



Die mediterrane Faszination. Die erste deutsche Mittelmeer- und Orientkreuzfahrt

¹Isabel Gutiérrez Koester

Recibido: 8 de febrero de 2022 / Aceptado: 14 de marzo de 2022

Zusammenfassung. Am 22. Januar 1891 verabschiedete Kaiser Wilhelm II in Cuxhaven den Passagierdampfer *Augusta Victoria*, der zwei Monate lang das Mittelmeer und einige seiner wichtigsten Städte auskundschaften sollte, und läutete damit das Zeitalter der Vergnügungs-Schifffahrten ein. An Bord waren 241 betuchte Passagiere, unter ihnen der Zeichner Ch. W. Allers, der seine Reiserinnerungen in *Backschisch*. *Die erste deutsche Kreuzfahrt in das Mittelmeer* dokumentierte und damit ein einmaliges Zeugnis über die mediterrane Faszination im imperialistischen Zeitalter abgibt. Auf der Grundlage eines eurozentrischen bzw. nationalen Gefühls wird der Mittelmeerraum von dem Mikrokosmos der deutschen Reisegesellschaft als naturräumliche und ideologische Einheit wahrgenommen. Die kulturellen Gemeinsamkeiten bestimmen dabei die Erfahrung der Fremde und vermengen vermeintlich mediterrane Spezifika mit Wunschprojektionen der Tourismuswerbung und kolonialen Propaganda.

Schlüsselwörter: Mittelmeer, Kreuzfahrt, Orient, Allers, Capri, Süden, Eurozentrismus.

[en] The Mediterranean Fascination. The first German Mediterranean and Orient Cruise

Abstract. On 22 January 1891, Emperor Wilhelm II bade farewell in Cuxhaven to the passenger steamer *Augusta Victoria*, which was to spend two months exploring the Mediterranean and some of its most important cities, thus ushering in the age of pleasure cruises. On board were 241 wealthy passengers, among them the illustrator Ch. W. Allers, who wrote his travel memoirs in *Backschisch*. *The First German Cruise to the Mediterranean*, thus providing a unique testimony of the Mediterranean fascination in the imperialist era. Based on a Eurocentric and national feeling, the Mediterranean is perceived by the microcosm of the German travel society as a geographical and ideological entity. The cultural commonalities thereby determine the experience of foreignness and mix supposedly Mediterranean specificities with ideological projections of tourist advertising and colonial propaganda.

Keywords: Mediterranean, Cruise, Orient, Allers, Capri, South, Eurocentrism.

¹ Universitat de València (España)
E-mail: isabel.gutierrez@uv.es
ORCID: 0000-0001-8177-5526

[es] La fascinación mediterránea. El primer crucero alemán por Oriente y el Mediterráneo

Resumen. El 22 de enero de 1891, el emperador Guillermo II despidió en Cuxhaven el barco de pasajeros *Augusta Victoria*, que recorrería durante dos meses el Mediterráneo y algunas de sus ciudades más importantes, inaugurando así la era de los cruceros de placer. A bordo viajaban 241 acaudalados pasajeros, entre ellos el dibujante Ch. W. Allers, que escribió sus memorias de viaje en *Backschisch. El primer crucero alemán por el Mediterráneo*, ofreciendo con ello un testimonio único de la fascinación mediterránea en la época imperialista. Basado en un sentimiento eurocéntrico y nacional, el Mediterráneo es percibido por el microcosmos de viajeros alemanes como una unidad geográfica e ideológica. Los rasgos culturales en común determinan así la experiencia de la otredad y mezclan las especificidades supuestamente mediterráneas con imágenes de la publicidad turística y la propaganda colonial.

Palabras clave: Mediterráneo; crucero; Oriente; Allers; Capri; Sur; eurocentrismo.

Inhaltsverzeichnis. 1. Die erste Kreuzfahrt. 2. Südweh und literarischer Exotismus in der deutschen Kultur um 1900. 3. Erinnerungen an die Orientreise. 4. Fazit.

Cómo citar: Gutiérrez Koester, I., «Die mediterrane Faszination. Die erste deutsche Mittelmeer- und Orientkreuzfahrt», *Revista de Filología Alemana* 30 (2022), 65-82

1. Die erste Kreuzfahrt

Der Tourismus ist in unserer heutigen Gesellschaft zu einem festen Bestandteil des Lebens geworden. Lange Strecken können in immer kürzerer Zeit zurückgelegt werden und ferne Destinationen rücken zunehmend näher. Lange Zeit war das Reisen jedoch ein Privileg bestimmter sozialer Schichten oder abenteuerlustiger Individuen und meist mit langen, beschwerlichen Fahrten, hohen Kosten und oft auch Gefahren verbunden. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts waren weit entfernte Welten dank moderner Transport- und Kommunikationsmittel zum ersten Mal erreichbar geworden, und es gab ein wohlhabendes Publikum, das diese Reiseziele kennenlernen wollte, aber ohne die Mühen und Risiken, die eine Reise auf eigene Faust mit sich gebracht hätte. Vor diesem Hintergrund konzipierte vor 130 Jahren der Hamburger Reeder Alber Ballin, Direktor der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft (kurz Hapag), die Möglichkeit, das Reisen zusammen mit Unterkunft, Verpflegung und kulturellem Programm anzubieten, und läutete damit das Zeitalter der Vergnügungs-Schiffahrten ein.

Wenn es auch einige Vorläufer der Kreuzfahrt gab, so gilt die 1891 veranstaltete zweimonatige Exkursion ins Mittelmeer mit dem Schnelldampfer *Augusta Victoria* der Hapag als erste Luxuskreuzfahrt im heutigen Sinne. Zum ersten mal näherte sich die Inneneinrichtung eines Schiffes dem Niveau erstklassiger Hotels an. Die *Augusta Victoria* war darüber hinaus nicht nur eines der größten Handelsschiffe der Welt sondern auch der größte Passagierdampfer, der bis zu diesem Zeitpunkt das Mittelmeer bereist hatte (vgl. Kludas 2001: 26f.). Die *Augusta-Victoria Zeitung*, die eigens für die Passagiere während der achtwöchigen Fahrt gedruckt wurde, kündigte die Reise in ihrer Erstausgabe mit großem Stolz an:

Niemals ist eine Vergnügungsreise unternommen worden, die sich mit der „Augusta Victoria“ heute angetretenen vergleichen liesse. Das herrliche und bewährte Schiff der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, die hervorragendste Leistung deutschen Schiffbaues, die Perle der deutschen Handelsmarine, die mit Stolz ihren von jedem Deutschen nur in Verehrung und Liebe genannten hohen Namen trägt, macht eine Fahrt zu den Stätten der ältesten Kultur, nach Aegypten, Palästina, Syrien, Konstantinopel, Griechenland und Italien, sowie nach Algier, Spanien und Portugal's Hauptstadt. „Das Hauptziel alles Reisens“, so lautet der Ausspruch eines alten englischen Reiseschriftstellers, „muss dahin gehen, die Küsten des mittelländischen Meeres zu besuchen“. Wenn die Begeisterung dieses Mannes schon eine so grosse war, obwohl er nur wechselnde Fahrgelegenheiten mit den alten schwerfälligen Postschiffen kannte, wieviel mehr ist sein Wort begründet, wo zu einer solchen Reise das prächtige Schiff, an keine drängende Postzeit gebunden, zur Verfügung steht! (abgebildet in Kludas 2001: 23)

Mit diesen vielversprechenden Aussichten verabschiedete am 22. Januar 1891 Kaiser Wilhelm II höchstpersönlich in Cuxhaven den nach seiner Gattin benannten Passagierdampfer,² der zwei Monate lang das Mittelmeer und einige seiner wichtigsten Städte auskundschaften sollte. An Bord waren 241 betuchte Passagiere, unter ihnen der Direktor der Gesellschaft selbst (Albert Ballin) und Christian Wilhelm Allers (1857-1915) – Litograph, Zeichner und Illustrator – der in Deutschland durch seine Mappen und illustrierten Bücher und besonders durch seine zahlreichen Portraits von Bismarck bekannt geworden war. Allers dokumentiert mit Witz und Humor das Leben an Bord in seinen Reiserinnerungen *Backschisch. Die erste deutsche Kreuzfahrt in das Mittelmeer. Ein Reisebericht aus dem Jahre 1891* und hinterlässt damit ein einmaliges Zeugnis über die mediterrane Faszination und die Sehnsucht nach dem Süden im imperialistischen Zeitalter.³

„Zu den Eigentümlichkeiten unserer Zeit gehört das Massenreisen. Sonst reisten bevorzugte Individuen, jetzt reist jeder und jede“ behauptete Fontane nur drei Jahre später (Fontane 1894: 3). Auch wenn die organisierte Reise als ein Schritt über die adelige Grand Tour hinaus betrachtet werden kann, so ist das mit der *Augusta Victoria* beginnende Zeitalter der Kreuzfahrten noch lange nicht mit einer Frühform des Massentourismus gleichzusetzen. Die Fahrt auf dem Luxusdampfer war nur für eine auserlesene Gesellschaft zugänglich. Der Passagepreis, einschließlich vollständiger Verpflegung (ohne Alkohol), lag zwischen 1600 und 2400 Mark, mehr als das Doppelte bzw. Dreifache eines durchschnittlichen Jahreseinkommens eines Arbeiterhaushalts im Deutschen Kaiserreich (vgl. *Archiv für Geschichte des Buchwesens* 1997: 25)⁴. Zudem fand sie nicht in der „Mitsommerzeit“ statt, in der, laut

² Kaiser Wilhelms Gattin hieß eigentlich Auguste Viktoria. 1897 wurde der Fehler behoben und das Schiff in „Auguste Victoria“ umbenannt.

³ Es liegen noch weitere Reiseberichte vor: Benrath, H., *Mit der „Augusta Victoria“ ins Mittelmeer vom 22. Januar bis 21. März 1891. Reisebriefe*. Hamburg: Verlag Neue Börsen-Halle 1891; Wallsee, H. E., *Modernes Reisen. Die Orientfahrt der „Augusta Victoria“*. Hamburg: Meißner 1891; Weth, H., *Die Orient-Reise der Augusta Victoria vom Januar bis März 1891*. Hamburg: Gustav Diedrich & Co. 1891 und Lüttwitz, Gabriele Freifrau von, „Mit Stehkragen und Schweller ins Goldene Horn“, in Leip 1936: 36-40.

⁴ Siehe auch <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1100185/umfrage/durchschnittseinkommen-im-deutschen-kaiserreich> [08.02.2022].

Fontane, „alle Welt“ verreiste, sondern im Januar. Der Grund dafür war rein wirtschaftlich: Die Hapag versuchte, ihre Schiffe auch während der Winterzeit zu nutzen, da die Transatlantikrouten nur saisonal betrieben wurden.

Das Mittelmeer war in dieser Hinsicht ideal für eine Kreuzfahrt. Es verfügte nicht nur rein materiell gesehen über die Infrastruktur großer Häfen, sondern auch geistig über den Flair antiker Kulturstätte des ägyptischen, hellenischen und vorderasiatischen Raums. Die Reise begann in Cuxhaven und führte über Southampton durch die Straße von Gibraltar zunächst nach Genua. Von dort ging es weiter ins östliche Mittelmeer nach Alexandrien, Jaffa, Beirut und Konstantinopel. Daraufhin ging es wieder westwärts nach Athen, Malta, Palermo und Neapel. Über Lissabon und London ging die Reise schließlich zurück nach Cuxhaven. „Von überall wehte der Aller-Zonen-Duft im Hamburger Hafen, dem größten Hafen des europäischen Festlandes“, bemerkt Hans Leip in seinem *Hapagbuch von der Seefahrt* (Leip 1936: 7). Die zahlreichen Berichte, die zu dieser allgemein verbreiteten Orientbegeisterung beitrugen, „brachten die Ferne in die Heimat und lockten zugleich in die Ferne – mit romantischen Traumbildern, kolonialen Fantasien und eurozentrischen Weltvorstellungen im Gepäck“ (Bunnenberg 2021: 12), und verwandelten ferne Reiseziele in touristische Sehnsuchtsorte.

Die Passagiere stammten aus zehn verschiedenen Ländern, was von der grenzüberschreitenden Faszination für das Mittelmeer zeugt. In der Festschrift zum 50jährigen Bestehen der Hapag werden noch weitere Gründe für das besondere Vergnügen einer Mittelmeerkreuzfahrt aufgeführt:

Wer vor einem halben Menschenalter hätte behaupten wollen, es würde einmal eine Zeit kommen, in der man zum Vergnügen weite Seereisen unternähme, der wäre für einen Phantasten erklärt worden. Dass heute der grosse Strom der Vergnügungsreisen sich über die Meere zu ergiessen anfängt, kann den mannigfachen Wundern zugezählt werden, an denen das moderne Verkehrswesen so reich ist. Früher bildete der Festlands-Rand die Grenze der Reiselust. Ueber See ging nur, wen unabweisliche Pflicht, wen unentrinnbarer Zwang dazu nöthigte, denn die Seereise galt als ein nothwendiges, aber böses Uebel. Und heute? Tausende fahren alljährlich ausschließlich zum Vergnügen über die Oeane und in weite Kreise dringt die persönliche Bekanntschaft mit fremden Ländern und Völkern, die den Blick erweitert und immer neue Beziehungen schafft. Wer einmal das Meer in all seiner Grossartigkeit auf einem dieser schwimmenden Paläste genoss, [...] wer einmal die fremden Länder und Städte von der Seeseite aus zuerst erblicken konnte, wo sie den Reisenden mit der malerischsten Ansicht begrüssen, die sie irgend bieten können, der wird die Vergnügungsreisen zur See als das Ideal aller Reisen betrachten. [...] Damit berühren wir den wesentlichen Punkt in Bezug auf ihren Kulturerwerb, ihren erzieherischen Werth. (Landerer 1897: 89f.)

Nicht nur die Exotik der Reise und der Luxus des Transportmittels trugen zur enthusiastischen Reiseerfahrung bei, auch die einzigartige Entdeckung neuer Länder und Kulturen aus einer bisher für den größten Teil der Menschheit unbekanntem Annäherungsperspektive: über See. Außergewöhnlich war folglich auch die Tatsache, dass der Dampfer in fast jedem Hafen mit großen Ehrungen und

Feierlichkeiten empfangen wurde, was das Erlebnis für die Passagiere einzigartig machte. Die Kreuzfahrt war mithin sowohl Vergnügungs- als auch Bildungsreise, und die Besonderheit und Neuartigkeit dieses Reisens sollten auch dementsprechend öffentlich bekanntgemacht und gefördert werden. So ist auch die Mitfahrt des Direktors der Hapag selbst zu verstehen und die Tatsache, dass zahlreiche Berichterstatter, unter ihnen Journalisten, Fotografen und Künstler an der Reise teilnahmen.

2. Südweh und literarischer Exotismus in der deutschen Kultur um 1900

In dem Kontext der Nord-Süd-Dichotomie hat der nordeuropäische Reisende besonders seit Ende des 18. Jahrhunderts im Süden seinen Gegensatz gesucht und auf diese spirituelle Geographie seine Vorstellungen und vorgefassten Bilder projiziert. Die Idealisierung des Südens auf dem kognitiven Atlas erreichte ihren Höhepunkt mit der Romantik,⁵ entwickelte sich aber in den anschließenden Jahrzehnten weiter und kann bis in die Gegenwart hinein verfolgt werden.

Die Befriedigung der Sehnsucht nach dem Süden erfolgte häufig nur durch die Imagination. Kunst und Literatur wurden zum Mittel, sich von der Vorstellung von etwas Neuem und Fremden verführen zu lassen. Der Begriff Süden entsprach in diesem Kontext dem Mittelmeerraum, und als emblematisches Land des Mittelmeerbeckens galt Italien, Wiege der abendländischen Kultur. Viele Künstler fielen dem Südweh anheim und suchten hier die Erfüllung ihrer Sehnsucht. Die Mittelmeerküste versprach das Paradies auf Erden und ermöglichte eine mentale oder reale Flucht aus dem kalten und grauen Norden in sonnige, mediterrane Landschaften mit dem besonderen Flair der Antike. Die Darstellung der Fremde entsprach dementsprechend Wunschträumen und Utopiegedanken und erfüllte nebenbei eine eskapistische Funktion. Diesem Anstoß sind die zahlreichen künstlerischen und literarischen Schöpfungen um 1900 zu verstehen, die sich mit dem ersehnten Süden befassten. Nietzsche sprach 1896 von „germanischer Liebessehnsucht nach dem Süden“ (Nietzsche 1869: 9) und bezeichnete nur wenig später den Süden „als eine große Schule der Genesung im Geistigsten und Sinnlichsten, als eine unbändige Sonnenfülle und Sonnen-Verklärung“ (Nietzsche 1900: 227). Stefan George bemerkte im selben Jahr in seiner Zeitschrift „Blätter für die Kunst“:

Man hat uns vorgehalten unsere ganze kunstbewegung der „Blätter“ sei zu südlich zu wenig deutsch. nun ist aber fast die hervorragendste und natürlichste aller deutschen stammeseigenheiten: in dem süden die vervollständigung zu suchen, in dem süden von dem unsere vorfahren besitz ergriffen, zu dem unsre kaiser niederstiegen um die wesentliche weihe zu empfangen, zu dem wir dichter pil-

⁵ So war beispielsweise Winckelmann davon überzeugt, dass „ein glückliches Klima zur Bildung der Schönheit beitrage“ (Winckelmann [1763] 1987: 40) und behauptete, im Süden (Griechenland, Italien) seien die Leute schöner, gesünder, feuriger und künstlerischer. Diesem anthropologischen Idealismus trugen auch Herder (*Ideen zur Geschichte der Philosophie der Menschheit*, 1785) oder der begeisterte Schweizer Reisende Karl Victor von Bonstetten (*Der Mensch im Süden und der Mensch im Norden oder über den Einfluß des Klimas*, 1825) bei.

gern um zu der tiefe das licht zu finden: ewige regel im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation. (zitiert in Ruprecht & Bänisch 1981: 239)

Allers gehörte zu den Privilegierten, die in der Lage waren, den Traum des Südlüks in die Tat umzusetzen. Seiner engen Beziehung zu Bismarck, aber vor allem seinem Talent und letztendlich auch seinem skandalträchtigen Leben ist es zu verdanken, dass er als eine der herausragendsten künstlerischen Persönlichkeiten des Deutschen Reiches galt.

In den neunziger Jahren stand Allers auf seinem künstlerischen Höhepunkt. Sein Erfolg als Zeichner, Maler und Illustrator hatte ihm nicht nur zu einem hohen Bekanntheitsgrad verholfen, sondern auch zu einem beachtlichen materiellen Erfolg (Doß 1981: 31), vor allem dank seiner Bismarck-Alben, die in fast jedem deutschen bürgerlichen Haushalt vorzufinden waren. Diese wohlhabende finanzielle Situation ermöglichte ihm 1892 den Kauf eines Grundstücks auf der Insel seiner Träume, Capri. Schon 1878 war er zum ersten Mal nach Italien gereist und weitere Besuche folgten. Diese Zeit nannte er selbst seine „Sturm- und Drangperiode [...], in der er sich für Kost und Unterkunft durch ganz Italien ‚pinselte‘“ (Wald-Zedtwitz 1892: 784) und weckte seine ungebrochene Begeisterung für das Mittelmeer und die mediterrane Region. 1891 erschien der Prachtband *Capri*, in dem er Land und Leute der Insel portraitierte. Schon das Titelbild versinnbildlicht die allgemeine Vorstellung vom Süden: Zu sehen ist die Capreser Meeresküste, eine Villa umgeben von einer Zitronenlaube und im Vordergrund Allers „Werkzeuge“ - Malerpalette und Pinsel – gekrönt von einer überdimensionalen Chiantiflasche. Die Mappe fand großen Beifall und Anklang und trug mit Sicherheit nicht unerheblich zur Popularität der Insel unter den von Südweh ergriffenen Deutschen gegen Ende des Jahrhunderts bei:

Eine besonders glänzende Erscheinung auf dem Kunstmarke ist aber ein anderes Werk desselben Künstlers, sein „*Capri*“ (München, Franz Hanfstängl Kunstverlag A.-G.). Nicht nur hat Allers selbst darin sein Bestes gegeben, auch die Art der Vervielfältigung und die Ausstattung stehen hier auf einer Höhe, wie sie wohl noch selten erreicht worden ist. Der ganze Zauber jenes zwangslosen Künstlerlebens auf der wunderbaren Insel liegt über dieser Schöpfung ausgebreitet – ein Hauch köstlicher unverkümmerter Naturfrische weht uns aus den prächtigen Blättern entgegen. (*Die Gartenlaube*, 51, 1891: 875)

Es folgten noch weitere Italienbände: 1893 „*La Bella Napoli*“ und 1896 „*Hochzeitsreise nach Italien*“, aber Capri verkörperte für Allers seinen Traum- und Sehensuchtsort. 1893 baute er dort „*Villa Allers*“, die ab dann sein Winterdomizil sein sollte und 1895 sogar als Sehenswürdigkeit im Baedeker aufgeführt wurde. Die Villa wurde bald zu einem populären Prominententreffpunkt. Das Gästebuch dokumentiert den regen Besuch von Künstlern, Politikern und anderen Persönlichkeiten mit Rang und Einfluss (vgl. Fahrenhorst 2021).

Es ist natürlich kein Zufall, dass Allers zeitgleich an der Kreuzfahrt der *Augusta Victoria* teilnahm. Dank seines Erfolgs war er als gefragter Künstler der Zeit nicht nur imstande, die teure Passage zu zahlen, sondern konnte sich darüber hinaus auch leisten, seine handschriftlichen Reisenotizen samt Reiseillustrationen in einer

faksimileartigen Ausgabe im Privatdruck herauszugeben. Den Auftrag für den Capri-Band hatte er mit großer Wahrscheinlichkeit schon erhalten, so dass seine Prädisposition für die mediterrane Verlockung auch künstlerischer Natur war. Der Schriftsteller Ewald von Zedtwitz traf ihn nur kurz nach der Reise auf Capri wieder:

Auf Capri sahen wir uns wieder. Plötzlich stand er in seinem großen Schlapput vor mir, ganz der Alte, nur gebräunt von der Sonne des Orients, den er auf der „Augusta Viktoria“ kurz vorher besucht hatte. [...] Nach echter Malerart liebt er es, die Welt zu durchstreifen, ohne daß es ihm dabei an Sinn für die Häuslichkeit fehlt; dafür spricht sein Haus in Karlsruhe, seine alte Burg „Hohenklingen“ am Rhein und seine Villa auf der Insel Capri, die er sich an der Punta Tragara, also auf einem der herrlichsten Punkte der göttlichen Insel, erbaut hat, hoch über dem tosenden Meere, mit dem Ausblick nach Süden, über die weiten tiefblauen Wasser, zwischen Weingerank, Orangen, Oliven und Feigen. Hier mag es sich gut ruhen! (Wald-Zedtwitz 1892: 784f.)

Mit großer Aufmerksamkeit erkundete Allers jeden Winkel der Insel und hielt mit Stift und Pinsel die typischen Genreszenen der Zeit fest: Fischer bei der Arbeit, spielende Kinder, sinnliche Jünglinge, Priester, Porträts der Capresen und fremder Besucher, Frauen bei traditionellen Arbeiten, dösende Dorfbewohner und arkadisch anmutende Szenarien. Sie alle offenbarten Allers' romantische und verführerische Vision seiner Wahlheimat und entsprachen der germanischen Vorstellung der sonnigen Mittelmeerlandschaft. Schließlich hatte die Insel schon seit dem frühesten Altertum überschwengliche Begeisterung unter Künstlern, Wissenschaftlern, Staatsmännern und anderen Persönlichkeiten ausgelöst, und auch die Deutschen hatten maßgeblich dazu beigetragen, die Insel wissenschaftlich und literarisch zu popularisieren, wie u.a. die italienische Schriftstellerin Claretta Widermann-Cerio aufzeigt:

Und über dieses Meer kamen die ersten Bewohner, Götter und Halbgötter, der Gott Pan und die Sirenen, die Teleboer und die ersten griechischen Siedler von der Insel Euböia, die hier zwei Städte gründeten, bis zu jener Glanzzeit, da Augustus die Insel erwarb und zu seinem Sommeraufenthalt machte und der Kaiser Tiberius sie elf Jahre lang zur Residenz, zum Mittelpunkt seines riesigen Weltreiches erkor. Sie sah Macht und Glanz des römischen Imperiums, die Zeiten des Verfalls und der Vergessenheit, wurde von Barbaren erobert, von Seeräubern und Sarazenen bedroht, erlebte Kriege, Pest und Fremdherrschaft, den friedlichen Einzug romantischer Naturschwärmer und die bacchantisch laute Invasion der heutigen Capri-Snobs ... und blieb im Grund doch unverändert: ewiger Fels der Sehnsucht im blauen Meer. [...] Für die Deutschen wurde Capri „die deutsche Perle des Mittelmeeres“, und um sich von ihrer vielseitigen Tätigkeit zu überzeugen, braucht man heute nur eine Bibliographie der Insel zu durchblättern: Der größte Teil der wissenschaftlichen und schöngeistigen Literatur über die Insel stammt von Deutschen. Sie erforschten die Geologie, Fauna, Flora, die Geschichte der Meteorologie und fanden Inspiration für Dichtungen und Romane. (Cerio 1954: 210f.)

Die Faszination, die Capri auf Reisende der ganzen Welt seit dem 19. Jahrhundert ausübte, machte die Insel zum Sehnsuchtsort par excellence und erkor sie zum internationalen Treffpunkt von Abenteurern, Bohemiens, Wissenschaftlern und Intellektuellen und zur besonderen Inspirationsquelle deutschsprachiger Schriftsteller und Künstler. Um 1900 zählten unter vielen anderen Gerhart Hauptmann, Rainer Maria Rilke und Theodor Däubler sowie Hans Paule, Otto Sohn-Rethel oder Karl Wilhelm Diefenbach zu ihren ergebenen Besuchern bzw. Bewohnern.⁶

Kunst und Literatur im Zeitalter des Imperialismus stellten die wichtigste Informationsquelle zur südländischen Vorstellungswelt dar und umfassten mit Exotik und Erotik nur einige der stereotypischen kulturellen Vorstellungen, die dem Mittelmeerraum zugeschrieben wurden. Vor diesem Hintergrund dokumentiert Robert Aldrich in seinem Werk eingehend, wie das Mittelmeer eines der zentralen Themenkomplexe in der homoerotischen Literatur und Kunst von den 1750er bis zu den 1950er Jahren darstellte: "The basic hypothesis is that the image of a homoerotic Mediterranean, both classical and modern, is the major motif in the writings and art of homosexual European men from the time of the Enlightenment until the 1950s" (Aldrich 1993: x). Die Gastfreundschaft und Offenheit Italiens gegenüber den sexuellen und kulturellen Interessen der Besucher war eng mit den dortigen sozioökonomischen Bedingungen verbunden, und Capri stellte in diesem Kontext einen einzigartigen Lustort, eine „island of pleasure“ dar. Schriftsteller und Künstler schufen und bewahrten den Mythos des homoerotischen Südens und der erotischen Anziehungskraft des Mittelmeerraums und seiner Bewohner und vermischten dabei antike und moderne Bilder. Der Süden war nicht nur aufgrund seines kulturellen Erbes, den günstigen wirtschaftlichen Umständen und des Klimas ideal, sondern erlaubte ihnen auch der gesellschaftlichen Zensur in ihren Heimatländern zu entkommen und ihren Neigungen mit größerer Freiheit nachgehen zu können. Das Mittelmeer wurde so zum Knotenpunkt, um den sich ein komplexes künstlerisches und soziales Gefüge bildete.

Capri war auch für den Alleininhaber des deutschen Stahlimperiums, Friedrich Alfred Krupp (1854-1902), ein südliches Refugium, wo er seine Homosexualität offener als in Deutschland ausleben konnte. Im November 1902 prangerte die sozialdemokratische Zeitung *Vorwärts* seine sexuelle Orientierung an und warf ihm vor, dass er in seiner Ferienresidenz dem homosexuellen Verkehr mit jungen Männern huldige. Wenige Tage später starb Krupp unter ungeklärten Umständen.

Allers wurde in den Krupp-Skandal mit hineingezogen und musste 1903 die Insel überstürzt verlassen. Aufgrund seines freizügigen Lebensstils und seiner homosexuellen Neigungen⁷ wurde er der Päderastie beschuldigt, weshalb ein italienisches Gericht ihn zu viereinhalb Jahren Zuchthaus verurteilte. Allers konnte seiner Verhaftung nur knapp entkommen, und obwohl die wahren Begebenheiten nie eindeutig aufgeklärt wurden, verhinderte das juristische Urteil eine Rückkehr nach Capri, während die moralischen Konsequenzen ihn auch bis zu seinem

⁶ Weiterführende Literatur hierzu: Cerio, C., *Mein Capri*. Hamburg: Mareverlag 2010 Nегendanck, R. und Pese, C., *Zauberinsel Capri: Auf den Spuren deutschsprachiger Künstler*. Wienand: Köln 2018.

⁷ Näheres hierzu in dem Kapitel "The Gay 'Nineties" in Money (2012).

Todesjahr von Deutschland fernhielten. Er nahm das Pseudonym W. Andresen an und wurde zum ruhelosen Weltenbummler.⁸

Mit der Jahrhundertwende wurde die romantisch-exotische Betrachtungsweise immer häufiger und intensiver mit der Vorstellung einer konkreten geographischen Küstenlandschaft in Verbindung gebracht. Gerade die nördliche Perspektive verstand die Mittelmeerküste zunehmend als eine virtuelle Kulturlandschaft, als Ausdruck einer Vorstellung und Inbild der südländischen Anschauung, die sich dem dunklen, kalten und diszipliniert rationalen Norden gegenüberstellte. Die südliche Meerlandschaft als topografischer Raum wurde also bereits in der Heimat subjektiv aufgeladen und erschien demzufolge in Reiseschilderungen nun als Kulisse für ein orientalisches anmutendes, paradiesisches Land.

Diese erhöhte Idealisierung des Südens ging einher mit einer allgemein verbreiteten Orientbegeisterung, die an die intellektuelle und kulturelle Division Europas zwischen Orient und Okzident anknüpfte. Der Orient als fremder, geheimnisvoller Ort hatte genauso wie der sinnliche und sonnige Süden eine traumhafte und verführerische Wirkung auf Leser und Betrachter und trug ebenso zur Popularität des literarischen und künstlerischen Exotismus bei.

Edward Saids vielzitiertes Werk *Orientalism* (1978) untersucht vornehmlich die westliche Umgangsweise mit dem Orient. Neben einer geographischen, politischen und kulturellen Annäherung an den Orient existiert nach Said auch ein imaginiertes Orientverständnis, welches sich vor allem um die Jahrhundertwende vielfach kulturell manifestiert hat. So steht das touristische Interesse für den Orient im imperialistischen Zeitalter in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Präsenz orientalisches inspirierter Fantasien in der deutschen Kunst und Literatur.

Der Begriff „Orient“ wird hier als ideologisches Konstrukt verstanden. Es handelt sich dabei aber nicht um eine absolute Kategorie, sondern um einen Begriff, der - ebenso wie der Süden - von der geographischen, historischen und ideologischen Position des Benennenden bzw. des Reisenden abhängig ist. Dabei erfolgt die Projektion der eigenen gesellschaftlichen und kulturellen Identität in Form von Idealisierung oder Ablehnung. Diese dichotomische Repräsentation des Orients hat Said eingehend untersucht und ist dabei der Frage nachgegangen, inwieweit der eurozentrische Blick das Verständnis der Gesellschaften des Nahen Ostens bedingt. Sowohl die Darstellung als auch die Wahrnehmung des Orients stellen den Bezug zum europäischen Kolonialismus und Imperialismus her und evozieren das Verhältnis zwischen dem unzivilisierten Fremden und dem kolonisierenden Deutschland. Die Deutung der einen Kultur erfolgt durch die andere, und der Orient dient als Projektionsfläche, um die deutsche bzw. moderne Identität zu bestimmen.

Laut Said ist der Orientalismus seit spätestens Ende des 18. Jahrhunderts institutioneller Rahmen für den Umgang mit dem Orient zu sehen und kann seitdem als westlicher Stil verstanden werden, den Orient zu beherrschen, zu gestalten und zu unterdrücken:

Taking the late eighteenth century as a very roughly defined starting point Orientalism can be discussed and analyzed as the corporate institution for dealing with

⁸ Allers, C. W., *Rund um die Erde*. Stuttgart/Berlin/Leipzig: Union Deutsche Verlagsgesellschaft (o.J., ca. 1898).

the Orient - dealing with it by making statements about it, authorizing views of it, describing it, by teaching it, settling it, ruling over it: in short, Orientalism as a Western style for dominating, restructuring, and having authority over the Orient. (Said 2003: 3)

Said geht in seiner Studie auch ansatzweise der Frage nach, inwieweit der Orient häufig als homogenes Gebilde dargestellt wird. Parallel dazu unterliegt auch der Mittelmeerraum einem Prozess der Homogenisierung und Generalisierung, für die *Backschisch* zahlreiche Beispiele liefert. Der Bezug Allers' zum zeitgenössischen Orient-Diskurs offenbart sich dementsprechend durch seine kulturellen Interessen und durch die Wechselbeziehungen zwischen Wunsch und Wirklichkeit, zwischen Idealisierung und Überheblichkeit. Die eigene Lebenserfahrung im wilhelminischen Zeitalter bestimmt entscheidend die Art und Weise, in der der Orient von den Reisenden wahrgenommen wird, und Allers bezieht Positionen und Vorlieben, die in der deutschen Gesellschaft seiner Zeit dominant waren. Die in seinem Reisebericht entworfenen Verhaltensstrategien reflektieren nicht nur den zeitgenössischen Geschmack, sondern auch, wie im Folgenden aufgezeigt werden soll, eine kulturelle Differenzierung, die meist als eingreifend und „zivilisierend“ interpretiert werden kann.

3. Erinnerungen an die Orientreise

Allers wählte für den Band zur Orient-Kreuzfahrt den Titel *Backschisch*, ein Wort persischen Ursprungs, das soviel wie „Trinkgeld“ oder auch „Schmiergeld“ bedeutet. Schon gleich zu Beginn der Reise ist die Sehnsucht und der Wunsch nach orientalisches und südlich anmutenden Begegnungen groß, vor allem wenn man bedenkt, dass der Abfahrtshafen in Cuxhaven mit Schnee und Eis bedeckt war und die ersten Tage Wind, Regen und aufgewühltes Meer die Reise beeinträchtigen:

Ist noch verdammt wenig Orientalisches bis jetzt zu sehen. Nur ein Passagier erfreut unsere Augen mit einem leuchtenden Fez und unser Herz mit dem türkischen Gruß. Er zaubert Palmen, Sonne, Minarette, Harems, Eunuchen und [...] südliche Gewässer in unsere nebligen kalten Gemüter und wird dafür einstimmig zum Kanaltürken ernannt. (Allers 1891: 20)

Die Begeisterung für den Süden zeigt sich gleich nach Kapp Finisterre, entlang der portugiesischen Küste. Das Mittelmeer ist noch nicht erreicht und die Temperatur liegt gerade mal bei 14 Grad, und trotzdem ändern sich die Stimmung und die Einstellung der Passagiere schlagartig:

Die Küste liegt lockend romantisch an der Backbordseite. [...] Auch der große 18 mal 24 cm Photograph Strumper aus Hamburg, der die ganze Reise fotografisch darstellen will, taucht jetzt auf (mit einem ungeheuren dreibeinigen Apparat bewaffnet), von der Sonne des Südens geweckt. Heute weht eine milde Brise und die Luft ist mollig weich – Frühling! (Allers 1891: 37)

Je mehr sich das Schiff dem Süden bzw. dem Mittelmeer nähert, desto idyllischer werden die Beschreibungen. Wohl gemerkt, von Land und Leuten ist noch kaum etwas zu sehen, aber die Empfindungen schwanken zwischen Wohlgefühl und Euphorie. Ausdrücke wie „wunderbar“, „farbenfroh“ oder „malerisch“ werden vielfach verwendet (letzterer 44-mal!), und das Meer ist dabei ein fast allgegenwärtiger Hintergrund:

Tief unten das Meer, so blau, so tief und satt im Ton, wie ich es noch nicht gesehen. Eine Bark in vollen Segeln, so groß wie ein Hamburger Rundstück, lief vorbei, aus dem Mittelmeer kommend. Der Leuchtturm von Europa Point steht auf steilem Fels ins blaue Meer vorragend. Die Sonne brennt uns behaglich auf den Buckel, nach Tanger zu flimmert das Meer im Sonnenschein und die langen, jetzt weich verschwimmenden Konturen Afrikas drüben und die Horizontlinie des Mittelmeers schließen das Riesenbild ab. Ein unbezahlbar schöner Tag. (Allers 1891: 52)

Trotz der Vielfältigkeit an Nationalitäten der Reisenden, stammte der größte Teil der Passagiere der *Augusta Victoria* aus Norddeutschland. Die bewusste Wahrnehmung der Mittelmeererfahrung vor diesem regionalen Hintergrund deutet auf kulturelle Gemeinsamkeiten hin, die die Erfahrung der Fremde bestimmen. Das Singen nationaler Lieder bei Begegnungen mit anderen Schiffen oder bei der Einfahrt in die Häfen kann in diesem Bezug als eine Selbstinszenierung verstanden werden, die das Schiff nicht nur als deutsches Produkt, sondern als Symbol der deutschen Nation im internationalen Mittelmeerraum präsentiert. Breidenbach betrachtet diese Lieder (auch die Musik, die während der Reise gespielt wird, oder die zahlreichen „Bierkonzerte“ können hinzugezählt werden), die gemeinsame Sprache, die Institution der Monarchie und das Symbol der Nationalflagge als bedeutende Bestandteile einer nationalen Zugehörigkeit und Verbundenheit zwischen den Teilnehmern der Schiffsreise (Breidenbach 2021: 100f.). Der Besuch des Kaisers bei der Abfahrt hatte die Passagiere bereits in patriotische Begeisterung versetzt und sein Geburtstag wird am 27. Januar groß gefeiert: „Flaggenparade, Festmarsch ums Schiff mit Musik. Das ganze Schiff in Gala und Flaggenschmuck“ (Allers 1891: 41).

Schenkt man der Festschrift zum 50jährigen Bestehen der Hapag Glauben, so könnten diese Reiseerlebnisse auch als ein früher Beitrag zur globalisierenden und grenzüberschreitenden Verbindung der Kulturen gepriesen werden:

Immer mehr Länder und Welttheile werden so in den Bereich der Fahrten gezogen. Schon spinnen sich mannigfache Fäden herüber und hinüber von Land zu Land, sie vermehren sich, erstarken und werden zu einem von der Kultur gewobenen, völkerverbindenden Bande. An dieser praktischen Verbrüderung der Nationen, dem belebteren Austausch ihrer materiellen und geistigen Güter aber werden die Vergnügungsfahrten einen grossen Antheil haben, und ein Stückchen Kultur-Zukunft wird herbeigeführt durch diese von der Hamburg-Amerika Linie neu geschaffene Form des Reisens zur See. (Landerer 1897: 92)

Dass dieser Austausch allerdings nicht immer so ideal und ausgeglichen vonstatten ging, wie sich die Festschrift erhoffte, tritt in dem Reisebericht deutlich zutage. Bei dreizehn organisierten Ausflügen sammelt Allers Eindrücke der exotischsten Mittelmeer-Länder, die, typisch für die Zeit, von kolonialer Herablassung geprägt sind.⁹ Schon in La Línea,¹⁰ an der spanischen Grenze zum britischen Gibraltar, beginnen sich all die Vorstellungen zu erfüllen, die die Reisenden von Süden und Orient haben. Für Allers ist der Kontrast zu dem zivilisierten und europäisierten Gibraltar eindeutig zu erkennen:

Bald waren wir in Línea. Welch ein Unterschied zwischen dem wohlgeordneten Gibraltar und diesem fidelen Urzustand, der Wohlanständigkeit der Engländer und dem Naturspektakel und Dreck der Spanier. Stolz aussehende Polizeidiener, erhabene Schildwachen und Bettler voll Hoheit, Grandesse und Läusen. [...] Zahllose schmierige flohbeladene Hunde, Ziegen, Hammel laufen, ruppige Hähne nebst Familie, Pferde, Maultiere, Esel und Mautbeamte. In den offenen Türen und vor dem Haus wird alles verrichtet. Aller Schmutz, ob er stinkt oder nicht, immer nur auf die Straße geworfen. Das einzig reinliche Geschöpf ist wie immer die sich waschende Hauskatze, hier anscheinend in vollem Einverständnis mit den Hunden lebend. Überall sonst das bekannte Bild unserer Vorfahren in ihren Wäldern bei der Familienbeschäftigung. Einer den Andern lausend. Hier wurden dann noch die auserlesenen Exemplare den Eigentümern vorgewiesen und besprochen ehe sie vernichtet werden. (Allers 1891: 48)

Trotz der mangelnden Sauberkeit und Ordnung wird das einheimische Volk als freundlich und frohmütig beschrieben, was in etwa den Vorstellungen des edlen Wilden nahekommt. Die Spanier werden als ein Naturvolk dargestellt, das zwar authentisch und entzückend ist, aber gesellschaftlich in einem bemitleidenswerten Rückstand lebt, weshalb sie von Allers mit Affen, die sich lausen, verglichen werden.

Kommentare dieser Art sind umso häufiger zu lesen, je weiter das Schiff ins Mittelmeer und in den Orient vordringt. Dabei sind die sowohl narrativen als auch bildnerischen Beschreibungen von Alltagsszenen oft, wie es Allers' naturalistischem Stil eigen ist, mit Humor und Ironie vermischt. Es offenbart sich eine fast paternalistische Haltung des Autors, die mit zahlreichen gönnerhaften, häufig auch herablassenden Bemerkungen einhergeht, die sowohl auf eine finanzielle als auch kulturelle Überheblichkeit hindeuten:

Er [ein kleiner netter kaffebrauner Bursche] forscht vorsichtig nach der Höhe des Backschisch, den er wohl bekommen könnte, und küsst mir dankbar, da er es erfährt, den Rock. Dann schreit er unaufhörlich „Good Mr. Allers, very good Mr. Allers, good Hassan Boy, poor boy, viel Backschisch, poor Hassan“ etc. etc. (Allers 1891: 96f.)

⁹ Bereits 1885 hatte Allers die Illustrationen zu der ersten deutschsprachigen Ausgabe des beliebten Lieds in Form eines Zählreims *Zehn kleine Negerlein* (*Ten Little Injuns*, 1868) angefertigt, die brutal und unverblümt rassenfeindlich angelegt war (Weidisch 2013: 11).

¹⁰ Eigentlich La Línea de la Concepción.

Nach den Erlebnissen während des sechstägigen Aufenthalts an Land (Alexandria-Kairo-Heliopolis-Alexandria) wird die Rückkehr aufs Schiff als überaus angenehm empfunden. Hier herrschen wieder deutsche Gründlichkeit und Ordnung. Dies sind aber nicht die einzigen „nationalen“ Eigenheiten, die während der gesamten Reise beibewahrt werden. An Bord wird ständig deutsche Musik gespielt und deutsches Essen serviert, aber auch auf den Exkursionen ins Inland (z.B. Israel) besuchen die Passagiere vornehmlich deutsche Gasthäuser und Bierstuben:

Ramle (heute: Ramla): Frühstücksrast für Mensch und Vieh. Ein malerisches Trümmerhaufennest mit einem deutschen Bierrestaurant. Wie die Heuschrecken ließen wir uns dort nieder und vertilgten in 10 Minuten alle Wurstvorräte und das Bier bis auf die Nagelprobe. Hinter uns bleibt eine bierlose Wüste. (Allers 1891: 128)

Im Hotel Feil war bald ein höllisches Leben, zwei Wirtsstuben voll Gäste. Amerikaner und Engländer für sich und die Deutschen desgleichen. Deutscher Wirt und deutscher Hausknecht. Alles sauber und nett. Gutes Essen, richtige solide Hausmannskost und ausgezeichnete, etwas schwerer Jerusalemer Wein. (Allers 1891: 135)

Die Passagiere der *Augusta Victoria* bleiben allgemein unter sich und kommen nur selten in Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung und ihrer Kultur. Meist handelt es sich bei diesen gelegentlichen Begegnungen um lokale Händler oder um Esel- und Kamelführer. Prominente Besuche finden hingegen nur mit außenpolitischen Vertretern des Kaiserreiches oder in deutschen Siedlungskolonien (wie die der württembergischen Templer von Jaffa und Jerusalem) statt. Das bedeutet, dass die Passagiere auf ihrer Orientfahrt durchs Mittelmeer nur selten eine tatsächliche transnationale Erfahrung machen. Trotz der mediterranen Vorstellungswelt überwiegt im imperialen Zeitalter die „Wirkmacht nationaler Symbole im internationalen Raum“ (Breidenbach 2021: 108), also die Überzeugung der deutschen Übermacht als politische Entität gegenüber einer vereinheitlichten und reduktionistischen Sichtweise des Mittelmeerraumes.¹¹

Die Exkursionen nach Jaffa, Jerusalem und Bethlehem zeichnen sich durch viel Dreck, aber auch durch Höflichkeit der Bevölkerung aus und werden von Allers erneut mit herablassender Überheblichkeit beschrieben. Mit bestürzender Schärfe macht er keinen Unterschied zwischen (einheimischen) Menschen und Tieren: „In der Stadt [Jaffa] aber ein entsetzlicher Dreck, viel Gedränge von beladenen rück-

¹¹ Es ist daher auch nicht verwunderlich, dass Allers' Villa auf Capri äußerlich zwar der allgemeinen Vorstellung des Mittelmeersüdens entsprach (sonnige Terrasse mit Blick aufs Meer, umgeben von Orangen- und Olivenbäumen), von innen aber ein „Klein Deutschland“ darstellte, wo man u.a. „die deutsche Hausmannskost von Mutter Allers genießen“ konnte (Weidisch 2013: 46): „Er baute sich in Capri ein großes, schwerfälliges Haus, Villa Tragara, sehr hamburgisch, ein Meisterwerk der Wohnlichkeit, wie sie den Deutschen jener Zeit am Herzen lag, mit grausam geschnitzten Möbeln, die vorgaben, aus der Renaissance zu sein, mit gerafften Damastvorhängen, Waffen und mittelalterlichen Rüstungen, ganze Batterien von ‚Biermaßen‘, mit Reihen langer Pfeifen, einer ‚Gartenlaube‘, beim Kaffeeklatsch der Damen die Krone der Gemütlichkeit, und eine Trinkecke nebst einer Kegelbahn für die Herren“ (Cerio 1954: 147).

sichtslosen Kamelen, Juden, Arabern und Eseln“ (Allers 1891: 124). In Bethlehem ist Allers besonders der eitlen Religiosität der verschiedenen „Christensorten“ gegenüber sehr kritisch, die geschmacklose Theateraufführungen für die Touristen inszenieren, die er allesamt als „protzenhafte dumme Flitterei“ (Allers 1891: 141) bezeichnet: „Dazwischen das alte Gewühl von Arabern, Kamelen, Juden und Christenschulen, Rosenkränzen und Pilgern. Mönchen, stinkende und etwas weniger stinkende, Gelehrte, Bettler, Blinde, Neger, Soldaten, Prozessionen und Schmutzhaufen. Dazwischen wird sehr schöner Blumenkohl verkauft“ (Allers 1891: 148).

Die Ankunft im Libanon stellt einen Kontrast bezüglich der Sauberkeit und Ordnung dar. Trotz der eisigen Kälte – es liegt Schnee – empfindet Allers die Umgebung als malerisch und südländisch:

Beirut war wieder voller Leben aber fast ohne Schmutz. Sauber, alle Kinder gut gewaschen, sogar die Füße und Beine, und selten nur Bettler. – Bunte, malerische Häusergruppen, dazu wieder Zitronen, Apfelsinen, Gärten, und das freie Land, vor uns der gewaltige Libanon und die blühenden Schneefelder. (Allers 1891: 170)

Letztendlich trüben aber das schlechte Wetter und die Kälte („miserables Wetter, kalt, Schneetreiben und schneidender Wind“, Allers 1891: 197) die südländische Vorstellungswelt des Autors und bei Constantinopel (heute Istanbul) empfindet er solch ein Ekel, dass er beschließt auf dem Schiff zu bleiben. „Als ich mich für die Orientreise fertig machte, ließ ich die Gummischuhe verachtungsvoll in Hamburg. Wer denkt auch beim Wort ‚Orient‘ an Gummischuhe – Sonnenbrand, Kamele, Löwen, Palmen und sanfte Winde, nur keinen Regenschirm und prosaische Gummischuhe“ (Allers 1891: 200).

Seine Stimmung hellt sich am nächsten Tag dank des besseren Wetters auf, auch wenn er etwas enttäuscht darüber ist, nicht das „gerühmte orientalische Leben und Treiben“ vorzufinden (Allers 1891: 200), da die Stadt ihm eher europäisch anmutet.

Unsere Stimmung besserte sich mit dem Wetter und schließlich kamen wir so weit zuzugeben, das alte Byzanz konnte bei besserer Jahreszeit eine ganz anständige Stadt sein. Nur das gerühmte orientalische Leben und Treiben kam uns etwas Poppenbüttelhaft und europäisch vor. Das hat aber wohl seinen Grund, dass wir zuerst Ägypten und Syrien bereist hatten. Da kann dies bisschen Orient nicht mehr verblüffen. (Allers 1891: 199)

Nach Griechenland geht die *Augusta Victoria* in Malta vor Anker, wo sich einmal mehr Allers europäische Arroganz offenbart:

Die menschliche Staffage sehr interessant und buntscheckig. Rote und blaue englische Soldaten, Eseljungen und andere malerische Eingeborene, Pferde und Maultiere. Alle Wege und Straßen schön in Ordnung wie überall wo die Engländer regieren. Es sieht aus wie ein gewaschenes und geordnetes Süd-Italien. (Allers 1891: 225)

Der „glühende Sonnenuntergang in Gold und Purpur“ (Allers 1891: 236) am 5. März kündigt für Allers vielleicht nicht den kulturellen, aber doch den emotionalen Höhepunkt der Reise an, da er am nächsten Morgen sein „geliebtes Capri“ erblickt. Die Beschreibungen hier sind, trotz der winterlichen Jahreszeit nahezu paradiesisch.

Jetzt ist alles fein im Ton, die protzenhaft grünen Farben des nahen Frühlings fehlen noch und nur das sanfte, eher etwas staubige Graugrün der Oliven stimmt famos zum goldgrünen Gestein, zu dem herrlichen Laub der Apfelsinen und Zitronen und zum sanften Blau des Meeres mit den ferne im Dunst verschwimmenden Inseln Ischia und Procida. (Allers 1891: 238)

Dank Allers' Capri-Erfahrung kann er sich seines Wissens und der Bekanntschaft mit schönen Menschen rühmen, die im krassen Gegensatz zu der hässlichen Touristenshow stehen (Allers 1891: 238). Am liebsten würde der Künstler gleich dortbleiben, beschließt aber, die Reise zu Ende zu führen und später von Hamburg wieder nach Capri zu reisen, und tatsächlich ist die Weiterfahrt „bei der milden Luft und einem unvergleichlichen Sonnenuntergang“ eine „wahre Mittelmeeridylle“ (Allers 1891: 239).

Nach Neapel führt der Rückweg erneut an Portugal vorbei. Richtung Kanal wird das Wetter wieder „gräulich“ und der Künstler bleibt die meiste Zeit im Bett, isst Erbsensuppe mit Speck, liest und freut sich, nach zwei Monaten endlich einmal allein sein zu können (Allers 1891: 249). Nach drei Tagen Aufenthalt in London erreicht das Schiff Cuxhaven am 21. März. Am nächsten Morgen findet die „glorreiche Einfahrt in den Hamburger Hafen“ statt: „Wir wurden empfangen, als ob wir das heilige Grab erobert hätten“ (Allers 1891: 250). Nur wenige Tage später zieht es Allers wieder über die Alpen auf seine geliebte Capri-Insel.

Beim behaglichen Stilleben, zwischen den Klippen der Piccola Marina, oder unter den Zitronen und Apfelsinenbäumen, Feigen und Oliven meines eigenen Landes liegend, kann ich mir oft gar nicht zusammen reimen, dass ich vor so kurzer Zeit nicht in Jerusalem, in Kairo, Damaskus, Istanbul, Athen und Hamburg herumstampfte. (Allers 1891: 250)

4. Fazit

Die Reise war ein großer Erfolg, wie den zahlreichen Berichten und Aufzeichnungen zu entnehmen ist, und nach ihrem Beispiel wurden bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges immer wieder neue Mittelmeerrouten für die Wintermonate ausgebaut und seitdem hat sich das Angebot vervielfacht. Wurden bei dieser ersten Reise dreizehn Mittelmeerhäfen angelaufen, so sind es heutzutage schon fast hundert (Marrant, 00:06:30). Durch die Berichte kann nicht nur die Organisation und der praktische Ablauf der Reise rekonstruiert werden, der Leser erhält darüber hinaus auch Einblick in die persönlichen Erwartungen und individuellen Erfahrungen der Passagiere auf einer nie zuvor dagewesenen Mittelmeerreise. Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass diese Berichte nicht für den persönlichen Gebrauch, sondern für

die Öffentlichkeit bestimmt waren und die Aufmerksamkeit des Lesers besonders auf gruppenbezogene Erlebnisse lenken sollten, um sie einem breiten Publikum zugänglich zu machen.

Die allgemein akzeptierte mentale Trennungslinie zwischen Nord und Süd verläuft irgendwo innerhalb des Mittelmeerraumes,¹² und die kulturelle Dissonanz zwischen dem einen und dem anderen Teil deutet darauf hin, dass es sich hier um eine Kategorie handelt, der von den fortschrittlicheren Industrie- und Kolonialmächten Europas eine Vielzahl von unterschiedlichen Kulturen und Vorstellungen aufgezwungen wurde (vgl. Horden & Purcell 2000: 30). Versetzt man sich ins imperialistische Zeitalter, so erscheint diese Unterscheidung geradezu dogmatisch. Der zeitgenössische deutsche Geograph Theobald Fischer - einer der Begründer der modernen Geographie in Deutschland - vertrat die Auffassung des mediterranen Raums als eine geographische Einheit und äußerte sich als überzeugter Befürworter der deutschen Kolonialpolitik mit Begeisterung zur internationalen Machtstellung des Deutschen Reiches:

Das Deutsche Reich ist keine Mittelmeermacht, hat bisher auch in keiner Weise angedeutet, daß es eine solche zu werden beabsichtige; aber es scheint zu genügen, daß seine wirtschaftliche Entwicklung, lediglich aus seiner Machtstellung und den Kräften des Volkes heraus, auch im Mittelmeergebiet sich geltend macht. In der Tat sieht man in allen Mittelmeerhäfen die deutsche Flagge immer häufiger und auf immer stattlicheren Schiffen wehen, die, sei es lediglich dem Warenverkehr, sei es vorwiegend der Beförderung von Reisenden dienen. Immer größer und einflußreicher werden in allen Mittelmeerhäfen die deutschen Kolonien, wie ich durch meine 35jährige Beschäftigung mit und Reisen in diesem Gebiet feststellen kann. (Fischer 1906: 375)

Die Vorstellung des Mittelmeerraums als naturräumliche und kulturelle Einheit widersetzt sich den verschiedenen Spaltungsprozessen der Moderne, auf die u.a. Horden und Purcell aufmerksam machen: Regionalisierung, Nationalisierung und Globalisierung, Orientalisierung und Europäisierung, Urbanisierung und Industrialisierung, Kolonisierung und Dekolonisierung. Auf der Grundlage eines eurozentrischen bzw. nationalen Gefühls schafft der Mikrokosmos der deutschen Reisegesellschaft der *Augusta Victoria* eine Gegenüberstellung der vermeintlich mediterranen Spezifika, also dem Fremden, und dem Eigenem. Allers betreibt sowohl durch sein Schaffen als auch durch seinen Lebensstil eine „friedliche, aber radikale Kolo-

¹² Bei der Festlegung des Begriffs „Mittelmeerraum“ können verschiedene Kriterien herangezogen werden. Abulafia bezieht sich ausschließlich auf das Meer selbst: “My ‘Mediterranean’ is resolutely the Surface of the sea itself, its shores and its islands, particularly the port cities that provided the main departure and arrival points for those crossing it. This is a narrower definition than that of the great pioneer of Mediterranean history, Fernand Braudel, which at times encompassed places beyond the Mediterranean” (Abulafia 2011: xvii), während Braudels Auffassung des Mittelmeerraums, wie Abulafia andeutet, sich weit über das eigentliche Meer hinaus ausdehnt, was der mediterranen Vorstellungswelt der *Augusta Victoria*, angesichts der organisierten Exkursionen ins Inland (Kairo, Jerusalem, Bethlehem, Damaskus), wohl eher entspricht: „So erstreckt sich denn der Mittelmeerraum vom ersten Ölbaum, dem man von Norden kommend begegnet, bis zum ersten dichten Palmenhain, der in der Wüste vor einem erscheint. Wer von Norden kommt, entdeckt den ersten Ölbaum hinter dem ‚Riegel‘ von Donzère an der Rhone. Der erste dichte Palmenhain taucht (es gibt kein besseres Wort) südlich von Batna und Timgad auf, sobald man das Goldene Tor von El Kantara durchritten und den Atlas hinter sich gelassen hat“ (Braudel 2013: 18).

nialpolitik“ (Claretta Cerio, zitiert in Knigge 2016: 137), die implizit die Vielfalt und Modernität Nordeuropas der imaginierten Einheit des vermeintlich unterlegenen Mittelmeerraums gegenüberstellt. Das imperialistische Mittelmeerparadigma, das aus seiner Reisebeschreibung hervorgeht, würde weiterer kulturwissenschaftlicher Studien bedürfen, in der vor allem die Zusammenhänge der Tourismuswerbung und kolonialen Propaganda mit Orientalismen und Konstruktionen des Südländischen herauszuarbeiten wären.

5. Literaturverzeichnis

- Abulafia, D., *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*. Oxford: Oxford University Press 2011.
- Aldrich, R., *The Seduction of the Mediterranean. Writing, Art and Homosexual Fantasy*. London and New York: Routledge 1993.
- Allers, Ch. W., *Backschisch. Die erste deutsche Kreuzfahrt in das Mittelmeer. Ein Reisebereich aus dem Jahre 1891*, hrsg. von Gerd Fahrenhorst. Books on demand. E-book [1891] 2020.
- Archiv für Geschichte des Buchwesens*, hrsg. von der Historischen Kommission des Börsenvereins des Deutschen Buchhandels e.V., Bd. 46. Frankfurt am Main: Buchhändler-Vereinigung 1997.
- Braudel, F., *Die Welt des Mittelmeeres. Zur Geschichte und Geographie kultureller Lebensformen*. Frankfurt am Main: Fischer [1986] 2013.
- Breidenbach, A., «Die Erfahrung der Nation. ‚Modernes Reisen‘ auf der ‚Augusta Victoria‘ (1891)», *Mare Nostrum. Studentische Beiträge zur Mediterranistik*, Bd 1 (2021). *Reiseerfahrungen im Mittelmeerraum in Mittelalter und Moderne*, 93-109; <https://doi.org/10.46586/MaNo.2021.9005> [08.02.2022].
- Bunnenberg, Ch., «Die ‚Orientfahrt‘ der ‚Augusta Victoria‘ und die Geschichte des Kreuzfahrttourismus)», *Aus Politik und Zeitgeschichte, Reisen und Tourismus* 50 (2021), 9-15.
- Cerio, E., *Ein kleines Welttheater im Mittelmeer*. München: Georg D.W. Callwey 1954.
- Die Gartenlaube. Illustriertes Familienblatt* 51 (1891).
- Doß, K., *Der Hamburger Maler und Zeichner C. W. Allers*. Hamburg: Hans Christian 1981.
- Fahrenhorst, G. (Hrsg.), *Gästebuch der Villa Allers auf Capri, 1892-1902. Auf Basis der handschriftlichen Eintragungen im Gästebuch des Hamburger Malers und Zeichners C.W. Allers (1857-1915)*. Hannover: Selbstverlag 2020. <http://www.cwallers.de/gaestebuch/GaestebuchMit.pdf> [08.02.2022].
- Fischer, T., *Mittelmeer-Bilder. Gesammelte Abhandlungen zur Kunde der Mittelmeer-Länder*. 2 Bd. Leipzig und Berlin: B. G. Teubner 1906 und 1908. <https://archive.org/details/mittelmeerbilder00fisc/mode/1up> und <https://archive.org/details/mittelmeerbilde00fisc/mode/1up?q=deutsche+reich> [08.02.2022].
- Fontane, Th., *Von vor und nach der Reise. Plaudereien und kleine Geschichten*. Berlin: Fontane & Co. 1894.
- Horden, P. und Purcell, N., *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*. Oxford: Blackwell 2000.
- Kludas, A., *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt*. Bd. 1: 1889-1939. Hamburg: Convent 2001.

- Knigge, J. C., *Edwin Cerios Capri: Ein kleines Welttheater im Mittelmeer. Ein Beitrag zur Kulturgeschichte Capris*. Berlin: Humboldt-Universität 2016. <https://edoc.hu-berlin.de/bitstream/handle/18452/14334/23zkBZRPkoI.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [08.02.2022].
- Landerer, R., *Geschichte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft*. Leipzig: Giesecke und Devrient 1897.
- Leip, H. (Hrsg.), *Das Hapag-Buch von der Seefahrt*. München: Knorr & Hirth 1936.
- Marrant, A. (Regisseur) & Arte France/Capa Presse (Produzenten), *La Méditerranée va-t-elle passer l'été? (Mittelmeer in Gefahr)*, Dokumentation. 2017. Abrufbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=qHGZv0UBSj0> [08.02.2022].
- Money, J., *Capri: Island of Pleasure*. London: Faber & Faber [1986] 2012 (Ebook edition).
- Nietzsche, F., *Homer und die klassische Philologie. Ein Vortrag von Friedrich Nietzsche*. Basel 1869. Abrufbar unter https://www.deutschestextarchiv.de/book/view/nietzsche_homer_1869 [08.02.2022].
- Nietzsche, F., *Jenseits von Gut und Böse. Vorspiel einer Philosophie der Zukunft*. Leipzig: RC. G. Naumann 1900.
- Ruprecht, E. und Bänisch, D., *Manifeste und Dokumente zur deutschen Literatur 1890-1910*. Stuttgart: Metzler 1981.
- Said, E. W., *Orientalism*. London: Penguin 2003.
- Wald-Zedtwitz, E. von, «C. W. Allers und seine Bismarck-Mappe», *Die Gartenlaube. Illustriertes Familienblatt* 25 (1892), 784-785.
- Weidisch, P. (Hrsg.), *Christian Wilhelm Allers – Künstler – Weltenbummler – Bismarck-Zeichner*. Begleitbroschüre zur gleichnamigen Sonderausstellung vom 14.3. bis 29.9.2013. Bad Kissingen: Verlag Stadt Bad Kissingen 2013.
- Winckelmann, J. J., *Geschichte der Kunst des Altertums*. München Edition Deutsche Bibliothek [1763] 1987.