

Reisemodus und Reisemoden von ehemdem

Autor(en): **Berall, Magdalena**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **22 (1932)**

Heft 22

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-641386>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

legt, in der Erwartung, die Kameraden draußen würden sie rasch befreien. Im Schlafe wurden sie vergiftet. Einzelne Leichen waren noch so frisch, als ob die Menschen noch vor drei Tagen gelebt hätten. Vor dem Gerüst war ein totes Pferd. Auf einem Scheiterhaufen lagen zwei Stücke Fleisch, die man braten wollte. Aber das Holz war nicht mehr angebrannt.

Die meisten Opfer wurden auf dem alten Friedhof außerhalb Trimbach in einem Massengrabe zur Ruhe gebettet. Ein Denkmal wurde ihnen später errichtet, das auf drei Tafeln die Namen der Opfer meldet, auf der vierten die Worte: „Zum Andenken der im Hauensteintunnel im Mai und Juni 1857 Verunglückten ...“, folgt der Spruch 1. Kor. 15. 49.

Zu den 52 Opfern im Tunnel gesellten sich 11 Tote beim Rettungswerk. Von den 52 Mann waren 27 Ausländer (15 Württemberger, 3 Bädener, 1 Basse, 1 Preuße, 2 Franzosen, 2 Italiener, 3 Engländer) und 25 Schweizer (15 Solothurner, 5 Aargauer, 3 Luzerner, 1 Baselländer, 1 Tessiner). Von den 11 Toten beim Rettungswerk waren 2 Ausländer.

Überall wurde für die Hinterbliebenen der Opfer gesammelt. In kurzer Zeit waren Fr. 60,025.78 beisammen. Erwähnen wir noch, daß der endgültige Durchbruch des alten Hauensteintunnels am 31. Oktober 1857 erfolgte. Am 27. April 1858 war die Bahn fertig und am 1. Mai fuhr der Festzug von Basel nach Olten.

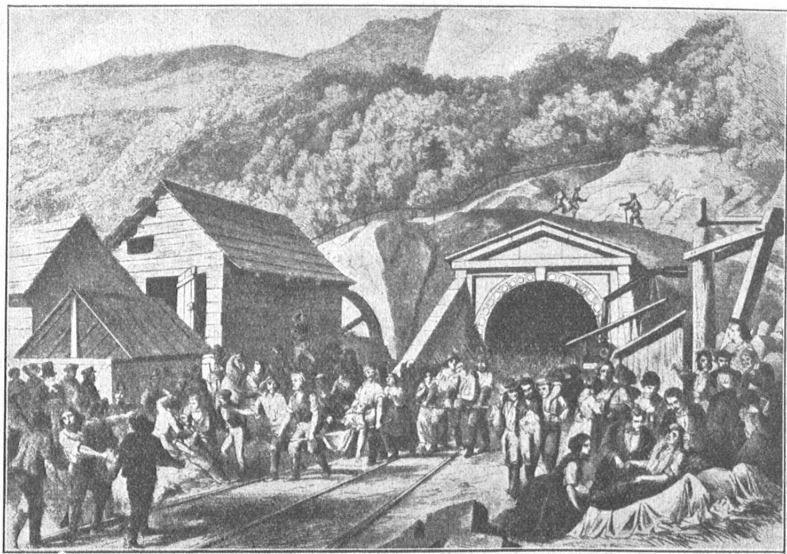
V.

Reisemodus und Reisemoden von ehemals.

Von Magdalena Berall.

Vor rund fünfhundert Jahren freite Maximilian von Österreich Maria, die Erbin von Burgund. Um alle Teile seines neuen Weltreiches in ständiger Verbindung zu halten, gab er als erster Lizenzen zur Beförderung von Briefen, Gütern und Personen aus, die später das Geschlecht der Thajis (Thurn und Taxis) als Alleinverrecht erhielten. Mit diesem öffentlichen Beförderungsmittel, dem Postwagen, erschloß er als erster Reisemöglichkeiten auch für diejenigen, denen keine eigene Kutsche zur Verfügung stand.

Es dauerte immerhin noch ungefähr hundert Jahre, bis wir die ersten Reisebeschreibungen von Frauenzimmern und über das Reisen von Frauenzimmern erhalten. Diese hundert Jahre hatten aber genügt, das Reisen so populär zu machen, daß uns die ersten Reiseschriften mit unendlich vielen Sitten und Moden bekannt machen, die fast unverändert bis zum heutigen Tage Geltung haben. Diese Berichte sind umso zweckdienlicher und präziser Berater, als sie sich zum großen Teil mit der seelischen und Kultureinstellung zu Land und Leuten befassen, ein Kapitel, bei dem heute viel zu viel als selbstverständlich vorausgesetzt wird. So rät R. v. S., daß man „die Leute zunächst prüfen solle, ob sie studiert sind oder natürlichen Verstand haben“. In der Postkutsche sei es von Vorteil, stillzubleiben, bis man aus den Reden der Mitreisenden über Charakter, Wesen, Ziel und Wünsche unterrichtet ist, da man so Konversation und Connaissance besser seinem Vorteil zuführen könne. Wir hören schon um 1700 den auch heute einzig richtigen Rat, große Gasthöfe in großen Städten aufzusuchen, da man dort preiswerter aufgehoben sei als in den kleinen Gasthöfen der Landstraße und überdies Connaissancen schließen könne, die zum Nutzen dienen.



Die Rettungsarbeiten und Wiederbelebungsversuche vor dem Tunnel.
(Nach einer zeitgenössischen Zeichnung.)

In allen diesen Büchern, Berichten, Briefen begegnet man immer wieder einer Fülle von Ratschlägen und Anregungen über Kleidung, Gepäck und Mode auf Reisen. Hundert Jahre haben genügt, um vollauf zu erkennen, wie weitgehend die richtige Wahl von Garderobe und Gepäck Behagen und Gelingen der ganzen Reise beeinflusst. Die Dame der Postkutsche fuhr bereits mit ihrem „Kuffert“ oder, wie man es später nach französischem Muster nannte, *coffre*. Dieser Koffer bestand aus Holzplatten, die mit gedrehten Eisenstäben zusammengehalten waren. Ein Handbuch aus dem Jahre 1771 belehrt die Frauen eindringlich: „Führe stets einen großen Koffer bei dir, da du mit solchem besser reisest als mit so viel Paketgen und Kistgen“. Doch durfte lange Zeit ein Koffer nur bis zu vierzig Pfund wiegen, widrigenfalls man ihn mit der Extra-Kurierpost aufgeben mußte.

Als Reisemantel trug man einen Umhang in der Art der Rutschkragen, für den es einen Moderatschlag gibt, der heute noch gleichen Wert besitzt: „Distinguiere deinen Mantel, weil ein fein Gewebe dem Kundigen wohl ins Auge stechen wird“. Die Beschreibung der dazugehörigen Reisetappe klingt fast wie ein Modeartikel: „Ein Ueberschlag, vorne an der Stirne in zwei Falten gelegt, mit Zipfeln und Masque, dahinter sich vor den Augen geschliffene Crystalle befinden; mit Böpfen, die hinabhängen und die im bedürftigen Falle unterm Halse sich knüpfen lassen“. Diese Kristalle wurden später durch dünne Elfenbeinplättchen ersetzt. Als Material nahm man Atlas oder Taft, mit Wolle oder Seidenwolle gefüttert; doch kannte man schon damals Kapten aus gewachster Leinwand. Betrachtet man die Autotappe von heute — wie wenig Aenderung! Nur daß unsere Zeit erst nach langen Umwegen wieder zu der Erkenntnis kommen mußte, daß reine Seide das Wärmste und Praktischste ist.

Über die Kleidung ließe sich einfach berichten, daß man auf Reisen schwarze Gewänder bevorzugte. Doch möchte ich mit einem Satz aus einer Reisebeschreibung für die Psychologie und Modellugheit der damaligen Zeit eine Lanze brechen: „Gehe viel in schwarzen Kleidern, weil du sonst viel Wechsel haben mußt und so, ohne affectiert zu sein, in jeder Compagnie mitgehen kannst“. Ich zitiere daneben den Ausspruch einer eleganten jungen Wienerin von heute: „Wissen's, einen hellgrauen Filzhut und ein schwarzes Seidenkleid muß man immer haben.“

Neben dem schwarzen Kleid brauchte man noch ein „verschämteret Kleid“ für Gala, für den Fall, daß man bei Hofe oder in einem vornehmen Patrizierhause empfangen wurde. Viele Modeberichte aus dem 18. Jahrhundert erwähnen bereits, daß die Galakleider vollständig unter dem Einfluß der Pariser Mode stehen. Der damalige Modetodex befiehlt weiter, ein Hauskleid vornehmer Art aus Seide mit Spitzen und Falbelen und ein großes Woll- oder Seidentuch mitzunehmen.

Die Unterwäsche war meist aus Flanell. Für vornehme Damen gab es Reinleinenwäsche, wozu dringendst geraten wird: „Gute feine Wäsche macht auf Reisen mehr Ehre als befehlt und kostbare Kleidung.“

Ebenso eingehend befaßt man sich mit den petits riens. So erfindet Melkanus Schneller aus Leipzig die erste „tragbare Schreibfeder mit Dinte“, die Urfüllfeder. Eine junge Dame erzählt, daß sie „ein fein Mahagonischattullen und eine Messingschachtel für kleines Zeug“ mit sich führe. Man tut gut, ein Fläschchen Essigwasser gegen den Staub mitzunehmen. Auch das Tragen von Handschuhen wird sehr empfohlen. Die russischen Postschlitten und manche schwedische und englische Postwagen waren schon mit Schlaf-einrichtungen versehen, ein Komfort, der der deutschen Postkutsche niemals blühte. Man war daher auf Herbergen angewiesen, und man wird sich vorstellen können, welcher Art die Erfahrungen eines Reisenden waren, der in seinem Bericht dringend empfiehlt, reine Kissenbezüge bei sich zu haben. Die Nachtgewänder trug man fürsorglich in einem separierten Sack mit sich. Vor allem war es aber schon damals sehr wichtig, „ein groß Säckel Geld“ oder Wechselbriefe mit sich zu führen, die man am besten an getrennten Stellen verwahrte, da ein Teil sehr oft gestohlen wurde.

Reisemodus und Reisemode haben sich in dieser Form durch fast drei Jahrhunderte erhalten. Bis 1814 George Stephenson den Wagen mit Dampfantrieb baute, den er locomotion nannte. Einundzwanzig Jahre später gingen die ersten Züge von Fürth nach Nürnberg, von Linz nach Buda-weis und von Wien nach Norden. Ganz kurze Zeit später bekamen die Züge die ersten Gepäckwagen. Schon um Mitte des 19. Jahrhunderts werden die Holzplattentkoffer durch Koffer aus Rohrgeflecht ersetzt, die mit richtigen Schlössern versehen sind. Und gegen Ausgang dieses Jahrhunderts werden diese durch die über Spanien aus der Uebersee eingeführten Rohrplattentkoffer verdrängt.

In rasendem Tempo nimmt die Reiseeleganz ihren Aufschwung. Heilbäder und die bevorzugten Orte am Meer werden zu Zentren des Luxus. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich die aus Italien eingeführten dünnen Schleier und Stidereistoffe. Um 1870 haben große Pariser Häuser schon ihren besonderen Namen. Es entsteht ein Wettlauf in der Anzahl der Reisekoffer. Man fährt als Rekord mit sechzehn bis zwanzig Koffern nach Ostende und Karlsbad. Alle Kasten werden ausgeräumt, alles wird mitgenommen, nichts darf zurückbleiben. Röcke mit sechs Meter Weite, Hüte mit einem halben Duzend Pleureusen brauchen Raum. Mit größtem Interesse begrüßt man die zwar in Amerika erfundenen, in England aber auf den Markt gebrachten Schrankkoffer. Hier hat alles Platz. Alles, alles, bis — nach dem Weltkrieg ein anderes Reisen begann.

Im Zuge sitzen jetzt Menschen, die, unbeschwert von zuviel Gepäck, in drei Urlaubswochen die halbe Welt sehen wollen. Und für die andern gibt es das neue Reisemittel, das Auto. Kopf und Hirn müssen in sorgfältiger Auswahl die Ansprüche von vierundzwanzig Schrankkoffern im Volumen eines Autokoffers unterbringen.

Aber wenn sie jetzt statt vom verschämteret Kleid für die Gala und Essigwasser, von großem Abendkleid und Eau de cologne sprechen, der Rat bleibt immer der gleiche. Reise in richtiger Kleidung nach dem alten Lehrsatz: Lies wenig in Büchern, schau alles mit Augen, damit du den anderen daheim gute Nachrichten vermelden kannst.

Wandern, ach wandern.

Von Konrad Erb.

Wandern allein,
Im flutenden Schein,
Beutel gefüllt, Herz geschwellt,
Brüht' ich mich fed: Was kostet die Welt?
Streife durch Wiesen grün, Waldesdunkel,
Bade mich froh im Sonnenfunkel,
Trinke gierig der Erde Schöne,
Schürfe behaglich die feinsten Töne.
Natur, o liebliche Zauberin!
Trunken vor Wonne glüht mir der Sinn.

Wandern zu zweit,
O wonnige Zeit!
Auge tief in Auge taucht,
Mund die süßesten Worte haucht,
Lippen sich finden in zarter Schen,
Fliehen sich, kosten den Trank aufs neu'.
Rings ein Blühen, ein Duften und Trillern:
Zieh, wie die Berg' uns zu Ehren schillern!
Feller als irdische Herrlichkeit
Strahlt junger Liebe Seligkeit.

Wandern zu dritt,
Mädel inmitten!
Lacht sie mich holdselig an:
Zeig dich als tapfern Rittersmann!
Sprüht dem Gefährten ins Gesicht:
Bist auch kein unebener Wicht!
Sei, wie die Funken zischend stieben:
Solde, wer könnte dich feuriger lieben!
Lacht sie uns beide spitzbübisch aus:
Hab' einen werten Schatz zu Haus.

Wandern zu viert,
Wie das girt und schwirrt!
Führet jeder sein Mägdlein,
Fühlt sich so hoch wie ein Königin,
Lacht und schäkert, flötet und scherzt —
Rasch im Schatten geküßt und gehezt!
Ach, ein Unwort, ein troziges Schmollen:
Geh nur, ich werd' mit dem andern toll'n!
Lacht bald wieder der Sonne Schein:
Liebchen, so! alles vergessen sein.

City-Haus und City-Hotel in Bern.

Die Stadt Bern ist um eine Neuerscheinung reicher geworden: die Verbindung eines Hotel garni modernsten Stils mit einem Geschäftshaus, das gleichfalls den Anforderungen der Moderne an Komfort und rationaler Einrichtung vollauf entspricht. Mitten im Verkehrszentrum, am Bubenbergsplatz, ist dieses Haus ohne jedwede Störung des öffentlichen Verkehrs entstanden unter der bewährten Leitung von Architekt Gerster. Obgleich den neuesten Formengestaltungen entsprechend, wirkt die Fassade dennoch vertraut und überaus angenehm und fügt sich in das Allgemeinbild dieser Gegend trefflich ein. Das ganze Gebäude ist derart abgedichtet, daß die Geräusche des Verkehrs draußen auf dem Bubenbergsplatz nicht einzudringen vermögen, weder in die Räume des Hotels noch in die des Geschäftes. Angenehm fällt vor allem die schöne Verbindung der Geschäftsauslagen mit der Hausfassade auf.

Diesen angenehmen Eindruck behält man beim Rundgang durch das ganze Haus, angefangen bei den Lokaltäten der Leinenweberei. Wer könnte ahnen, daß hinter diesen allerdings sehr großen und geräumigen Schaufenstern