
142, 181, 182, 192, 193, 283, 284, 336, 354  
Szegedy-Maszák, Mihály 383  
Szilasi, László 383, 384
- Taaffe, Eduard Graf von 56  
Tahler, Karl von 183  
Tarr, László 327, 328, 329, 336  
Telesko, Werner 252  
Thaly, Kálmán 328, 329  
Thielmann, Tristan 155, 156  
Thompson, Ian 265, 266  
Thörner, Klaus 172  
Thürlemann, Felix 16  
Todorova, Maria 165, 166, 167, 187, 276, 283  
Tolman, Edward C. 165  
Trager, Jörg 294  
Trajan (Marcus Ulpius Traianus) 69, 193,  
212  
Trotha, Hans von 220  
Tulla, Johann Gottfried 28, 61  
Turner, William 294  
Twain, Mark 376, 377, 379, 387
- Urbanitsch, Peter 19, 73  
Uvedale, Price 265
- Vásárhelyi, Pál 48, 49, 66, 70, 336  
Verne, Jules 272, 271  
Vernet, Horace 266, 268  
Vértesy, Miklós 68  
Viquesnel, Auguste 336  
Vogl, Joseph 89  
Voigt, Fritz 44  
Vollmann, Rolf 11  
Voß, Christian Daniel 89  
Voßkamp, Wilhelm 204
- Wagner, Robert 227, 246  
Waldstein, János 181, 182  
Waldvogel, Anton 63  
Wallace, Sigismund 147, 150, 151, 161, 302,  
351, 352  
Wallandt, Ernő (Ernst) 68, 69, 326  
Wandruszka, Adam 73, 169  
Warning, Rainer 345, 351, 363  
Watt, Gregory 113  
Watt, James 103, 148  
Watt, James jr. 113  
Weber, Max 172  
Weidenfeld, Werner 173, 174  
Weidmann, Franz Carl 289  
Weithman, Michael 178  
Wesselényi, Miklós 64, 283  
Wetzel, Michael 382  
Wex, Gustav Ritter von 32  
Wiederkehr, Stefan 174  
Wilkinson, Leonard 114  
Wilson, Thomas M. 194  
Winiewicz, Dr. Karl 109  
Winiwarter, Verena 24  
Winkler, Dieter 338, 339  
Wolf, Burckhart 42, 374, 375  
Wolff, Larry 165, 168  
Wolff, Oskar Ludwig 135, 351  
Wotawa, August von 314

Wurzbach, Constantin 239

Zeune, Johann August 167

Ziegler, Jakob 119

Ziegler, Ludwig 119

Ziegler, Zacharias 119

Zimmermann, Anton 107

Zwinger, Theodor 202

Zsigmond, Ferenc 383

# Sachregister

## A

Ada Kaleh 37, 345, 356–362, 367, 369, 390  
Album, Alben 20, 177, 210, 226, 228, 229,  
230, 231, 234, 235, 238–240, 250  
Annales-Schule 24–26  
*ars apodemica*, Apodemik, 201, 202, 203, 250

## B

Balkan 50–52, 65, 165, 166–168, 176, 183, 184,  
187, 247, 273, 274, 276, 278, 282, 283, 308,  
354, 390  
Balkanismus 165, 166  
Begradigung (des Rheins) 28, 43, 61  
Boulton, Watt & Co. 113–115

## D

Dampfmaschine 103, 105  
Dampfschiff 20, 74, 101–106, 108–116, 118–  
120, 122, 124, 126, 128–134, 137, 140, 142,  
144–151, 153–155, 184, 189, 190, 210, 246,  
249, 251, 253, 271, 303, 348, 349, 389  
- Dispositiv 40, 389  
- Regulierungs- 40, 91  
- Sicherheits- 42  
Dampfschiffahrt 19, 27, 38, 47, 50, 96, 97,  
101, 104–112, 115–119, 121, 122, 124, 126–  
135, 139, 143, 152, 160, 162, 177, 179, 188,  
190, 210, 214, 246, 267, 283, 302, 303, 310,  
346, 351, 378, 389, 390  
Donaudampfschiffahrt 47, 51, 75, 79, 106,  
121, 125, 134, 147, 175, 181, 259, 262, 310,  
346, 348, 364  
Donaudampfschiffahrtsgesellschaft  
- Bayerisch-Württembergische 118

- erste (DDSG) 36, 37, 47, 53, 72, 106, 108,  
112, 117, 119, 120, 122, 125, 150, 151, 177, 253,  
353, 359  
- k.k. privilegierte 111, 112

Donauraum 21, 53, 95, 154, 155, 160, 162, 166,  
168, 176, 184, 188, 194, 198, 305, 345, 389,  
390

Donau-Verein 33, 56, 82, 262

## E

Eisernes Tor 20, 21, 30–32, 36–38, 47–49,  
51, 52, 54, 55, 64, 65, 67–73, 78, 79, 98,  
99, 132, 134–137, 140, 142, 188, 192, 211,  
254, 278, 324, 325, 327, 336–338, 340–  
342, 345–349, 351–356, 358, 361–369,  
380, 381, 387, 390

entangled history 39

Erhabene, das 20, 32, 193, 197, 198, 221, 265,  
269, 272, 275, 282, 351, 382

## Europa

- Donau- 175  
- Mittel- 12, 14, 15, 18, 31, 51, 74, 94, 98, 147,  
165, 168–176, 311, 335, 390  
- Südost- 126, 167–169, 172, 173, 283, 308  
- Zentral- 174  
europäische Türkei 167, 179

## F

Fischerei 36, 37, 358  
Foto 251, 252, 254, 263, 278, 324, 331, 337,  
338, 357, 359  
Friedensvertrag  
- von Adrianopel (1829) 117

- Berliner Kongress (1878) 68, 338
- Londoner Pontuskonferenz (1871) 36, 68, 70
- Pariser (1856) 66, 67, 70

**G**

- Gedächtnisorte 287, 292, 293
- Geografie 23, 162–165, 178, 192, 193, 233, 258, 274, 276, 306, 307, 333, 335, 362, 367, 368, 377
- Gouvernementalität 41, 42, 48

**F**

- Flut 105, 360,

**H**

- Habsburgermonarchie, -staat, -reich 18, 19, 33, 34, 45, 46, 49, 74, 108, 115, 124, 170, 174, 175, 185, 186, 192, 225, 239, 343
- habsburgischer Mythos 15
- Heterotopie 20, 21, 345, 351, 356, 362, 363, 377, 378, 387
- Hochwasser 11, 43, 54, 57–59, 61–63, 121, 376, 377
- Hydraulik 89, 91
- Hydrodynamik 89, 91

**K**

- Kameralistik 89–91
- Kanal
- Bega- 46
  - Donau- 54, 57, 58, 61, 253
  - Donau-Elbe- 72
  - Donau-Oder- 72
  - Donau-Weichsel 72
  - Franzens- 46, 78
  - Panama 327
  - St. Georgs- 82
  - Suez 31, 60, 327

- Sulina- 82
- Kronprinzenwerk* 38, 79, 82–84, 94, 257, 333
- Drucktechniken
- Holzschnitt 247
  - Kupferstich 228
  - Lithografie 227–231, 238, 244, 251
  - Stahlstich 126, 177, 225, 227, 228, 242, 244, 246, 249–251, 263, 264

**L**

- Landschaft 13, 18, 19, 21, 23–36, 39, 41, 43, 44, 54, 83–85, 87, 89, 101, 126–137, 141, 148, 152, 153, 159, 160, 162, 175, 183, 184, 188, 189, 192, 194, 197–199, 202–229, 233, 234, 239, 240, 242, 249–252, 254, 257, 258, 261, 263, 265–275, 277–278, 284–287, 289, 291, 292, 295–297, 299, 302–305, 309, 311–317, 320, 322, 324, 326, 331, 334–336, 340, 343, 345, 347–349, 351, 352, 354, 356, 358–360, 362–368, 371, 376, 378, 380, 381, 384, 385, 387, 389, 390

**M**

- Malerische, das 198, 199, 207, 217, 220, 221, 225, 226, 228, 229, 231, 232, 235, 240, 242, 244, 250, 252, 264, 265, 266, 268, 291, 292, 356, 359, 360
- Mappenwerk 126, 198, 225–229, 258, 289, 389
- MÁV-Schiffahrt 124
- Millennium, ungarisches 55, 69, 77, 191, 324, 326–334, 336–340, 359, 360
- Mündung 14, 17, 30, 31, 52, 54, 67, 77, 78, 82, 117, 121, 126, 128, 132, 135, 137, 177, 178, 188, 189, 191, 227, 230, 258, 301, 302, 316, 376

**N**

- Neptunus versus Vulkanus Debatte 213
- Nibelungenlied 316, 378

**O***oeconomia naturae* 87, 90

-oramen

- Cyklorama (Cyclorama) 289, 291

- Diorama 208, 290, 291

- Panorama 152, 153, 208, 216, 222, 225,  
268, 270, 271, 275, 277, 280, 282, 287–  
294, 297, 332, 359

- Pleorama 208, 291

Ordinari 118, 119

*Orientalismus* 163, 164, 166, 194

Osthandel 47, 210

**P**Pestcordone 50, 66, 127, 128, 141, 185–188,  
368, 369, 372Pittoreske, das 226, 235, 240, 242, 249, 250,  
252, 259, 294Prachtband 193, 257–259, 262, 263, 283, 302,  
303, 389**R**Regulierung 19, 21, 27, 29, 31–43, 45–49, 51,  
52, 54–70, 72–77, 79–88, 90, 91, 93, 94,  
96, 98, 99, 101, 104, 134, 135, 142, 145, 165,  
168, 190, 252, 254, 255, 259, 260, 262, 263,  
303, 324, 326, 327, 336–340, 342, 349,  
351–356, 376, 362Reisebericht 12, 17, 20, 50, 65, 129, 130–137,  
139, 140, 142–144, 148, 150, 162, 183–184,  
189, 189, 193, 198, 201–208, 210, 211, 213,  
214, 216–218, 221–226, 228, 229, 232, 234,  
235, 246, 247, 250, 257–263, 265–267,  
279, 270, 272, 276–278, 280, 282–285,  
287, 291, 294, 304, 308, 309, 314, 346,  
348, 349, 351, 359–361, 364, 379, 389**S**

Soho Foundry 113–114

Steuerung, Steuerungswissen 42, 90, 142,  
149, 190, 202, 373–375, 386–390**T**

Türkenkriege 84, 210, 320, 321

**U**

Umweltgeschichte 23–28, 389

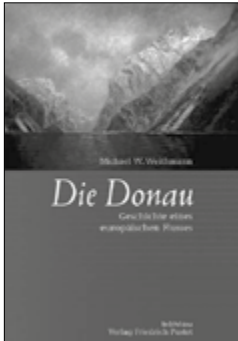
Ungarische Dampfschiffahrts-AG 124

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-AG  
(MFTRT) 124

Utopie 42, 365, 369, 374, 379

**Z**Zirkulation 50, 88–99, 133, 151, 287, 300,  
322, 379, 381, 387

Zollunion 169, 171



MICHAEL W. WEITHMANN

**DIE DONAU**

GESCHICHTE EINES EUROPÄISCHEN  
FLUSSES

Die Donau ist der europäische Fluss schlechthin: Auf ihrem 2850 Kilometer langen Lauf von Donaueschingen bis zum Schwarzen Meer durchquert sie zehn Länder und zahlreiche bedeutende Städte, so etwa Wien, Budapest und Belgrad. In den Fluten der Donau spiegelt sich eine 3000-jährige Geschichte, in welcher der Strom sowohl die Funktion einer friedlichen Handelsstraße und Kulturbrücke als auch die einer trennenden Grenze einnahm.

Diese wechselhafte Geschichte – von der „Entdeckung des Flusses“ durch die Griechen bis zur Donaukooperation im Rahmen der Europäischen Union – wird vom Autor fundiert und anschaulich nachgezeichnet. Zahlreiche Abbildungen illustrieren die informative Darstellung.

2012. 317 S. 50 S/W-ABB. UND 2 FARB. KARTEN. GB. MIT SU. 157 X 233 MM  
ISBN 978-3-205-76870-6

BÖHLAU VERLAG, WIESINGERSTRASSE 1, A-1010 WIEN, T: +43 1 330 24 27-0  
INFO@BOEHLAU-VERLAG.COM, WWW.BOEHLAU-VERLAG.COM | WIEN KÖLN WEIMAR

böhlau



## DER DONAURAUM

ZEITSCHRIFT DES INSTITUTS FÜR DEN  
DONAURAUM UND MITTELEUROPA

HERAUSGEGEBEN VOM INSTITUT FÜR DEN  
DONAURAUM UND MITTELEUROPA

Die Zeitschrift „Der Donauraum“, widmet sich in multidisziplinärer Weise aktuellen Forschungsfragen aus den Themenbereichen Politik, Geschichte, Gesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft, Kunst und Kultur. Der geografische Fokus liegt auf den Ländern des Donauraums sowie Mittel- und Südosteuropas; besonderes Augenmerk wird der Einbindung von Stimmen aus der Zielregion gewidmet und somit ein entscheidender Beitrag zur europäischen Integration und internationalen Kooperation geleistet.

JG. 54, HEFT 3–4 (2014) |  
ANDREJ RAHTEN (HG.)  
**SLOWENIEN – 25 JAHRE  
UNABHÄNGIGKEIT IN DER WAHR-  
NEHMUNG ÖSTERREICHS**  
2017. CA. 128 S. CA. 1 S/W-ABB. BR.  
€ 22,00 | ISBN 978-3-205-20558-6

JG. 54, HEFT 1-2 (2014) |  
FLORIAN BIEBER (HG.)  
**REMEMBRANCE CULTURE  
AND COMMON HISTORIES IN THE  
DANUBE REGION**  
2016. 135 S. 11 S/W-ABB. BR.  
€ 22,00 | ISBN 978-3-205-20526-5

JG. 53 HEFT 3-4 (2013) |  
SUSAN MILFORD, VIKTORIA WEBER (HG.)  
**MÖGLICHKEITEN UND GRENZEN DER  
EU-STRATEGIE FÜR DEN DONAURAUM**  
2016. 154 S. 2 S/W-ABB.  
€ 19,20 | ISBN 978-3-205-20287-5

ERSCHEINUNGSWEISE: 4 X JÄHRLICH,  
FALLWEISE AUCH ALS DOPPELHEFT  
ISSN 0012-5415  
JAHRGANG: € 38,00

ERSCHEINT SEIT 1956

BÖHLAU VERLAG, WIESINGERSTRASSE 1, A-1010 WIEN, T: +43 1 330 24 27-0  
INFO@BOEHLAU-VERLAG.COM, WWW.BOEHLAU-VERLAG.COM | WIEN KÖLN WEIMAR

## LITERATURGESCHICHTE IN STUDIEN UND QUELLEN

HERAUSGEGEBEN VON

KLAUS AMANN, HUBERT LENGAUER, KARL WAGNER

EINE AUSWAHL

BD. 19 | SONJA OSTERWALDER

### DÜSTERE AUFKLÄRUNG

DIE DETEKTIVLITERATUR VON CONAN  
DOYLE BIS CORNWELL

2011. 243 S. BR. | ISBN 978-3-205-78602-3

BD. 20 | NORBERT CHRISTIAN WOLF

### KAKANIEN ALS GESELLSCHAFTS- KONSTRUKTION

ROBERT MUSILS SOZIOANALYSE  
DES 20. JAHRHUNDERTS

2011. 1216 S. GB. | ISBN 978-3-205-78740-2

BD. 21 | MARTIN BRINKMANN

### MUSIK UND MELANCHOLIE IM WERK HEIMITO VON DODERERS

2012. 686 S. 7 S/W-ABB. GB.  
ISBN 978-3-205-78828-7

BD. 22 | MIRJANA STANCIC

### VERSCHÜTTETE LITERATUR

DIE DEUTSCHSPRACHIGE DICHTUNG  
AUF DEM GEBIET DES EHEMALIGEN  
JUGOSLAWIEN VON 1800 BIS 1945

2013. 335 S. BR. | ISBN 978-3-205-79460-8

BD. 23 | ALEXANDER MIONSKOWSKI

### SOUVERÄNITÄT ALS MYTHOS

HUGO VON HOFMANNSTHALS  
POETOLOGIE DES POLITISCHEN UND DIE  
INSZENIERUNG MODERNER HERR-  
SCHAFTSFORMEN IN SEINEM TRAUER-  
SPIEL »DER TURM« (1924/25/26)

2015. 701 S. GB.  
ISBN 978-3-205-79658-9

BD. 24 | DANIEL EHRMANN.

NORBERT CHRISTIAN WOLF (HG.)

### KLASSIZISMUS IN AKTION

GOETHES »PROPYLÄEN« UND DAS  
WEIMARER KUNSTPROGRAMM  
2016. 458 S. 38 S/W- UND FARB. ABB.  
GB. MIT SU.  
ISBN 978-3-205-20089-5

BD. 25 | DAGMAR HEISSLER

### ERNST LOTHAR

SCHRIFTSTELLER, KRITIKER, THEATER-  
SCHAFFENDER

2016. 480 S. 8 S/W-ABB. GB.  
ISBN 978-3-205-20145-8

BD. 26 | ELMAR LENHART

### ALBERT DRACH UND DAS

### 20. JAHRHUNDERT

DER DISKURS UM MACHT, RAUM UND  
BIOPOLITIK

2016. 224 S. 6 S/W-ABB. FRANZ. BR.  
ISBN 978-3-205-20237-0

BD. 27 | EDIT KIRÁLY

### »DIE DONAU IST DIE FORM«

STROM-DISKURSE IN TEXTEN UND  
BILDERN DES 19. JAHRHUNDERTS

2017. 441 S. 38 S/W-ABB. GB.  
ISBN 978-3-205-20388-9



Im 19. Jahrhundert bot sich die Donau in ihrer gesamten Länge als Verhandlungsraum gegensätzlicher Anliegen an. Sie war eine jener Naturkräfte, an der sich die technische Begeisterung maß, und zugleich jene Bruchstelle, die ihre Errungenschaften immer wieder in Frage stellte. Die Monografie „Die Donau ist die Form“ zeigt die komplexen Beziehungen, die zwischen der politischen Diskursivierung des Stromes und seinem gleichzeitigen ästhetischen Verfügbarmachen bestanden.

Edit Király ist Dozentin am Germanistischen Institut der ELTE Budapest. Forschungsschwerpunkte: deutschsprachige Literatur des 20. Jahrhunderts, Reiseliteratur des 19. Jahrhunderts, kulturwissenschaftliche Themen. Übersetzt Romane und philosophische Texte.

