

Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte =
Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 25 (2010)

Artikel: "Nothing reminds you on the journey that England is an island ..." :
Reiseerfahrungen, Verkehrsmittel und transnationale Mobilität in der
ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Autor: Schmucki, Barbara

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871767>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Barbara Schmucki

“Nothing reminds you on the journey that England is an island ...”

Reiseerfahrungen, Verkehrsmittel und transnationale Mobilität in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

“The journey to the Continent, so short, so easy, and always so tempting had, nevertheless, up to now, a certain drawback, that of transfers from train to boat and boat to train at the ports. The new train ferry service, however, does away with the inconvenience of transfers, and customs and passport formalities at the ports. You can now install yourself as comfortably in the train for a journey from London to Paris as you would for a trip to the west of England. You spend the night in the sleeping car and, without even noticing that you have crossed the channel, you arrive in Paris the next morning refreshed by a good night’s sleep. Nothing reminds you on the journey that England is an island and that you have left for the Continent.”¹

Mit solch lockenden Worten in einer Hochglanzwerbebrochure pries 1936 die englische Eisenbahngesellschaft *Southern Railway* eine ganz neuartige Reiseerfahrung an: wer von London nach Paris wollte, musste nicht mehr umsteigen. Das war bisher nicht möglich gewesen, denn immer, wenn EngländerInnen ihr Land verlassen wollten, mussten sie vom Zug auf ein Schiff wechseln. Die meisten Reisenden verliessen die Insel auf den sogenannten *short sea routes* über den Ärmelkanal zum Kontinent. Diese Routen und mit ihnen die Reise zum Kontinent stehen im Folgenden im Zentrum der Betrachtung. Dabei geht es aber nicht um die Geschichte der Verkehrsmittel Eisenbahn und Schiff, sondern um die Reisenden selbst und um die Erfahrungen, die sie auf ihrer Reise zum Festland machten.

Seit jüngster Zeit postuliert eine neue Verkehrsgeschichte oder *mobility history* eine «ganzheitliche» Geschichte von «movement of people and goods»,² in welcher ein modaler und internationaler Vergleich von essenzieller Bedeutung sein sollte. Demnach ist es höchste Zeit, sich für einmal nicht den Verkehrsmitteln, sondern den Menschen zu widmen, welche die Verkehrsmittel und Verkehrsangebote nutzten. Konzepte wie *accessibility*, «integrierte» oder «integrative» Verkehrsgeschichte oder «Gesamtgeschichte des Verkehrs» machen nur Sinn, wenn die NutzerInnen von Verkehr mit einbezogen werden. Eine solche integrierte Verkehrsgeschichte, welche die Fahrgäste ins Zentrum der Betrachtung rückt, kann den eindimensionalen

Fokus auf einzelne Verkehrsmittel zu einer multiperspektivischen oder intermodalen Perspektive ausweiten. Mit dem Passagier wird die Reise selbst zur Grundeinheit der Verkehrsgeschichte, diese löst das einzelne Verkehrsmittel ab und zeigt, wie wichtig Intermodalität für das Verständnis von Verkehr und Verkehrssystemen in Vergangenheit und Gegenwart ist.

Fahrgäste oder Passagiere sind in der bisherigen Verkehrsgeschichte selten untersuchte Objekte und, wenn von ihnen die Rede ist, dann als Fahrgastzahlen, die mehr den ökonomischen Zustand der Verkehrsunternehmen belegen, als dass sie etwas über Mobilitätsverhalten geschweige denn über Erfahrungen beim Reisen aussagen würden. Schivelbusch ist immer noch einzigartig, wenn wir etwas über die Kulturgeschichte der Eisenbahnreise wissen wollen, und nur vereinzelt finden sich Anhaltspunkte dazu, was Menschen empfanden und erlebten, wenn sie Verkehrsmittel nutzten.³

Die historische Reise- und Tourismusforschung dagegen hat schon vieles geleistet, um den Reisenden und TouristInnen näherzukommen.⁴ Interessanterweise legt diese Forschung ihren Untersuchungsschwerpunkt aber mehr auf die Reiseziele und die Auseinandersetzung der Reisenden mit dem Fremden als auf den Teil der Reise zwischen den Destinationen, auf das Unterwegssein. Letzteres wurde bisher vereinzelt für die Frühe Neuzeit und die Zeit bis ins 19. Jahrhundert untersucht. Für das 20. Jahrhundert finden sich kaum Studien. Auch wenn sich Bauerkämper et al. für die «technisch-pragmatische Dimension»⁵ als Aspekt ihres innovativen Forschungsansatzes stark machen, werden Wahrnehmungen und Erfahrungen der Reisenden nur ganz selten mit Verkehrsmitteln in Verbindung gebracht. Viel eher sind es Kontakte mit fremden Kulturen, politische und anthropologische Wahrnehmungen des Fremden und Anderen, die bisher in der Forschung berücksichtigt worden sind. Wenn aber, wie so oft angemerkt wird, Verkehrstechnik ein wesentlicher Faktor von Reisen ist⁶ und Entscheidendes zum Entstehen des modernen Tourismus beigetragen hat,⁷ so ist es mehr denn je nötig, dieser Wechselwirkung nachzuspüren.

In der jüngsten Forschung erscheint Reisen als die «paradigmatische Form» der menschlichen Erfahrung schlechthin.⁸ Erfahrungen entstehen durch die Wahrnehmung von Erscheinungen durch die äusseren Sinne, Erfahrung ist das durch Speichern wiederholter Erlebnisse erworbene Wissen, auf dem subjektives Innewerden von Vorgängen oder Zuständen der Innen- und Aussenwelt basiert. Der Prozess der Erfahrung ist in hohem Masse identitätsbildend, da durch die Wahrnehmung des Eigenen und des Fremden das Selbst sowie die Gruppenzugehörigkeit konstruiert werden.⁹ Joan Scott hat schon 1991 darauf hingewiesen, dass ein fruchtbarer Ansatz im Umgang mit Erfahrung darin besteht, Erfahrung immer als etwas Konstruiertes zu verstehen und stets den diskursiven Charakter der Erfahrung mit zu berücksichtigen. “Experience is at once always already an interpretation *and* something that

needs to be interpreted.”¹⁰ In diesem Sinn soll Erfahrung nicht die Quelle für eine historische Erklärung sein, sondern das was historisch erklärt werden soll.

Drei Aspekte von Erfahrung sind im Folgenden wegleitend: 1. Erfahrung als Wissen, das durch die Beobachtung von Begebenheiten entsteht, 2. Erfahrung als bewusstes Erleben eines (Gefühls-)Zustands oder äusserer Bedingungen, 3. Erfahrung als individuelles oder kollektives Wissen. Seit Schivelbuschs Bemerkungen über den Verlust des individualistischen Reisens durch das Aufkommen der Eisenbahn hat die Theorie, dass der entstehende Massentourismus am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum Verlust der individuellen Erfahrung führte, immer mehr Unterstützung gefunden.¹¹ Dagegen hält Koshar fest, dass Erfahrungen von Reisenden so verschieden und unvorhersehbar seien, dass sie kaum zu verallgemeinern seien und kein theoretisches Konzept sie fassen könne.¹² Mithilfe der oben genannten Zugangskriterien möchte dieser Artikel Erfahrung im historischen Kontext analysieren und zeigen, dass sie stets als konstruierter Teil eines Reisediskurses zu verstehen ist, der persönliche Wahrnehmungen impliziert, aber als individuelle Erfahrung auch ein Moment der Vergesellschaftung in sich birgt, die über das Individuelle hinaus zum allgemein Kulturellen führt, mit dem Ziel Verkehrsgeschichte als Kulturgeschichte der Technik zu verstehen.

Reisen als Massenerfahrung

Während der Zwischenkriegszeit nahm die Reise auf den Kontinent deutlich Massencharakter an. Die Erfahrung, mit vielen Menschen zusammen unterwegs zu sein, gehört deshalb zu einem der konstitutiven Charakteristika des Unterwegsseins zum Festland. Die Zahl der Menschen, die den Ärmelkanal überquerten, stieg bereits im 19. Jahrhundert kontinuierlich von 156'222 im Jahr 1852 über 300'000 im Jahr 1860 auf 600'000 1890, dann – mit der Entdeckung Nordfrankreichs als beliebtes Reiseziel –¹³ sprunghaft auf 900'000 um 1900, 1,3 Mio. 1910, 2 Mio. 1926 und auf 2,6 Mio. im Jahr 1937. Statistiken der *Southern Railway* zeigen eindeutige Zuwachsraten und Spitzen in den Sommermonaten und an Wochenenden, die auf Vergnügungsreisen und ein Ferienreisephänomen für alle deuten. Allein im August wurden 400'000 (1937) bzw. 500'000 (1938) Menschen über den Kanal transportiert.¹⁴ Wochenendspitzen sind dadurch zu erklären, dass die BritInnen am Samstag nicht arbeiteten. “The week-end habit is now an established institution. It may be the joke, or the envy, or the horror of the Extra-European, but it is with us for all time.”¹⁵ Das Weekend war seit den 1920er-Jahren ein fester Bestandteil der britischen Lebenswelt geworden und verschaffte EngländerInnen bereits in der Zwischenkriegszeit Reiseerfahrungen, die KontinentaleuropäerInnen erst nach dem Zweiten Weltkrieg nachholten, als auch dort die Fünf-Tage-Woche eingeführt wurde. Bewusste staatliche Einflussnahme und

kulturelle Praxis sind hier verantwortlich für das kollektive Erleben eines Freiraums, der das Reisen begünstigte.

Reisende erlebten die Welt der Bahnhöfe und Verkehrsmittel zu Spitzenzeiten anders, als wenn sie zu schwach frequentierten Zeiten unterwegs waren. Das Reisen in Massen stellte neue Herausforderungen an die Fahrgäste und die Verkehrsunternehmen. Wenn an einem hektischen Tag an einem Augustwochenende 15'000 (1930) Menschen in Richtung Kontinentalhäfen abfuhren,¹⁶ forderte dies von allen Beteiligten eine gewisse Flexibilität und Informationskompetenz, die sich durch Erfahrung im Sinn der Beobachtung von Ereignissen langsam herausbildete. So mussten Reisende wissen, wie sie sich in Menschengemeinde zu verhalten hatten, wo Koffer aufgegeben werden mussten und wo die zahllosen Extrazüge und Extraschiffe abfuhren, deren Einsatz die Eisenbahngesellschaften in der Zwischenkriegszeit perfektioniert und zur maximalen Nutzungsgrenze ausgedehnt hatten, um die Tausenden von Reisenden und Tonnen von Gepäck zu bewältigen.¹⁷ Die EngländerInnen waren nicht nur die ersten EuropäerInnen, die in Massen reisten, sondern sie etablierten durch diese Erfahrung auch ein neues Wissen um soziales Verhalten. Ein solches war das ruhige Schlange Stehen. Dieses Verhalten machte das lange Warten an den Bahnsteigschranken erträglich, wo die Fahrkarten kontrolliert wurden.¹⁸ Wie ein Beobachter mit internationaler Reiseerfahrung zu berichten wusste, waren Freundlichkeit und Geduld englische Tugenden, die Reisen angenehmer machten als anderswo: "It needs an idly observant outsider, with a knowledge of foreign railway termini at holiday time, properly to appreciate what a beautifully gentle and a patient public England's is, and what a fine thing it is to serve them."¹⁹ Auch wenn man nicht in einer der vielen organisierten Gruppen – es gab solche von mehreren 100 Personen –²⁰ reiste, machten alle die Erfahrung, sich in einer Masse zu bewegen. Nicht nur in Bahnhöfen und Zügen, sondern besonders auch beim Umsteigen vom Zug auf die Fähre war die Menge spürbar. "Five hundred suitcases bobbed and twisted on the turgid surface. Occupants of city offices, both sexes, in full cry towards the ship's gangways. [...] And everyone is in a holiday hurry and rapacious for places."²¹ Diese Zitat zeigt nicht nur, dass vor allem die Mittelschichten (*occupants of city offices*) auf den Kontinent reisten, sondern noch einmal, dass gewisse soziale Verhaltensmuster zum Erlebnis des Massenreisens gehörten, wenn die meisten aufgeregt in Eile waren und gierig nach freien Sitzplätzen schielten. Wenn wir in Betracht ziehen, dass in den 1930er-Jahren auch ArbeiterInnen immer häufiger die Gelegenheit einer Reise auf den Kontinent ergriffen,²² so kann festgehalten werden, dass Reiseerfahrung in der Zwischenkriegszeit neue Dimensionen der Massenhaftigkeit annahm. Gleichzeitig kann Erfahrung als eine Wissensform definiert werden,²³ denn Reisende in dieser Zeit akkumulierten durch die Beobachtung von anderen und deren Verhalten neues Wissen um soziales Verhalten.

Bequemlichkeit

Die Reiseerfahrung veränderte sich in der Zwischenkriegszeit im Hinblick auf die Bequemlichkeit der Verkehrsmittel massgeblich. Zwei Aspekte, Luxus und der Einfluss von Naturgewalten, sollen im Folgenden analysiert werden.

Während Anfang Jahrhundert noch Klagen über den erbärmlichen Zustand der Züge laut wurden,²⁴ änderte sich dies mit der Einführung neuer, luxuriöserer Pullman-Züge in den 1920er-Jahren.²⁵ Der Höhepunkt des bequemen Reisens und eines fließenden Transfers zum Kontinent wurde Ende der 1920er-Jahre mit dem *Golden Arrow* und dem *Canterbury* eingeläutet, gefolgt von der *Night Ferry* 1936.²⁶ Der *Golden Arrow*, ein nur aus Pullman-Wagen erster Klasse zusammengesetzter Luxuszug, verband von 1929 an London mit Dover auf der einen Seite und als *Flèche d'or Calais* mit Paris auf der anderen Seite in nur 6½ Stunden. Das Reisen in luxuriöser Bequemlichkeit versetzte die Reisenden der ersten Klasse in einen ihnen wohlvertrauten Zustand, wie der folgende Reisebericht im Magazin der *Southern Railway* verdeutlicht: “And you walk in as you would to your own study; silent doors close; you become immersed in your morning paper; [...] (‘Yes: I’ll have an egg flip: breakfasted rather early.’) No oscillation; no noise; no sense of speed.”²⁷ Reiseerfahrung hatte nichts Abenteuerliches und nichts Technisches mehr an sich. Nicht das Fremde reizte hier, ganz im Gegenteil, dem Reisenden war alles vertraut, er fühlte sich im Zug wie zu Hause oder im Club, ohne Stress, mit Bedienung, Drinks und Komfort. Nicht anders erging es weiblichen Reisenden, die in speziell für sie kreierte Abteilen und Salons reisen konnten.²⁸ Viel Polster, Rüschen, Vorhänge, Teppiche, schöne Stoffe und gutes Essen machten die Reise sinnlich (visuell, haptisch und gustatorisch)²⁹ wahrnehmbar. Reisende dieser Luxusklassen erlebten so ganz bewusst die Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten einer Reise. Eine solche Erfahrung stärkte die soziale Zugehörigkeit und individuelle Identität des Speziellen.

Natureinwirkungen waren ein besonderes Merkmal der Reise zum Kontinent in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Reisenden waren immer dem Wetter, aber auch dem Meer ausgesetzt und erfuhren Naturgewalten leibhaftig. Hier kann Erfahrung im Sinn des bewussten Erlebens einer lebensweltlichen Bedingung beobachtet werden, eine Erfahrung, die sich allerdings im Untersuchungszeitraum stark veränderte.

Wie schon bei der Erfahrung der Massenhaftigkeit des Reisens rückt einmal mehr die Intermodalität ins Zentrum der Betrachtung, denn eine der einprägsamsten Erfahrungen beim Reisen auf das Festland war sicher das Umsteigen. Besonders bei schlechtem Wetter konnte der oft lange Weg vom Zug auf die Piers zur Schiffsanlegestelle sehr unangenehm sein, da die Reisenden Wind, Regen und Sturm ausgesetzt waren. Noch 1911 gab es in Dover keinen Wetterschutz.³⁰ Auch wenn die Eisenbahngesellschaften die Zeit im Freien mit der Verlängerung der Gleise auf die Piers hinaus zu verkürzen suchten, so blieb die Naturerfahrung erhalten,

wenn grosse Wellen gegen Piers, Züge und Fahrgäste brandeten. Erst 1920 konnten Reisende in Dover dank dem direkt aufs Pier gebauten Bahnhof Marine Station³¹ diese unangenehmen Erfahrungen hinter sich lassen. Einzig die kleine Strecke auf der Landungsbrücke mussten die Passagiere jetzt noch unter freiem Himmel zurücklegen.³² Allerdings waren nicht alle Häfen mit derartigen Annehmlichkeiten ausgestattet. Vor allem Extraschiffe und organisierte Reisegesellschaften hatten noch bis Ende der 1930er-Jahre auf ungeschützte Piers auszuweichen. Somit erfuhren vor allem Reisende, die auf billigere Tickets angewiesen waren, das schlechte Wetter immer noch am eigenen Leibe.³³ Überall aber installierten die Hafenbehörden in den 1930er-Jahren Abschirmungen gegen Wind und Wetter, sodass gesagt werden kann, dass Reisende zum Kontinent vor dem Zweiten Weltkrieg immer weniger von Naturgewalten abhängig oder diesen ausgeliefert waren. Die Verkehrstechnik im weitesten Sinne half den Reisenden auch zur Konstruktion einer positiv konnotierten Reiseerfahrung.

Nicht nur an der Schnittstelle zwischen Schiff und Hafen war die Erfahrung von Naturgewalten einschneidend, noch viel mehr erlebten sie die Reisenden auf den Schiffen selbst. Noch um die Jahrhundertwende waren die Reisenden vollständig den Gezeiten ausgeliefert, wenn sie auf den Kontinent reisen wollten, weil die Schiffe nur bei Flut in die Häfen ein- und auslaufen konnten. So entstanden in den Häfen oder auf hoher See manchmal lange und oft unangenehme Wartezeiten.³⁴ Die Hafenbehörden und die Eisenbahngesellschaften auf beiden Seiten des Ärmelkanals machten mit der Verlängerung der Piers die Häfen zunehmend von den Gezeiten unabhängig; ein Prozess, der im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts anfang und am Ende der Zwischenkriegszeit abgeschlossen wurde.³⁵ Auch auf den Schiffen erlebten die Passagiere verschiedene Zustände und Reisebedingungen. Um 1900 waren die meisten Kanalschiffe noch kleine Raddampfer ohne Innenräume,³⁶ auf welchen die Passagiere auf freiem Deck ohne Schutz vor Wind und Wetter fuhren.³⁷ Dies war die sicherste Methode gegen Seekrankheit auf den besonders unruhigen Wassern des Kanals.³⁸ Mit der Einführung von neuen Schiffen dank Leichtstahl (ab 1877), Schraubenantrieb (ab 1889) und Dampfturbinen (ab 1903) veränderte sich auch die Reiseerfahrung. In der Zwischenkriegszeit, als Geschwindigkeit die Leitwährung im Konkurrenzkampf der Dampfschiffe wurde,³⁹ wurden die Kanalschiffe schneller, grösser und stärker.⁴⁰ Für die Passagiere bedeutete dies kürzere Leidenszeiten und Schutz vor dem Wetter. Wieder können in den 1920er-Jahren die meisten Veränderungen beobachtet werden. Noch immer waren Deckszenen an der frischen Luft das Übliche, wo Frauen und Männer in dicken Mänteln und Hüten dicht nebeneinander auf Liegestühlen sassen.⁴¹ Allerdings konnten sich die Fahrgäste zunehmend in Aufbauten auf den Decks zurückziehen, die Wintergärten ähnlich waren.⁴² Rauchsalons, Bars, private Kabinen, Restaurants, stilvoll gepolsterte *ladies saloons* oder *gentlemen compartments* mit geschmackvollen

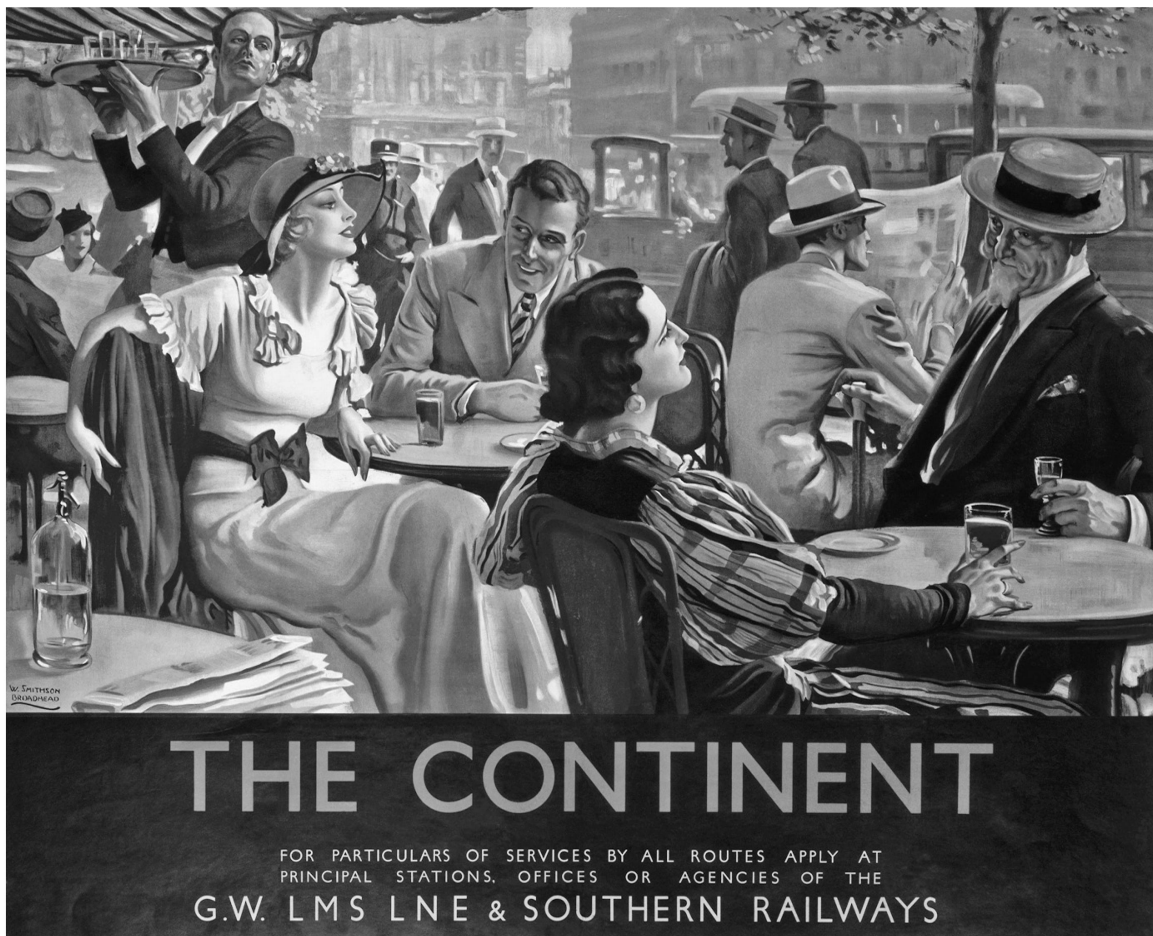


Abb. 1: «The Continent», 1936. Plakat der Great Western Railway (GWR), London, Midland & Scottish Railway (LMS), London & North Eastern Railway (LNER) und Southern Railway (SR), das die Reise auf den Kontinent anpreist. Das Plakat zeigt eine elegante Gruppe von Reisenden in einem Strassencafé. Werk von W. Smithson Broadhead, einem Porträt- und Pferdemaler, der auch Eisenbahnplakate malte. © National Railway Museum/SSPL.

Sofas und Teppichen garantierten auf den neuen Schiffen der 1920er- und 30er-Jahre weniger Übelkeit und mehr Annehmlichkeit.⁴³ Selbst die 2. Klasse hatte Damen- und Herrensalon und ein Restaurant.⁴⁴ Die Fahrgäste genossen ab Mitte der 1920er-Jahre zunehmend Komfort, Stil, Design und Sicherheit. Am Ende der Zwischenkriegszeit hatten sich Verkehrsmittel und Natur den Reisenden untergeordnet. “Settled in our comfortable cabin, or snugly esconced in our deck chair, pressing buttons, being waited on by beaming stewards [...] it is difficult for us to imagine how our ancestors, waiting for tides, winds and whatnots, ever ventured to embark let alone fight their way on the quay through the hostile inhabitants of the fair land of France.”⁴⁵ Reisen wurde kalkulierbar, risikolos, angenehm, vertraut und komfortabel. Das galt vor allem für ein bequemerer Umsteigen und eine verbesserte Intermodalität. Durch die Verfügbarkeit von Kabinen, Luxus

und Annehmlichkeit wird deutlich, was Scott als «process of their (the subjects) creation»⁴⁶ bezeichnet. Durch sinnliche Wahrnehmung von Sicherheit, Luxus und Ästhetik domestizierten die Reisenden das Unterwegs- und Fremdsein. So erlebte das Individuum (Reise-)Bedingungen, die ihm zu einer neuen Zugehörigkeit oder Identität verhalfen, der des weltgewandten (englischen) Reisenden.

Internationalität

Reisen in die Fremde ist immer auch Konstruktion der eigenen Identität, die das Selbst hervorhebt und vom Fremden abgrenzt. Englische Werbekampagnen für Eisenbahnreisen nahmen solche Erlebnisse antizipierend auf und nutzten diese Wechselbeziehung, wenn andere europäische Länder porträtiert wurden. Die Darstellung des Kontinents hob nationale Unterschiede nur zu deutlich hervor und konstruierte dadurch nationale Identität. So wurde etwa das Französische als positives, attraktives Erlebnis präsentiert (Abb. 1, S. 309).

Mit solchen Plakaten formte die angehende Reisende das kommende Erlebnis bereits vor der Reise und baute ein Vorwissen auf, das später die eigene Erfahrung prägte. Das Eigene und das Fremde waren auch während der Reise stets wahrnehmbar, erlebbar und wurden aufs Neue konstruiert. Reisende erfuhren *Englishness*, während sie die Verkehrsmittel benutzten. Die *Night Ferry* etwa war berühmt für ihr ausgezeichnetes *English breakfast* und die englischen Morgenzeitungen, welche die Reise für Engländer angenehm machten.⁴⁷ Neben der Konstruktion von nationaler Identität muss auch eine neue Erfahrung hervorgehoben werden, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, vor allem aber in der Zwischenkriegszeit bei Grenzüberschreitungen weg von der Insel auf den Kontinent und zurück zu machen war.⁴⁸ Durch die Reise selbst erlebten sich die Reisenden – das gilt vor allem für Luxusreisen – als Teil einer internationalen Reisecommunity, in der Nationalität keine Rolle mehr spielte und in der man Grenzen nicht mehr spürte. Die Internationalität der Eisenbahn wirkt hier in doppelter Hinsicht, einmal verstanden als ikonografischer Topos, der Reiseerfahrungen auf visueller und diskursiver Ebene etwa durch Werbung (vor)prägte, überdies als Erfahrungsraum, der leiblich und emotional erlebbar war. Mit diesem transnationalen Ansatz, der sich von der starken Fokussierung auf Territorialität und damit vom Modell einer homogenen, territorial verankerten Gesellschaft löst, kann die Herausbildung von Identitäten analysiert werden, die durch die Erfahrung zwischengesellschaftlicher Bewegungen und interkultureller Netzwerke geprägt sind.⁴⁹

Reisen hatte schon immer eine internationale Komponente, besonders für EngländerInnen, die bis 1914 für die Ein- und Ausreise aus ihrem Land keine Pässe brauchten, was ihre Grenzerfahrung in gewisser Hinsicht abschwächte und eine

Abb. 2: «Sleep in comfort.»
Quelle: Southern Railway
Company, *Night Ferry Publicity
Booklet 1936*, National Railway
Museum, G5A/16P.



Internationalisierung förderte. Mit dem Massentourismus Ende des 19. Jahrhunderts erreichte die Internationalisierung des Reisens allerdings eine ganz neue Qualität. Mit dem Aufkommen einer regeren Reisetätigkeit hoben in dieser Zeit fast alle europäischen Länder die Pass- und Visapflicht auf. Auch wenn nach dem Ersten Weltkrieg für die *British subjects* Pässe wieder zur Pflicht wurden,⁵⁰ knüpften die Eisenbahngesellschaften an traditionelle Erfahrungen an und verkauften seit Mitte der 1920er-Jahre Wochenendtickets und kurze Trips, die einen Aufenthalt

auf dem Kontinent ohne Pass möglich machten.⁵¹ Immer wieder finden sich Belege von Reisenden darüber, wie glatt und reibungslos die Grenze zu überqueren war: “We stroll across the platform [von Schiff zu Zug] – we have no concern with the Customs or anything banal and irksome of that sort. Nor they with us.”⁵² Die Erfahrung von Landesgrenzen war eine fließende, dehnbare Erfahrung und kaum limitierendes Erlebnis mehr.

Grenzen konnten sich in der Reiseerfahrung auch von der Topografie lösen und verschieben. Schon im Londoner Bahnhof Victoria, auf der *continental side*, erlebten die Reisenden einen Hauch von Internationalität auf den Bahnsteigen der *boat trains*: “The atmosphere is charged with a sense of adventure. The gateway to foreign parts is wide open, [...] there is a pitter-patter of foreign tongues, a distraught jostling [...]”⁵³ Die Grenzen hatten sich auch in die Verkehrsmittel hinein verschoben, als etwa die französischen Schlafwagen der *Night Ferry* 1936 bis nach London kamen: “And here are some of the French sleeping cars at Victoria Station [...]. A little bit of Paris seems suddenly to have been translated here: [...]”⁵⁴

Die Erfahrung von Internationalität war speziell in den Luxuszügen zu machen, ganz besonders aber im Schlafwagen von London nach Paris, wo Zoll und Passabfertigung, ebenfalls in den Zug verlegt, kaum mehr wahrgenommen wurden.⁵⁵ Ein Stammgast dieses Zugs beschreibt seine Gefühle beim Eintreten ins Abteil in den späten 1930er-Jahren wie folgt: “Well-known to regular users, the thrill of stepping into the warm, secure and above all private but International atmosphere of a Wagons-lits sleeper, is something many have never experienced.”⁵⁶ Diese Passage zeigt, wie sehr Reisen mit emotionalen Erfahrungen verbunden war, die eine internationale Identität vermittelten. Auf Schiff und Zug spürten die Reisenden die internationale Atmosphäre. Bilder aus Hollywood-Filmen wurden beschworen. Eleganz und Glamour liessen die Reisenden an einer Welt der Filmstars und der High Society teilhaben. Werbematerialien aus der Zeit produzierten diese Wahrnehmung mit und unterstützten das Erlebnis visuell (Abb. 2).

England hatte – wenigstens in der Wahrnehmung der Reisenden – , wie auch das einleitende Zitat beweist, aufgehört eine Insel zu sein; Erfahrungsräume waren über die nationale Topografie hinaus ausgeweitet worden. Verkehrstechnik konstruierte nicht nur Reiseerfahrungen und nationale Zugehörigkeit von Reisenden, sondern trug viel mehr auch zur Internationalisierung des Reisens bei.

Reiseerfahrungen – neue Einsichten

In diesem Artikel rücken für einmal die Reisenden und deren Erfahrungen mit Verkehrsmitteln ins Zentrum der Betrachtung, um den vorherrschenden und zugleich traditionellen Zugang der Verkehrsgeschichte – die Analyse der Verkehrsmittel

und der Produktion von Verkehrsangeboten – zu erweitern. Der Wechsel vom Verkehrsmittel zu den Reisenden bringt mancherlei neue Einsichten: Die Reise, die zur Wende des 20. Jahrhunderts noch mehr den Hauch von Abenteuer und Gefahr mit sich brachte, erlebten die Reisenden zunehmend als kalkulierbar und vertraut. Die Reiseerfahrung war keine Entfremdung mehr. Vielmehr machte das Bekannte und Angenehme die Reise (wenigstens in den Verkehrsmitteln) erstmals zum positiven sinnlichen Erlebnis. Nicht nur ein Wandel in der Verkehrstechnik und die verbesserte Intermodalität trugen entscheidend zur Konstruktion dieser Erfahrung bei, sondern auch die Massen der reisenden Menschen selbst. Konzepte der Differenz zwischen der «Heimwelt» und der «Fremdwelt», die das Reisen konstituiert (E. Husserl), scheinen auf den Verkehrsmitteln selbst aufgehoben.

Gleichzeit veränderte sich die Erfahrung des Kontinents. War eine Reise dorthin im 19. Jahrhundert oft noch mit einem eher negativ konnotierten Fremdsein verbunden, so erfuhren Reisende in der Zwischenkriegszeit dies mehr und mehr als etwas Positives und Modisches, an welchem sie teilhaben wollten. Auf der Ebene der Luxusreisen ist dieser Wandel am besten zu verfolgen. In diesem Reisesegment zeichnet sich eine ganz neue Art des Reiseerlebnisses ab: Reisen als Teil einer internationalen Reisecommunity, wo Nationalität keine Rolle mehr spielt und wo man Grenzen nicht mehr spürt. Verkehrstechnik (elegante und schnelle Züge und Schiffe) ist hier die entscheidende Promotorin der Internationalisierung des Erlebnisses «Fahren» und des Reisens schlechthin. In diesem Sinn geht es hier nicht so sehr um Verkehrstechnik als Technik, sondern vielmehr um die kulturelle Aneignung von Bekanntem und Fremdem. Verkehrsmittel sind sowohl Quelle als auch Objekt von kulturellen Prozessen, in denen Identität und Nationalismus wichtiger sind als die Schrauben und Bolzen ihrer technischen Entwicklung.

Anmerkungen

- 1 Southern Railway Company, *Night Ferry Publicity Booklet* (1936), National Railway Museum (NRM), G5A/16P.
- 2 Mom Gijs, «What Kind of Transport History Did We Get? Half a Century of JTH and the Future of the Field», *Journal of Transport History* 24/2 (2003), S. 121–138, hier 132; Divall Colin, Revill George, «Cultures of Transport. Representation, Practice and Technology», *Journal of Transport History* 26/1 (2005), S. 99–111; *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56/1 (2006); Dienes Hans-Liudger, «Verkehrsgeschichte auf neuen Wegen», *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1 (2007), S. 19–37; Walton John K., «Transport, Travel, Tourism and Mobility: A Cultural Turn?», *Journal of Transport History* 27/2 (2006), S. 129–134.
- 3 Schivelbusch Wolfgang, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit*, Frankfurt a. M. 1977; Gugerli David, «Internationalität der Eisenbahn. Zur analytischen Bedeutung einer handlungsleitenden Fiktion», in: Burri Monika, Elsasser Kilian, Gugerli David (Hg.), *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970*, Zürich 2003, S. 17; siehe dazu auch andere Artikel in diesem Band, etwa von Daniel Speich; Morgan Marjorie, *National Identities and Travel in Victorian Britain* (Studies in Modern History), New York, Houndsmills 2001.

- 4 Baranowski Shelley, «Common Ground: Linking Transport and Tourism History», *Journal of Transport History* 28/1 (2007), S. 120–124; Bausinger Hermann, *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, München 1991; Baranowski Shelley, Furlough Ellen (Hg.), *Being Elsewhere: Tourism, Consumer Culture and Identity in Modern Europe and North America*, Ann Arbor 2001; Bauerkämper Arnd, Bödeker Hans Erich, Struck Bernhard (Hg.), *Die Welt erfahren. Reisen als kulturelle Begegnung von 1780 bis heute*, Frankfurt a. M. 2004; Walton John K., Cross Gary, *The Playful Crowd: Pleasure Places in the Twentieth Century*, New York 2005.
- 5 Bauerkämper/Bödeker/Struck (wie Anm. 4), S. 9.
- 6 Ebd., S. 12.
- 7 Walton John K., *The British Seaside. Holidays and Resorts in the Twentieth Century*, Manchester 2000, S. 73.
- 8 Vgl. auch Einleitung in: Bauerkämper/Bödeker/Struck (wie Anm. 4), S. 14–18.
- 9 LaCapra Dominick, *History in Transit: Experience, Identity, Critical Theory*, Ithaca, London 2004, S. 37–38.
- 10 Scott Joan W., «The Evidence of Experience», *Critical Inquiry* 17/4 (1991), S. 773–797, hier 797. Zur Konstruktivität der Erfahrung siehe auch: Schröder Hans Joachim, *Technik als biographische Erfahrung 1930–2000. Dokumentation und Analyse lebensgeschichtlicher Interviews*, Zürich 2007.
- 11 So Fussell, Buzard, Levenstein, in: Rennella Mark, Walton Whitney, «Planned Serendipity: American Travelers and the Transatlantic Voyage in the Nineteenth and Twentieth Century», *Journal of Social History* 38/2 (2004), S. 365–383, hier 366.
- 12 Koshar Rudy, «Seeing, Travelling, and Consuming: An Introduction», in: Koshar Rudy (Hg.), *Histories of Leisure*, New York 2000, S. 17.
- 13 «To Normandy and Brittany by the London and South-Western Railway», *The Railway and Travel Monthly* IV (Jan.–Juni 1912), S. 455 f.
- 14 *Shipping World*, 13. 7. 1938, S. 11, NRM, G5A/37P; «Ships and Men», *Over the Points* (Sept. 1931), S. 10.
- 15 «Design for Travelling», *Over the Points* (April 1938), S. 9. In Deutschland wurde die 5-Tage-Woche ab Ende der 1950er-Jahre eingeführt. Mross Max, «Eindrücke vom Grosstadtverkehr in USA», *Verkehr und Technik*, Sonderheft (1960), S. 32–34. Die offizielle Umstellung auf die 5-Tage-Woche geschah in Deutschland am 1. 3. 1960. http://www.agv-vers.de/tarifpolitik/entw_des_tarifvertrags/index.html (Stand 19. 9. 2008). Der freie Samstag in der Schweiz, d. h. die 5-Tage-Woche, fand im Zweiten Weltkrieg als Energiesparmassnahme Verbreitung. Teilweise wurde sie danach beibehalten; der eigentliche Durchbruch erfolgte aber erst um 1960. <http://hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13910.php> (Stand 19. 9. 2008).
- 16 «Imminent Victorians», *Over the Points* (Dez. 1930), S. 8; «700'000 pieces of Continental baggage per annum». Ebd., S. 10.
- 17 «Design for Travelling» (wie Anm. 15), S. 10.
- 18 *Southern Railway Magazine* III/33 (1925), S. 219 (Bild einer langen Schlange).
- 19 «Vox Populi», *Over the Points* (Sept. 1929), S. 11.
- 20 «Imminent Victorians» (wie Anm. 16); «Ships and Men» (wie Anm. 14).
- 21 «Exodus», *Over the Points* (Sept. 1932), S. 16.
- 22 Zum Beispiel 21'998 *continental bookings* beim grössten Arbeiter-Reiseveranstalter im Juli 1939. Barton Susan, *Working-class Organisations and Popular Tourism, 1840–1970*, Manchester 2005, S. 161.
- 23 Vgl. auch: ««Experience» refers very simply to the variety of ways humans process information», in: Mohanty Satya, *Literary Theory and the Claims of History*, Ithaca 1997, S. 204.
- 24 *Railway Times*, 1. 7. 1911, zit. nach Veale E. W. P., *Gateway to the Continent. A History of Cross-Channel Travel*, London 1955, S. 85.
- 25 Erstmals 1921 durch die *South Eastern & Chatham Railway*. Klapper C. F., *Sir Herbert Walkers's Southern Railway*, Shepperton 1973, S. 227. *Southern Railway* investierte ab 1923 in neue Pullman-Züge. «New Pullman Boat Train», *Southern Railway Magazine* II/24 (1924), S. 293.

- 26 Veale (wie Anm. 24). Die Fahrgäste des *Golden Arrow* wurden auf der Luxus-Fähre «Canterbury» über den Kanal gefahren. Die *Night-Ferry* war der direkte 1.-Klasse-Schlafwagenzug, der auf eine Fähre verladen wurde und London und Paris verband.
- 27 «A Golden Trilogy», *Over the Points* (Juni 1929), S. 8.
- 28 «The Fastest Cross-Channel Steamer», *The Railway and Travel Monthly* VII (Juli–Dez. 1913), S. 210.
- 29 Bezeichnend auch der Titel eines neueren Bildbands: Caracalla Jean-Paul, *Le goût du voyage. De l'Orient-Express au Train à Grande Vitesse. Histoire de la Compagnie des Wagons-Lits*, Paris 2001.
- 30 *Railway Times* (wie Anm. 24). Bild von Admiralty Pier in Dover um 1900: <http://www.simplonpc.co.uk/Dover.html> (Stand 9. 3. 2009).
- 31 http://www.dover-kent.co.uk/transport/marine_station.htm (Stand 9. 3. 2009).
- 32 «A Royal Journey to Italy», *Southern Railway Magazine* II/6 (1923), S. 147.
- 33 «Cross-Channel Comfort at Folkstone», *Over the Points* (Jan. 1939), S. 17.
- 34 *Railway Times* (wie Anm. 24).
- 35 1900 hatten Dover, Folkstone, Harwich und Newhaven ein einziges, von Gezeiten unabhängiges Pier. *The Railway & Travel Monthly* VII (Juli–Dez. 1913), S. 57; *Over the Points* (Jan. 1939), S. 16; *Shipping World*, 13. 7. 1938, S. 24, NRM, G5A/37P.
- 36 «The Evolution of the Cross-Channel Steamship», *The Railway and Travel Monthly* I (Mai–Dez. 1910), S. 488 f.
- 37 Ebd., S. 488.
- 38 *Railway Times* (wie Anm. 24).
- 39 Borscheid Peter, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt a. M. 2004, S. 142; Rieger Bernhard, *Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890–1945*, Cambridge 2005, S. 160.
- 40 «Evolution» (wie Anm. 36), S. 486–492; «Fastest» (wie Anm. 28), S. 211; «The Steamers of the South Eastern Section», *Southern Railway Magazine* I (1923) S. 6, 124; «Paris» (1903): 986 Passagiere; «Maid of Orleans» (1918), 1000 1.-Klasse- und 400 2.-Klasse-Passagiere; «Biarritz» (1914), 1000 1.-Klasse- und 400 2.-Klasse-Passagiere.
- 41 «Steamers» (wie Anm. 40), S. 125.
- 42 Die T. S. S. «Maid of Orleans» und die T. S. S. «Maid of Kent» brachten diesen Komfort zum ersten Mal für 1.-Klasse-Passagiere 1923/24. «Steamers» (wie Anm. 40), S. 125. Die «Canterbury» war berühmt für ihren «long arm-chaired winter garden». Vgl. «Golden Trilogy» (wie Anm. 27), S. 9.
- 43 Liegeplätze für Herren und Damensalons mit Fenstern, die bei fast allen Wetterlagen offen gelassen werden konnten, galten hier als die neusten Errungenschaften des Reisens.
- 44 «Steamers» (wie Anm. 40), S. 125.
- 45 «Some Famous Channel Crossings», *Over the Points* (April 1939), S. 9.
- 46 Scott (wie Anm. 10), S. 797.
- 47 *Shipping World*, 13. 7. 1938, S. 11, NRM, G5A/37P; Behrend George, Buchanan Gary, *Night Ferry: A Tribute to Britain's only International Through Train, 1936–1980*, St. Martin 1985, S. 38.
- 48 Zur nationalen Prägung beim Reisen siehe auch meinen Artikel in Bearbeitung.
- 49 Zum ikonografischen Topos: Gugerli (wie Anm. 3), S. 13–15; zur Transnationalität auch: Bauerkämper/Bödeker/Struck (wie Anm. 4), S. 20; Kaelble Hartmut (Hg.), *The European Way*, Oxford, New York 2004; Frey Thomas, Schiedt Hans-Ulrich, «Die internationale Erreichbarkeit von alpinen Schweizer Tourismuszentren 1850–1930 am Beispiel der Rigi», in: Burri/Elsasser/Gugerli (wie Anm. 3), S. 219–235.
- 50 <http://www.passport.gc.ca/about/history.aspx?lang=e>; http://www2.guetersloh.de/buergerservice/sp_auto_110436.cfm?Seite=59; http://www.passport.gov.uk/general_history_early.asp (9. März 2009).
- 51 *Southern Railway Magazine* IV/41 (1926), S. 150; «Plus besoin de passeport, M'sieur», *Over the Points* (März 1934), S. 16–19, hier 17.
- 52 «Golden Trilogy» (wie Anm. 27).

- 53 «The Arrow-Head», *Over the Points* (Sept. 1930), S. 7.
- 54 «Night Operations», *Over the Points* (Sept. 1936), S. 16.
- 55 *The Railway Gazette*, 16. 10. 1936, S. 619.
- 56 Behrend/Buchanan (wie Anm. 47), S. 27, 38.