

Reisen, Rauman eignung und Weiblichkeit: zur Geschichte und Motivationsstruktur weiblicher (Vergnügungs-) Reisen

Habinger, Gabriele

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Habinger, G. (2006). Reisen, Rauman eignung und Weiblichkeit: zur Geschichte und Motivationsstruktur weiblicher (Vergnügungs-) Reisen. *SWS-Rundschau*, 46(3), 271-295. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-164463>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Reisen, Raumaneignung und Weiblichkeit

Zur Geschichte und Motivationsstruktur weiblicher (Vergnügungs-) Reisen

Gabriele Habinger (Maria Anzbach/ Wien)

Gabriele Habinger: *Reisen, Raumaneignung und Weiblichkeit – Zur Geschichte und Motivationsstruktur weiblicher (Vergnügungs-) Reisen* (S. 271–294)

Der Artikel geht in einer historischen Spurensuche den Belegen reisender Europäerinnen im Verlauf der Jahrhunderte nach. Er beleuchtet einerseits Reisen als geschlechtsspezifisches Phänomen, und behandelt andererseits die sozialgeschichtlichen Rahmenbedingungen für weibliches Reisen und die damit verknüpften gesellschaftlichen Diskurse – vor allem die bürgerliche Geschlechterideologie des 19. Jahrhunderts mit ihrer geschlechtsspezifischen Raumkonzeption, deren Auswirkungen auf weibliche Mobilität, Bewegungsfreiheit und Raumnutzung bis in die Gegenwart reichen. Vor diesem Hintergrund werden Reisemöglichkeiten und -motive für Frauen ausgelotet. Besonders die Konfrontation mit dem Unbekannten und Fremden erweist sich hier bis heute von großer Bedeutung. Dabei zeigt sich, dass das Potenzial erweiterter Raumnutzung durch das Reisen und die Aneignung neuer, »fremder« Räume sowohl für historische als auch heutige Frauen Möglichkeiten für Selbstbestätigung und erweiterte Selbsterkenntnis bieten können.

Schlagnote: weibliche Reisemotive, Pilgerfahrt, bürgerliche Geschlechterideologie, Raumkonzeption und Raumnutzung, Fremderfahrung

Gabriele Habinger: *Female Travelling and Appropriation of Space – History and Motivation of Female Travelling and Pleasure Trips* (pp. 271–294)

The article follows the traces of European female travellers during the course of centuries. On the one hand, travelling is highlighted as a gender-specific phenomenon. On the other hand, the socio-historical general conditions of female travelling and related social discourses are analysed. In this context, the bourgeois gender ideology of the nineteenth century with its gender-specific space conception as well as its implications for female mobility, freedom of movement and use of space continuously play an important role. Against this background, possibilities and motives for the travelling of women are explored. Particularly the confrontation with unknown and foreign phenomena should be considered as crucial. The potential of an extended use of space by travelling and the appropriation of new, »foreign« areas offer opportunities for historical and present women to prove themselves and to enhance their self-knowledge.

Keywords: female travel motives, pilgrimage, bourgeois gender ideology, conception and use of space, othering

1. Einleitung

Im *Illustrierten Konversations-Lexikon der Frau* aus dem Jahr 1900 (Bd. 2, 362) lesen wir unter dem Eintrag »Reisen« die Feststellung, eine »um die ganze Erde gereiste Frau hat aufgehört etwas Erstaunliches zu sein«. So sei das Reisen von Jahr zu Jahr immer leichter geworden, vor allem gebe es nun zahlreiche Gesellschaftsreisen, die es »heute selbst den unselbständigsten, anschlussbedürftigsten Menschen« ermöglichen, »sich die Welt anzusehen«. Hier finden sich zahlreiche Tipps und Verhaltensmaßregeln für weibliche Reisende, aber auch der eine oder andere Seitenhieb auf die Unselbständigkeit von Frauen. So macht dieses Zitat deutlich, dass das Reisen aufgrund des gängigen Weiblichkeitsbildes für Frauen in der Vergangenheit nicht wirklich als selbstverständlich galt, dass sie aber dennoch, trotz aller Beschränkungen, (Fern-) Reisen unternahmen. Es verweist jedoch auch darauf, dass sich Reisen im Laufe des 19. Jahrhunderts zunehmend in (pauschal-) touristisch organisierten Bahnen bewegten. Dieser Artikel versucht zu klären, welche (spezifischen) Möglichkeiten der Mobilität sich für reisende europäische Frauen vergangener Jahrhunderte eröffneten und welche Reismotive für sie ausschlaggebend waren bzw. sind. Ein spezieller Fokus liegt auf touristischem Reisen.

In einem historischen Rückblick (Kap. 2) werden zunächst Reiseformen vergangener Jahrhunderte beleuchtet, wobei das Reisen als ein »geschlechtsspezifisches Phänomen« analysiert wird, d. h. inwiefern es für Frauen und Männer spezifische und unterschiedliche Möglichkeiten der Mobilität gab. Hier wird auch die Pilgerfahrt eingehender behandelt, als eine Form des Reisens, die schon früh breiten Bevölkerungskreisen offen stand – und damit auch zahlreichen Frauen. So stammen die ersten heute bekannten Reiseberichte von Europäerinnen von Pilgerinnen. Die Pilgerfahrt galt außerdem bis ins 19. Jahrhundert als eine der wenigen gesellschaftlich akzeptierten Möglichkeiten für weibliche Mobilität. Darüber hinaus weist die Pilgerreise ab dem Mittelalter (massen-) touristische Elemente auf.

In dieser Rückschau wird ein relativ weit gefasster Begriff von »Reisen« verwendet. Behandelt werden nicht nur Reisen im engeren Sinn, die wesentlich durch einen freiwilligen Aufbruch und zeitliche Begrenztheit gekennzeichnet sind, sondern auch andere Formen der Mobilität, wie etwa ökonomisch oder religiös bedingte Reisen und Reisen in die Kolonien. Der Aspekt der Freiwilligkeit ist für historische Reisen von Frauen aufgrund ihrer gesellschaftlichen Position oft nicht eindeutig zu klären und somit zu hinterfragen. Auch das Moment der zeitlichen Begrenztheit, also des Rückkehrwillens der Reisenden an den Ausgangspunkt, scheint gerade bei historischen Reisenden nicht unbedingt schlüssig, da diese oft jahrelang unterwegs waren und sich manchmal im Reisegebiet auch ansiedelten. In diesem Sinne und auch hinsichtlich eines allgemeinen Verständnisses von Reise als Ortsveränderung werden die Begriffe »Reise« und »Mobilität« synonym verwendet.

Um die historischen Möglichkeiten und die Bandbreite für weibliche Mobilität auszuloten, erscheint eine Ausweitung des Fokus auf Reisen sinnvoll, die ökonomisch und/oder sozial notwendig waren, wie etwa die Mobilität der »fahrenden Leute«, Auswan-

derung und erzwungene Mobilität. Darüber hinaus werden auch religiös motivierte Reisen beleuchtet.

Es werden allerdings auch Elemente herausgearbeitet, die für heutige Urlaubs- und Vergnügungsreisen typisch erscheinen und diese frühen Reisen im weitesten Sinne als »touristisch« charakterisieren könnten: Dabei sollten profane Interessen wie Neugierde und Wissbegierde, Unterhaltung und Erholung, außerdem Bildungs- und Wissenserwerb befriedigt werden; es ging aber auch um Flucht aus dem Alltag sowie um »Sightseeing«, bis hin zu einem touristischen »Pflichtprogramm«, dessen Absolvierung vielleicht mit einem gewissen Prestige verknüpft war. Bei diesen Reisen traten berufliche oder ökonomische Notwendigkeiten oder auch religiöse Motive, die für die Frühformen des Reisens oft sehr wichtig waren, zum Teil in den Hintergrund.

In weiterer Folge wird weibliches Reisen in einen größeren gesellschaftlichen Kontext gestellt. So werden zunächst die negative gesellschaftliche Einschätzung einerseits und die Behinderungsversuche von weiblicher Mobilität andererseits dargelegt (Kap. 4 und 5). Gerade im 18. und 19. Jahrhundert erfuhr das Reisen durch das aufstrebende Bürgertum ungemainen Auftrieb und auch eine Neubewertung – allerdings traf dies, wie gezeigt werden kann, nur für die männlichen Mitglieder der bürgerlichen Gesellschaft zu. Dies steht nicht zuletzt im Zusammenhang mit der bürgerlichen Geschlechterideologie und ihrer polaren Raumkonzeption, also der Definition der Öffentlichkeit als männlich und der privaten, häuslichen Sphäre als weiblich, die sich auf die Reisetätigkeit von Frauen eher negativ auswirkten (Kap. 6).

Schließlich werden vor diesem Hintergrund die Beweggründe für weibliches Reisen umfassend dargelegt (Kap. 7). Neben allgemein gültigen Motiven zeigen sich hier auch geschlechtsspezifische Ausprägungen. Dabei werden u. a. die Suche nach dem Fremden und Unbekannten, aber auch die Schwierigkeiten und Möglichkeiten beleuchtet, die das Reisen für Frauen aufgrund der erweiterten Raumnutzung bis heute mit sich bringen kann.

2. Historische Spurensuche

2.1 *Reisen – ein »männliches« Phänomen?*

Reisen, Mobilität, die Erkundung der »Fremde« gilt seit alters her als Domäne des Mannes, als »männlicher Erfahrungsraum«. Europäische Männer reisten, wie ein Blick in die einschlägige Fachliteratur zeigt, schon seit Jahrhunderten regelmäßig und – wie es scheint – ausschließlich: Sie bereisten als Gesandte, Missionare, Kaufleute und Naturforscher die ganze Welt und stellten auch bis in die frühe Neuzeit die gesamte Mannschaft (im wahrsten Sinn des Wortes) der europäischen Entdeckungs- und Forschungsreisen – bis hin zum wissenschaftlichen Personal und den begleitenden Soldaten, Ärzten und Geistlichen (Harbsmeier 1991, 97). Männer machten einen Großteil der Pilgerheere aus – vermutlich etwa 70 bis 80 Prozent, vielleicht auch mehr (Ohler 1986, 285, Ohnesorg 1996, 50). Die männliche Vorrangstellung beim Reisen galt für alle sozialen Schichten, allerdings hatten Angehörige gehobener Kreise viel umfassendere

und interessantere berufliche Möglichkeiten als jene unterer Gesellschaftsschichten. Auch war der Zugang zur Mobilität für sie wesentlich einfacher, besonders bei Reisen, die der Weiterbildung, der Erweiterung des geistigen Horizonts oder der Unterhaltung dienten.

2.2 *Frauen, Beruf und Mobilität*

Es gibt zwar gelegentlich Hinweise, dass Frauen in berufliche Domänen der Männer, etwa die Seefahrt, eindringen konnten, aber meist nur unter Verschleierung ihres Geschlechts, wie etwa die »britische Amazone« Mary Anne Talbot gegen Ende des 18. Jahrhunderts (Griep/Pelz 1995, 266). Doch liefen diese Frauen ständig Gefahr, entdeckt und bestraft zu werden. Kolportiert wird auch die Geschichte von Jeanne Barré, die 1766 bis 1769 in Verkleidung an der Weltumsegelung von Bougainville teilgenommen haben soll (ebd., 341). Vereinzelt beteiligten sich Frauen in Verkleidung auch an der militärischen Kolonisierung außereuropäischer Regionen durch die westlichen Mächte (Boxer 1975, 80). Als Soldaten und Matrosen verkleidete Frauen können jedoch nur mit Vorbehalt unter weibliche Mobilität subsumiert werden, da sie zwar ihre persönliche Bewegungsfreiheit ausdehnen konnten, jedoch nicht zu einer gesellschaftlich akzeptierten Erweiterung weiblicher Raumnutzung und Raumaneignung beitrugen (Habinger 2002, 34).

Allerdings waren Frauen nicht grundsätzlich von allen Berufen ausgeschlossen, die mit Reisen verknüpft waren: So gab es im Mittelalter Kauffrauen, doch rüsteten diese keine weiten Handelsreisen aus, weil sie von entsprechenden Schutzprivilegien ausgeschlossen waren – weibliche (weltliche oder kirchliche) Gesandte sind hingegen nicht bekannt (Potts 1988, 11). In dieser Epoche gab es eine Form der Mobilität, bei der ebenfalls ökonomische Motive dominierten – das Phänomen der »fahrenden Leute«, des Vagantentums. Frauen bildeten im Mittelalter einen beträchtlichen Anteil dieser Bevölkerungsgruppe (Pelz 1988, 146). Diese Form eher lokal begrenzter Ortsveränderungen, die vor allem untere Gesellschaftsschichten betraf, ist jedoch kaum als Reisen zum »Vergnügen« zu betrachten: Diese »Reisenden ohne Ziel« bevölkerten zwar bis in die frühe Neuzeit in großer Zahl die Landstraßen, sie waren jedoch nicht immer freiwillig unterwegs und galten vielfach als soziale Außenseiter (Ohnesorg 1996, 65–68, Gräf/Pröve 1997, 20).

2.3 *Vereinzelte weitgereiste Europäerinnen*

Grundsätzlich standen Frauen die einschlägigen Berufe, die im Besonderen mit Fernreisen verknüpft waren, nicht in derselben Form offen wie Männern. Es sind also über die Jahrhunderte hinweg eingeschränkte weibliche Möglichkeiten zur »Raumnutzung« im Sinne des Reisens zu konstatieren. Dennoch lassen sich vereinzelte konkrete Beispiele weitgereister Europäerinnen finden: Zu erwähnen ist hier etwa die Familie Conti, die von Venedig ausgehend im 14. und 15. Jahrhundert nach Asien reiste, und zwar über Persien bis nach Indien und zuletzt Südchina (Laming 1965, zit. in: Pelz 1991, 175). Spuren weiblicher Mobilität finden sich aber auch schon viel früher: So erwähnt Pelz (1988, 144) zwei junge Griechinnen, Axiothea und Lathenia, die sich um 400 v. u. Z.

nach Athen begaben, um dort SchülerInnen Platons zu werden. Frauen reisten also bereits in der Antike aus »Selbstzweck«, ohne berufliche Notwendigkeiten, ähnlich den späteren Bildungsreisenden zur Befriedigung ihres Wissensdurstes.

Wie erwähnt, liefen zwar auch die ersten europäischen Entdeckungsreisen ohne (offenkundige) weibliche Beteiligung ab. Allerdings waren bereits bei der dritten Fahrt des Kolumbus (1497/98) dreißig Spanierinnen an Bord, vermutlich die ersten Europäerinnen, die den Atlantik Richtung Neue Welt überquerten, und von da an war jedes Jahr ein stetiger, wenn auch geringfügiger Zustrom von Siedlerinnen zu verzeichnen (Boxer 1975, 35). So machten sich bereits seit Ende des 15. Jahrhunderts zunehmend Frauen in die außereuropäischen Kolonien und Niederlassungen auf,¹ häufig um sich dort anzusiedeln. Meist begleiteten sie als Ehefrau oder Tochter einen Mann, und diese großen – mehr oder weniger freiwilligen – Reisen fanden »in der Regel durchaus in Übereinstimmung mit der vorherrschenden Auffassung von der Rolle der Frau« (Potts 1988, 11) statt.

3. Mittelalterliche Pilgerfahrten – frühe Vergnügungsreisen?

3.1 Die Pilgerfahrt – ein »Massenphänomen«

Auch im Mittelalter war es nicht allen Personengruppen gleichermaßen möglich, ausgedehnte Reisen zu ferneren Zielen zu unternehmen: Bevorzugt waren wiederum vor allem Angehörige gehobener Kreise (Herbers 1991, 23, Ohnesorg 1996, 61). Doch gab es in dieser Zeit eine große Ausnahme, eine Form der Mobilität, die allen Schichten offen stand – die Pilgerfahrt: Sie war eine der wenigen Möglichkeiten für breite Bevölkerungskreise, auf Reisen zu gehen, ohne ökonomische Interessen damit zu verfolgen. Und tatsächlich besuchten Massen von Menschen nicht nur nahe gelegene Wallfahrtsorte, sie legten auch zum Teil beträchtliche Distanzen zu den »peregrinationes maiores«, den drei vornehmsten christlichen Pilgerzielen Rom, Santiago de Compostela und Jerusalem zurück. So formierte sich das Pilgerwesen bis ins 11. und 12. Jahrhundert zu einer »Massenbewegung« und brachte damit auch beträchtliche infrastrukturelle Anforderungen mit sich (Brenner 1990, 42–45).

In Form und Umfang weisen die mittelalterlichen Pilgerfahrten Ähnlichkeiten mit dem heutigen (Massen-) Tourismus auf, im Spätmittelalter waren sie fast wie moderne Pauschalreisen organisiert: Die Routen und Stationen der Reise waren fix vorgegeben, die PilgerInnen folgten ausgetretenen Pfaden (Potts 1988, 10). Dies galt in besonderem Maße für die Pilgerfahrt nach Jerusalem. Das Besichtigungsprogramm in der Heiligen Stadt war bereits damals genau geregelt, es wurde jedoch häufig von den zuständigen Franziskanern derartig hastig abgewickelt, dass sich so manche BesucherInnen in ihren Berichten darüber beklagten (Ganz-Blättler 1995, 54). In diesem Zusammenhang kann im weitesten Sinn von einem »Touristenboom« (Pytlík 1991, 107) gesprochen werden: Die ihn begleitenden Phänomene muten bis heute bekannt an – fix vorgegebene, un-

1 Zu den Frauen in portugiesischen und spanischen Niederlassungen siehe Boxer (1975); zu Britinnen in der Karibik Ende des 17. Jahrhunderts siehe Kossek (1994), 202. Für unfreiwillige Reisen in die Kolonien siehe u. a. Boxer (1975), 16, 23–27, 65–66, Kossek (1994), 206 und Habinger (2002), 33–39.

flexible Besichtigungsprogrammpunkte, große Menschengruppen, die von oberflächlichen und gelangweilten ReiseführerInnen durch das Programm geschleust werden, und damit verbunden unzufriedene BesucherInnen, ein hastiges Abklappern der Sehenswürdigkeiten, aber auch ein gewisses Maß an Übersättigung.

3.2 *Pilgerinnen unterwegs*

Unter den zahlreichen mittelalterlichen Pilgernden gab es tatsächlich sehr viele Frauen. So sollen zwischen dem 12. und 15. Jahrhundert etwa 20 bis 50 Prozent der erwachsenen Bevölkerung Europas unterwegs gewesen sein, um eine der rund 10.000 Pilgerstätten aufzusuchen (Foster 1982, 222, Sollbach 1990, 9), der weibliche Anteil wird ab dem 12. Jahrhundert auf etwa 25 bis 50 Prozent geschätzt (Ohnesorg 1996, 50).² Diese Zahlen beziehen sich vermutlich eher auf die lokalen und überregionalen Pilger- und Wallfahrten. Die ferneren Pilgerziele, besonders Jerusalem, waren jedoch schwieriger zu erreichen und dürften, außer zu bestimmten Anlässen, einen kleineren Anteil am gesamten Pilgeraufkommen ausgemacht haben. Wahrscheinlich war hier auch die weibliche Beteiligung etwas geringer (Ohnesorg 1996, 49–59, Habinger 2002, 28).

Die Tradition christlicher Pilgerreisen reicht jedoch bis in die Spätantike zurück, bereits im vierten Jahrhundert ist eine erste Welle ins Heilige Land zu verzeichnen. Auch schon für diese Epoche gibt es konkrete namentliche Belege einer weiblichen Beteiligung. Wir wissen von Helena, der Mutter des römischen Kaisers Konstantin, die sich 326 nach Jerusalem begab (Röwekamp 2000, Sollbach 1990, 14–15). Gegen Ende desselben Jahrhunderts reiste die Römerin Eustochium mit ihrer Mutter Paula ebenfalls nach Palästina und Ägypten (Pytlik 1991, 116, Röwekamp 2000, 41). 738 pilgerte die Äbtissin Bugga mit ihrer Mutter Eangyth nach Rom (Ohnesorg 1996, 46–47, Ohler 1986, 204–205).³

Ebenfalls bereits aus dem vierten Jahrhundert stammt der erste heute bekannte Reisebericht aus der Feder einer europäischen Autorin, nämlich das *Itinerarium* der Egeria – ihr genauer Name ist wie das Originalmanuskript verschollen. Diese eifrige Pilgerin stammte aus der Oberschicht, kam wahrscheinlich aus Galicien (Nordspanien) oder vielleicht aus Aquitanien (Südwestfrankreich) und gehörte zum Zeitpunkt ihrer Reise einer religiösen Frauengemeinschaft an – sie war jedoch nicht, wie fälschlicherweise oft angeführt, eine Nonne (Röwekamp 2000, 13–16, siehe auch Rivera Garretas 1990, 40). Ihre mehrjährige Reise führte sie nicht nur nach Jerusalem, sondern auch ins Ostjordanland, nach Ägypten, Mesopotamien und Kleinasien, sie ist also nicht unbedingt als reine Pilgerfahrt zu betrachten.

Der nächste heute verfügbare Bericht einer reisenden Europäerin datiert erst aus dem Spätmittelalter. Allerdings konnte seine Urheberin Margery Kempe ihn nicht selbst niederschreiben, war sie doch des Lesens und Schreibens nicht mächtig. Im Alter von etwa 60 Jahren diktierte sie ihre Lebenserinnerungen *The Book of Margery Kempe*, in die ihre Reiseschilderungen eingebettet sind, einem Priester. 1413 hatte sich

2 Etwas abweichende Zahlen bei Potts (1988), 10 und Ohler (1986), 285.

3 Weitere Angaben für das Mittelalter bei Potts (1988), 10 und Pytlik (1991), 152, Anm. 7.

die 40-jährige britische Kaufmannsgattin nach 20 Ehejahren entschlossen, allein nach Jerusalem zu pilgern. Doch das Reisefieber schien sie danach fest im Griff zu haben: Am Ende ihrer zwei Jahre dauernden Pilgerfahrt ins Heilige Land besuchte sie Rom, zwei Jahre später pilgerte sie nach Santiago de Compostela, und schließlich fuhr sie nach Norwegen, Danzig und Aachen.

3.3 Pilgerfahrt in »neuem Gewand«

Interessanterweise handelt es sich bei Margery Kempes Buch um die älteste bekannte Autobiographie in englischer Sprache, wodurch ihre Reiseschilderungen – im Gegensatz zu den bis dahin meist in Latein verfassten Pilgerberichten – zweifellos breiteren Kreisen zugänglich wurden. Es kann deshalb argumentiert werden, dass sie damit zum Aufbrechen sozialer Sphären beitrug, indem sie Informationen über Reiseziele auch jenem Personenkreis zugänglich machte, der nicht über die entsprechende Bildung verfügte, Latein lesen zu können.⁴ Doch auch ein weiterer Aspekt wird in Kempes Bericht deutlich. Die Pilgerfahrten hatten sich im Laufe der Jahrhunderte von ihrem eigentlichen Ziel weit entfernt. Es ging nicht mehr so sehr darum, Buße zu tun und einen Ablass der Sünden zu erhalten, es handelte sich manchmal eher um eine »feuchtfröhliche Gesellschaftsreise mit ausgelassener, volksfestartiger Stimmung und pikanten Abenteuern« (Pytlík 1991, 107). So dürfte Margery Kempe, die ihre Ergriffenheit und religiöse Inbrunst oft allzu offenkundig und dramatisch zur Schau stellte, ihren Reisegefährten ein Dorn im Auge gewesen sein. Die unterschiedlichen Gruppen, mit denen sie unterwegs war, bemühten sich immer wieder, die fromme Pilgerin loszuwerden, man bedachte sie aber auch mit böswilligen Verleumdungen.⁵

Somit veränderte sich im Laufe des Mittelalters die Motivstruktur der Pilgerreise, sie wurde zunehmend profanisiert. Im Spätmittelalter bildete sich schließlich ein regelrechter »Sakraltourismus« heraus (Brenner 1990, 43). Neben religiösen wurden weltliche Interessen wie Neugierde oder auch Unterhaltung immer bedeutsamer, gleichzeitig erfolgte eine gewisse »Standardisierung« des touristischen Blicks (ebd., 48, Ohnesorg 1996, 56, 59). Ein weiterer Aspekt, der ebenfalls an heutige Urlaubsreisen erinnert, war die Möglichkeit, durch den Ortswechsel, den eine Wallfahrt oder Pilgerreise mit sich brachte, das alltägliche Einerlei und die damit verknüpften Probleme und Belastungen hinter sich zu lassen, eine gewisse Freiheit und Ungebundenheit zu genießen. So ermöglichte die »temporäre Migration einer Wallfahrt«, diese »Reise-sehnsucht im religiösen Gewand«, nicht zuletzt einen »Ausbruch aus dem harten, bedrückenden Alltag des mittelalterlichen Menschen ... , Ausbruch aus den Schranken der Zeit und in gewisser Weise aus den Bindungen seines Standes, wenigstens für die Dauer der Reise« (Schmugge 1988, zit. in: Potts 1988, 10). Ob dies für Frauen besondere Relevanz hatte, wie Potts (ebd.) festhält, wird noch zu diskutieren sein. Derartige Tendenzen werden jedenfalls in der einen oder anderen Form auch in den Reiseschilderungen von Frauen deutlich, und zwar bis in die Gegenwart (siehe Kap. 7).

4 Auch Ohnesorg (1996), 53 weist – aufgrund anderer Aspekte – darauf hin, dass Kempes Text als »wohldurchdachte Gesellschaftskritik« gelesen werden kann.

5 Vgl. zu Margery Kempe z. B. Collis (1986) und Potts (1988), 10–11, 181–182.

Noch im 19. Jahrhundert reihten sich reiselustige Europäerinnen gerne in die Tradition religiös motivierter Reisen ein, waren diese doch besonders in dieser Epoche aufgrund der polaren bürgerlichen Raumkonzeption eine der wenigen legitimen Möglichkeiten für Frauen, (im Alleingang) zu Reisen aufzubrechen. Zu erwähnen sind hier auch einige Österreicherinnen: Ida Pfeiffer unternahm 1842, mit beinahe 45 Jahren und als ihre beiden Söhne auf eigenen Füßen standen, ihre erste Fernreise, eine Pilgerfahrt ins Heilige Land. Vier weitere große, zum Teil mehrjährige Reisen folgten bis zu ihrem Tod im Jahr 1858. Auf ihren Spuren wandelte die Grazer Schulleiterin und Lehrerin Maria Schuber, die 1847 im für damalige Begriffe vorgerückten Alter von 48 Jahren, nicht zuletzt bestärkt durch ihre mittlerweile berühmte Landsfrau, ebenfalls nach Jerusalem aufbrach. Auch diese Reisen wurden nicht nur zur religiösen Erbauung oder aus Glaubensgründen absolviert, sondern verfolgten ebenso »touristische« Interessen. Dies lassen bereits die Reiserouten und besichtigten Sehenswürdigkeiten erkennen: Die beiden Frauen besuchten u. a. die klassischen Ziele in Italien und Griechenland, in Ägypten stand eine Nilreise ebenso auf dem Programm wie eine Durchquerung der Wüste samt Begegnung mit Beduinen. Ida Pfeiffer bereiste ausgiebig den Vorderen Orient, besuchte auch die »Wüstenstadt« Damaskus und hielt sich einige Zeit in der Türkei auf (Pfeiffer 1844).

Bei der Kärntnerin Anna Forneris finden sich ebenfalls Hinweise, dass es bei (organisierten) Pilgerfahrten nicht zuletzt um den Besuch »touristischer« Ziele ging. So hatte sie sich, nach jahrzehntelangem Aufenthalt im Nahen Osten, während ihrer Heimkehr nach Kärnten kurzfristig zu einer Pilgerreise entschlossen. Auf dem »so genannten Pilgerschiff« von Konstantinopel nach Jaffa wurden während der Schiffsreise Sehenswürdigkeiten angesteuert, etwa auf Rhodos (Forneris 1995/1849, 97–98). Es zeigt sich also, dass bereits Pilgerinnen des 19. Jahrhunderts »Sightseeing« betrieben und dass sie nach wie vor auf mehr oder weniger »ausgetretenen Pfaden« wandelten. Dennoch galten Pilgerfahrten, wie schon im Mittelalter (trotz ihrer straffen Organisation), als mühevoll und gefährliche Unterfangen.

4. Ablehnung weiblicher Mobilität im »Goldenen Zeitalter des Reisens«

An der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit erfolgte nicht nur eine Diversifizierung, sondern auch eine zunehmende Profanisierung und Ausweitung des Reisens. Der Bildungsaspekt trat immer mehr in den Mittelpunkt (Ohnesorg 1996, 61). Bereits ab dem 16. Jahrhundert gingen zunehmend die Studenten auf Reisen, junge Adelige unternahmen eine Kavaliertour in die führenden europäischen Kulturhauptstädte, wo sie sich den notwendigen gesellschaftlichen Schliff und alle dienlichen Kenntnisse für ihren künftigen Lebensweg aneignen durften (Ridder-Symoens 1989, 200–201). Auch das aufstrebende Bürgertum entdeckte im 18. Jahrhundert das Reisen für sich, es wurde gar ein konstituierendes Element des bürgerlichen Selbstverständnisses. Doch gerade bei derartigen Reisen, die der Bildung, vielleicht auch der Unterhaltung dienten, also keinen (unmittelbaren) beruflichen Erfordernissen entsprangen, sind nicht nur gesellschaftliche, sondern auch geschlechtsspezifische Barrieren zu verzeichnen.

Das 18. Jahrhundert kann zweifellos nicht nur als das »Goldene Zeitalter der Reisebeschreibung in Europa« (Pelz 1993, 209, Fußnote 1) bezeichnet werden, sondern auch als das »Goldene Zeitalter des Reisens«. Tatsächlich erfuhr die Mobilität damals eine völlige Neubewertung, es kann sogar von einem »Paradigmenwechsel« gesprochen werden. Vertraute Räume hinter sich zu lassen und sich in die Fremde zu begeben, war nun nicht mehr vorwiegend negativ besetzt, was in der europäischen Gesellschaft bis zum ausgehenden Mittelalter grundsätzlich der Fall war – trotz zum Teil abweichender (freiwilliger oder erzwungener) Verhaltensweisen. Die Ortsveränderung galt im Zuge der Aufklärung, in der die Kategorie »Erfahrung« immer wichtiger wurde, als Basis für jede »Welt- und Menschenkenntnis«. Neugierde und die Lust, die Welt zu erkunden, bedurften nun nicht mehr der Legitimation in einem religiösen Kontext (Laermann 1976).

Doch dieser Paradigmenwechsel galt nicht für Frauen im ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert. Weibliches Reisen dürfte jenseits des allgemein gültigen Denkhorizonts angesiedelt gewesen sein. So befassten sich nur wenige Autoren explizit mit reisenden Frauen – obwohl in dieser Zeit das Reisen so en vogue war und auch Reiseanleitungen oder Apodemiken, vor allem angeregt durch die zunehmende bürgerliche Mobilität, eine Spätblüte erfuhren (Stagl 1983, 28). Entsprechend der großen Bedeutung des Reisens enthält das 1711 erschienene Buch von Dietrich Hermann Kemmerich *Neu-eröffnete Academie der Wissenschaften* das Kapitel »Von der Beschaffenheit desjenigen, welcher mit Nutzen reisen will«. Er stellt hier auch die Frage »Soll nicht auch das Frauenzimmer reisen?«, und meint dazu:

»Das Reisen gehöret eigentlich nur vor die manns-personen: ein Frauenzimmer aber kann heutiges tages durch gute aufferziehung und conversation mit honeten leuten in ihrem vaterland alles dasjenige erlernen, was zu einem galanten und qualificirten Frauenzimmer erfordert wird. Zugeschweigen die gefahr, welcher dieses zarte und annehmliche geschlecht auf reisen unterworfen ist; und das sprüchwort ist bekannt: Von gereiseten Frauenzimmer hält man nicht viel«

(zit. in: Griep/Pelz 1995, 152, Hervorhebungen im Original).

Hier spiegelt sich eine grundsätzlich negative Einstellung gegenüber dem Reisen von Frauen wider. Entsprechend den gängigen stereotypen Weiblichkeitsvorstellungen hielt Kemmerich sie für zu »zart«, um den zu erwartenden Gefahren trotzen zu können, und, was besonders relevant erscheint, das allgemeine Urteil über »gereisete Frauenzimmer« schien ziemlich ablehnend auszufallen. Interessant ist aber auch das kleine Wörtchen »eigentlich«, verweist es doch darauf, dass sich die Frauen nicht immer darum kümmerten, ob das Reisen nur für die »manns-personen« angemessen sei (Griep/Pelz 1995, 9).

Franz Posselt hingegen widmet sich Ende des 18. Jahrhunderts in seiner *Apodemik* ausführlich reisenden Frauen. Im Kapitel »Ob und wie Frauenzimmer reisen sollen?« formuliert er einen ganzen »Regelkanon«, durch den »Frauen auch auf Reisen an die häusliche Sphäre« gebunden werden sollten (ebd.). Doch beschäftigt er sich mit dem Thema nur deshalb, um nicht der »Unvollständigkeit« bezichtigt zu werden, denn grundsätzlich erteilt er dem »Reisen der Frauenzimmer« eine Absage:

»Ich getraue mir zwar nicht zu behaupten, daß Damen aus den höhern und gebildeten Ständen, die nach Geistesbildung und Veredlung des Charakter streben, reisen sollten; bey der Lebhaftigkeit

der Einbildungskraft und der Gefühle, die dem weiblichen Geschlecht größtentheils eigen ist, bey dem Mangel an Selbständigkeit und Festigkeit des Charakters, dessen es fast allgemein beschuldigt wird, möchte das Reisen jungen Damen noch weit gefährlicher seyn, als Jünglingen oder jungen Männern. Indefß haben doch manche Frauenzimmer öfters Gelegenheit, in Gesellschaft ihrer Männer, Eltern, Vormünder, Brüder, Oheime oder anderer Anverwandten bald kleinere, bald größere Reisen zu machen; und hier wäre zu wünschen, daß sie diese schickliche Gelegenheit, die sich ihnen zur Erhöhung ihrer Bildung darbietet, auch dazu benutzen möchten« (zit. in: Griep/Pelz 1995, 215, Hervorhebungen im Original).

Zunächst fällt hier eine eindeutige Klassendiskriminierung auf. Posselt billigt, entsprechend den gesellschaftlichen Realitäten, nur den Angehörigen höherer Stände – und zwar beiderlei Geschlechts – das Reisen zu, was auch im Titel seiner Apodemik deutlich wird.⁶ Klar wird aber auch, dass für Frauen das Reisen – sollten sie sich trotz aller Warnungen und Vorbehalte doch dazu entschließen – nur in männlicher Begleitung als schicklich galt. Auch brachte für sie die Ortsveränderung aufgrund der damals imaginierten charakterlichen weiblichen Voraussetzungen, wie etwa Gefühlsbetontheit, Unselbständigkeit, Labilität und mangelnde Charakterfestigkeit, weitaus größere Gefahren als für Männer – eine Haltung, an der sich die normativen Vorgaben der bürgerlichen Geschlechterphilosophie und des »weiblichen Geschlechtscharakters« gut ablesen lassen, wie in Kapitel 6.1 »Die bürgerliche Geschlechterideologie und ihre Raumkonzeption« dargelegt wird.

Diese geschlechtsspezifisch unterschiedliche Einschätzung des Reisens sollte sich im 19. Jahrhundert keineswegs ändern. So lesen wir im Brockhaus von 1822, im »Allgemeinen unternehme nur der reifere, mit dem Geiste der alten und neuen Classiker vertraute, in der Mathematik und Gewerbkunde, in der Staatswissenschaft, in Geschichte, Statistik und Geographie wohl unterrichtete und einer oder mehrerer Sprachen ganz kundige Jüngling eine Reise« (zit. in: Frederiksen/ Archibald 1989, 105). Hier ist nicht nur explizit vom »Jüngling« die Rede, darüber hinaus wird bei der Aufzählung der Wissensgebiete, in denen der Reisende bewandert sein sollte, klar, dass junge Frauen keinesfalls angesprochen werden sollten – denn abgesehen von den Sprachen waren die meisten Fächer im 19. Jahrhundert in ihrer Ausbildung nicht vorgesehen. Ganz im Gegenteil – für bestimmte Gebiete, wie etwa Mathematik oder Naturwissenschaften, hatten sie sich nicht zu interessieren.

Aber dieses Zitat zeigt nicht nur, wie hoch die Anforderungen an die jungen Männer waren, sondern auch welch großes Potenzial im Reisen lag, sollte es ihnen doch den »Übergang aus der Studierstube zum praktischen Leben« ebnen, und sie »zu einer freiern, lebendigern Ansicht der Welt« führen (zit. in: ebd.). Reisen bahnte also den Weg in die Welt der Erwachsenen, in den Beruf, und brachte eine neue Sicht auf die Welt mit sich. Hier wird ebenfalls auf die positive Besetzung des Reisens verwiesen. So wurden ab der Aufklärung in zunehmenden Maße, wie Ohnesorg (1996, 91) festhält, »dem reisenden Mann ganz neue Welt- und Wahrnehmungsbereiche« eröffnet. Im Hinblick auf reisende Frauen erweist sich diese Epoche jedoch als »restriktiv«, denn

6 Er lautet: *Apodemik oder die Kunst zu reisen. Ein systematischer Versuch zum Gebrauch junger Reisenden aus den gebildeten Ständen überhaupt und angehender Gelehrten und Künstler insbesondere.* Leipzig 1795.

all die hier angesprochenen Möglichkeiten des Erkenntnisgewinnes galten für sie in der bürgerlichen Gesellschaft keineswegs.

5. Behinderung weiblicher Mobilität

5.1 *Rechtliche und gesellschaftliche Normen und Rahmenbedingungen*

Man stand im 18. und 19. Jahrhundert der Mobilität von Frauen nicht nur grundsätzlich ablehnend gegenüber. Die Geschichte des Reisens war darüber hinaus geprägt von Versuchen, Frauen durch Verordnungen und Gesetze sowie andere Maßnahmen in ihrer Bewegungsfreiheit einzuschränken. Bereits im Mittelalter, aber auch noch in der Frühen Neuzeit legte man ihnen diverse Hindernisse in den Weg, um sie von Pilgerfahrten abzuhalten. So erließ man 796 ein strenges Wallfahrtsverbot für Ordensschwestern, und Anfang des 15. Jahrhunderts verbot Papst Gregor XII. Frauen kategorisch die Jerusalemreise (Pytlik 1991, 111). Auch noch im 17. Jahrhundert verweigerte man Pilgerinnen in Venedig, von wo in dieser Zeit die Schiffsreise ins Heilige Land angetreten wurde, die dafür notwendige Genehmigung (Potts 1988, 15).

Zwar hatte das Pilgerwesen eine lange Tradition und es war auch in breiten Bevölkerungskreisen äußerst beliebt, doch war es nicht unumstritten: Es wurde u. a. von der geistlichen Elite heftig kritisiert und bekämpft, und dies nicht nur aufgrund seiner Auswüchse (Brenner 1990, 49, Sollbach 1990, 24). So bemühten sich die Kirchenväter immer wieder, die massenhaften Pilgerströme durch Erlässe einzudämmen. Dies betraf zwar nicht nur, allerdings in besonderem Maße die Frauen (Pytlik 1991, 111, Potts 1988, 15). Denn warum sollten gerade Frauen so massiv in ihrer Mobilität eingeschränkt werden? Zweifellos machte man sich – zumindest vordergründig – Sorgen um den sittlichen Verfall der Pilgerinnen, vermutlich allerdings ebenso um das Seelenheil ihrer männlichen Kollegen, obwohl bezeichnenderweise häufig den Frauen die Pilgerreise erschwert oder verboten wurde (Ohnesorg 1996, 47–48, Sollbach 1990, 25). Nicht zuletzt sollten Frauen vermutlich auf ihren »gesellschaftlichen Platz« zurückverwiesen werden.

Bis ins 19. Jahrhundert waren Frauen darüber hinaus in einer benachteiligten rechtlichen Position, da sie bei vielen Entscheidungen von der Erlaubnis eines Mannes abhängig waren. Selbst wenn sie ein eigenes Vermögen besaßen, konnten sie zum Teil darüber nicht selbständig verfügen (Habinger 2002, 61–62, 88–90). Aber auch gesellschaftliche Normen und Konventionen, die nicht unbedingt juristisch abgesichert sein mussten, konnten weibliche Mobilität massiv beeinträchtigen. Die Tatsache, dass Berufstätigkeit unter den Frauen des Bürgertums als verpönt galt und behindert wurde (nicht zuletzt indem man Mädchen eine Ausbildung verweigerte), bedeutete auch, ihnen den eigenständigen Erwerb von finanziellen Ressourcen nahezu unmöglich zu machen und ihnen damit eine wesentliche Voraussetzung für das Reisen zu entziehen. Im Rahmen einer sozialen Raumtheorie ist die eingeschränkte Zugänglichkeit von »wirtschaftlichen Räumen« für Frauen und daher fehlende finanzielle Unabhängigkeit eine wesentliche Voraussetzung, um selbstbestimmtes Handeln und damit ihre Bewegungsfreiheit zu unterbinden (Plummer 2001, 118).

5.2 Reisen und »weibliche Natur«

Auch andere Aspekte konnten sich beschränkend auf die Reisetätigkeit von Europäerinnen auswirken, etwa der (vermeintliche) Mangel an Fähigkeiten, Kenntnissen und Wissen. Gleichzeitig galten diese Qualitäten, wie u. a. damaligen Reiseanleitungen zu entnehmen ist, als unerlässliche Voraussetzung für das Reisen. So kann angenommen werden, dass der schwierige weibliche Zugang zu Bildungserwerb nicht nur finanzielle, sondern auch psychologische Auswirkungen hatte (Potts 1988, 15–16). Die damals gängige Meinung, das weibliche Geschlecht sei zum Reisen »ungeeignet«, konnte bewirken, dass es für Frauen oft ein mühsamer Prozess war, für sich selbst eine (Fern-) Reise in den Bereich des Möglichen zu rücken.⁷ Damit wurden Frauen also in einen »psychologischen Raum« der Häuslichkeit verbannt.

So wurden – neben den oben erwähnten rechtlichen und gesetzlichen Mitteln – subtilere Praktiken angewandt, um das angestrebte Ideal des bürgerlichen Geschlechterarrangements durchzusetzen.

Zeitgenössische Schriftsteller suggerierten den Frauen, sie seien aufgrund ihrer »Natur« zum Reisen ohnehin nicht fähig, sondern für die häusliche Sphäre prädestiniert. Ein anschauliches Beispiel für diese Überzeugung lieferte Heinrich von Kleist 1799 in einem Brief an seine Schwester Ulrike:

»Kannst Du Dich dem allgemeinen Schicksal Deines Geschlechtes entziehen, das nun einmal seiner Natur nach die zweite Stelle in der Reihe der Wesen bekleidet? Nicht einen Zaun, nicht einen elenden Graben kannst Du ohne Hülfe eines Mannes überschreiten, und willst allein über die Höhen und über die Abgründe des Lebens wandeln?« (zit. in: Dülmen 1992, 173).

Er hält also Frauen aufgrund der »weiblichen Natur« nicht zum Reisen befähigt. Allerdings scheint Kleist nicht sicher zu sein, seine Schwester mit diesem Argument überzeugen zu können: Er erwähnt mehrmals ihre »heiligste Pflicht«, Gattin und Mutter zu werden, und spricht gar von ihrem »höchst strafbaren und verbrecherischen Entschluß«, diese nicht erfüllen, sondern wie die Männer einem eigenen Lebensplan folgen zu wollen – seiner Meinung nach eine Haltung wider die Vernunft (zit. in: ebd., 172).

Frauen wurden wegen ihrer Reisepläne auch diffamiert – so bezeichnete man die bereits erwähnte Ida Pfeiffer als »Närrin« und »überspannte Person«, als sie im Freundeskreis darüber sprach, ins Heilige Land pilgern zu wollen, und »niemand schien ein solches Unternehmen ihr im Ernst zuzutrauen« (Pfeiffer 1861, XXXI). Somit nahm man die weibliche Reisemotivation auch nicht ernst, was nicht gerade eine Aufmunterung war. Darüber hinaus wurde auch die Aufzählung von Reisebeschwerden und -gefahren als Abschreckungsmittel eingesetzt. Insofern können die zahllosen Warnungen vor den schier übermächtigen Gefahren, die Frauen wie Ida Pfeiffer, Maria Schuber oder die Britin Mary Kingsley vor ihren Unternehmungen erhielten und die häufig mit Hinweisen auf weibliche »Reiseunfähigkeit« verknüpft waren, ebenfalls als Entmutigungsversuche gelesen werden.

⁷ Dies zeigen z. B. entsprechende Aussagen in den Reiseberichten von Pfeiffer (1861), XV, Pfeiffer (1845), Teil 1, II – III und Schuber (1850), 9.

5.3 Auswirkungen bis ins 20. Jahrhundert

Diese Bemühungen, weibliche Mobilität zu beschränken, reichen bis weit ins 20. Jahrhundert. Noch bis 1945 belegen Publikationen von Frauen, dass in einigen Reiseländern Frauen von offizieller Seite »spezielle Reisebestimmungen« auferlegt wurden (Fell 1998, 22). So existierte noch in den 1930er-Jahren eine von der britischen Kolonialverwaltung im Irak erlassene Bestimmung, die die öffentliche Bewegungsfreiheit von westlichen Frauen erheblich einschränkte, u. a. sollten sie nicht ohne männliche Begleitung reisen. Margret Boveri zitiert in ihrem 1939 publizierten Reisebericht zwei Seiten lang diese umständlichen Vorschriften, die damals für reisende »europäische und amerikanische Damen und Damen von ähnlichem nationalem und sozialem Stand« galten (zit. in: Fell 1998, 257, Anm. 7). Auf diese Bestimmung verweist auch die britische Reisende Freya Stark, die sich Anfang der 1930er-Jahre ebenfalls im Irak aufhielt. Doch verstieß sie während ihres Aufenthaltes im Nahen Osten immer wieder gegen gesellschaftliche Konventionen, indem sie sich weder von der lokalen Bevölkerung absantierte und in die Enklave der britischen Kolonialgesellschaft zurückzog noch vom unbegleiteten Reisen abhalten ließ (Stark 1951, 85, Stark 2001).

Ein weiterer Hinweis auf den innerhalb der britischen Kolonialgesellschaft des Irak gängigen Umgang mit weiblicher Mobilität findet sich in Freya Starks Reisebericht, erstmals erschienen 1934. Als ein Bekannter die Meinung äußert, er sei besorgt, dass sie von ihrem doch eher gewagten Unternehmen nicht heil zurückkehren würde, erhält er von seinen britischen Gesprächspartnern die wenig beruhigende Antwort, dass er solch einen Ausgang bei einer alleinreisenden Frau vorhersehen hätte können. Weiter meint einer dieser Männer, »die britische Armee sei besser beraten, weibliche Reisende von derartigen Unternehmen abzuschrecken, als sie darin zu ermutigen« (Stark 2001, 171).

Der hier skizzierte Umgang mit weiblicher Mobilität basiert nicht zuletzt auf den normativen Vorgaben der bürgerlichen Geschlechterideologie und der damit verknüpften Gesellschafts- und Raumkonzeption. Im Folgenden wird nun auf diesen Vorstellungskomplex und die Auswirkungen eingegangen, die dieser auf die Bewegungsfreiheit von Frauen im öffentlichen Raum hat(te).

6. Zur Exklusivität des öffentlichen Raums

6.1 Die bürgerliche Geschlechterideologie und ihre Raumkonzeption

Die bürgerliche Geschlechterideologie des 19. Jahrhunderts ist eng mit eindeutigen geschlechtsspezifischen Raumzuweisungen verknüpft. Diese sind für reisende Frauen von besonderer Relevanz, ist doch Reisen per se in der öffentlichen Sphäre angesiedelt und bedeutet ein Verlassen des heimischen, häuslichen Bereichs. Allerdings sollte nach diesem Konzept der öffentliche Raum – in seinen vielfältigen Facetten, sowohl in seinen realen als auch symbolischen Aspekten – den Männern vorbehalten sein. Den Frauen wurde hingegen der private, häusliche Bereich zugewiesen, sie sollten keinen unbeschränkten Zugang zur öffentlichen Sphäre haben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Geschlechterverhältnis im Rahmen »bürgerlicher Gesellschaftskonstruktionen« des 19. Jahrhunderts eine zentrale Bedeutung hatte (Frevert 1988, 11). Diese

Vorstellungen werden etwa in einem Lexikonartikel zum Thema »Geschlechterverhältnisse« aus dem Jahr 1847 von Carl Welcker deutlich, wenn der liberale Professor, Publizist und Politik meint:

»Die ganze physische Natur ... bezeichnet den stärkeren, kühneren, freieren Mann als schaffenden Gründer, Lenker, Ernährer und Schützer der Familie und treibt ihn hinaus ins äußere Leben zum äußeren Wirken und Schaffen ... Sie bezeichnet die schwächere, abhängige, schüchterne Frau zum Schützling des Mannes, wies sie an auf das stillere Haus, auf das Tragen, Gebären, Ernähren und Warten, auf die leibliche und humane Entwicklung und Ausbildung der Kinder, auf die häusliche Bewirtung und Pflege des Mannes und der häuslichen Familie, auf Erhaltung des vom Manne Erworbenen, auf die Führung des Haushalts, auf die Bewahrung der heiligen Flammen des häuslichen Herdes« (zit. in: Frevert 1988, 11).

In diesem Kontext erfolgte nicht nur die Konzeption einer scheinbar unüberwindlichen geschlechtsspezifischen Zuweisung von Handlungsräumen und Aufgaben, die als Polarität (Gegensatzpaare) gedacht wurden. Die biologische Differenz bedingte auch eine klare Charakterisierung der Eigenschaften, Verhaltensweisen und Fähigkeiten der Geschlechter, gekennzeichnet durch den Begriff »Geschlechtscharakter«. Dieser erlaubte auch Aussagen über die Natur bzw. das Wesen der Geschlechter, auch die Raumzuweisung erfolgte gemäß geschlechtsspezifischer »Natur« (Hausen 1976, 367). Wie man sich diesen geschlechtsspezifischen Wirkungsbereich der Frauen und ihre Rolle darin idealer Weise vorstellte, illustriert besonders anschaulich eine Aussage von Posselt in seiner bereits erwähnten Apodemik:

»Die besondere Bestimmung der Frauenzimmer überhaupt oder ihr Beruf ist der Ehestand; dies ist der ihnen von der Fürsorgung angewiesene Wirkungskreis, worin sie nicht nur ihre allgemeine Bestimmung oder ihre sittliche Veredlung am besten erreichen, sondern auch zum Besten der menschlichen Gesellschaft am meisten wirksam seyn können und sollen. Wollen sie aber die Pflichten dieses ihres ehrwürdigen Berufs erfüllen, so müssen sie sich bemühen, gute Gattinnen, gute Mütter und gute Vorsteherinnen des Hauswesens zu seyn. Als Gattinnen sollen sie ihren Gatten, welche die größern Beschwerden und Sorgen zu tragen haben, durch zärtliche Theilnehmung, Liebe, Pflege und Fürsorge das Leben versüßen; als Mütter sollen sie nicht bloß Kinder gebären, säugen und pflegen, sondern auch den Grund zur ganzen künftigen Erziehung derselben legen ...; als Vorsteherinnen des Hauswesens endlich sollen sie durch Aufmerksamkeit, Ordnung, Reinlichkeit, Fleiß, Sparsamkeit, wirthschaftliche Kenntnisse und Geschicklichkeiten den Wohlstand, die Ehre, die häusliche Ruhe und Glückseligkeit des erwerbenden Gatten sicher stellen, und sein Haus zu einer Wohnung des Friedens, der Freude und Glückseligkeit machen« (zit. in: Griep/Pelz 1995, 216, Hervorhebungen im Original).

Aus der Tatsache, dass Posselt sich mit dieser Fragestellung auseinandersetzt, wird deutlich, dass die Vorstellungen des bürgerlichen Weiblichkeitsideals sehr wohl als relevant im Zusammenhang mit Reisen betrachtet wurden.

Wesentlich erscheint außerdem, dass das Weibliche als das vom Mann Abhängige charakterisiert wurde (Hausen, 1976, 367). Damit wurde Frauen ein Recht auf selbstbestimmte Lebensführung verweigert, was gleichzeitig die soziale und rechtliche Diskriminierung der Frauen in der bürgerlichen Gesellschaft legitimierte (Eder 1996, 35). Diese Abhängigkeit und Unselbständigkeit bedeutete auch, dass Frauen die Fähigkeit und Möglichkeit abgesprochen wurde, selbständig Reisen unternehmen zu können bzw. zu dürfen.

6.2 »Grenzüberschreitungen« und deren Konsequenzen

Die bürgerliche Geschlechterkonstruktion kann also als gesellschaftliches Ordnungsprinzip betrachtet werden, war doch das Geschlechterverhältnis mit »ungleichen Macht- und Einflusschancen« (Frevert 1988, 16) verbunden – es erfolgte eine Hierarchisierung auf Basis des Geschlechts, indem Frauen viele Möglichkeiten entzogen wurden. Jedenfalls sollte ihnen die Nutzung des männlich definierten öffentlichen Raumes und damit das Reisen erschwert werden. So konnten sich Frauen im öffentlichen Raum »nicht ganz frei und zu Hause« fühlen, wie dies Käthe Schirmacher (1897, 353–361) Ende des 19. Jahrhunderts in ihrem Artikel *Gesellschaftliche Schranken* formulierte. Sie spricht hier Aspekte an, die durchaus auch heute noch Gültigkeit besitzen – und zwar die stark eingeschränkte weibliche Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum, die auf der damals gültigen Geschlechterkonzeption beruhte. So mussten Frauen, die sich an einem öffentlichen Ort allein aufhielten und damit die gesellschaftlichen Konventionen überschritten, mit negativen Konsequenzen rechnen, was nicht selten zu einer (scheinbar) freiwilligen Beschränkung ihrer Mobilität führte (Schirmacher 1897, 359–360).

Die »Gesetze« von »Anstand und Schicklichkeit« untersagten es in dieser Epoche Frauen gehobener Kreise, sich unbegleitet aus dem häuslichen Raum zu entfernen: Sie erwiesen sich zweifellos als wirksames Mittel, Frauen in ihren »angestammten« Bereich zu verweisen, sahen sich diese doch, insbesondere wenn sie sich in den Abendstunden auf den Straßen aufhielten, ständig »mit dem Verdacht unmoralischer oder unsittlicher Beweggründe konfrontiert« (Roller 2001, 257). In der Diskussion um die Teilhabe von Frauen am öffentlichen Raum ist noch eine weitere diskursive Strategie zu beachten, die bereits Schirmacher anspricht und die auch Franziska Roller (2001, 258–260) in ihrer Auseinandersetzung mit weiblichen Raumnutzungsmöglichkeiten hervorhebt – die Diskussion um die Gefährlichkeit des städtischen Raums für Frauen und die dadurch geschürten Ängste. Diese subtilen Strategien und der darauf aufbauende »Angstdiskurs« bestimmen bis heute die weibliche Aneignung der Stadt.

Welche Frau, die sich allein auf Reisen oder an einem öffentlichen Ort befindet, kennt nicht jene Erfahrungen, die Schirmacher (1897, 359) am Beispiel einer Frau beschreibt, die abends allein an einer Haltestelle wartet? Jedes Mal ist sie »irgend einer Aufdringlichkeit ausgesetzt«, und »auch wenn nichts passierte, der Gedanke allein machte Sie nervös; das Herz klopfte Ihnen, wenn ein Mann vorbei kam. Wie rechtlos und bange Sie sich in den hellen Strassen der grossen, so hochzivilisierten Stadt vorkamen!«

Auch in gegenwärtigen Reiseberichten von Frauen taucht das Motiv der Angst auffällig oft auf. Ein Beispiel sind die zahlreichen kurzen Texte, die Sigrid Nolte und Sybille von Soden unter dem Titel *Frauen reisen allein. Wenn EINE eine Reise tut ... dann kann SIE was erleben* (1992) versammelt haben. Immer wieder geht es um die – reale oder imaginierte – Gefahr, die es für eine Frau mit sich bringt, allein zu reisen, manchmal auch in der Form, dass Frauen diesen Aspekt explizit als für sie nicht gültig definieren (z. B. Nolte/Soden 1992, 32–33, 71, 122, 145–146). Thematisiert wird aber auch das Unbehagen, sich als Frau allein im öffentlichen Raum zu bewegen oder in einem Lokal zu

sitzen und hier sowohl von anderen Gästen angestarrt als auch von den Kellnern mit Missachtung gestraft zu werden (ebd., 25–26, 69).

Auch Roller (2001, 263) kommt zu dem Schluss, dass nicht nur die »Geschichte des bürgerlichen Öffentlichkeitsbegriffs« bis heute die Art und Weise prägt, wie über das »Thema Frauen und Stadt« diskutiert wird, sondern auch die Form, wie Frauen den städtischen Raum erfahren. So entsprechen die »Einschränkungen und Behinderungen, denen Frauen heute in der Stadt ausgesetzt sind, in ihrer Tendenz immer noch den historischen Vorläufern seit der Entstehung der bürgerlichen Gesellschaft« (ebd., 265). Allerdings sind hier nicht nur die Beschränkungen und Hindernisse für Frauen im öffentlichen Raum zu bedenken, sondern es zeigen sich auch »Momente der lustvollen Aneignung und emanzipative Potenziale«. Trotz aller Ängste kann für manche Frauen das »Sich-Bewegen in der nächtlichen Stadt ... ein symbolisches Erkämpfen von Selbstsicherheit und von Taktiken zur Selbstbehauptung« bedeuten (ebd., 264).

All diese Aspekte sind ebenso für historische reisende Frauen und ihre Versuche relevant, sich die männlich definierte öffentliche Sphäre anzueignen. Ihre »Grenzüberschreitungen« sollten durch negative Bilder und Zuschreibungen eingedämmt werden. Sie wurden entmutigt, durch das Schüren von Ängsten abgeschreckt und mit dem Vorwurf des »unschicklichen«, unangebrachten Verhaltens konfrontiert, manchmal auch in den Bereich von »Unzucht« oder Prostitution verwiesen.⁸ Zweifellos erfolgte dies nicht zuletzt, um ein männliches Privileg der Raumnutzung aufrechtzuerhalten (siehe auch Rodgers 1993). Das folgende Kapitel zeigt, wie reisende Europäerinnen diese gesellschaftlich-diskursiven Rahmenbedingungen und ihre Aneignung des öffentlichen Raums handhabten, bis zur Genugtuung, die Reise geschafft zu haben.

7. Weshalb in die Ferne schweifen? Zur Reisemotivation von Frauen

7.1 »Allgemeine« Beweggründe

Warum bemühten sich Frauen, trotz der restriktiven Rahmenbedingungen und obwohl sie diffamiert, lächerlich gemacht und zum Teil zu gesellschaftlichen Außenseiterinnen gestempelt wurden, immer wieder, auf Reisen zu gehen? Grundsätzlich unterscheiden sich hier ihre Motive und Beweggründe kaum von jenen ihrer männlichen Kollegen. Frauen unternahmen Reisen, um sich weiterzubilden – etwa Johanna Schopenhauer, die mit ihrem Ehemann und Sohn Arthur zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine klassische Bildungsreise absolvierte (Schopenhauer 1813–1817, 1825), oder auch die deutsche Schriftstellerin Ida Hahn-Hahn, die sich im Orient u. a. auf die Suche nach einer weiblichen Geschichte machte (Hahn-Hahn 1844). Diese beiden Frauen beabsichtigten darüber hinaus, ihre Reiseerfahrungen schriftstellerisch zu verwerthen.

Frauen gingen außerdem ihren Ambitionen als Forschungs- und Entdeckungsreisende nach, wie etwa Ida Pfeiffer, die Mitte des 19. Jahrhunderts bemüht war, sowohl neue Sammelobjekte für die europäischen Museen von ihren Unternehmungen mit-

8 Eine Erfahrung, die etwa Margery Kempe machen musste. Siehe dazu Collis (1986), 131 und Habinger (2002), 100.

zubringen, als auch allgemein in Regionen vorzudringen, die vor ihr noch niemand aus der westlichen Welt besucht hatte (Pfeiffer 1856 und 1861; siehe auch Habinger 2004, 122–132). Auch die Britin Gertrude Bell verfolgte wissenschaftliche Interessen und widmete sich im Orient vor allem der Archäologie (Bell 1991/1907). Wie einige ihrer berühmteren Zeitgenossen, etwa T. E. Lawrence, war sie außerdem intensiv in die britische Nahostpolitik involviert. Frauen lockte allerdings auch das Abenteuer, wie die deutsche Rennfahrerin Clärenore Stinnes, die Ende der 1920er-Jahre als erste Frau zu einer Weltumrundung mit dem Auto aufbrach. Sie sei, so lange sie sich zurückerinnern könne, »nie frei von dem Wunsch nach Abenteuern« gewesen (Stinnes 1929, 1). Und es gab Frauen wie die Britin Freya Stark, die, wie sie beteuerte, aus purem Vergnügen reiste, ohne sich viel Gedanken darüber machen zu wollen (Stark 2001, 7–8). Vielleicht wurde sie einfach von Fernweh getrieben.

In ähnlicher Weise hält Ida Pfeiffer fest, sie habe schon »als zartes Kind ... die größte Sehnsucht« verspürt, »hinaus in die Welt zu kommen. Begegnete ich einem Reisewagen, blieb ich unwillkürlich stehen und sah ihm nach, bis er meinen Blicken entschwunden war; ich beneidete sogar den Postillion, denn ich dachte, er habe die ganze große Reise mitgemacht.« Mit »zehn, zwölf Jahren« las sie mit größter Begeisterung Reisebeschreibungen »und beneidete zwar keinen Postillion mehr, wohl aber jeden Weltumsegler, jeden Naturforscher« (Pfeiffer 1846, Teil 1, II – III). In diesem Zitat klingt auch an, dass derartige Sehnsüchte einem Mädchen zu Beginn des 19. Jahrhunderts als unerfüllbar erscheinen mussten. So galten zwar all diese Reisegründe und -motive eher für Männer als legitim, nichtsdestotrotz »bewegten« sie ebenso Frauen – auch wenn sie damit die zeitgenössische Kritik auf sich ziehen sollten.

7.2 Weibliche »Begleitung«

Die Liste ließe sich noch lange fortsetzen, es gibt aber auch spezifisch »weibliche« Begründungen und Legitimationsversuche zum Reisen, die sich vor dem soziohistorischen Hintergrund des bürgerlichen Geschlechterarrangements im 19. Jahrhundert entwickelten. Einige Europäerinnen brachen aus gesundheitlichen Gründen auf, was damals als legitimes Motiv galt. Aufgrund ihres schlechten Gesundheitszustandes wurde ihnen die Ortsveränderung oft sogar von einem Arzt verordnet, was etwa bei Maria Schuber (Schuber 1850, 2–3) oder auch bei den Britinnen Mary Edith Durham und Isabella Bird der Fall war – häufig brachten die Reisen umgehende und äußerst erstaunliche »Heilungserfolge« mit sich (Foster 1990, 9–10).

Ein weiteres gesellschaftlich legitimes Moment war jenes weiblicher »Pflichterfüllung«, korrespondierte dies doch in nahezu idealer Weise mit dem gängigen Weiblichkeitsideal, das auch Selbstaufopferung einschloss (siehe zum Folgenden Habinger 2002, 214–219). So begab sich so manche Europäerin in die Fremde, weil sie es als ihre Pflicht ansah oder zumindest als solche deklarierte, einem Ehemann, Vater oder Bruder treu zu folgen. Ende des 18. Jahrhunderts reiste Friederike Riedesel ihrem Gatten mit ihrer gesamten Familie in den amerikanischen Unabhängigkeitskrieg nach und beschrieb dies mehrmals beredt als ihre Pflicht als Ehefrau (Riedesel 1989/1800, 45, 47). Auch die Gemahlin des österreichischen Forschungsreisenden Johann Wilhelm Helfer, die

spätere Pauline Nostitz, fügte sich (nicht gerade widerwillig) in das unvermeidliche »Wanderleben« ihres kürzlich Angetrauten (Nostitz 1873, Teil 1, 8–10). Sie repräsentiert eine weitere Version gesellschaftlich akzeptierten Reisens, nämlich einen Mann auf seinen Forschungsreisen zu begleiten und sich vielleicht auch daran zu beteiligen.

Und schließlich nutzten auch Dienstbotinnen die Möglichkeit, ihre Arbeitgeberinnen zu begleiten. So bestanden sowohl Lotty, das Dienstmädchen von Pauline Nostitz, als auch die Magd von Maria Schuber darauf, die Reise mitzumachen (Nostitz 1873, Teil 1, 13–14, Schuber 1850, 6). Beide ergriffen bewusst und vehement die Gelegenheit zur Ortsveränderung, als sie sich ihnen bot. Allerdings sind die Spuren dieser Frauen nur spärlich und kaum aufzufinden (Habinger 2002, 217–218). Eine jedoch, die Kärntnerin Anna Hafner-Forneris, die ihr Reiseleben zu Beginn des 19. Jahrhunderts ebenfalls als Hausbedienstete begann, hat einen Erlebnisbericht hinterlassen. Sie verbrachte schließlich mehr als 30 Jahre im Vorderen Orient, wo sie mehrmals heiratete und ihren Lebensunterhalt unter anderem als Wirtin und Händlerin bestritt. Als Motive zum Aufbruch machte sie Wissensdurst und Fernweh geltend, auch wollte sie den beengenden Lebensbedingungen zu Hause entkommen, war ihr doch, wie sie schreibt, »unser heimathliches Thal schon zu enge, und ich sehnte mich hinaus in die Welt, um wie ich mir dachte, noch mehr zu lernen« (Forneris 1995/1849, 2).

7.3 Auf der Suche nach dem Fremden

Viele der hier angeführten Reiseschriftstellerinnen waren, wie sich anhand ihrer Aufzeichnungen zeigen lässt, auf der Suche nach dem Fremden, Neuen und Unbekannten, das sich vom Vertrauten, allzu Bekannten zu Hause grundlegend unterschied. So stellte Ida Pfeiffer zu Beginn ihrer Pilgerfahrt ins Heilige Land zufrieden fest, während sie in Konstantinopel die Aussicht vom Galataturm genoss:

»Hier ist eine andere Welt vor meinen Augen entfaltet. Alles ist anders: Natur, Kunst, Menschen, Sitten, Gebräuche und Lebensart. Hieher muß man kommen, wenn man etwas Anderes als das Alltägliche der europäischen Städte und ihrer Bewohner sehen will« (Pfeiffer 1844, Teil 1, 38–39).

Natürlich ging es auch darum, fremde, vielleicht »exotische« Menschen kennen zu lernen, es reizten ihr ungewöhnliches Aussehen und Verhalten oder ihre unbekanntem Lebensweisen. So bemühte sich Ida Pfeiffer, wie sie in ihren Reiseberichten immer wieder festhält, das »Leben und Treiben« der Menschen der besuchten Länder beobachten zu können.⁹ Auch Ida Hahn-Hahn, die sich fast zur selben Zeit wie Ida Pfeiffer in den Orient aufmachte, meinte, nachdem sie erstmals einige »Türken- und Zigeunerstätten« gesehen hatte: »Endlich kommen fremdländische Erscheinungen« (Hahn-Hahn 1844, Bd. 1, 108). Ebenso wollte Anna Forneris auf ihren Reisen Neues lernen, wie oben deutlich wurde. An anderer Stelle meinte sie, »der muthige Mensch will etwas sehen, will sich Schätze sammeln für seinen Beruf« (Forneris 1995/1849, 48). Und Clärenore Stinnes führt als Motiv ihrer Weltreise mit dem Auto u. a. an, in ihr »lag das Drängen

9 Dies führte häufig auch zu heftigen Abwehrreaktionen der reisenden Europäerinnen. Auf die dabei zu beobachtenden Aspekte der Distanzierung, Abwertung und (rassistischen) Diskriminierung, aber auch auf die Idealisierung und Exotisierung des Fremden kann hier nicht weiter eingegangen werden. Siehe dazu ausführlich Habinger (2002), 315–393.

nach dem großen Unbekannten, dem man in den unendlichen Steppen, in den schnee-
verwehten Urwäldern und in der hehren Einsamkeit der Berge näher zu sein glaubt«
(Stinnes 1929, 1). Auch Pauline Nostitz (Helfer) gesteht ihrem Mann, als er verwundert
ist, dass sie ihn so kurz entschlossen begleiten wollte, sie liebe das Reisen so sehr wie
er, und außerdem finde sie »es viel schöner, die Welt zu sehen, als hier im täglichen Ei-
nerlei begraben zu sein« (Nostitz 1873, Teil 1, 10). Die hier erwähnten reisenden Frauen
wollten also das Altbekannte, das tägliche Einerlei, vielleicht auch Langeweile und Ein-
tönigkeit hinter sich lassen und durch etwas Neues, vielleicht Spannenderes ersetzen.
Der Mut wurde herausgefordert, es ging auch um die Herausforderung, die das Reisen
bedeutet, vielleicht um die Suche nach Abenteuerlichem.

7.4 *Reisen als Ausnahmesituation und persönliche Herausforderung*

Die Unterschiedlichkeit zwischen der Kultur ihres Herkunftslandes und jener ihres
Reiseziels stellt auch heute noch einen wichtigen Anreiz für reisende Frauen dar, wie
Mechthild Bereswill und Gudrun Ehlert bei ihrer Befragung alleinreisender Frauen in
den 1990er-Jahren feststellen konnten. So meint eine ihrer Interviewpartnerinnen, sie
hätte sich Süd- und Zentralamerika als Ziel ausgesucht, »weil ich mich halt für fremde
Länder schon schon interessiere und fremde Kulturen und so, war es eben einfach 'n anderes
Land und 'n Land, was sich unterscheidet von Europa« (Bereswill/ Ehlert 1994, 236).
Von zentraler Bedeutung scheint dabei auch die »Herausforderung«, und in Kombina-
tion damit erweist sich die (kulturelle) Differenz als wichtiger als das konkrete Reiseziel.
Hier verweist eine andere Gesprächspartnerin auf den Aspekt der »Selbstbehauptung«,
also darauf, »mit so ... schwierigen Situationen klar zu kommen, die ich hier einfach
nicht kenne« (ebd., 237).

Es wird deutlich, dass in der Unterschiedlichkeit zwischen Reiseziel und Ur-
sprungsort, aus der daraus resultierenden »Ausnahmesituation« die Chance gesucht
wird, sich zu beweisen, die eigene Person neu zu erfahren. Der Aufbruch in die Frem-
de wird somit zum »Aufbruch ins ›innere Ausland«, die Reise wird zur Metapher für
die Suche nach der eigenen Identität« (ebd., 236). Für Ines Rieder, die im Band *Wenn
EINE eine Reise tut* über ihre Mittelamerika-Erfahrungen nachdenkt, ist das Herumrei-
sen eine Möglichkeit, sich über die Fremderfahrung besser kennen zu lernen: Sie hat
»mehr Zeit, andere und Anderes zu beobachten und zu vergleichen«, und sie zieht die-
se Chance, wie sie selbst schreibt, einer Therapie vor (Nolte/ Soden 1992, 74). Diese Zu-
gangsweise reicht weit in die Tradition des westlichen Reisens zurück – die Erfahrung
der Fremde barg für EuropäerInnen bereits seit der frühen Entdeckungsgeschichte
immer auch neue Möglichkeiten der Selbsterfahrung und Selbsterkenntnis und bildete
nicht zuletzt eine Basis zur Konstitution der westlichen Identität.¹⁰

Letztlich drücken sich für Bereswill und Ehlert in obigen Aussagen die Wünsche
der reisenden Frauen nach Veränderung aus, die sie einerseits mit der Weiblichkeits-

10 In diesem Kontext wurde auch das Fremde für die eigenen Bedürfnisse »zugerichtet« und instru-
mentalisiert. Zur Konstruktion des Fremden im Reisebericht siehe u. a. Hall (1994) und Said (1978);
zu historischen reisenden Europäerinnen Habinger (2002) und Mills (1991) und zur heutigen Situa-
tion Bereswill/ Ehlert (1994).

konzeption in unserer Gesellschaft und andererseits mit dem durch Emanzipationsbestrebungen veränderten Frauenbild erklären. Dieses Frauenbild weckte das Bedürfnis nach mehr Bewegungsfreiheit und erweiterten Freiräumen. Insofern seien die Reisen dieser Frauen auch »ein Ausdruck ihres veränderten Selbstverständnisses und ihrer Suche nach anderen Lebensformen« (Bereswill/ Ehlert 1994, 237). Auch im Band von Sigrid Nolte und Sybille von Soden schreiben die hier versammelten alleinreisenden Frauen über ähnliche Erfahrungen. Der Aufbruch wird als befreiender Akt gesehen, die Probleme werden zu Hause zurückgelassen, gleichzeitig bedeutet das Alleinreisen, trotz aller damit verknüpften Ängste (siehe oben), auch eine Herausforderung (Nolte/ Soden 1992, 37, 41, 63). So fühlte sich Anna P., als sie als junge Frau nach London trampete, »toll, unabhängig und frei« (ebd., 44). Und Renate Vollmann wiederum verweist auf den Reiz des Abenteuers und die Herausforderung, die das Alleinreisen vor allem auf der Folie eines hierarchisierten Geschlechterverhältnisses mit sich bringt. Für sie spielte »auch der Gedanke mit, was Männer können, kann ich schon lange« (ebd., 57).

Diese Aspekte gelten nicht nur für reisende Frauen von heute, sondern auch für manche reisende Europäerinnen der Vergangenheit. Maria Schubert etwa meinte, sie habe an ihren Plänen einer Pilgerfahrt nach Jerusalem nicht zuletzt deshalb festgehalten, »weil man mir's nicht zutraut, daß ich mein Ziel erreiche« (Schubert 1850, 9). Allerdings verursachten die zahlreichen Warnungen und Versuche, sie im Vorfeld umzustimmen (ebd., 8–10, 176), durchaus Selbstzweifel. So hätten sie »die Seekrankheit und die Quarantaine ... nebst der Vorstellung von Unmöglichkeit, allein zu gehen, eine Zeit lang im Respect« gehalten (ebd., 9). Auch während ihrer Reise berichtete sie immer wieder von ähnlichen Erfahrungen: Der Vorsteher des Franziskanerklosters in Kairo, in dem sie einquartiert war, gab ihr jeden Tag nach der Messe zu verstehen, dass ihre »Weiterreise eine reine Unmöglichkeit« wäre, und er versuchte ihr andauernd beredt, »die Beschwerlichkeiten meines Vorhabens auszumalen«. Er vertrat auch die Meinung, »daß ich meine Reise nur im Zimmer und auf der Karte machen könnte«. Doch durchaus selbstsicher führt sie an, sie hätte ihm darauf erwidern können, »daß ich mich versichert wähne, in Wirklichkeit nach Cairo gekommen zu sein und mich da zu befinden, ohne Zimmerreise« (ebd., 241, kursiv im Original).

Maria Schuberts Aussagen können als symptomatisch für die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für weibliches Reisen gelten. Sie wird – besonders drastisch in Kairo – mit der »Unmöglichkeit« weiblichen Reisens konfrontiert, was sie zunächst verunsichert. Da sie jedoch die Kritiker Lügen straft und schließlich in Ägypten auf mehrere Monate einer erfolgreichen Reisekarriere zurückblicken kann, entwickelt sie eine immer selbstbewusstere Haltung.

7.5 Das Potenzial der »Raumerfahrung«

Wie sich aus ihren Publikationen ablesen lässt, barg das Reisen bereits im 19. Jahrhundert (und sicher auch davor) für Frauen ein großes Potenzial, das sie auch als Chance wahrnahmen. So wurde die Möglichkeit einer neuen »Raumerfahrung« auch als Schritt zur eigenen Befreiung gesehen, bisherige Lebensbedingungen oder Prob-

leme (die vielleicht sogar den eigenen Gesundheitszustand massiv beeinträchtigten) konnten zu Hause gelassen werden. Und es ging um neue Formen der Selbsterkenntnis, wie aus folgendem Zitat von Fanny Lewald deutlich wird, in dem sie schildert, wie sie erstmals ihre Familie und ihr Heim für eine Reise verließ:

»Und wie ich an dem Morgen bei unserer Abfahrt von Breslau geistig Besitz genommen von der schönen Welt, so nahm ich nun Besitz von mir selbst. Die Zeit meiner Hörigkeit war vorüber, die Zeit meiner Freiheit dämmerte vor mir auf! Ich hatte es in meiner Hand, was ich aus meiner Zukunft machen wollte« (zit. in: Pytlik 1991, 14).

Auch Ida Hahn-Hahn assoziierte das »Vergnügen des Reisens« mit Freiheit und Ungezwungenheit. Unterwegs war es möglich, jederzeit das zu tun, wozu man gerade Lust hatte (Hahn-Hahn 1844, Bd. 2, 107). Doch stellte für sie Reisen keine »oberflächliche Zerstreuung« dar, sondern bot vielmehr »nur Lehren und Offenbarungen« (ebd., 278–279). Für Maria Schuber bedeutete das Reisen auch eine grundlegende, existenzielle Erfahrung, wenn sie an einer Stelle (ganz ähnlich wie Hahn-Hahn) festhält: »Reisen muß man, um zu leben« (Schuber 1850, 50).

Somit konnte eine Reise für eine Europäerin durchaus einen größeren Freiraum, mehr (Bewegungs-) Freiheit oder den Ausbruch aus beschränkenden gesellschaftlichen Verhältnissen bringen. Es stellt aber eine unzulässige Verallgemeinerung dar, Frauen allesamt als Vorkämpferinnen oder frühe Vertreterinnen einer weiblichen Emanzipation zu stilisieren. Hier ist zweifellos eine differenziertere Zugangsweise erforderlich, um einerseits die zeitliche Distanz zwischen uns und den behandelten historischen Figuren nicht aus den Augen zu verlieren. Andererseits bedeutet die Tatsache, dass sich reisende Europäerinnen mit ihrer Mobilität über bestimmte Aspekte der bürgerlichen Geschlechterideologie hinwegsetzten und manche Konventionen hinter sich ließen, nicht, dass sie grundsätzlich eine kritische Position zum Weiblichkeitsideal oder zum Geschlechterverhältnis ihrer Zeit einnahmen. Einige dieser Reiseschriftstellerinnen, wie z. B. Ida Hahn-Hahn oder Käthe Schirmacher, traten zwar für eine weibliche Emanzipation ein, andere jedoch distanzieren sich persönlich eher davon, wie Ida Pfeiffer, oder bekämpften sogar, wie Gertrude Bell, die Bemühungen um eine allgemeine weibliche Gleichstellung (Habinger 2002, 172–181, Siebert 1994, 152–156).

8. Conclusio

Der vorliegende Artikel versuchte aufzuzeigen, wie sich Reisen von Frauen über die Jahrhunderte entwickelten und was sie – trotz der schwierigen gesellschaftlichen Ausgangslage – motivierte, zu Reisen aufzubrechen, für die vordergründig keine »Notwendigkeit« bestand. Auch sollten die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und die relevanten Diskurse erläutert werden, ebenso wie sich Frauen diesbezüglich positionierten. So zeigt sich, dass ihnen jahrhundertlang die Aneignung der öffentlichen Sphäre erschwert wurde bzw. werden sollte. Dies korreliert mit einem negativen Diskurs über weibliche Mobilität, der im 18. und 19. Jahrhundert in Verbindung mit der bürgerlichen Geschlechterkonzeption und ihrer eindeutigen geschlechtsspezifischen Zuweisung von Wirkungsbereichen einen Höhepunkt erreichte.

Wenn sich Europäerinnen in dieser Epoche allein auf Reisen begaben, widersprachen sie in grundlegender Weise der bürgerlichen Geschlechterideologie, weil sie sich die öffentliche Sphäre, die eigentlich dem männlichen Geschlecht vorbehalten sein sollte, aneigneten. Doch ist die Nutzung des öffentlichen Raums auch für Frauen in unserer heutigen Gesellschaft nach wie vor keine Selbstverständlichkeit, wie die Aussagen von (oben zitierten) reisenden Frauen, aber auch zahlreiche Untersuchungen belegen, die sich mit dem Thema Raum und Geschlecht beschäftigen (z. B. Rodgers 1993, Roller 2001). Andererseits barg die mit dem Reisen verknüpfte Beschreitung neuer, »fremder« Räume immer schon ein großes Potenzial, das die Frauen für sich nutzen woll(t)en. Sich dem Unbekannten zu stellen, ist – zeitungebunden – immer eine besondere Herausforderung auch für Frauen und bringt neue Möglichkeiten der Selbsterkenntnis, sich in Auseinandersetzung mit dem Fremden neu zu »entdecken«.

Was touristisches Reisen in seiner historischen Dimension betrifft, weist bereits die Pilgerreise in ihrer massenhaften Ausprägung, die sie im späten Mittelalter entwickelte, Aspekte einer Früh- oder Vorform des modernen (Massen-) Tourismus auf. Es ging den PilgerInnen nicht mehr nur um religiöse Erbauung, sondern auch darum, die Neugierde befriedigen zu können, das allzu Bekannte zu verlassen und sich dem »Fremden« zu stellen. Sie suchten den Reiz des Abenteuers, aber auch Unterhaltung, Vergnügen und Zerstreung, wollten den (vielleicht mit Sorgen befrachteten) Alltag hinter sich lassen – Motive, die sich in der Geschichte des (nicht nur religiös motivierten) Reisens schon früh festmachen lassen. Wie gezeigt wurde, sind diese Reisemotive ebenso für Frauen sowohl in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart wichtig, und sie unterscheiden sich diesbezüglich nicht von Männern.

Gleichzeitig konnten im Reisen auch die eigenen, zum Teil gesellschaftlich konstruierten und motivierten Ängste und Zweifel besiegt werden, die wiederum auf der geschlechtsspezifischen Raumkonzeption basierten und mit einem für Frauen gültigen »Angstdiskurs« verknüpft waren. Besonders hier lässt sich eine geschlechtsspezifische Komponente von Mobilität und Raumaneignung erkennen. Ähnlich wie Roller (2001, 265) dies für die weibliche Aneignung des städtischen Raums festhält, entwickelten Frauen vielleicht gerade aufgrund der ständigen Verunsicherung und der Tatsache, dass die Öffentlichkeit und mit ihr die Sphäre des Reisens den Männern vorbehalten sein soll(t)en, spezifische Zugangsweisen. Einerseits versuchten sie, den geltenden Normen bis zu einem gewissen Ausmaß zu entsprechen, indem sie etwa Reisen in männlicher Begleitung absolvierten oder in ihren Publikationen immer wieder beteuerten, trotz ihrer Mobilität den gesellschaftlichen Idealvorstellungen zu entsprechen (siehe dazu ausführlicher Habinger 2002, 193–305).

Andererseits hatten Frauen auch alternative Möglichkeiten, mit dem gesellschaftlichen Druck umzugehen. Sobald sie die Erfahrung machten, sich in diesen Räumen trotz aller Warnungen und Behinderungsversuche ohne (größere) Gefahr bewegen und bewähren zu können, entwickelten sie auch lustvolle Formen des Umgangs mit öffentlichem Raum, wurde nicht zuletzt ihr Ehrgeiz angefacht, sich selbst zu beweisen. Jedenfalls bietet die Ortsveränderung für Frauen besondere Möglichkeiten für Erfahrung und Selbsterkenntnis – und dies gilt sowohl für historisches als auch für gegenwärtiges Reisen.

Literatur

- Bell, Gertrude (1991) *Am Ende des Lavastromes. Durch die Wüsten und Kulturstätten Syriens*. Wien (engl. Orig.: *The Desert and the Sown*. London 1907).
- Bereswill, Mechthild/ Ehlert, Gudrun (1994) »Und das is' irgendwie 'ne ganz andere Kultur, und das Leben is' ganz anders«. *Vom Nutzen der kulturellen Differenz für die Selbstpositionierung reisender Frauen*. In: Jedamski, Doris u. a. (Hginnen) »Und tät' das Reisen wählen!« *Frauenreisen – Reisefrauen*. Zürich/ Dortmund, 236–261.
- Boxer, Charles R. (1975) *Mary and Misogyny. Women in Iberian Expansion Overseas 1415–1815. Some Facts, Fancies and Personalities*. London.
- Brenner, Peter J. (1990) *Der Reisebericht in der deutschen Literatur: Ein Forschungsüberblick als Vorstudie zu einer Gattungsgeschichte*. Tübingen.
- Collis, Louise (1986) *Leben und Pilgerfahrten der Margery Kempe. Erinnerungen einer exzentrischen Lady*. Berlin.
- Dülmen, Andrea van (Hgin) (1992) *Frauenleben im 18. Jahrhundert*. München u. a.
- Eder, Franz X. (1996) »Durchtränktsein mit Geschlechtlichkeit«. *Zur Konstruktion der bürgerlichen Geschlechterdifferenz im wissenschaftlichen Diskurs über die »Sexualität« (18.–19. Jahrhundert)*. In: Friedrich, Margret/ Urbanitsch, Peter (HgInnen) *Von Bürgern und ihren Frauen*. Wien u. a., 25–47.
- Fell, Karolina Dorothea (1998) *Kalkuliertes Abenteurer. Reiseberichte deutschsprachiger Frauen (1920–1945)*. Stuttgart/ Weimar.
- Fornieris, Anna, geb. Hafner (1995/ Orig. 1849) *Schicksale und Erlebnisse einer Kärntnerin während ihrer Reisen in verschiedenen Ländern und fast 30jährigen Aufenthaltes im Oriente ...*. Reprint. Klagenfurt.
- Foster, Norman (1982) *Die Pilger. Reiselust in Gottes Namen*. Frankfurt a. M.
- Foster, Shirley (1990) *Across New Worlds. Nineteenth-Century Women Travellers and their Writings*. New York u. a.
- Frederiksen, Elke/ Archibald, Tamara (1989) *Der Blick in die Ferne. Zur Reiseliteratur von Frauen*. In: Gnüg, Hiltrud/ Möhrmann, Renate (Hginnen) *Frauen Literatur Geschichte. Schreibende Frauen vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Stuttgart, 104–122.
- Frevert, Ute (1988) *Einleitung*. In: Dies. (Hgin) *Bürgerinnen und Bürger. Geschlechterverhältnisse im 19. Jahrhundert*. Göttingen, 11–16.
- Ganz-Blättler, Ursula (1995) *Reisen und Reiseberichte westeuropäischer Jerusalempilger*. In: Budde, Hendrik/ Nachama, Andreas (Hg.) *Die Reise nach Jerusalem. Eine kulturhistorische Exkursion in die Stadt der Städte. 3000 Jahre Davidsstadt*. Ausstellungskatalog. Berlin, 50–55.
- Gräf, Holger Th./ Prüve, Ralf (1997) *Wege ins Unge- wisse. Reisen in der Frühen Neuzeit 1500–1800*. Frankfurt a. M.
- Griep, Wolfgang/ Pelz, Annegret (1995) *Frauen reisen. Ein bibliographisches Verzeichnis deutschsprachiger Frauenreisen 1700 bis 1810*. Bremen.
- Habinger, Gabriele (2002) *Geschlecht, Differenzen und die Macht der Räume. Diskurse und Repräsentationen von reisenden Europäerinnen im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert*. Dissertation an der Universität Wien (in Druck unter dem Titel: *Frauen reisen in die Fremde*. Wien 2006).
- Habinger, Gabriele (2004) *Ida Pfeiffer. Eine Forschungsreisende des Biedermeier*. Wien.
- Hahn-Hahn, Ida Gräfin (1844) *Orientalische Briefe*. 3 Bde. Berlin (gekürzte Neuauflage: Wien 1991).
- Hall, Stuart (1994) *Der Westen und der Rest. Diskurs und Macht*. In: Ders.: *Rassismus und kulturelle Identität*. Ausgewählte Schriften. Bd. 2. Hamburg, 137–179, 235–240.
- Harbsmeier, Michael (1991) *Wilde Völkerkunde – Deutsche Entdeckungsreisende der frühen Neuzeit*. In: Bausinger, Hermann u. a. (Hg.) *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, München, 91–100, 364–365.
- Hausen, Karin (1976) *Die Polarisierung der »Geschlechtscharaktere« – Eine Spiegelung der Dissoziation von Erwerbs- und Familienleben*. In: Conze, Werner (Hg.) *Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas*. Stuttgart, 363–393.
- Herbers, Klaus (1991) *Unterwegs zu heiligen Stätten – Pilgerfahrten*. In: Bausinger, Hermann u. a. (Hg.) *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*. München, 23–31, 356–357.
- Illustriertes Konversations-Lexikon der Frau* (1900) in zwei Bänden. Oldenburg.
- Kossek, Brigitte (1994) *Reisende Damen und deportierte Frauen. Zum Wirkungszusammenhang*

- von Rassismus, Sexismus und Klassenhierarchie in den Texten britischer Autorinnen aus der Karibik. In: Jedamski, Doris u. a. (Hginnen) »Und tät' das Reisen wählen!« Frauenreisen – Reisefrauen. Zürich/ Dortmund, 202–235.
- Laermann, Klaus (1976) *Raumerfahrung und Erfahrungsraum. Einige Überlegungen zu Reiseberichten aus Deutschland vom Ende des 18. Jahrhunderts*. In: Piechotta, Hans Joachim (Hg.) Reise und Utopie. Zur Literatur der Spätaufklärung. Frankfurt a. M., 57–97.
- Laming, Annette (1965) *Versuch einer historischen Zusammenstellung berühmter Entdecker und Erforscher der Welt*. In: Leroi-Gourhan, André/ Kayser, Kurt (Hg.) Die berühmten Entdecker und Erforscher der Erde. Köln.
- Mills, Sara (1991) *Discourses of Difference. An Analysis of Women's Travel Writing*. London/ New York.
- Nolte, Sigrid/ Soden, Sybille von (1992) *Frauen reisen allein. Wenn EINE eine Reise tut ... dann kann SIE was erleben*. Hanau.
- Nostitz, Gräfin Pauline (1873) *Johann Wilhelm Helfer's Reisen in Vorderasien und Indien*. 2 Teile. Leipzig.
- Ohler, Norbert (1986) *Reisen im Mittelalter*. München.
- Ohnesorg, Stefanie (1996) *Mit Kompaß, Kutsche und Kamel. (Rück-) Einbindung der Frau in die Geschichte des Reisens und der Reiseliteratur*. St. Ingbert.
- Pelz, Annegret (1988) »... von einer Fremde in die andre?« *Reiseliteratur von Frauen*. In: Brinker-Gabler, Gisela (Hgin) Deutsche Literatur von Frauen. Bd. 2. München, 143–153.
- Pelz, Annegret (1991) *Reisen Frauen anders? Von Entdeckerinnen und reisenden Frauenzimmern*. In: Bausinger, Hermann u. a. (Hg.) Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München, 174–178, 372–373.
- Pelz, Annegret (1993) *Reisen durch die eigene Fremde. Reiseliteratur von Frauen als auto-graphische Schriften*. Köln u. a.
- Pfeiffer, Ida (1844) *Reise einer Wienerin in das heilige Land, nämlich von Wien nach Konstantinopel, Brussa, Beirut, Jaffa, Jerusalem ...*. 2 Teile. Wien (Neuaufgabe unter dem Titel: Reise in das Heilige Land. Konstantinopel, Palästina, Ägypten im Jahre 1842. Wien 1995).
- Pfeiffer, Ida (1846) *Reise nach dem skandinavischen Norden und der Insel Island im Jahre 1845*. 2 Bde. Pest (Neuaufgabe unter dem Titel: Nordland-fahrt. Eine Reise nach Skandinavien und Island im Jahre 1845. Wien 1999).
- Pfeiffer, Ida (1856) *Meine Zweite Weltreise*. 4 Teile. Wien (Neuaufgabe unter dem Titel: Abenteuer Inselwelt. Die Reise 1851 durch Borneo, Sumatra und Java. Teil 1–2. Wien 1993; Reise in die Neue Welt. Amerika im Jahre 1853. Teil 3–4. Wien 1993).
- Pfeiffer, Ida (1861) *Reise nach Madagaskar*. Nebst einer Biographie der Verfasserin, nach ihren eigenen Aufzeichnungen. 2 Bde. Wien.
- Plummer, Patricia (2001) *Gender, Raum und Subversion im Kinderbuch. Frances Hodgson Burnetts »The Secret Garden«*. In: Hubrath, Margarete (Hgin) Geschlechter-Räume. Konstruktionen von »gender« in Geschichte, Literatur und Alltag. Köln u. a., 117–132.
- Potts, Lydia (1988) *Einleitung: Reisendeninnen überschreiten die Grenzen Europas – eine Spurensuche*. In: Dies. (Hgin) Aufbruch und Abenteuer. Frauen-Reisen um die Welt ab 1785. Berlin, 8–19.
- Pytlík, Anna (1991) *Die schöne Fremde – Frauen entdecken die Welt*. Ausstellungskatalog. Stuttgart.
- Ridder-Symoens, Hilde de (1989) *Die Kavaliertour im 16. und 17. Jahrhundert*. In: Brenner, Peter J. (Hg.) Der Reisebericht. Die Entwicklung einer Gattung in der deutschen Literatur. Frankfurt a. M., 197–223.
- Riedesel, Friederike von (1989/ Orig. 1800) *Mit dem Mut einer Frau. Erlebnisse und Erfahrungen im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg*, hg. von Wolfgang Griep. Stuttgart/ Wien.
- Rivera Garretas, María-Milagros (1990) *Orte und Worte von Frauen. Eine feministische Spurensuche im europäischen Mittelalter*. Wien.
- Rodgers, Silvia (1993) *Women's Space in a Men's House: The British House of Commons*. In: Ardener, Shirley (ed.) Women and Space. Ground Rules and Social Maps. Oxford/ Providence, 46–69 (2nd edition).
- Roller, Franziska (2001) *Flaneurinnen, Straßenmädchen, Bürgerinnen. Öffentlicher Raum und gesellschaftliche Teilhabe von Frauen*. In: Hubrath, Margarete (Hgin) Geschlechter-Räume. Konstruktionen von »gender« in Geschichte, Literatur und Alltag. Köln u. a., 251–265.
- Röwekamp, Georg (2000) *Einleitung*. In: Egeria: Itinerarium – Reisebericht, übersetzt und eingeleitet von Georg Röwekamp. Freiburg i. Br. u. a., 9–115 (2. Auflage).

- Said, Edward (1978) *Orientalism*. New York.
- Schirmacher, Kaethe (1897) *Aus aller Herren Länder. Gesammelte Studien und Aufsätze*. Paris/ Leipzig.
- Schmugge, Ludwig (1988) *Kollektive und individuelle Motivstrukturen im mittelalterlichen Pilgerwesen*. In: Jaritz, Gerhard/ Müller, Albert (Hg.) *Migration in der Feudalgesellschaft*. Frankfurt a. M./ New York, 263–289.
- Schopenhauer, Johanna (1813 – 1817) *Erinnerungen von einer Reise in den Jahren 1803, 1804 und 1805*. 3 Bde. (in 2). Rudolstadt.
- Schopenhauer, Johanna (1825) *Reise von Paris durch das südliche Frankreich nach Chamouny*. 2 Teile. Wien (Neuaufgabe unter dem Titel: *Promenaden unter südlicher Sonne. Die Reise durch Frankreich 1804*. Wien 1993).
- Schuber, Maria (1850) *Meine Pilgerreise über Rom, Griechenland und Egypten durch die Wüste nach Jerusalem und zurück, vom 4. October 1847 bis 25. September 1848*. Graz.
- Siebert, Ulla (1994) *Frauenreiseforschung als Kulturkritik*. In: Jedamski, Doris u. a. (Hginnen) »Und tät' das Reisen wählen!« *Frauenreisen – Reisefrauen*. Zürich/ Dortmund, 148–173.
- Sollbach, Gerhard E. (1990) *Pilgerfahrt – ein Ausdruck mittelalterlichen Glaubens*. In: Ders. (Hg.) *In Gottes Namen fahren wir. Die Pilgerfahrt des Felix Faber ins Heilige Land und zum St. Katharina-Grab auf dem Sinai A. D. 1483*. Essen, 9–31.
- Stagl, Justin (1983) *Das Reisen als Kunst und als Wissenschaft (16. – 18. Jahrhundert)*. In: *Zeitschrift für Ethnologie*, Nr. 1, 15–34.
- Stark, Freya (1951) *Beyond Euphrates. Autobiography*. Vol. II, 1928 – 1933. London.
- Stark, Freya (2001) *Durch das Tal der Mörder. Reisen in Persien zu Beginn der 1930er Jahre*. Wien (engl. Orig. 1934).
- Stinnes, Clärenore (1929) *Im Auto durch zwei Welten*. Berlin (Neuaufgabe: Wien 1996).

Kontakt:

gabriele.habinger@univie.ac.at