

Medien auf Reisen

Medienformationen für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug

Inauguraldissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Philosophischen Fakultät an der Universität zu Köln

Thomas Bourry

Köln, April 2008

Die Arbeit wurde von der Philosophischen Fakultät der Universität zu Köln
als Dissertation angenommen

Tag der mündlichen Prüfung: 16. Juli 2008

1. Referent: Professor Dr. Irmela Schneider
2. Referent: Professor Dr. Lutz Ellrich

Alle Rechte vorbehalten

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung: Medien und Reisen	5
1.1	Erste Annäherung an einen Schauplatz der Mediengeschichte	5
1.2	Stand der Forschung	13
1.3	Konzeption der Arbeit	20
2.	Theoretische Prämissen und Methodik.....	23
2.1	Medien als dispositive Formationen.....	23
2.2	Zum Problem der Diskursivierung	30
2.3	Analysematerial	34
3.	Unter Dampf.....	39
3.1	Zur Kulturgeschichte der Eisenbahnreise.....	39
3.1.1	Die Entwicklung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert	39
3.1.2	Zum kulturellen Wandel der Wahrnehmung durch die Eisenbahn	49
3.2	Die Infrastruktur der Eisenbahnlektüre	61
3.2.1	Eisenbahnlektüre(n).....	61

3.2.2 Der Bahnhofsbuchhandel	69
3.3 Zur diskursiven Sondierung der Eisenbahnlektüre.....	79
4. Auf hoher See	92
4.1 Zur Entwicklung der Passagierlinienschiffahrt.....	94
4.2 Organisierte Medienpraktiken an Bord	100
4.2.1 Die Einrichtung von Schiffsbibliotheken und -buchhandlungen	100
4.2.2 Die Bordzeitung.....	115
4.2.3 Der Bordphotograph.....	117
4.2.4 Zum Bordkino	121
4.3 Zu den diskursiven Spuren der Mediennutzung auf Seereisen	127
5. Über den Wolken.....	137
5.1 Zur Geschichte der weltweiten Passagierluftfahrt.....	137
5.1.1 Frühzeit bis zum Ende der 1930er Jahre	137
5.1.2 Das Flugzeug als Massenverkehrsmittel	142
5.2. Formen der Mediennutzung an Bord von Flugzeugen.....	149
5.2.1 Bordlektüre(n)	149

5.2.2 Audio	154
5.2.3 Audiovision	158
5.2.4 Telekommunikation.....	183
5.3 Zur Diskursivierung der Mediennutzung beim Fliegen	191
5.3.1 Zur Bedeutung publizistischer Beobachtung.....	191
5.3.2 Selbstbeschreibungen und ihre dominanten Muster.....	197
6. Kontinuität und Diskontinuität von Entwicklungen.....	206
6.1 Prozesse der Adjustierung von Medienpraktiken.....	206
6.2 Individualisierung.....	212
6.3 Gewöhnungsprozesse	215
6.4 Erfahrung und Kompensation der Isolation	219
6.5 Zur Spezifik der Diskursivierung der Mediennutzung von Passagieren	223
7. Schluss: Wagnis und Weite	233
Literatur	239

1. Einleitung: Medien und Reisen

1.1 Erste Annäherung an einen Schauplatz der Mediengeschichte

Auf einer Flugreise vor ein paar Jahren (Amsterdam hin und zurück) habe ich zwei Krawatten von Brooks Brothers, zwei Burberry-Hemden, zwei Bardelli-Hosen, ein Tweed-Jackett aus der Bond Street und eine Krizia-Weste eingebüßt.¹

So summiert Umberto Eco in der Glosse *Wie man in einem Flugzeug speist* seinen spezifischen Tribut an den modernen Jetset. Auf seinem Flug sind es vor allem die Herausforderungen von zu kleinen Servietten oder von Erbsen bei Turbulenzen, die ihn bis zur Ankunft aufs Äußerste beschäftigt halten. Aber nicht allein die Frage, wie man ohne große Verluste im Flugzeug speist, mag dafür sorgen, dass Langeweile in der Enge der Flugzeugkabine gar nicht erst aufkommen soll. Fragt man danach, was wir tun, wenn wir reisen, scheint die Frage selbst zunächst ebenso banal zu sein, wie der Hinweis, dass das Essen im Flugzeug durchaus eine Herausforderung darstellt, die einem richtigen Abenteuer gleichen mag. Es ist wohl allzu selbstverständlich, dass man Reisezeit nicht allein mit Nahrungsaufnahme, sondern z. B. auch mit jenen Medienpraktiken füllt, die ebenso jenseits des Zeitraums der Passage allgegenwärtig sind. Das Bordkino oder auch die Bahnhofsbuchhandlung irritieren heute nur noch bei ihrem Fehlen. Medien und Reisen scheinen schon immer miteinander in Bezug gestanden zu haben. Eine solche Selbstverständlichkeit provoziert geradezu die Frage danach, ob dies wirklich so selbstverständlich ist und war. Und wenn ja, warum?

Vor allem mit der Erfindung der Eisenbahn gehen auch Medien vermehrt auf Reisen. Zuvor macht allein der schlechte Zustand des europäischen Straßennetzes es im Grunde bis weit ins 19. Jahrhundert hinein äußerst schwierig, ja geradezu unmöglich, während der Fahrt in einem Wagen der Eilpost zu lesen oder zu schreiben. Im Vergleich dazu ermöglicht die neue schienengebundene Reisemaschine ab dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts nicht nur all den gesellschaftlichen Schichten erstmals das Reisen, die bislang davon ausgeschlossen waren, sondern bietet auch all jenen, die das Reisen schon lange gewohnt waren, ein in vielerlei Hinsicht völlig neues Reiseerlebnis, und die Eisenbahnlektüre ist ein Teil davon. In gewisser Hinsicht bildet sich in einer Zeit, in der

¹ Umberto Eco: *Wie man in einem Flugzeug speist*. In: ders.: *Wie man mit einem Lachs verreist und andere nützliche Ratschläge*. München / Wien 1993, S. 115-118, hier S. 115.

sich das Buch endgültig zum Massenmedium wandelt, mit der Eisenbahnlektüre eine Praxis aus, die als die erste Form einer spezifischen Verschränkung von Massenmedien und Reisen betrachtet werden kann. Die Lektüre im fahrenden Zug steht am Beginn einer ganzen Reihe von medialen Nutzungsformen, die für den Aufenthalt in einem automatisierten Vehikel aufgegriffen werden. Was im 19. Jahrhundert mit der Eisenbahnlektüre seinen Anfang nimmt, findet seinen vorläufigen Endpunkt am Beginn des 21. Jahrhunderts in dem als *Inflight Entertainment* bezeichneten Medienangebot über den Wolken. Die Lektüre ist nur noch eine Option unter vielen.

Dabei stehen die Nutzung von Medien und Reisen mitunter nur in einem mittelbaren Zusammenhang. Der Transport in einem modernen Vehikel ist für die Reisenden nicht mittelbar oder gar unabdingbar an Medienpraktiken gebunden. Es handelt sich um eine Praxis, die nicht schon immer selbstverständlich gewesen ist. So kann vermutet werden, dass dieses Phänomen anfänglich sicher Irritationen evoziert hat. Reisen und die Nutzung von Medien gezielt miteinander zu verbinden, setzte sich als eine schlussendlich weitverbreitende Alltagspraktik sicher nicht ohne Widerstände durch. Desweiteren ist davon auszugehen, dass die bisher als getrennt gegebenen Praktiken, sich dazu wechselseitig einander anpassen mussten. So ist eine Vielzahl von Transformationen in Rechnung zu stellen, die aber nur über ihre gegenseitigen Abhängigkeiten beobachtet werden können. Entsprechend sollen im Rahmen dieser Arbeit am Beispiel der Mediennutzung beim Reisen genau jene Interdependenzen aufgespürt werden, die mutmaßlich immer dann auftreten, wenn zwei eigenständige Praktiken miteinander verbunden werden. Hierzu bedarf es zunächst der Darstellung der spezifischen Art und Weise, auf die Medien für das Reisen funktionalisiert worden sind. Eine Leitfrage lautet dementsprechend: Wie prägen sich Medien und Reisen gegenseitig, wenn mediale Praktiken und Praktiken des Reisens miteinander verbunden werden?

Die Sondierung solcher spezifischer Kopplungen bedarf natürlich von Beginn an einer Klärung ihrer Begrifflichkeiten und Konzepte. Vor allem die zentralen Kategorien *Reisen* und *Medien* müssen präzisiert werden. Denn nicht nur der Medienbegriff zeichnet sich durch eine – durchaus produktive – Offenheit aus. Auch der Gegenstandsbereich *Reisen* gewinnt erst durch einen spezifischen Zuschnitt klare und eindeutige Konturen. Daher soll zunächst der Reisebegriff präzisiert werden. Doch statt nach einer basalen Begriffsdefinition zu suchen, soll kurz aufgezeigt werden, wie sich die Forschung des Phänomens *Reisen* bislang angenommen hat und wie ihr spezifischer Zugriff *Reisen* konzipiert. So lässt sich der Reisebegriff unmittelbar im Forschungsfeld

der Reisetforschung verorten, womit auch die Anschlussstellen zur Medienwissenschaft konkretisiert werden können.

Reise und/oder Passage

Gegenwärtig ist *Reisen* vor allem Gegenstand der Tourismuswissenschaft und der historischen Reisetforschung. Die Tourismuswissenschaft hat sich mittlerweile maßgeblich zu einem Teilgebiet der Betriebswirtschaftslehre ausgebildet. Sie pflegt damit ein primär ökonomisch ausgerichtetes Expertenwissen der Tourismuswirtschaft. Bereits seit den Anfängen der Forschung zum Tourismus in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts dominierten entsprechend vor allem wirtschaftlich-praktische Fragen. Allerdings galt gerade noch in den frühen Anfangsjahren der Tourismuswissenschaft die ökonomische Orientierung nur als Grundlage für eine weiterführende kulturwissenschaftliche Erforschung des Reisens.²

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fremdenverkehrslehre zu dem eng begrenzten, den Wirtschaftswissenschaften zugeordneten Teilgebiet, das der sogenannten Praxis, das heißt den wirtschaftlichen Interessen der Tourismuswirtschaft zuarbeitet. In den letzten zehn Jahren war die deutschsprachige Tourismusforschung darüber hinaus jedoch auch durch zwei davon abweichende Tendenzen gekennzeichnet: Zum einen durch eine primär ökologisch begründete Tourismuskritik und zum anderen untersuchten zunehmend die Sozial- und Kulturwissenschaften das Phänomen Massentourismus. Das Erkenntnisinteresse, das allen Ausrichtungen der Forschung dabei gemein ist, zielt auf die Erforschung der Ursachen, die zur Ausbildung des Massentourismus als einer sozialen Praxis geführt haben, und auf jene Faktoren, die deren Stabilisierung tragen.³

Auffallend ist jedoch, dass die bisherige Forschung in diesem Bereich dabei noch nicht zu eindeutigen Begriffsbildungen gefunden hat. Ohne klare Differenzierung stehen oft Begriffe wie Tourismus, Mobilität und Reisen nebeneinander, bis hin zu ihrem synonymen Gebrauch. Schon daher erscheint das Feld der historischen Reisetforschung dem gegenüber geordneter. Im Gegensatz zur größtenteils betriebswirtschaftlich ausgerichteten Tourismuswissenschaft zeichnet sich die historische Reisetforschung durch

² Die Ausführungen zur Reise- und Tourismusforschung orientieren sich dezidiert an: Hasso Spode: Wohin die Reise geht. In: Voyage. Jahrbuch für Reise & Tourismusforschung 1. Köln 1997, S. 9-11, hier S.9.

³ Vgl. ebenda, S.9ff.

ein dezidiert kulturwissenschaftliches Erkenntnisinteresse aus. Charakteristisch ist hier vor allem der interdisziplinäre Zugriff, der im Ansatz schon für ein größeres Methodenbewusstsein zu sensibilisieren vermag, wenngleich auch hier eher mit Unschärfen in den Begrifflichkeiten operiert wird.⁴ Dennoch lassen sich eine Vielzahl von Fragestellungen auffinden, die für eine medienwissenschaftliche Erforschung der Schnittstellen von medialen Praktiken und Praktiken des Reisens als Anknüpfungspunkte aufgegriffen werden können.

Historische Reiseforschung ist in erster Linie Forschung zu historischen Reiseberichten und geht zu großen Teilen auf die Arbeiten von Literaturwissenschaftlern und Historikern zurück.⁵ Seit mehr als zwei Jahrzehnten wird der Reisebericht als Quelle zu Formen des Reisens, insbesondere in der Zeit von der frühen Neuzeit bis zum Beginn der Industrialisierung, erforscht. Dabei verläuft die interdisziplinäre Zusammenarbeit der beiden dominanten Wissenschaftsbereiche in der historischen Reiseforschung nicht konfliktfrei. Der Streit kreist um die Frage, wie das grundsätzliche Verhältnis zwischen Reise und Reisedarstellung zu begreifen ist. Auf der einen Seite gibt es Bestrebungen, beim Reisebericht einen unmittelbaren Bezug auf eine außersprachliche Wirklichkeit gänzlich in Zweifel zu ziehen und sich damit ganz auf seine textimmanenten Strukturen zu konzentrieren. Auf der anderen Seite wird der Reisebericht aber auch als uneingeschränkt nutzbare historische Quelle angesehen und somit eine Art unvermitteltes Abbildungsverhältnis zwischen Text und Realität angenommen. Die verschiedenen Arbeiten orientieren sich dementsprechend mal mehr, mal weniger an einer der beiden Extrempositionen. Ausgehend von dem *linguistic turn*, hat sich auch in der historischen Reiseforschung zunehmend der Konsens durchgesetzt, dass dem Reisebericht zwar ein gewisser Empiriegehalt zuzusprechen ist, der aber durch den Texten inhärente ästhetische Formgesetzmäßigkeiten determiniert ist und unter Umständen sogar entscheidend durch Fiktionalität überformt wird. Die Annäherung an das Phänomen Reisen erfolgt somit immer mehr über das grundsätzliche Problem, was eine Quelle zur Quelle macht. Dementsprechend verlagert sich der Fokus des wissenschaftlichen Interesses der historischen Reiseforschung von der positivistischen Auf-

⁴ Vgl.: Spode: Wohin die Reise geht, S. 9ff.

⁵ Hier und nachfolgend wird insbesondere Bezug genommen auf die Positionsbestimmung in der Einleitung der Herausgeber von: Arnd Bauerkämper / Hans Erich Bödeker / Bernhard Struck (Hg.): Die Welt erfahren. Reisen als kulturelle Begegnung von 1780 bis heute. Frankfurt/M. / New York 2004, S. 9-30. Sowie auf Philip Bracher: Reisen als kulturelle Praxis: Der Reisebericht und die poetische Form. In: IASLonline [[http://www.iaslonline.de/index.php?vorgang_id=1061\(2.6.2005\)](http://www.iaslonline.de/index.php?vorgang_id=1061(2.6.2005))].

arbeitung historischer Realität zur Analyse der Darstellungsmuster und Repräsentationsformen eines historischen Rahmens.

Die Beschäftigung mit Reisen in der historischen Reiseforschung lässt sich in vier Teilbereiche untergliedern, die in ihrer Gesamtheit Reisen als kulturelle Praxis definieren.⁶ So bilden Forschungen zur Darstellung von Reisen ein eigenständiges Forschungsfeld. Wie bereits angedeutet wird in einem solchen Zusammenhang die Verschriftlichung von Reiseerlebnissen in Form von Reiseberichten als eine Konstruktion von Wirklichkeit und nicht als Beschreibung einer außersprachlichen Wirklichkeit erforscht. Entsprechend erscheint der Reisebericht durch die Rückbindung an einen breiten Quellenkorpus nicht als Abbild der Wirklichkeit, sondern als ein vernetztes und in zeitgenössische Kommunikationsprozesse eingebundenes literarisches Artefakt, das sowohl durch Leseerwartungen als auch von Publikationsaspekten sowie literarischen Vorbildern geprägt wird. Fragen zu den Prozessen und Verhältnissen des Kulturkontaktes durch Reisen ist ein zweiter Teilbereich der historischen Reiseforschung. Hier stehen vor allem interkulturelle Wechselbeziehungen im Mittelpunkt des Forschungsinteresses. Kulturbegegnungen mittels Reisen und Reisender weisen gemäß dieser Betrachtungsweise einen doppelten Effekt auf. Einmal führen sie zu spezifischen Entwürfen und Konzepten des Fremden, andererseits aber auch zu einer Veränderung der eigenen Selbstentwürfe und haben eine Annäherung der Kulturen zur Folge. Zu einem eigenen Forschungskomplex summieren sich desweiteren alle technisch-pragmatischen Aspekte des Reisens. Im Fokus steht hier die Beobachtung, dass sich Reisende stets in politischen, logistischen und kulturellen Strukturen bewegen, die einen jeweils spezifischen historischen Zusammenhang bilden. Veränderungen der Praktiken des Reisens sind insbesondere gebunden an die Entwicklung der Verkehrsmittel und der Infrastruktur des Reisens. Damit berührt die historische Reiseforschung auch das Feld der Verkehrsgeschichte, die wiederum ein traditioneller Zweig der Wirtschaftsgeschichte ist. Reisen wird allerdings in der Perspektive einer Verkehrsgeschichte wirtschaftswissenschaftlichen Zuschnitts in erster Linie auf ein

⁶ Die nachfolgende Definition und Darstellung der Arbeitsfelder der historischen Reiseforschung folgt vornehmlich dem Aufriss und der Vorstellung der zugrundeliegenden Konzeptionen folgender Publikationen: Michel Mauer (Hg.): *Neue Impulse der Reiseforschung*. Berlin 1999. Arnd Bauerkämper / Hans Erich Bödeker / Bernhard Struck (Hg.): *Die Welt erfahren. Reisen als kulturelle Begegnung von 1780 bis heute*. Frankfurt/M. / New York 2004. Philip Bracher: *Reisen als kulturelle Praxis: Der Reisebericht und die poetische Form*. In: IASLonline [http://www.iaslonline.de/index.php?vorgang_id=1061 (2.6.2005)].

Transportproblem verkürzt. Zudem bilden Forschungen zur Wahrnehmungs- und Erfahrungsgeschichte des Reisens ein eigenes Feld der historischen Reiseforschung: Reise unter dem Blickwinkel einer Erkenntnisform und Fragen nach dem Referenzrahmen von kulturellen Erfahrungen. Dieser Bereich umfasst u. a. Überlegungen zu der Raum- und Zeitwahrnehmung von Reisenden. Phänomene wie Be- und Entschleunigung vom Zeitempfinden werden ebenso reflektiert wie die Normierung des Zeitbewusstseins z. B. durch die Eisenbahn. Infrastruktur und Wahrnehmung werden dabei in ein wechselseitiges Verhältnis gesetzt. So verändern nicht nur die Vehikel wie Eisenbahn oder Flugzeug die Reisegewohnheiten, sondern die Steigerung der Reisegeschwindigkeiten führt im Gegenzug auch zu neuen Wahrnehmungsformen und Darstellungsmustern.

Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Phänomen Reisen umfasst also ein weites Feld, das im Rahmen einer Dissertation durch bestimmte Fragestellungen eingegrenzt werden muss. Eine spezifische Perspektive ergibt sich im Rahmen dieser Arbeit durch die medienwissenschaftliche Annäherung. Zwar besteht in allen Teilgebieten der historischen Reiseforschung schon über den spezifischen Status ihrer Quellen, implizit bzw. auch explizit reflektiert, ein Medienbezug, der so aber nicht als Gegenstand dieser Arbeit aufgenommen werden soll. Denn nicht nur anhand von historischen Reiseberichten, sondern zum Beispiel auch anhand von Reiseführern und der Kartographie ließe sich eine *Medialität* der Reise reflektieren.

Im Unterschied zu solchen Fragenstellungen sollen im Rahmen dieser Arbeit die Medienpraktiken, die den Aufenthalt in Eisenbahnen, Schiffen und Flugzeugen begleiten, als spezifische Verschränkung und Schnittstelle von Reisen und Medien beobachtet werden. Reisen verdichtet sich damit im Rahmen dieser Arbeit auf den Zeitraum zwischen Abfahrt bzw. Abflug und der Ankunft am Zielort. Man könnte also besser von Passagen als von Reisen sprechen. Der Passagenbegriff besitzt allerdings in kulturwissenschaftlichen Kontexten eine besondere Prominenz durch die Studien von Walter Benjamin.⁷ Er versucht anhand des zeitgenössischen – ebenfalls mit *Passage* bezeichneten – Novums überdachter Ladenstraßen, eine spezifische Philosophie der Moderne zu entwerfen. Dieser Passagenbegriff spielt hier keine Rolle. Der Begriff der Passage wird in dieser Untersuchung als Synonym für den als Reisezeit gefassten Zeitraum des Reisens geführt.

⁷ Walter Benjamin: Das Passagen-Werk. Gesammelte Schriften Band V-1/2. Hrsg. von Herrman Schweppenhäuser und Rolf Tiedemann. Frankfurt/M. 1982.

Mediennutzung auf Reisen als Schauplatz der Mediengeschichte

Im Detail rückt damit die Geschichte von sogenannten Reisebibliotheken⁸, die Etablierung des Bahnhofsbuchhandels, die Einrichtung von Schiffsbibliotheken an Bord der *Oceanliner* um 1900 und das breite Angebot von Printmedien, Audioprogrammen und audiovisuellen Medien sowie von Anschlüssen an die globale Telekommunikationsinfrastruktur an Bord kommerzieller Verkehrsflugzeuge in den Blickpunkt. Diese besonderen Formen der Ausdifferenzierung habitualisierter Mediennutzungsformen wurden bislang aus einer medienwissenschaftlichen Perspektive her noch nicht wahrgenommen. So betritt man im gewissen Sinne einen Nebenschauplatz der Mediengeschichte, wenn man sich der Mediennutzung von Passagieren nähert. Es soll versucht werden, diesen Nebenschauplatz sichtbar zu machen. Entsprechend besteht ein Hauptanliegen der Arbeit in der vergleichenden Darstellung von Strukturen organisierter Mediennutzung während des Reisens mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug. Von organisierter Mediennutzung ist insofern zu sprechen, da alle hier in den Blick genommenen Formen erst sicherstellen, dass auch unter den Bedingungen der Passage, Medien genutzt werden können. Um dies zu gewährleisten, bedarf es von Beginn an einer besonderen Infrastruktur, welche die individuelle Mediennutzung der Reisenden rahmt und damit in einem gewissen Sinne auch reguliert.

Mit der Aufarbeitung dieses Phänomens wird eine bislang durch die Wissenschaft weitestgehend vernachlässigte Entwicklung für die Medienforschung erstmals neu erschlossen. Ein solches Vorhaben berührt dabei jene hier vorgestellten Teilbereiche der historischen Reiseforschung, die die technisch-pragmatischen Aspekte und die Wahrnehmungsgeschichte des Reisens fokussieren. Die Infrastruktur des Reisens und der damit einhergehende Wahrnehmungswandel soll also im Zusammenhang mit der Mediengeschichte betrachtet und in Hinblick auf ihre spezifischen Bezüge untersucht werden. Eine dezidiert medienwissenschaftliche Auseinandersetzung muss dazu mit einem Medienbegriff operieren, der trotz einer unumgänglichen Engführung hinreichend Differenzierungspotential besitzt und so für das gesamte Vorhaben produktiv gemacht werden kann. Die Suche nach einer möglichen Definition des Medienbegriffs stellt

⁸ Umfasst der Begriff „Reiselektüre“ jede Art von Literatur, die sich die Reisenden individuell zur Überbrückung der Fahrzeit zusammenstellen, handelte es sich bei den sogenannten Reisebibliotheken um eine spezifische Publikationsform, die ausschließlich Eisenbahn- und Dampfschiffpassagiere adressierte. Vgl. hierzu den Artikel zu „Reisebibliotheken“ im Lexikon des gesamten Buchwesens (LGB). Hrsg. von Severin Corsten, u.a. Stuttgart 1985², S. 253f.

jedoch nicht – wie schon im Falle des Reisebegriffes – das Bestreben dar, zu einer finalen generalisierbaren Definition von Medien zu gelangen. Stattdessen wird die Skizze eines Arbeitsbegriffes angestrebt, der für die hier angestrebte Beobachtung funktionaler Vielfalt praktikabel ist. Dabei liegt eine der Schwierigkeiten der Medienwissenschaft mit dem Medienbegriff eben darin, dass der Terminus als unscharfer Kompaktbegriff sowohl in alltäglichen als auch in wissenschaftlichen Diskursen verwendet wird und dabei mit den unterschiedlichsten Konnotationen belegt wird. Dem kann man begegnen, indem man den Versuch unternimmt erste Differenzierungen und eigene Schwerpunkte zumindest im Ansatz zu spezifizieren.

Hilfreich für eine erste Annäherung an Medien könnte die von Niklas Luhmann eingeführte Unterscheidung von Verbreitungsmedien und symbolisch generalisierten Kommunikationsmedien der Systemtheorie sein. Von hier aus zeigt sich, dass in dem bisher entworfenen Rahmen der Arbeit vornehmlich die Verbreitungsmedien im Mittelpunkt des Interesses stehen werden. Denn nach systemtheoretischer Definition werden neben den Druckmedien, alle technischen Medien der Sprach-, Ton- und Bildübertragung als Verbreitungsmedien aufgefasst. Im Rahmen der Systemtheorie würde sich hieran anschließend eine weitere Differenzierung über den Begriff der Massenmedien anbieten. Das entscheidende Differenzierungsmerkmal wäre dann *Interaktion*. Denn nach Luhmann ist für die Definition seines Massenmedienbegriffs entscheidend, dass durch die Zwischenschaltung von Technik Interaktion zwischen Sendern und Empfängern ausgeschlossen ist. Folgt man hier Luhmann, müsste in letzter Konsequenz auf eine Beobachtung von Telekommunikation verzichtet werden.⁹ In Hinblick auf den Status Quo der Mediennutzung beim Reisen, wo der Option Telekommunikation ein immer größerer Stellenwert beigemessen wird, darf sie aber nicht ausgeblendet werden. Zudem würde die Systemtheorie spezifische Fragestellungen evozieren, wie beispielsweise Fragen nach dem Verhältnis von Inklusion und Exklusion, die hier so nicht verfolgt werden.

Daher soll der Medienbegriff über das Konzept des Dispositivs präzisiert werden. Für das Vorhaben einer integrativen Beobachtung von Medien und Reisen, scheint es generell erfolgsversprechender, mit den über die Aufnahme des Theorems des Dispositivs aufgeworfenen Fragen und Problemfeldern zu operieren. Damit kommt dem Dispositiv-Konzept für diese Arbeit ein zentraler Stellenwert zu und es soll daher im anschließenden Kapitel noch eingehend erläutert werden. An dieser Stelle sei jedoch

⁹ Vgl. Niklas Luhmann: Die Realität der Massenmedien. Opladen 1996, S. 11.

bereits angedeutet, dass der Dispositiv-Begriff einen doppelten Stellenwert einnimmt. Zum einem wird er auf das grundlegende Verständnis von Medien bezogen und zum anderen dient das Dispositiv als Beschreibungsmuster, mittels dessen die anvisierte Schnittstelle von Medienpraktiken und Praktiken des Reisens dargestellt werden kann. Das Wiederaufgreifen des Dispositiv-Gedankens versucht damit also eben nicht, sich eines für die Medienwissenschaft bereits ausgereizten Theorems zu bedienen, sondern will das Potential des Dispositiv-Begriffs neu nutzen, indem dieser wieder stärker zu seinem Ursprung bei Foucault in Bezug gesetzt und zur Beschreibung medialen Fungierens unter den bestimmten historischen und kulturellen Rahmenbedingungen des Reisens herangezogen werden soll. Bevor die sich daraus ergebende Anlage der Arbeit vorgestellt wird, folgt nun zunächst ein Überblick über die bisherige Forschung zu dem hier fokussierten Wechselspiel zwischen Reisekultur und Mediengeschichte, soweit sie bislang zumindest im Ansatz geleistet worden ist.

1.2 Stand der Forschung

In der bisherigen Forschung lassen sich kaum Arbeiten finden, die sich dezidiert mit den medialen Praktiken von Passagieren auseinandersetzen. Weder innerhalb der Medienwissenschaft noch in der historischen Reiseforschung oder gar im Rahmen der Tourismuswissenschaft wurde dieses Phänomen umfassend problematisiert. Schnittstellen von Mediengeschichte und Reisen werden zwar in einzelnen Gesamtdarstellungen¹⁰ und Einzelstudien der Reiseforschung zur Kulturgeschichte des Reisens im Ansatz wahrgenommen, aber nicht hinreichend analysiert. Diese Arbeiten lassen sich am ehesten systematisieren, indem man den Paradigmen der Geschichte des Reisens folgt. Denn die Kulturgeschichte des Reisens wurde bisher zum großen Teil von ihren Voraussetzungen her rekonstruiert – anhand der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Die Entwicklung der Verkehrsmittel revolutionierte jeweils das Reisen insgesamt und ist darüber hinaus eng mit Stationen der Mediengeschichte verbunden. So wird Reisen z. B. als Teil der Postgeschichte betrachtet. Die Entstehung und der Ausbau des Postwesens bestimmte neben dem Nachrichtenwesen und Warentransport eben auch die Entwicklung des Reiseverkehrs. Dies stellt Wolfgang Behringer in seiner Studie zur Unternehmensgeschichte der Thurn und Taxis heraus. Er legt dar, wie die Entstehung

¹⁰ Vgl. u. a. Hermann Bausinger: Reisekultur von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München 1999. Winifried Lösberg: Und Goethe war nie in Griechenland. Eine Kulturgeschichte des Reisens. Leipzig 1997.

der Post aus einem Organisationsproblem des Staates an der Schwelle des Mittelalters zur Neuzeit mit der Einrichtung eines regelmäßigen Postkutschendienstes auch die Grundlage für eine neue Kultur des Reisens war: Die Einrichtung der frühen Post erfolgte auf privatwirtschaftlicher Basis. Dies hatte zur Konsequenz, dass das kaiserliche Nachrichtenwesen für private Dienstleistungen geöffnet wurde. Auch die Aufnahme eines regelmäßigen Reiseverkehrs durch ein Organisationssystem, das ursprünglich zur Nachrichtenübermittlung geschaffen wurde, ist Folge dieses ökonomischen Sachverhalts.¹¹

Die Bedeutung des Postwesens für die Reisekultur der Neuzeit hat auch Klaus Beyrer in seiner Studie über *Die Postkutschenreise* herausgestellt.¹² Er schildert in Form einer klassischen Entwicklungsgeschichte Entstehung, Blütezeit und Verfall dieser Reiseform und ist darüber hinaus bemüht, die Auswirkungen auf die Wahrnehmungsmodi und Reisetheorie vor allem des 18. Jahrhunderts herauszuarbeiten. Die letzte Phase der Postkutschenreise im beginnenden 19. Jahrhundert beschreibt Beyrer als „Aufbruch in die Moderne“.¹³ Sie ist gekennzeichnet durch neue organisatorische und technische Konzeptionen, die zu einer wesentlichen Beschleunigung des Reisens führen. Das wiederum bringt erhebliche Probleme und Umstellungen der zeitgenössischen Wahrnehmungsmodi und der Reiseerfahrung überhaupt mit sich, die sich aus der Sicht von Beyrer insgesamt als Verluste der Erfahrungsmöglichkeiten beschreiben lassen. Er ist insbesondere darum bemüht aufzuzeigen, dass einige der im Allgemeinen erst für die Eisenbahnreise geltend gemachten neuen Wahrnehmungsformen oder Wahrnehmungsdefizite, soweit sie auf die Geschwindigkeit des Reisens zurückzuführen sind, bereits in der Spätphase des Postkutschenverkehrs auftreten.¹⁴ Beyrers Untersuchung macht die technischen, organisatorischen, politischen, gesellschaftlichen und psychologischen Komponenten und Implikationen einer Reiseform deutlich, die in der Kulturgeschichte des Reisens etwa zweihundert Jahre dominiert hat, und entwirft damit implizit ein Dispositiv des Reisens im 17. und 18. Jahrhundert sowie zu Beginn des 19. Jahrhunderts.¹⁵

¹¹ Vgl. Wolfgang Behringer: Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmungen. München 1990.

¹² Vgl. Klaus Beyrer: Die Postkutschenreise. Tübingen 1985.

¹³ Vgl. Beyrer: Die Postkutschenreise, S. 253.

¹⁴ Vgl. ebenda, S. 247 und S. 16f.

¹⁵ Eine ähnliche Verbindung stellt auch Patrice Flichy her, wenn er in seiner Studie zur Geschichte der modernen Telekommunikation z. B. darauf verweist, dass die Entwicklung der elektronischen Telegraphie insbesondere auch durch die Bestrebungen motiviert war, ein Steuerungs- und Kontrollsystem

Einen Zusammenhang zwischen dem Aufenthalt in einem Verkehrsmittel und der Ausbildung von medialen Praktiken für diesen Zeitraum wird erst mit dem entscheidenden Umbruch des Reisens beobachtet, der durch die Eisenbahn initiiert wird. Denn die Eisenbahn prägte ab dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts die Quantität und die äußeren Umstände des Reisens ebenso wie seine Formen und die Mentalität der Reisenden vollkommen um. Diesen Verwerfungen ist Wolfgang Schivelbusch in seiner breit rezipierten Studie nachgegangen. Gemäß des Untertitels *Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* beschreibt er, welche Auswirkungen das neue Verkehrsmittel auf die technischen und sozialen Formen des Reisens sowie auf die Wahrnehmungsmodi hatte.¹⁶ Mit der Beschreibung der technischen und organisatorischen Voraussetzungen für das Reisen mit der Eisenbahn umreißt Schivelbusch das Umfeld, innerhalb dessen sich eine Veränderung von Wahrnehmungs- und Bewusstseinsformen bei den Reisenden vollzieht.¹⁷ Infolge dieser Entwicklung bildet sich nach Schivelbusch das Lesen in der Eisenbahn bis zur Jahrhundertwende zu einem gängigen Verhaltensmodus von Reisenden aus.¹⁸ Ausführlich wird auf die Thesen von Schivelbusch noch an späterer Stelle eingegangen. Hier mögen die ersten Andeutungen genügen, um anzuzeigen, dass seine Arbeit einen zentralen Bezugspunkt darstellt, selbst wenn seine Untersuchung in manchem Detail anfechtbar ist, z. B. wenn er den Übergang von der Postkutschen- zur Eisenbahnreise als radikalen Bruch bezeichnet. Dass Schivelbusch methodisch inkohärent verfährt, lässt sich kritisieren, doch bleibt der Gewinn, in dem modernen Alltagsbewusstsein selbstverständlich gewordene Sachverhalte neu zu problematisieren.¹⁹

Im direkten Bezug auf Schivelbuschs Anmerkungen zu dem Phänomen der Eisenbahnreiselektüre hat vor allem Christine Haug seit Mitte der 1980er Jahre eine Reihe von buchwissenschaftlichen Aufsätzen veröffentlicht, die verschiedene Aspekte des Lesens während der Reise im 19. Jahrhundert sowie weiterführend die Entstehungsgeschichte und die Organisationsstrukturen des Eisenbahn- und Schiffsbuchhandels bis

für den Eisenbahnverkehr zu schaffen. Vgl. Patrice Flichy: *Tele. Geschichte der modernen Kommunikation*. Frankfurt/M. / New York 1994, S. 53.

¹⁶ Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. München / Wien 1977.

¹⁷ Vgl. ebenda, S. 38.

¹⁸ Vgl. ebenda, S. 62-66.

¹⁹ Eine der Arbeit von Schivelbusch vergleichbare Studie findet sich in der angloamerikanischen Forschung in Form der Untersuchung von Sarah H. Gordon: *Passage to Union. How the Railroads transformed American Life, 1829-1929*. Chicago 1966.

zum Ende der Weimarer Republik thematisieren. Einen besonderen Fokus legt sie auf die Publikations- und Vertriebsform der Reisebibliotheken und den Wandel der inhaltlichen und äußeren Spezifika dieser von der Reisekultur abhängigen Textsorte.²⁰ Zudem thematisiert sie Fragen nach den Lesepraktiken und Lektürepräferenzen von Reisenden und ihrem typischen, vom jeweiligen Fortbewegungsmittel und Reisemotiv abhängigen Kauf- und Reiseverhalten und nach den speziellen literarischen Vertriebswegen in Form des Bahnhofsbuchhandels.²¹ Jüngst ist ihre Studie *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhofsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik*²² erschienen. In dieser buchgeschichtlich ausgerichteten umfassenden Studie

²⁰ Unter dem Terminus der Reisebibliothek wird vornehmlich eine Publikationsform gefasst, die erstmals zur Mitte des 19. Jahrhunderts speziell für Eisenbahn- und Schiffsreisende aufkam. An späterer Stelle werden ihre Charakteristika ausführlich vorgestellt. Es handelt sich also um eine spezifische Textsorte und nicht um eine Bibliothek im eigentlichen Sinne. Vgl. Christine Haug: „Reisebibliothek“. Artikel im Lexikon des gesamten Buchwesens (LGB). Hrsg. von Severin Corsten, u.a.. Stuttgart 1985².

²¹ Vgl. Christine Haug: Artikel. „Reisebibliothek“, „Reiseliteratur“, „Schiffsbibliotheken“, „Schiffsbuchhandel“ im Lexikon des gesamten Buchwesens (LGB). Hrsg. von Severin Corsten, u.a.. Stuttgart 1985². Dies.: "Das halbe Geschäft beruht auf Eisenbahnstationen ..." - Zur Entstehungsgeschichte der Eisenbahnbibliotheken im 19. Jahrhundert. In: Internationales Archiv für Sozialgeschichte und Literatur 23 (1998), 2, S. 70-117. Dies.: Reisen und Lesen im 19. Jahrhundert. In: Dumjahn's Jahrbuch für Eisenbahnliteratur 1999. S. 111-120. Dies.: „Reiselectüre" - eine populäre Buchreihe des Stuttgarter Verlagskonzerns Adolf Kröner. Reisebibliotheken als buchgeschichtliche Gattung des 19. Jahrhunderts. In: Aus dem Antiquariat. Beilage des Börsenblatts für den Deutschen Buchhandel. Nr. 34 vom 28. April 2000, S. A220-A234. Dies.: Der Triester Handelskonzern Österreichisch-ungarischer Lloyd - eine internationale Versicherungsgesellschaft, Reederei und Verlagsanstalt im 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Entstehung des Eisenbahn- und Dampfschiffbuchhandels in der Habsburgermonarchie. In: Bewegung im Reich der Immobilität. Revolutionen in der Habsburgermonarchie 1848-1849. Hrsg. v. Hubert Lengauer / Primus Heinz Kucher. Wien / Köln / Weimar 2001, S. 167-198. Dies.: Der Bahnhofsbuchhandel. In: Geschichte des deutschen Buchhandels im 19. und 20. Jahrhundert. Bd. 1/2. Das Kaiserreich 1871-1918. Teil 2. Im Auftrag der Historischen Kommission herausgegeben von Georg Jäger. Frankfurt/M. 2003, S. 594-620. Dies.: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen, müsste gute Geschäfte machen ...". Der deutsche Bahnhofsbuchhandel von 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik im internationalen Vergleich. In: Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970. Hrsg. v. Monika Burri / Kilian T. Elsasser / David Gugerli. Zürich 2003, S. 71-89. Dies.: "Kriminalromane, auf Reisen". Kriminal- und Detektiv-erzählungen als populäre Reiselektüre um 1900. In: Zeitdiskurse. Reflexionen zum 19. und 20. Jahrhundert als Festschrift für Wulf Wülfing. Hrsg. v. Roland Berbig / Martina Lauster / Rolf Parr. Heidelberg 2004, S. 239-257.

²² Christine Haug: *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhofsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik*. Wiesbaden 2007.

fasst Haug die verschiedenen von ihr zuvor publizierten Aufsätze zusammen, versammelt, auch unter Heranziehung einiger englischsprachiger²³ und deutscher Artikel²⁴ zum gleichen Gegenstand, eine Fülle von Material und kann so zahlreiche Details präsentieren, die auch im Rahmen dieser Arbeit an entsprechender Stelle herangezogen und vorgestellt werden sollen. Neben Haugs Studie existiert bislang nur noch eine Monographie, die das Phänomen der Eisenbahnlektüre in solcher Prominenz diskutiert. Allerdings behandelt Eileen S. DeMarco vor allem den Aufbau und langen Bestand eines Bahnhofsbuchhandelsmonopol durch den Verlag von Louis Christophe François Hachette, als integralen Bestandteil der französischen Kulturgeschichte des 19. Jahrhunderts.²⁵ Ihre Studie erschließt erstmals das Archiv des Verlagshauses und leistet für den französischen Raum ähnliches wie Haug für die deutsche Geschichte des Bahnhofsbuchhandelswesens.

Ähnlich rar sind Vorarbeiten zur Geschichte der Schiffsbibliotheken. Eine Historie der Schreib- und Lesekultur auf Passagierschiffen existiert zumeist nur in Form von Randbemerkungen in populärwissenschaftlichen Publikationen zur Geschichte der Passagierlinienschiffahrt.²⁶ Eine Ausnahme bilden zwei ausführliche und einander sehr ähnliche Aufsätze von Arno Mentzel-Reuters, in denen er die Einrichtung von Schiffsbibliotheken an Bord der *Oceanliner* von europäischen und amerikanischen Reedereien in der Blütezeit der Passagierlinienschiffahrt auf der Nordatlantikroute zu rekonstruieren versucht.²⁷ Er kann hierzu an vereinzelte amerikanische Aufsätze anknüpfen,

²³ U. a. Kevin J. Hayes: Railway Reading. In: Proceedings of the American Antiquarian Society. A Journal of American History and Culture 106 (1996), Nr. 2, S. 301-326. Tom D. Kilton: The American Railroad as Publisher; Bookseller and Librarian. In: The Journal of Library History, Philosophy & Comparative Librarianship (1982), Band 1, Heft Nr. I, S. 39-64.

²⁴ Z. B. Bertold Hack: Vom Bahnhofsbuchhandel. Unter der besonderen Berücksichtigung des Zensur-Problems. In: Bibliothek – Buch – Geschichte. Kurt Köster zum Geburtstag. Hrsg. von Günther Pflug / Britt Eckert / Heinz Friesenhahn. Frankfurt/M. 1977, S. 269-279.

²⁵ Eileen S. DeMarco: Reading and Riding. Hachette's Railroad Bookstore Network in Nineteenth-Century France. Bethlehem (USA) 2006. Dieser Publikation ging u. a. folgender zusammenfassender Artikel voran: Dies.: Cultural Business. Marketing the „Bibliothèque des Chemins de Fer“. In: Leipziger Jahrbuch zur Buchgeschichte 14 (2005), S. 109-123.

²⁶ Als Beispiel sei hier genannt: John Maxton-Graham: Der Weg über den Atlantik. Die einzige Verbindung zwischen Europa und Amerika. Die goldene Ära der großen Luxusliner. München 2000.

²⁷ Arno Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute. 1890-1915. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv (DAS) 23. Hamburg 2000, S. 93-142. Ders.: Das schöne Buch und das Meer. Bücher im Dienst der Passagierschiffahrt der Belle Époque. In: Leipziger Jahrbuch zur Buchgeschichte 11 (2001/2002), S. 81-113.

die ein ähnliches Ziel verfolgen.²⁸ Allerdings nimmt er – im Gegensatz zu den englischsprachigen Artikeln – eine viel deutlichere kulturwissenschaftliche Perspektive ein und bemüht sich nicht nur darum, die Ausstattung der Bibliotheken sowie Lese- und Schreibzimmer für einzelne Schiffe, z. B. der *Titanic*, zu rekonstruieren, sondern arbeitet darüber hinaus auch heraus, dass die Einrichtung von Bordbibliotheken an Bord der – vornehmlich auf der Nordatlantikroute – verkehrenden Schnelldampfer, ein besonderer Teil und Ausdruck der maritimen Reisekultur der Belle Époque war. Insbesondere hieran kann diese Arbeit anknüpfen.

Zu den übrigen Formen organisierter Mediennutzung an Bord von Linienschiffen fehlt jegliche Forschung. Weder die Produktion von täglich erscheinenden Bordzeitungen noch die Einrichtung und der Betrieb von Bordkinos sind bislang aufgearbeitet worden. Hier kommt sicher die problematische Quellenlage zum Tragen, mit der sich jede Annäherung an die medialen Praktiken von Reisenden konfrontiert sieht. Dennoch sollen im Rahmen dieser Arbeit diese eklatanten Forschungslücken zumindest in einem ersten Ansatz geschlossen werden, soweit es die aufgefundenen Quellen erlauben.

Die schwierige Quellenlage prägt indes auch die bisherige Beobachtung der Arbeit von Bordphotographen, deren Photographien in Anbetracht ihrer mitunter besonderen ästhetischen Qualitäten im Einzelfall sogar als eigenständiges Œuvre gewürdigt werden.²⁹ Zum Teil wird in entsprechenden Publikationen aber durchaus der Versuch unternommen, das Tätigkeitsfeld der Bordphotographen zu rekonstruieren.³⁰ Die übrige Eisenbahn- und Schifffahrtsliteratur fokussiert demgegenüber vor allem die Technik- und Wirtschaftsgeschichte der Verkehrssysteme Eisenbahn und Schifffahrt. Die medialen Nutzungspraktiken des Reisenden als Passagier werden zumeist nur vereinzelt in populärwissenschaftlichen Darstellungen zum Reisen mit historischen Luxusreisezügen und zu den Transatlantikpassagen an Bord der *Oceanliner*³¹ erwähnt.

²⁸ Insbesondere Harold M. Otness: Passenger ship libraries. In: Journal of Library history 14 (1979), S.486-495.

²⁹ Hermann Haarmann / Ingrid Peckskamp-Lürßen (Hg.): Mit der Kamera in die Welt. Richard Fleischhut (1881–1951) Photograph. Bönen 2005.

³⁰ Sigrid und Klaus-Peter Kiedel: Fernwehbilder. Hans Englmeyer. Bordphotograph auf Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd 1930-1939. Hamburg 1989.

³¹ Vgl. hierzu z. B.: Alexis Gregory: The Golden Age of Travel 1880-1939. London 1998². Und: Peter T. Maiken: Night Trains. The Pullman System in the Golden Years of American Rail Travel. Chicago 1989.

Im Hinblick auf die Entwicklung einer spezifischen Reisekultur der kommerziellen Luftfahrt existiert bislang keine kulturwissenschaftliche Forschung, wie sie zumindest im Ansatz für die Eisenbahnreise sowie für die Schiffspassage bisher geleistet worden ist.³² Dabei steht außer Frage, dass die Erfindung des Flugzeuges das 20. Jahrhundert ebenso entscheidend mitgeprägt hat wie die Eisenbahn das 19. Jahrhundert. Luftfahrtgeschichte und die spezifische Luftfahrtliteratur konzentriert sich bislang vor allem auf die Flugpioniere, auf die militärische Luftfahrt oder die Privatfliegerei und widmet sich weniger der kommerziellen Passagierluftfahrt. Luftfahrtgeschichte verengt sich so auf die Technikentwicklung, und die kulturwissenschaftliche Dimension wird darüber vernachlässigt. Auch in den Firmenchroniken der Flugzeughersteller spielen die technischen Merkmale der Maschinen die Hauptrolle. Die Fluggesellschaften schildern ihre Unternehmensgeschichte zumeist als eine Chronologie von Ereignissen: z. B. der Ersteröffnung von Flugverbindungen oder dem Ersteinsatz von bestimmten Flugzeugtypen. Ansätze zu einer kulturwissenschaftlichen Forschung bestehen nur in vereinzelt Arbeiten und zwar dann aus dezidiert designhistorischer Perspektive. Der entscheidende Anteil des Industriedesigns, von Grafikern und Modemachern an dem Wandel des Erlebnisses der Flugpassage steht hier im Vordergrund. Eine dem Phänomen Luftfahrt originär mitgegebene eigene Ästhetik thematisieren entsprechend William D. Middleton³³, Keith Lovegrove³⁴, der Katalog des Vitra Design Museum zur Ausstellung *Airworld*³⁵ sowie zuletzt die Publikationen von Peter Delius, Jacek Slaski³⁶ und Ralf Daad³⁷. Die Ausbildung von medialen Praktiken an Bord ist in allen Publikationen nur eine Randnotiz. Die wenigen Ansätze, die diese Entwicklung überhaupt wahrnehmen, bescheiden sich denn auch damit die Abfolge der wesentlichen Entwicklungen der dazu notwendigen Technik darzustellen und hierzu einige Anekdoten anzuführen,

³² Als einen Versuch zu einer essayistisch angelegten Kulturgeschichte des Reisens mit dem Flugzeug könnte man einzig noch eine Publikation von Mark Gottdiener betrachten. Er beobachtet in seiner Publikation den Status Quo des „Air Travel“ als Genese einer eigenständigen Sozialordnung - der einer hemisphärischen Gesellschaft. Doch weder verordnet er seine Aussagen im Feld der Kulturwissenschaft, noch operiert er gemäß einer dezidierten Methodik. Die medialen Praktiken an Bord von Flugzeugen finden indes keine ausführliche Betrachtung. Siehe hierzu Mark Gottdiener: *Life in the Air. Surviving the New Culture of Air Travel*. Boston 2001.

³³ William D. Middleton: *Civil Aviation – A Designer History*. [o. O.] 1986.

³⁴ Keith Lovegrove: *airline. Identity – Design – Culture*. Kempen / New York 2000.

³⁵ Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand (Hg.): *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise*. Weil am Rhein 2004.

³⁶ Peter Delius / Jacek Slaski: *Airline Design*. Kempen / New York 2005.

³⁷ Ralf Daab: *Aircraft Interiors*. Köln / London / New York 2005.

ohne daran analytisch weiterführende Überlegungen anzubinden.³⁸ Forschungsdefizite bestehen also nicht nur in Bezug auf den Mangel an historisch-rekonstruierenden Gesamtdarstellungen zur Entstehung und Entwicklung der organisierten Mediennutzung in Form der sogenannten Bordunterhaltung bzw. des *Inflight Entertainments*, sondern auch an jedweder kulturwissenschaftlichen Reflexion dieses Phänomens. Daher liegt die größte Herausforderung der Arbeit darin, hier die Forschungslücken zu schließen und die Ergebnisse an die bisherige Forschung zur Mediennutzung während des Reisens mit der Eisenbahn und dem Schiff anzuschließen.

Dass die Auseinandersetzung mit diesem Phänomen dabei mehr ist, als ein Fall für Spezialisten und Enthusiasten, versucht diese Arbeit aufzuzeigen. Dafür muss zumindest im Ansatz eine kulturwissenschaftliche Matrix für die Geschichte des Reisens mit dem Flugzeug erstellt werden. Hierzu kann auf eine Reihe unterschiedlichster Publikationen zurückgegriffen werden, die vornehmlich den ökonomischen Rahmen einer solchen Kulturgeschichte der Flugreise behandeln. Stellvertretend seien hier u. a. Stephan Shaw³⁹, Steven A. Morrison und Clifford Winston⁴⁰ sowie Pat Hanlon⁴¹ angeführt.

1.3 Konzeption der Arbeit

Der Blick auf den Forschungsstand hat gezeigt, dass das Phänomen organisierter Mediennutzung von Reisenden bislang scheinbar wenig attraktiv für eine wissenschaftliche Reflexion gewesen ist. Vor allem wurden die verschiedenen Medienpraktiken noch nie in ihrer Gesamtheit wahrgenommen und zueinander in Bezug gesetzt. Um genau dieses Forschungsdefizit zu beheben, soll im Rahmen der Arbeit die Ausbildung der komplexen Strukturen organisierter Mediennutzung⁴² für das Reisen in den maß-

³⁸ Siehe hierzu z. B. Martina Nyenhuis: *Inflight Entertainment. Vom Bordkino zur fliegenden Videothek.* In: *Grenzüberschreitungen. Eine Reise durch die globale Filmlandschaft.* Hrsg. von Erwin Reiss. Berlin 1992, S. 395-407.

³⁹ Stephan Shaw: *Airline Marketing & Management.* London 1990³.

⁴⁰ Steven A. Morrison / Clifford Winston: *The Evolution of the Airline Industry.* Washington 1995.

⁴¹ Pat Hanlon: *Global Airlines. Competition in a Transnational Industry.* Oxford 1999².

⁴² Mit dem Begriff der organisierten Mediennutzung wird versucht den Tatbestand aufzufangen, dass die Mediennutzung von Passagieren sich nur gemäß der spezifischen Rahmenbedingungen formieren konnte. Damit war das individuelle Mediennutzungsverhalten der Reisenden von Beginn an nicht frei davon, reguliert zu werden. Dies betrifft weniger das Ausweisen von Vorschriften und Verboten, als vielmehr die Frage, inwiefern es überhaupt möglich ist, Medien zu nutzen.

geblichen Massenverkehrsmitteln Eisenbahn, Schiff und Flugzeug nachgezeichnet werden. Um dies in der notwendigen Komplexität leisten zu können, wird auf das Dispositiv-Theorem zurückgegriffen. Denn es erlaubt die Integration einer historisch-rekonstruierenden Herangehensweise mit einer analytisch-generalisierenden Reflexion, die das Spezifische und das Symptomatische dieses Phänomens vor dem Hintergrund der Mediengeschichte zu begreifen versucht.

Ein solches Vorhaben berührt natürlich Bereiche der Mediengeschichtsschreibung. Die Arbeit versteht sich schließlich als ein Projekt, das einen blinden Fleck bisheriger historischer Medienforschung ins Auge fasst. Es ist allerdings nicht das Bestreben, eine neue Mediengeschichte *longue durée* zu erzählen. Anvisiert wird lediglich die Aufarbeitung spezifischer Stationen der Ausdifferenzierung von historisch fixierbaren Medien-Dispositiven. Dem Exemplarischen wird dabei gegenüber einer kaum zu erreichenden Vollständigkeit eindeutig der Vorrang eingeräumt. So wird gar nicht erst der Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Zu den Voraussetzungen der Arbeit gehört die Einsicht, dass die Geschichtsschreibung der Medien eine Vielzahl von Mediengeschichten produziert. Schließlich gilt für die Historiographie im Allgemeinen und so auch für die Mediengeschichte im Besonderen, dass sie immer wieder neu erzählt wird. Damit erscheint es auch angebrachter von vielen nebeneinander gültigen Mediengeschichten zu sprechen, anstatt von einer einzigen Mediengeschichte.⁴³ Es wird aber eine besondere Aufgabe darstellen, den hier zu verhandelten Nebenschauplatz immer wieder mit der allgemeinen Medienentwicklung in Beziehung zu setzen.

Der Untersuchungszeitraum reicht dabei von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart des 21. Jahrhunderts hinein. Da die Rekonstruktion der Strukturen organisierter Mediennutzung von der Eisenbahnlektüre bis zum Internetzugriff über den Wolken allerdings nicht Vollständigkeit zum Ziel hat, soll also nicht die Geschichte der organisierten Mediennutzung auf Reisen in ihrer Gesamtheit, sondern die Genese und die Geschichtlichkeit ihrer Strukturen vorgestellt werden. Damit geht auch der Verzicht auf den Fall des motorisierten Individualverkehrs und die an diesen gebundenen medialen Kopplungen – z. B. in Form des Autoradios – einher.⁴⁴ Dies mag auf berechtigte Einwände stoßen, doch diese Leerstelle wird aus eher pragmatischen Erwä-

⁴³ Vgl. Monika Elsner / Thomas Müller / Peter M. Spangenberg: Thesen zum Problem der Periodisierung in der Mediengeschichte. In: Fernsehen in der Bundesrepublik Deutschland: Perioden – Zäsuren – Epochen. Heidelberg 1991. Hrsg. v. Helmut Kreuzer / Helmut Schanze, S. 38-64.

⁴⁴ Zum Autoradio sei hier zumindest auf folgenden Artikel verwiesen, der die anfänglichen Irritationen bei dessen Einführung vorstellt: Edward A Suchman: Radio Listening and Automobiles. In: The Journal of Applied Psychology (1939), Nr.1, S.148-157.

gungen heraus dennoch in Kauf genommen. Es legitimiert sich aus der Entscheidung heraus, dass hier vornehmlich die sogenannten Massenverkehrsmittel Eisenbahn, Schiff und Flugzeug und die auf sie bezogenen Mediennutzungsformen der Passagiere im Mittelpunkt des Forschungsinteresses stehen sollen.

Das Vorhaben dieser Arbeit ist somit die Analyse der Ausbildung und des Wandels der spezifischen Formationen organisierter Mediennutzung für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug. Damit verbindet sich die Suche nach der diskursiven Zuweisung des Nutzens als ein Prozess, der sich erst allmählich klärt. Hierzu werden im Anschluss die theoretische Prämissen und die Methodik dargelegt sowie das für die Untersuchung herangezogene Material vorgestellt. Im Zentrum stehen dann die drei Kapitel, in denen die Genese und die Entwicklung organisierter Mediennutzung für das jeweilige Verkehrsmittel dargestellt werden. Hierbei kommt schon in der Dreigliedrigkeit eines jedes dieser drei Kapitel das der Beobachtung zugrundeliegende Dispositiv-Konzept zum Tragen. Denn die Annäherung erfolgt auf drei Ebenen, die untereinander in Bezug stehen. Auf diese Weise wird versucht Komplexität darzustellen und zu ordnen. So beginnt jedes Kapitel mit einer Art Rahmung. Durch den Überblick über den historischen Kontext der jeweiligen Entwicklung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert, der weltweiten Linienschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhundert bis zu ihrem Ende in den 1960er Jahren und des Luftverkehrs von seinen Anfängen bis in die Gegenwart, wird nicht nur der notwendige Anteil der Verkehrsgeschichte und die mit ihr eng in Verbindung stehende Entwicklung der Reisekultur in die Arbeit eingebracht, sondern werden zugleich auch jene Zeiträume markiert, in denen es zur Ausprägung der anvisierten Schnittstellen kommt. Darauf sollen in einem zweiten Schritt die für das Reisen ausgebildeten Mediennutzungsformen im Detail beleuchtet werden. Ein besonderer Akzent liegt dabei vor allem darauf, diese Entwicklung als Transformation medialer Nutzungsformen zu beschreiben. Jedes Kapitel schließt hierauf mit dem Versuch, Spuren jener Diskurse zu finden, die diese Prozesse mutmaßlich begleitet haben. Es sollen vor allem Aussagen zusammen getragen werden, die den spezifischen Nutzen von Medien auf Reisen zu bestimmen trachten und womöglich Irritationen abarbeiten. Zentral ist hierbei die Frage, inwieweit sich überhaupt eine anhaltende diskursive Kontroverse retrospektiv noch bestimmen lässt. Am Schluss der Arbeit steht ein Vergleich, der zuvor isoliert betrachtete Entwicklungslinien zusammenführt.

2. Theoretische Prämissen und Methodik

2.1 Medien als dispositive Formationen

Die Präzisierung des Medienbegriffs soll das Konzept des Dispositivs leisten, welches auch darüber hinaus basal für die dieser Arbeit zugrundegelegte Methodik ist. Denn gerade über das Dispositiv-Theorem lässt sich zeigen, dass Medien keine creatio ex nihilo und ihre Genese auch kein einfacher Nachvollzug des jeweils technisch Möglichen oder Machbaren darstellt. Die Verwendung des Dispositiv-Konzepts, wie es ausgehend von den Arbeiten Michel Foucaults, von Jean-Louis Baudry auf den Film übertragen wurde und dann auch Eingang in die deutsche Medienforschung gefunden hat, zielt trotz unterschiedlicher Akzentuierungen letztlich stets auf die vielfachen Zusammenhänge zwischen den technischen und kulturellen, wie auch den politischen und ökonomischen Dimensionen der Formation von Medien. Womit diese verschiedenen Dimensionen als Einheit und eine Art Netzwerk begriffen werden. Dies ist entscheidend für die Wiederaufnahme des Dispositiv-Theorems im Rahmen dieser Arbeit. Denn der Gewinn des Dispositiv-Ansatzes besteht gerade auch in Bezug auf Medien darin, heterogene Elemente miteinander zu vernetzen. So werden u. a. Gesetze, Richtlinien und diskursive Medien-Konzepte, Institutionen, Technik, Ökonomie und Wahrnehmungsphänomene nicht isoliert voneinander betrachtet. All diese Aspekte in Relationen zueinander zu konzipieren, ermöglicht die Überwindung der sektoralen Zuwendung zu einzelnen Bereichen innerhalb der Medienforschung und öffnet Kontexte, stiftet interdisziplinäre Bezüge. Dabei geht es nicht um eine Umsetzung, die allein von der begriffsgenauen Exegese der Foucaultschen Schriften lebt, wo der Dispositiv-Begriff vielleicht seine prominenteste Verankerung findet, oder einfach die in der Medienwissenschaft bereits erprobte und prominente Dispositiv-Konzepte fort-schreibt, sondern es werden durchaus eigene Akzente gesetzt.

Im Nachfolgenden soll also das grundlegende Verständnis des Dispositiv-Theorems skizziert werden. Hierzu wird zunächst auf den Entwurf des Dispositivs bei Michel Foucault und dann im Anschluss auf die nachfolgende Rezeption des Begriffes vor allem innerhalb der deutschsprachigen Medienforschung eingegangen. Damit verbindet sich der Versuch, aufzuzeigen, inwiefern die hier angestrebte Orientierung an das Denken in Dispositiven an das bisherige Verständnis von Dispositiven anknüpft und inwieweit sie davon abzugrenzen ist. Da das Dispositiv u. a. als ein Zusammenspiel von diskursiven und nichtdiskursiven Praktiken begriffen wird, kommt für diese Studie eine diskurstheoretisch ausgerichtete Methodik zum Tragen. Diskurse sind ein wesentlicher

Bestandteil dispositiver Ordnungen. Als konstituierender Teil sozialer Praktiken, formieren sie auch die Art und Weise, in der Medien genutzt werden. Nicht zufällig heißt es schon in Foucaults *Archäologie des Wissens*, dass Diskurse „als Praktiken zu behandeln [sind], die systematisch die Gegenstände bilden, von denen sie sprechen.“⁵⁰ Auch diesen Zusammenhang will Foucault später durchaus als Dispositiv verstanden wissen. Denn über das Dispositiv versucht Foucault, die die Wirklichkeit konstituierenden Sprechakte und die sogenannten nicht-diskursiven Praktiken, also das Handeln auf Grundlage des über die Diskurse formierten Wissens, zusammenzuführen.

Für Foucault ist das Dispositiv damit vor allem eine zu denkende Metastruktur. Genau in diesem Sinne nimmt der Begriff des Dispositivs in seinen Arbeiten zum Gefängnis, zur Sexualität, aber auch in seiner Diskursanalyse *Die Ordnung der Dinge*⁴⁶ und bereits im theoretisch-methodologischen Teil von *Die Archäologie des Wissens*⁴⁷ einen bedeutenden Platz ein. Doch am deutlichsten ist er in der 1978 erschienenen Publikation *Dispositive der Macht*⁴⁸, darum bemüht, seinem Konzept des Dispositivs Konturen zu verleihen. Foucault nähert sich seinem Konzept hier über drei Schritte.

Zunächst stellt er verschiedene gesellschaftliche Phänomene als Elemente des Dispositivs in den Raum. Zu diesen Elementen zählen: Diskurse, Institutionen, architekturelle Einrichtungen, reglementierende Entscheidungen, Gesetze, administrative Maßnahmen, wissenschaftliche Aussagen, philosophische, moralische oder philanthropische Lehrsätze. Sie bilden in ihrer Gesamtheit jedoch kein homogenes Ganzes, sondern ein „entschieden heterogenes Ensemble“.⁴⁹ Die einzelnen Elemente werden allerdings weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit als Dispositiv bezeichnet. Vielmehr ist das Dispositiv selbst das Netz, das zwischen diesen Elementen aufgehängt ist bzw. sie verbindet.⁵⁰ Im Dispositiv sind also unterschiedlichste Elemente versammelt, die miteinander verknüpft sind und genau diese Verknüpfung macht das Dispositiv erst aus.

In einem zweiten Schritt diskutiert Foucault dementsprechend über den Begriff des Dispositivs die Art der Verbindung zwischen den einzelnen Elementen. Er will damit deutlich machen, dass diese Verbindung wesentlich das charakterisiert, was er unter Dispositiv versteht. Diese Verknüpfungen sind nämlich nicht starr und unver-

⁴⁵Michel Foucault: *Archäologie des Wissens*. Frankfurt/M. 1988³, S. 74.

⁴⁶Ders.: *Die Ordnung der Dinge: Eine Archäologie der Humanwissenschaften*. Frankfurt/M. 1974.

⁴⁷Ders.: *Archäologie des Wissens*. Frankfurt/M. 1969.

⁴⁸Ders.: *Dispositive der Macht. Über Sexualität, Wissen und Wahrheit*. Berlin 1978.

⁴⁹Ebenda, S. 119f.

⁵⁰Vgl. ebenda, S. 120.

änderbar, sondern offen, durchlässig und flexibel. Das heißt, dass die Positionen der einzelnen Elemente innerhalb des Gefüges wechseln und sich ihre Funktionen sowohl in Bezug aufeinander als auch in Bezug auf den sich in dem Gefüge bewegenden Menschen verändern können. Foucault verdeutlicht diese Tatsache eben an dem Verhältnis zwischen den drei Dispositiv-Elementen Diskurs, Institution und Praktik. So kann ein spezifischer Diskurs einmal als Programm einer Institution dienen, dann wieder eine Praktik legitimieren oder er interpretiert eine Praktik im Nachhinein, macht sie verständlich.⁵¹ Dispositiv definiert sich für Foucault also als Relationen zwischen heterogenen Elementen, die eine entschieden flexible Struktur bilden.⁵²

Drittens hat das so entworfene Dispositiv in erster Linie eine strategische Funktion, kann also einer bestimmten Zielvorstellung zugeordnet werden. Diese ergibt sich nach Foucault aus einem *Notstand*, auf den eine historische Situation durch die Formation einer spezifischen dispositiven Ordnung reagiert.⁵³ Dass ein Dispositiv strategischer Natur ist, hat zur Konsequenz, dass verschiedene Kräfteverhältnisse die Formation zu bestimmen versuchen. Die Konstitution eines Dispositivs und der Bestand des Dispositivs in dem Maß, in dem es einer strategischen Zielsetzung unterliegt, sind wiederum gekennzeichnet durch einen doppelten Prozess. Zum einem ist die „funktionelle Überdeterminiertheit“ hierbei wesentlich. Mit „funktionelle Überdeterminiertheit“ fasst Foucault den Umstand zusammen, dass jede Wirkung im Ensemble des Dispositivs multiple Auswirkungen hat. Denn im Zusammenspiel der einzelnen Elemente kann ein Einzelelement im Einklang mit den übrigen stehen oder sich im Widerspruch zu ihnen befinden. Ist letzteres der Fall, so macht dies eine erneute Zu- und Einordnung der anderen Elemente erforderlich, um die strategische Funktion des Dispositivs nicht zu stören, sondern sie weiter aufrecht zu erhalten.⁵⁴ Schließlich kommt die sogenannte „strategische Wiederauffüllung“ zum Tragen. Fehlsteuerungen, die sich aus der Ordnung eines Dispositivs ergeben können, werden dadurch wieder aufgefangen, dass es zu einer Adjustierung des im Dispositiv gebündelten Be-

⁵¹ Vgl. Foucault: *Dispositive der Macht*, S.120.

⁵² Zu solcher Einschätzung findet dann auch Gilles Deleuze, in Anbindung an Foucault, wenn er Dispositiv als ein nichtlineares Ensemble charakterisiert. Vgl. Gilles Deleuze: *Was ist ein Dispositiv?* In: Michel Foucaults Denken. Hrsg. v. Ewald Francois / Bernhard Waldenfels. Frankfurt/M. 1991, S.153-162, hier S. 154.

⁵³ Vgl. Foucault: *Dispositive der Macht*, S. 120.

⁵⁴ Vgl. ebenda, S. 121.

ziehungsgefüges kommt, die die Fehlentwicklung selbst sogar wieder produktiv zu machen versucht.⁵⁵

Im Hinblick auf seine strategische Funktion ist das Dispositiv eng mit Foucaults Überlegungen zu Machtkonzepten und seinen Gesellschaftsanalysen verknüpft. Dispositive regeln für Foucault z. B., was gesellschaftlich als „normal“ bzw. „anormal“ gilt, wie Wissen, Wahrheit und Sexualität diskursiv konstruiert und wie diese Bereiche gesellschaftlich bewertet werden. Für Foucault hat das Dispositiv eben darin seine strategische Funktion, indem es als komplexes Netzwerk Machtverhältnisse fixiert und stabilisiert.⁵⁶ Entscheidend dazu ist das netzhafte Zusammenwirken verschiedener Ebenen, wie sich z. B. gesellschaftliche Normen und Werte formulieren, sich etablieren und damit Macht praktizieren, indem sie u. a. Gegenkonzepte und die an sie gebundene Praktiken verdrängen.⁵⁷ Diese Netzwerke bestimmen durch ihre Dominanz auf der diskursiven Ebene letztlich die Wahrnehmung jedweder sozialen Wirklichkeit.

Selbst wenn Foucault es selbst so nicht explizit getan hat, liegt es nahe, das Dispositiv als Modell für Super-Strukturen auch auf die Medien als gesellschaftliche Kommunikationsinstanzen zu beziehen, handelt es sich doch zumeist bei der Wahrnehmung von Wirklichkeit um eine medial vermittelte Erfahrung. Zentraler Anknüpfungspunkt ist hier der Gedanke, dass übergeordnete Strukturen Wahrnehmung und Kommunikation organisieren und steuern.

Ausgangspunkt der Überlegungen zu Medien-Dispositiven innerhalb der Medienforschung war insbesondere das Kino als spezifischer Ort audiovisueller Wahrnehmungskonstruktion. So hat Baudry das Kino als eine Art Rahmen für die mediale Wahrnehmung, der mit spezifischen Effekten einhergeht, erkannt und beschrieben. Baudry stellt u. a. einen Zusammenhang zwischen der apparativen Anordnungsstruktur des Kinos und dem Höhlengleichnis Platons her. Insbesondere seine beiden Aufsätze zum kinematographischen Basisapparat⁵⁸ und zum Dispositiv⁵⁹ behandeln diesen Zusammenhang. Baudry zufolge ist demnach Platons Höhlenmythos eine exakte Beschreibung der Situation in einem Kinosaal. In Höhle und Kinosaal herrscht ein Zwang

⁵⁵ Vgl. Foucault: Dispositive der Macht, S. 121f.

⁵⁶ Vgl. ebenda, S. 122.

⁵⁷ Vgl. ebenda, S. 123.

⁵⁸ Vgl. Jean Louis Baudry: Ideologische Effekte erzeugt vom Basisapparat [zuerst Cinématique No 6/ 7, 1970]. In: Eikon. Internationale Zeitschrift für Photographie und Medienkunst (1993), H.5, S. 36-43.

⁵⁹ Vgl. Ders.: Das Dispositiv: Metapsychologische Betrachtungen des Realitätseindrucks [zuerst Communications No.23, 1975]. In: Psyche 48 (1994), H.11, S. 1047-1074.

zur Bewegungslosigkeit, zur Wiederholung der primär prozesshaften Wiederkehr der Unbeweglichkeit des Embryos im Mutterleib, sowie des Schlafenden bzw. präziser des Träumenden. Das Kino wird als Traummaschine entworfen, wenn nicht sogar beschworen.

Die Beschreibung des Kino-Dispositivs als Traummaschinerie markiert den Anfang einer filmtheoretischen Debatte um die sogenannte Apparatus-Theorie, wie sie vor allem in der USA unter Anbindung an die französische Kultur- und Medientheorie und deren Hauptvertreter Foucault, Deleuze und Baudry geführt worden ist. Hier tauchte der Begriff inmitten der poststrukturalistischen Debatte um ideologische Effekte auf, deren Ursprung nun in der Struktur u. a. medialer Produktivität durch die Anordnung ihrer sämtlichen Elemente gesucht wurde. Im Mittelpunkt der filmtheoretischen Diskussion stand dabei die Frage, wie es sich erklären lässt, dass der Kinzuschauer das, was er auf der Leinwand sieht, als Realität akzeptiert, obwohl er sich der Konstruktion des Realitätseindrucks bewusst sein müsste. Der Rückgriff auf das Dispositiv-Konzept ermöglichte bei der Antwort von dem Zusammenwirken eines Effekts der Anordnungsstruktur und den damit einhergehenden Wahrnehmungsmodi auszugehen. Technische Anordnungen, Rezeptionsmuster, sowie die eigene Subjekt-konstruktion gehen demnach eine ursächliche Verbindung ein. Die so im Dispositiv gefasste Mensch-Maschine-Relation konzipiert Technik nicht als Transporteur von Bedeutung, sondern als Produzent von Wahrnehmungseffekten.⁶⁰

In Anbindung an die amerikanische Diskussion wurde seit dem Ende der 1980er Jahre der Dispositiv-Begriff auch in Deutschland für die Medientheorie nutzbar gemacht. Insbesondere Joachim Paech, Siegfried Zielinski und Knut Hickethier greifen das Theorem auf und machen es für ihre eigene Forschung in unterschiedlicher Ausdeutung produktiv. Bei Joachim Paech taucht der Begriff zur Beschreibung von Wahrnehmungsanordnungen in der Vorgeschichte des Kinos auf. Er zog den Begriff des Dispositiv heran, um mit ihm u. a. die Strukturen für die Illusionierung des Betrachters und vor allem die psychischen, mentalen Prozesse bei der Wahrnehmung von apparativ erzeugten Bildern zu erfassen und konzentrierte sich dazu vor allem auf das Kino.⁶¹

⁶⁰ Zum Verlauf und den Positionen in der filmtheoretischen Debatte um das Dispositiv vgl. insbesondere Joachim Paech: Überlegungen zum Dispositiv als Theorie medialer Topik. In: Medienwissenschaft (1997), Heft 4, S. 400-420.

⁶¹ Vgl. hierzu z.B. Joachim Paech: Eine Dame verschwindet. Zur dispositiven Struktur apparativer Erscheinungen. In: Paradoxien, Zusammenbrüche, kognitive Dissonanzen. Hrsg. v. Hans Ulrich Gumbrecht / K. Ludwig Pfeiffer. Frankfurt/M. 1991, S.773-790. Oder ders.: Das Sehen von Filmen und

Demgegenüber wurde der Begriff des Dispositivs und des Apparats von Siegfried Zielinski herangezogen, um umfassender die technisch-soziale Dimension medialer Wahrnehmungsorganisation zu beschreiben. Zielinski interessieren dabei vor allem die verschiedenen Transformationen der Audiovision, die er als verschiedene Zwischenschritte des Wandels einer umfassenderen audiovisuellen Wahrnehmungsorganisation erachtet. Entsprechend begreift er die vorkinematographischen Bildermaschinen, das Kino und auch das Fernsehen mithilfe des Strukturbegriffs des Dispositivs als audiovisuelle Entwicklungsstufen eines Prozesses, der auf das synästhetischen Telos der Audiovision zielt, in dem schließlich Kino, Fernsehen und Video zu einer neuen Einheit zusammenschmelzen.⁶² Knut Hickethier geht es schließlich vornehmlich um eine Erweiterung des Dispositiv-Begriffs. Konzentrierten sich die Überlegungen zu Medien-Dispositiven zunächst auf das Kino, so sollte er nun auch auf das Fernsehen zur Anwendung kommen.⁶³ Hickethier versuchte daher das Konzept insbesondere für die Fernsehgeschichtsschreibung produktiv zu machen. Mithilfe des Dispositiv-Konzeptes sollte die bislang häufige Konzentration auf Einzelaspekte, wie z. B. eine dominante Herausstellung der Technikentwicklung, nun vermieden werden.

Wesentlicher Fixpunkt ist letztlich für alle die als Medien-Dispositiv beschriebene Mensch-Maschine-Relation, welche den jeweils fokussierten audiovisuellen Apparaturen gemein ist.⁶⁴ Die Anbindung an Foucault wird dann über den Machtaspekt dispositiver Ordnungen gesucht.⁶⁵ So schreibt sich in ihre Betrachtungen stets so etwas wie Machtkritik mit ein. Produktiv für die Medienforschung erweisen sich ihre Dispositiv-Ansätze vor allem dann, wenn sie mit Foucault Medien als entschieden heterogene Ensembles konzipieren, die eben mehr in sich vereinen, als die apparativen

filmisches Sehen. Zur Geschichte der filmischen Wahrnehmung im 20. Jahrhundert. In: Filmgeschichte schreiben. Ansätze, Entwürfe und Methoden. Hrsg. v. Knut Hickethier. Berlin 1989, S. 68-77.

⁶² Vgl. Siegfried Zielinski: Audiovisionen. Kino und Fernsehen als Zwischenspiele der Geschichte. Reinbet 1989, S. 14f.

⁶³ Vgl. Knut Hickethier: Apparat - Dispositiv - Programm. Skizze einer Programmtheorie am Beispiel des Fernsehens. In: Medien/Kultur. Schnittstellen zwischen Medienwissenschaft, Medienpraxis und gesellschaftlicher Kommunikation. Hrsg. v. ders. / Siegfried Zielinski. Berlin 1991, S. 421-447. Zur Erweiterung des Dispositiv-Begriffs auf das Fernsehen siehe auch Monika Elsner / Thomas Müller: Der angewachsene Fernseher. In: Materialität der Kommunikation. Hrsg. v. Hans Ulrich Gumbrecht / K. Ludwig Pfeiffer. Frankfurt/M. 1988, S.392-415.

⁶⁴ Vgl. z. B. Hickethier: Apparat - Dispositiv - Programm, S.427ff. Paech: Eine Dame verschwindet, S. 777. Zielinsky: Audiovisionen, S.13.

⁶⁵ Vgl. Knut Hickethier: Dispositiv Fernsehen. Skizze eines Modells. In: montage/AV 4 (1995), H.1, S.63-84, hier S. 69ff. Und Paech: Eine Dame verschwindet, S. 778ff.

Technikstrukturen und die Art und Weise, wie die Apparatur den Zuschauer positioniert und damit seine Wahrnehmung bestimmt. Bedingungen der Produktion und Rezeption massenmedial kommunizierter Inhalte als auch die diskursive Formation von spezifischen Nutzungsordnungen und die durch sie bestimmte Disposition der Nutzer bilden mitsamt der apparativen Infrastruktur Medien als dispositive Formationen aus. Neben der organisatorischen Ausgestaltung der Verbreitungsmedien auf technologischer und institutioneller Ebene, wird also die Genese einer medialen Wahrnehmungsdisposition auf Seiten des Rezipienten in die Struktur des Dispositivs miteinbezogen. Das betrifft im Detail neben den medialen Zeit- und Raumvorstellungen auch die Schaffung von emotionalen und kognitiven Erwartungen. Die somit gestiftete Zusammenbindung von Institution, Technik und Rezipient in ihren spezifischen Formen der Anordnung und Ausrichtung stellt sich, zwar mit unterschiedlicher Gewichtung, letztlich in Summe für alle drei Positionen als Medien-Dispositiv dar. Begriff und Konzept des Dispositivs konnten so zum einen als ein heuristisches Instrument und zum anderen als eine theoretische Konstruktion genutzt werden, mit der sich Aussagen über Medien zusammenführen ließen. In diesem Verständnis hat das Konzept vor allem in den Bereich der Mediengeschichtsschreibung Eingang gefunden, denn es ermöglichte, mediale Formationen in größere historische Kontexte einzuordnen.

Das Dispositiv wird also, auch in Anbetracht dessen, dass unterschiedliche Akzente gesetzt werden, immer wieder als eine Art Netzwerk entworfen und produktiv gemacht. Auch diese Arbeit greift im diesem Sinne auf das Dispositiv-Konzept zurück. Die hier behandelten Verbreitungs- und Telekommunikationsmedien können damit als komplexe und höchst variable Strukturen aufgefasst werden, die ihre jeweilige historische Konkretion durch ihre spezifischen Rahmungen erfahren. Als Rahmungen gelten die Reglementierungen und Konventionen, die sich mit der Institutionalisierung der jeweils historisch verortbaren Medien-Dispositive etablieren. Denn erst mit den spezifischen Rahmungen bekommen die apparativen Technikstrukturen ihre historisch variable Nutzungsfunktion zugewiesen. Bei der als Dispositiv aufgefassten Genese medialer Konstellationen handelt es sich also keineswegs nur um einen angeblich alles Weitere bestimmenden Wandel der apparativ-technischen Infrastruktur, sondern vielmehr um Veränderungen im komplexen Gefüge vieler weiterer Elemente.

Es wird also nicht eine Wiederaufnahme oder Revision der Debatte um Erklärungskonzepte zu medialen Wahrnehmungskonstruktionen verfolgt, so wie der Terminus in der Medienwissenschaft bislang häufig Anwendung fand. Mit dem Bezug

auf die ursprüngliche Konzeption bei Foucault ermöglicht das Dispositiv darüber hinaus eine adäquate Annäherung und Beschreibung komplexer Phänomene und Zusammenhänge, wie es die Ausbildung von medialen Praktiken für das Reisen mit der Eisenbahn, Schiffen und Flugzeugen darstellt. Entsprechend ist hier das Dispositiv das Modell für eine Art Schnittmuster, mit dem die Formation von medialen Praktiken für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug, als Geschichte der Transformation von Medien-Dispositiven beschrieben werden kann. Bei dem Vorhaben die Ausweitung unterschiedlicher sozialer Praktiken im Gebrauch von Medien auf den Zeitraum der Passage aufzuarbeiten, können so die verschiedensten Aspekte des Phänomens in einen übergeordneten Zusammenhang zur Darstellung gebracht werden. Dies zielt letztlich auf die Rekonstruktion der Genese jener dispositiven Anordnungen, welche die Mediennutzung auf Reisen, unter ganz bestimmten historischen Rahmenbedingungen, erst ermöglichten.

2.2 Zum Problem der Diskursivierung

Bei der von Foucault vorgenommenen Bestimmung von Dispositiv stellt sich die Frage nach dem Zusammenhang von diskursiven und nicht-diskursiven Praktiken bzw. nach deren Differenz. Versucht man nämlich diese Differenz zu bestimmen, gerät man in eine erkenntnistheoretische Schiefelage. Denn wie lässt sich das Jenseits der Diskurse theoretisch überhaupt fassen, wenn selbst auch empirische Verfahren in letzter Konsequenz als Diskursivierungen von Wirklichkeit aufgefasst werden müssen - nimmt man die eigene Materialität von Diskursen wirklich ernst. Allerdings lässt sich dieses Dilemma nicht wirklich auflösen. Auch der hier angestrebte historisch-rekonstruierende Zugriff auf die Formationen organisierter Mediennutzung beim Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug kann nur ein mittelbarer sein. So beruht eine historische Darstellung auf Quellen, die ihrerseits schon eine diskursive Matrix darstellen, die über ihre Implikationen die Reflexion mitbestimmen. Man erfasst letztlich nur die in Quellen gefasste Beobachtung, also die diskursive Formation eines bestimmten Phänomens. Schließlich dürfte es mittlerweile Konsens sein, dass sich in Diskursen, die – wie auch immer durch theoretische Setzungen dingfest gemachte – Wirklichkeit nicht einfach widerspiegelt, sondern dass Diskurse gegenüber der Wirklichkeit eine eigene vitale Dynamik besitzen, wiewohl sie gerade darin Wirklichkeit prägen, gestalten, wenn gar nicht sogar erst konstituieren. Sie stellen darin selbst Materialitäten sui generis dar.⁶⁶

⁶⁶ Vgl. Siegfried Jäger: Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung. Duisburg 1999², S. 146.

Die Beschreibungen nicht-diskursiver Materialitäten übersetzen das mutmaßlich Gegebene in eine diskursive Materialität, die schon nicht mehr in ein wie auch immer metaphorisch angelegtes Spiegelverhältnis gesetzt werden kann. Diskurse stellen eine artikulatorische Praxis dar, die Wirklichkeit nicht einfach repräsentiert, sondern diese aktiv konstituiert und damit organisiert.⁶⁷ Will man also ein bestimmtes Phänomen zur Darstellung bringen, so ist die Entstehung des Wissens über dieses Phänomen zu rekonstruieren, das seinen Ort auf der Ebene der Diskurse hat. Dieses kann über das Denkmodell des Dispositivs gelingen, gerade weil hier über die problematische Unterteilung von diskursiv vs. nicht-diskursiv beides zusammengeführt wird.

Da das Dispositivkonzept hier als Analysekonzept dient, mit dessen Hilfe erforscht werden kann, wie sich eine bestimmte Praxis etablieren konnte, wird auch der Beobachtung des Diskurses, der diesen Prozess mutmaßlich begleitete, einen großen Stellenwert beigemessen. Diskurs als ein maßgeblicher Bestandteil einer dispositiven Ordnung versammelt Konzeptionen und Zuschreibungen, indem er all die Aussagen dazu, welche Effekte einer bestimmten Entwicklung zugeschrieben wurden und werden, bündelt und ordnet. In Bezug auf Mediendispositive spielt dabei stets die Prägung einer spezifischen Wahrnehmungsdisposition eine wesentliche Rolle. Denn die Formation von Medienpraktiken wird durch die diskursive Genese und Transformation des Nutzungswissens und der Erwartungen der Mediennutzer begleitet.

Damit wird gerade durch den Rückgriff auf das Dispositivtheorem eine Konzentration auf die *Technik* der Medien vermieden – und damit ebenso die im Hintergrund fungierende Annahme, dass apparative Technikstrukturen alles Weitere bestimmen und insbesondere auch über die kulturellen Implementierungen der Medien verfügen. Die Rekonstruktion des Wissens in den diskursiven Praxen ist so denn auch ein Weg zur Rekonstruktion der Konstitution und Implementierung von Nutzungsordnungen, die erst die in den Medienapparaten angelegten Möglichkeiten fürs Reisen spezifizieren. Damit wird keine klassische Diskursgeschichte anvisiert, sondern es wird eine Verfahrensweise gesucht, die sich Analysemethoden einer Diskursgeschichte, wie z. B. das Erschließen von semantischen Feldern, zunutze machen möchte.

Eine klassische Diskursgeschichte schließt sich schon daher aus, weil es sich als problematisch erweisen kann, einen spezifischen Diskurs um mediale Praktiken beim Reisen – im Sinne eines z. B. spezifisch medizinischen Diskurses – als eine klar umrissene Diskursformation zu isolieren. Aussagen zur Mediennutzung während des

⁶⁷ Vgl. Jäger: Kritische Diskursanalyse, S. 22.

Reisens sind je nach Auslegung des Diskursbegriffes im Grunde genommen, jenseits der Wissensproduktion in den wissenschaftlichen Diskursen, ganz verschiedenen Diskursen gemein. Für eine solche aus Elementen mehrerer unterschiedlichster diskursiven Teilmengen bestehenden Gesamtheit schlägt z. B. Jürgen Link den Begriff des *Inter-Diskurs* vor. Mit *Inter-Diskurs* bezeichnet Link im Gegensatz zu dem Begriff *Spezial-Diskurs*, der auch die Gesamtheit der wissenschaftlichen Diskurse benennt, alle nicht-wissenschaftlichen Diskurse.⁶⁸ Die Erfassung von Aussagen zu medialen Praktiken beim Reisen und deren Strukturierung über ihre gemeinsamen Bezüge, würde in Anbindung an Links Konzept des Inter-Diskurses also mit der Erschließung von inter-diskursiven Konfigurationen operieren. Damit wird aber nur bedingt das Problem aufgefangen, inwieweit sich ein spezifischer Diskurs für den Zusammenhang der Arbeit überhaupt bestimmen lässt. Denn das Vorhaben sieht sich mit einer sehr schwierigen Quellenlage konfrontiert, die es nötig macht über ein eher undogmatisches Diskursverständnis die wenigen disparaten Quellen zu bündeln und miteinander in Bezug zu setzen. Diesen Bezug stiftet das Phänomen, das in ihnen allen verhandelt wird: die Mediennutzung von Passagieren. Anvisiert wird also die Formation der Aussagen, die sich dem spezifischen und speziellen Gegenstandsbereich der Mediennutzung von Passagieren zuordnen lassen. Es wird aber noch zu problematisieren sein, inwieweit in diesem besonderen Fall hierzu mit der basalen Differenz von Selbstbeschreibung vs. Fremdbeschreibung operiert werden kann. Auf jeden Fall müssen die einzelnen Aussagen entsprechend differenziert und eingeordnet werden.

Die Strukturen organisierter Mediennutzung für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug sollen also dahingehend untersucht werden, inwiefern deren Genese in zeitgenössischen Diskursen verhandelt worden ist. Damit wird ein besonderes Gewicht darauf gelegt, jene diskursiven Verwerfungen und Aussagenetze zu beobachten, welche die Transferprozesse habitualisierter Medienpraktiken mutmaßlich begleitet haben.

Welche Korrelationen zwischen diskursiven und nicht-diskursiven Praktiken schlussendlich bestehen, muss dabei offen bleiben. Foucault selbst bleibt seltsam unbestimmt, wenn es darum geht, das spezifische Wechselspiel zwischen den verschiedenen Elementen eines Dispositivs genauer zu bestimmen. Er formuliert die Relativität dieser Differenz wie folgt:

⁶⁸ Zum Begriff des Inter-Diskurs vgl. Jürgen Link: *Elementare Literatur und generative Diskursanalyse*. München 1983, S. 16. Ders.: *Versuch über den Normalismus. Wie Normalität produziert wird*. Opladen / Wiesbaden 1999, S. 49-52.

Vergleicht man etwa das architektonische Programm der Ecole Militaire von Gabriel mit der Konstruktion der Ecole Militaire selbst: Was ist da diskursiv, was ist institutionell? Mich interessiert dabei nur, ob nicht das Gebäude dem Programm entspricht. Aber ich glaube nicht, dass es dafür von großer Bedeutung wäre, diese Abgrenzung vorzunehmen, [...].⁶⁹

Konkret lassen sich die Beziehungen wohl als Interdependenzen begreifen. Dies ließe sich im Zusammenhang von Medien-Dispositiven so übertragen, dass sich über den Diskurs die Funktion von Medien herausbildet, die dann an späterer Stelle als Eigenschaft der Medien angesehen wird. Man muss somit immer von einem Zusammenspiel von Diskurs, Materialitäten und kulturell-sozialen Rahmungen ausgehen, also von einem komplexen Wechselverhältnis zwischen der Erfindung und der Beobachtung von Medien. Der Gegenstand der Medien und die Art und Weise, wie er in den Diskursen verhandelt wird, bedingen sich gegenseitig.⁷⁰

Damit operiert man zwar entlang einer durchaus problematischen Grenzziehung zwischen Diskursen und einem theoretisch kaum zu fassenden Jenseits der Diskurse, doch mag dies ein ausreichendes Problembewusstsein legitimieren. Auch relativiert sich die Brisanz dieser Dualität, wenn man die hier von Foucault über die Figur des Dispositivs ins Spiel gebrachte Offenheit produktiv zu machen versucht.⁷¹ Wenn man vermeidet, das nicht näher bestimmte Wechselspiel zwischen diskursiven und nicht-diskursiven Praktiken als einen Mangel an definitorischer Eindeutigkeit zu beklagen und zu kritisieren, gewinnt man die Freiheit Bezüge aufzuzeigen, ohne zugleich gezwungen zu sein dabei Kausalverhältnisse herzustellen. Hier dürfte es befriedigender sein, grundsätzlich von komplexen Wechselbeziehungen auszugehen.

Mit der Frage danach, inwieweit die Mediennutzung von Reisenden in den öffentlich geführten Diskursen kontinuierlich auftaucht, zielt die Analyse auch auf diskursive Kontinuitäten und Diskontinuitäten. Es wird insbesondere zu untersuchen sein, an welche Diskurse sich die Beobachtung von Formen organisierter Mediennutzung für Passagiere konkret anbindet, zumal man sich hier mit eher weit gestreuten Aussagen konfrontiert sieht. Schlussendlich wird aber auch danach gefragt, inwieweit beim

⁶⁹ Foucault: Dispositive der Macht, S. 125.

⁷⁰ Vgl. Einleitung der Herausgeber von: Medienkultur der 50er Jahre. Diskursgeschichte der Medien nach 1945. Band 1. Hrsg. von Irmela Schneider / Peter M. Spangeberg. Wiesbaden 2002, S. 13.

⁷¹ Wie bereits erörtert, wird die Art und Weise der Vermittlung von ihm nicht konkret bestimmt, außer dass sie als ein Prozess von ständigen Positionswechseln entworfen wird.

Anschluss an bestimmte Diskurse dann auch auf spezifische Diskurstraditionen zurückgegriffen wird. So wird der Frage nachgegangen, welche Eigenschaften und Funktionen von Medien, solche Ausführungen vor Augen haben, die sich mit Medien auf Reisen auseinandersetzen?

Daher werden vornehmlich jene Zeiträume fokussiert, innerhalb derer sich die jeweiligen Transformationen von bestimmten Medienpraktiken für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug etabliert haben. Wie bereits einleitend im Detail benannt, werden also die Zeitfenster erfasst, in denen die diskursiv ausgehandelte Funktion von Medien in diesem Zusammenhang mutmaßlich neu verhandelt werden musste. Man könnte pointiert formulieren, dass dem Projekt die Suche nach der Beantwortung einer Schlüsselfrage zugrunde liegt: Haben die Formationen organisierter Mediennutzung beim Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug in Hinblick auf kulturelle und gesellschaftliche Wandlungsprozesse neue Irritationen und Kontroversen ausgelöst? Der Fokus liegt also auf jenen Phasen, in denen sich die verschiedenen Medienpraktiken von Reisenden erstmalig als organisierte Mediennutzungsformen strukturierten und formierten. Der Blick auf das herangezogene Untersuchungsmaterial mag im Anschluss sowohl den Zuschnitt dieser Phasen, als auch die exemplarische Herausstellung einzelner Problemzusammenhänge verdeutlichen.

2.3 Analysematerial

Die Sondierung von Forschungsmaterial gestaltete sich nicht einfach. Es existieren kaum einschlägige Quellen. So gibt es keine spezifischen Sammlungen oder entsprechend sortierte Archive.⁷² Das gilt nicht nur bezogen auf das 19. Jahrhundert und dies ist deshalb wohl auch der Grund dafür, dass das hier fokussierte Phänomen bislang von der Forschung eher übersehen worden ist. Dennoch lässt sich auf eine hinreichende Anzahl von Quellen als Forschungsmaterial zurückgreifen, um die Entwicklung von Strukturen organisierter Mediennutzung für das Reisen in Massenverkehrsmitteln von

⁷² So wird z. B. der Rückgriff auf Archive der verschiedenen Verlage, die im 19. Jahrhundert Reisebibliotheken publiziert haben, durch den Umstand erschwert, dass nur wenige Verlage bis heute noch existieren bzw. umfassende Firmenarchive unterhalten haben. Auch wurde z. B. im Dezember 1943 das Firmenarchiv des Leipziger Verlagshaus Brockhaus weitestgehend zerstört und damit auch das gesamte Verlagsmaterial zur der von Brockhaus herausgebenden Reisebibliothek für Eisenbahnen und Dampfschiffe (1856-1861). Zudem fanden einzelne Bände der verschiedenen Reisebibliotheken als Gebrauchsliteratur kaum Eingang in die öffentlichen Bibliotheken.

der Mitte des 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart nachzeichnen zu können. Dabei gilt es zu bedenken, dass die Geschichte der Mediennutzung beim Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug einen Zeitraum von an die 170 Jahren umfasst, wenn man von der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth als Startpunkt ausgeht. Diese Zeitspanne kann im Rahmen einer Dissertation nur exemplarisch erschlossen werden, selbst wenn man im Hinblick auf die Eisenbahnreiselektüre und den Bahnhofsbuchhandel auf die bisherige Forschung zurückgreifen kann.

Der Zuschnitt der einzelnen exemplarisch angelegten Fallstudien ergab sich aus der Konzeption, drei historische Blöcke zu bilden, die sich an dem Aufkommen und der Entwicklung der Verkehrssysteme Eisenbahn, Schiff und Flugzeug sowie der ihnen zugeeigneten medialen Praktiken orientieren. So ist beispielsweise das Aufkommen der Eisenbahnlektüre und des Bahnhofsbuchhandelns vor allem ein Phänomen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Geschichte von Schiffsbibliotheken an Bord von Ozeandampfern ist eng verknüpft mit der Entwicklung der Passagierschiffahrt, deren Hochzeit zwischen der Jahrhundertwende und dem Beginn des II. Weltkriegs lag. Die Geschichte des sogenannten *Inflight Entertainments* umfasst schließlich den Zeitraum von 1960 bis heute. Einen Schwerpunkt legt die Arbeit, insbesondere im Falle der Eisenbahn, auf die historische Entwicklung in Deutschland. Die zum Großteil parallel verlaufenden Entwicklungen im europäischen Ausland und in den Vereinigten Staaten wird hieran angeschlossen. Hier kommen die verschiedenen Beiträge der bisherigen Forschung zum Tragen.

Da sich die vorhandenen Forschungsbeiträge allerdings dadurch auszeichnen, dass sie zwar detailreich die Entwicklung nachgezeichnet, das Phänomen selbst aber dabei nicht hinreichend problematisiert haben, stellen sie nicht nur eine wichtige Bezugsquelle dar, sondern sind wiederum selbst auch Gegenstand der Untersuchung. Denn es soll dem Verdacht nachgegangen werden, dass die von der Forschung gesetzten Aussagen zur Funktion der Reiselektüre einfach zeitgenössische Stimmen aufgreifen, ohne sie weiter zu hinterfragen. Daher werden die von der Forschung bislang getroffenen Aussagen zur Funktion der Lektüre im fahrenden Zug bzw. während des Aufenthalts auf einem Schiff nicht nur in Frage gestellt und gegebenenfalls korrigiert. Sie werden auch als Teil eines inter-diskursiven Aussagesfeldes um Medien und Reisen aufgefasst und entsprechend eingeordnet und ausgewertet. Zwar wird damit die Differenz zwischen der wissenschaftlichen Wissensproduktion und dem Wissen, das in den nicht-wissenschaftlichen Diskursen zirkuliert, unterlaufen, doch legitimiert sich ein

solchen Vorhaben durch die Art und Weise, in der sich die bisherigen Forschungsaussagen an die zeitgenössischen diskursiven Funktionszuschreibungen zu binden scheinen. Konkret werden im Rahmen dieser Arbeit die Setzungen der Forschung an jenen zeitgenössischen Aussagen gemessen, auf die sie sich selber beziehen. Entsprechend verweist die Materialbasis der bisherigen Forschung auf die Quellen, die in Hinblick auf ihre diskursiven Zuschreibungen untersucht und problematisiert werden müssten.

So ließen sich z. B. in der Zeitschrift *Unterhaltungen am häuslichen Herd* (1853-1862) Beiträge über Reisebibliotheken auffinden, die erste Funktionszuschreibungen setzen.⁷³ Hiervon ausgehend wurden weitere bedeutender Periodika des 19. Jahrhunderts gesichtet. Vor allem ist die weit verbreitete Zeitschrift *Die Gartenlaube* (1853-1900) herangezogen worden. Diese hat sich mehrfach als eine ertragreiche Quelle für die deutsche Kulturgeschichte des 19. Jahrhunderts erwiesen. So wurde im Rahmen dieser Arbeit der Versuch unternommen, anhand einer exemplarischen Fallstudie Aussagen zum Lektüerverhalten von Reisenden in der publizistischen Berichterstattung des 19. Jahrhundert aufzuspüren. Da im Vergleich zu *Unterhaltungen am häuslichen Herd* der Erscheinungszeitraum der *Gartenlaube* einen größeren Zeitabschnitt umfasst, fanden sich hier dann auch nicht nur Beiträge mit Bezügen zur Eisenbahnreise im Allgemeinen und zur Eisenbahnlektüre im Besonderen, sondern auch solche, welche das Reisen über den Nordatlantik diskutieren.

Die Rekonstruktion der Schreib- und Lesekultur und des Phänomens eines Bordphotographen sowie die Aufarbeitung der Forschungslücken in Bezug auf die Bordzeitungen und Bordkinos an Bord von Schiffen konzentriert sich auf die Hochzeit der Passagierschiffahrt auf der Nordatlantikroute zwischen Europa und den USA. Dazu konnte auf Material des deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven zurückgegriffen werden. Denn neben einer Bibliothek und einem Magazin unterhält das Deutsche Schiffahrtsmuseum ein umfangreiches Archiv mit technischen Zeichnungen, Seekarten, Fotografien, Filmen, Kunstblättern sowie Dokumenten und Akten aller Art. Spätestens hier muss zwischen Fremd- und Selbstbeschreibungen unterschieden werden. Vor allem dann, wenn das Material auf ihre diskursiven Aussagenwerte hin untersucht werden soll.

⁷³ Z. B.: Anonymus: N.N. In: *Unterhaltungen am häuslichen Herd* (1854), Nr.33, S.511. Und Anonymus: Eisenbahn-Bibliotheken. In: *Unterhaltungen am häuslichen Herd* (1855), Nr.51, S.815-816.

Doch zunächst wurde der Materialbestand genutzt, um das Entstehen von Schiffsbibliotheken, Bordzeitungen und frühen Kinos an Bord der *Oceanliner* auf dem Nordatlantik aufzuarbeiten. Hier konnten insbesondere Publikationen der Bremer Reederei *Norddeutscher Lloyd* und der Hamburger Schifffahrtsgesellschaft *Hapag* herangezogen werden. Neben Prospekten und Plakaten gehören dazu auch Periodika wie *Lloyd Nachrichten* (seit 1913 nachgewiesen), die *Zeitschrift der Hamburg-Amerika-Linie* (1902-1935) sowie die *Lloyd Post. Offizielle Bordzeitung des Norddeutschen Lloyd* (1930-1936). Die damit einhergehende Konzentration auf die deutschen Reedereien legitimiert sich dadurch, dass der *Norddeutsche Lloyd* und die *Hapag* die Nordatlantikklinienschifffahrt nicht nur wesentlich mitbestimmten, sondern zeitweilig sogar dominierten. Die damalige Transformation bestimmter Medienpraktiken an Bord der deutschen Dampfer hatte daher zum Teil Vorbildcharakter für die übrigen Reedereien weltweit. Bei der Suche nach diskursiven Aussagen zur Funktion der für die Reisenden bereitgestellten Medien wurde aber nicht nur das Material des deutschen Schifffahrtsmuseums sondiert, zumal dieses Material zum Großteil als Selbstbeschreibung der Reedereien betrachtet und entsprechend eingeordnet werden muss. Ergänzend konnten zeitgenössische Artikel aus den Fachperiodika des Bibliothekswesens und literarische Texte dahingehend befragt werden, welche Aussagen sich hier im Sinne der Außenwahrnehmung bündeln lassen.

Die Historie der sogenannten Bordunterhaltung auf kommerziellen Linienflügen wurde zu einem großen Teil anhand des Bestandes des umfangreichen Firmenarchivs der *Deutschen Lufthansa AG* rekonstruiert.⁷⁴ Um über das Exempel der *Lufthansa* hinaus hinreichend Material für eine umfassendere Darstellung zu erschließen, musste eine eigene Materialsammlung erstellt werden. Dies geschah vor allem vor dem Hintergrund, dass keine weiteren mit dem *Lufthansa*-Firmenarchiv vergleichbaren Archive in Reichweite existieren. Beim Sichten des Bestandes des *Lufthansa*-Archivs wurde ein besonderes Augenmerk auf Selbstbeschreibungen von Seiten der Fluggesellschaften gelegt. So sind insbesondere Werbepublikationen und Printanzeigen ausgewertet worden. Auch für die eigene Sammlung wurden in erster Linie Publikationen von Fluggesellschaften, Flugzeugherstellern sowie Produzenten von Programm und

⁷⁴ Das Archiv erwies sich bereits für die eigene Magisterarbeit - *Media and Aviation. Raum – Zeit – Jetset* – als ertragreiche Quelle. Daher wurde das Lufthansa Archiv erneut gesichtet, um die erste Erfassung des Bestands zu aktualisieren und diesen dann unter der neu ausgerichteten Fragestellung abermals auszuwerten.

spezifischer Technologie (Werbebrochüren, Printanzeigen, Pressemeldungen, Flug- und Fahrpläne, Periodika in Form der Bordmagazine etc.) zusammengetragen. Alle bedeutenden deutschen und internationale Linien-, Charter- und sogenannten Billig-Fluggesellschaften wurden berücksichtigt. Desweiteren wurde wiederholt das Internet gezielt als Quelle ausgewertet, denn infolge der weltweiten Luftfahrtkrise nach dem Anschlag auf das World Trade Center 2001 verzichteten immer mehr Fluggesellschaften auf papiergebundenen Publikationen. Um Kosten zu sparen, konzentrieren sich immer mehr Fluggesellschaften bei ihrer Außendarstellung und Werbung sowie der Bereitstellung eines Flugplans allein auf ihre virtuelle Präsenz.

Um daneben auch die diskursive Fremdbeobachtung zu erfassen, wurde eine Vielzahl von Artikeln aus diversen publizistischen Organen und Fachperiodika (*Aero*, *Business-Traveller*, *Check-In*, *Flight International*, *Luftfahrt*, *Reise und Preise*, *Der Stern*, *Der Spiegel*, u.a.) erfasst. Die Arbeit wird allerdings zeigen, dass die Differenz von Fremd- vs. Selbstbeschreibungen im Bezug auf die Art und Weise, auf welche die Mediennutzung von Passagieren auf diskursiver Ebene verhandelt wird, immer weniger greift. Man sieht sich mit erheblichen Redundanzen konfrontiert. So wiederholt die Fremdbeobachtung zu einem Großteil nur die Entwürfe der Selbstbeschreibungen. Entsprechend schwierig ist es in diesem besonderen Fall überhaupt mit einer solchen grundlegenden Differenz zu operieren.

3. Unter Dampf

Die Eisenbahn hat im 19. Jahrhundert das Verkehrswesen radikal verändert: Sie hat nicht nur ausgehend vom Postkutschensystem der vorherigen Jahrhunderte den Massentransport neu organisiert und bewältigt, sondern sie hat darüber hinaus eine ganze Reihe von weiteren weitreichenden sozialen und kulturellen Anpassungen zur Folge gehabt. Durch die Eisenbahn wurden die Quantität und die äußeren Umstände des Reisens ebenso wie seine Formen sowie die Mentalität der Reisenden vollkommen neu bestimmt. Die Formation spezifischer medialer Praktiken für die Eisenbahnreise ist Teil dieses Prozesses und kann daher nur im direkten Bezug auf jene Veränderungen dargestellt werden. Dies ist unabdingbar, selbst wenn die durch die Eisenbahn initiierten Umwälzungen bereits vielfach von der Forschung thematisiert wurden. Ihre Ergebnisse sollen denn auch im Nachfolgenden herangezogen werden, um aufzuzeigen, wie die allgemeine Entwicklung der Eisenbahn, das durch sie geprägte Reisen und die Habitualisierung der Eisenbahnlektüre im 19. Jahrhundert einen strukturellen Zusammenhang gebildet haben. Dabei nimmt die Darstellung vor allem Bezug auf zwei Aspekte. Zum Einen soll gezeigt werden, wie die neue Verkehrsinfrastruktur die Rahmenbedingungen für die Formation medialer Praktiken für das Reisen setzte. Zum Anderen wird versucht, die Eisenbahnlektüre innerhalb der Medien- und Kulturgeschichte des 19. Jahrhunderts zu verorten. In Kenntnis dieser Kontexte kann anschließend erörtert werden, inwieweit sich die neue mediale Praxis als dispositive Struktur ausgebildet hat, die originär eigene Bedingungen u. a. hinsichtlich der Produktion und der Distribution setzte. Doch zunächst steht ein Überblick über die Kontexte der sich neu etablierenden Medienpraxis im Mittelpunkt der Ausführungen.

3.1 Zur Kulturgeschichte der Eisenbahnreise

3.1.1 Die Entwicklung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert

Die Habitualisierung der Eisenbahnlektüre im 19. Jahrhundert war natürlich bedingt durch die Entwicklung der Eisenbahn selbst. Der Entwicklungsstand der neuen Verkehrsinfrastruktur bestimmte die Voraussetzungen und die Rahmenbedingungen.

Wie hinreichend bekannt, verkehrte in Deutschland das erste schienengebundene Dampffahrzeug auf der 5,8 Kilometer langen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth bereits im Jahr 1835. Allerdings war Deutschland nicht das erste Land, in dem sich die

Eisenbahn als eine der bedeutenden technischen und wirtschaftlichen Neuerungen des 19. Jahrhunderts – mit entscheidenden sozialen und kulturellen Folgen – durchsetzte. Ihren eigentlichen Durchbruch hatte die Eisenbahn in England mit dem Bau der 48 Kilometer langen Strecke zwischen Liverpool und Manchester, die im September 1830 eröffnet wurde. Ausgehend von England verbreitete sich dann die Eisenbahn schnell in ganz Europa. In kurzer Zeit entstanden Bahnlinien in Frankreich, den Beneluxländern, Italien und Spanien ebenso wie im europäischen Osten.⁷⁵

Mit der nun einsetzenden Mechanisierung des Landverkehrs durch die Eisenbahn setzt eine rapide Beschleunigung des Transports ein, der bislang in der Pferdekraft und der mangelhaften Qualität der Straßen seine Grenzen gefunden hatte, auch wenn das Postkutschensystem der Post mit einem forcierten Straßenausbau und den über das Land verteilten Posten bis zum 19. Jahrhundert bereits relativ schnelle Überlandverbindungen ermöglicht hatte. Doch während man zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit der Schnellpost noch über 80 Stunden brauchte, um die Entfernung zwischen Berlin und München zu überbrücken, so waren am Ende des Jahrhunderts mit der Eisenbahn nur noch elf Stunden nötig. Zunächst sprang allerdings vor allem der schienengebundene Güterverkehr sprunghaft an, denn nur zögerlich verschwand die anfänglich weitverbreitete Angst vor dem dampfgetriebenen Personenverkehr.⁷⁶

Anders als in England, wo fortgeschrittene wirtschaftliche Organisationsformen eine Revolutionierung des Transportsystems erforderten, war im wirtschaftlich unterentwickelten Deutschland die Eisenbahn selbst Initiator von Fortschritt und Entwicklung. Die Idee eines übergreifenden Eisenbahnnetzes galt in einem Land, das aus 39 sich voneinander abgrenzenden Kleinstaaten bestand, als überaus revolutionär, da sie die Souveränität dieser Kleinstaaten fundamental bedrohte. Vordenker und Wegbereiter der Eisenbahn in Deutschland waren daher Nationalökonomien, Kaufleute und Industrielle, nicht die Aristokratie. Trotz zahlreicher Anfangsschwierigkeiten hatte der Erfolg der ersten deutschen Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth eine Signalwirkung. Bereits nach fünf Jahren existierten in Deutschland ungefähr 500 Kilometer Schienenstrecke, die im Besitz zumeist privater Eisenbahngesellschaften waren. Bis zum letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wuchs die Zahl der Schienenkilometer um ein Vielfaches, ohne dass allerdings in Deutschland ein wirklich zusammenhängendes Netz entstand. Zu Beginn waren die einzelnen Eisenbahnlinien

⁷⁵ Vgl. Ralf Roth: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914. Ostfildern 2005, S. 28-36.

⁷⁶ Vgl. ebenda, S. 14-23 und S. 50-61.

nur Fragmente, aus denen sich das zusammenhängende Netz erst allmählich aufbaute. So existierten drei Jahre nach der Eröffnung der ersten Strecke in Nürnberg in Deutschland nur drei Strecken zwischen jeweils zwei nahe beieinander liegenden Städten. Erst um 1840 traten die eigentlichen Großprojekte der Frühzeit des Eisenbahnbaus in ihre Realisierungsphase. Zu ihnen gehörten die Strecken von Leipzig nach Magdeburg, von Köln nach Aachen und von München nach Augsburg. Bis 1842 wurden Verkehrslinien von Sachsen nach Preußen fertiggestellt und neben Leipzig etablierte sich Berlin als einer der ersten zentralen Eisenbahnknotenpunkte. Im Westen Deutschlands entstanden neben den bereits erwähnten Städteverbindungen weitere Strecken, so zum Beispiel zwischen Düsseldorf und Bonn sowie zwischen Frankfurt und Wiesbaden. Bald kamen auch die ersten Schienenverbindungen ins angrenzende Ausland dazu und bis zum Ende des 19. Jahrhunderts waren die Hauptlinien des deutschen Streckennetzes gelegt. Bis zur Jahrhundertwende waren alle wichtigen Städte Deutschlands durch die Eisenbahn miteinander verbunden.⁷⁷

Von der Jahrhundertmitte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war somit in Deutschland ein dichtes und weitverzweigtes Eisenbahnnetz entstanden, welches erst die wesentliche Grundlage dafür bildete, dass sich die Eisenbahn als Massentransportsystem etablieren konnte. Das Entstehen weitgespannter Streckennetze war dann auch die Basis für die Anfänge des heutigen Massentourismus. So wird der Beginn des modernen Tourismus gemeinhin auf das Jahr 1841 datiert, als der englische Verleger Thomas Cook erstmals für 500 Reisende eine Zugfahrt vom britischen Leicester nach Loughborough organisierte. 1855 bot Cook seine ersten Europa-Rundreisen an, welche über Brüssel, Heidelberg, Baden-Baden, Straßburg und Paris zurück über Le Havre oder Dieppe nach London führten und hierzu auf das wachsende Netz europaweiter Zugverbindungen zurückgreifen konnten.

Der amerikanische Eisenbahnbau setzte schon sehr früh im Jahr 1829 ein und bis 1850 entstand in den östlichen Staaten der Union ein dichtes Eisenbahnnetz, dessen Länge zur Jahrhundertmitte bereits nahezu 14.000 Kilometer betrug. Für die weitere Entwicklung auf dem amerikanischen Kontinent galt, dass das Land – insbesondere der amerikanische Westen – zum Großteil erst durch den Bau von Eisenbahnstrecken erschlossen werden konnte. Daher beschloss der amerikanische Kongress u. a. 1863 den Bau einer transkontinentalen Eisenbahnlinie. Dieses Projekt war seit 1850 stets im Zusammenhang mit der Landgewinnung und der Besiedlung des westlichen Teils der

⁷⁷ Vgl. Roth: Das Jahrhundert der Eisenbahn, S. 65f.

USA diskutiert worden. Zwei private Gesellschaften wurden schließlich mit dem Bau dieser Strecke beauftragt: Die *Union Pacific Railway* begann Richtung Westen von Chicago aus, die *Central Pacific Company* arbeitete sich von Sacramento nach Osten vor. Im Jahr 1869 erfolgte der Zusammenschluss. In der folgenden Zeit von 1870 bis 1900 siedelten sich im Westen der USA entlang der Eisenbahnstrecken mehr Menschen an, als in den zwei Jahrhunderten zuvor. Bis zur Jahrhundertwende wurden dann die zunächst voneinander isoliert voneinander entstandenen Eisenbahnstrecken im Westen und Osten des Landes zu einem dichten Netz verbunden. Um 1900 befand sich schließlich das gesamte amerikanische Eisenbahnnetz in den Händen einiger weniger privater Gesellschaften, die in einem nationalen Oligopol das Eisenbahngeschäft untereinander aufgeteilt hatten und mittels gegenseitiger Absprachen beherrschten.⁷⁸

In Asien und Afrika unterlag der Bau von Eisenbahnlinien der Regie der jeweiligen Kolonialmächte. Ausgehend von Indien (1852) über Japan (1872) bis nach China (1876) entstanden ab Mitte des 19. Jahrhunderts regionale asiatische Streckennetze. Auf dem afrikanischen Kontinent wurde 1856 in Ägypten die erste Eisenbahnlinie eröffnet. Auch verband die Eisenbahn bald die Kontinente selbst untereinander. Ab 1883 verkehrte der *Orient-Express* von Paris nach Konstantinopel als erste durchgehende Eisenbahnlinie zwischen Europa und Asien. Im Jahr 1900 fuhr erstmals der *Transsibirien-Express* von London über Moskau bis nach Shanghai. Mit dem Bau dieser Fernost-Linie ging – in Analogie zur amerikanischen Entwicklung – die Besiedlung Sibiriens und die Erschließung seiner Bodenschätze einher.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schienennetze der Eisenbahn stehen zwei Veränderungen, deren Folgen nicht nur für die neue Verkehrsinfrastruktur von entscheidender Bedeutung waren. Zum einen wurden mit der Eisenbahn die ersten Telekommunikationsnetze in Gestalt der elektrischen Telegraphenverbindungen geschaffen, um den Verkehr über große Entfernungen hinweg kontrollieren und steuern zu können. Bereits im Jahr 1837 wurde in England von den Eisenbahngesellschaften die Idee aufgegriffen, die Kabel der neuen elektrischen Telegraphen entlang von Eisenbahnstrecken zu verlegen. Dies wurde zum Zweck der internen Organisation und der Streckensicherung konsequent in die Tat umgesetzt. Die ersten elektrischen Telegraphenverbindungen dienten anfangs vor allem zur Vermeidung von Unfällen in eingleisigen Tunneln. Bald jedoch wurden sie die gesamte Strecke entlang geführt.

⁷⁸ Zur Darstellung der Grundzüge der amerikanischen Eisenbahngeschichte wird insbesondere Bezug genommen auf Sarah H. Gordon: *Passage to Union. How the Railroads transformed American Life, 1829-1929*. Chicago 1966.

Damit war es möglich, den Verkehr des gesamten Streckennetzes besser zu koordinieren und die Ankunft von Zügen im Voraus anzukündigen. Der Ausbau des Verkehrswesens und der Telekommunikationsnetze bedingten also anfangs durchaus einander, selbst wenn sich dies im Laufe der weiteren Entwicklung zunehmend relativieren sollte.⁷⁹

Zum anderen hatte die Eisenbahn entscheidenden Einfluss auf die Organisation von überregionalen Zeitordnungen. Schließlich hatten Eisenbahnen zunächst noch ihre eigene überregionale Zeit, die parallel zur Lokalzeit der Städte und Regionen ablief, bis es Ende des 19. Jahrhunderts dann zur nationalen Übernahme der Eisenbahnzeit und zur Einführung einer standardisierten und globalen Universalzeit auf der Basis der mittleren Sonnenzeit des 15. Breitengrades östlich von Greenwich kam. Ohne die Einführung der Nationalzeit wäre der weitere Ausbau eines zusammenhängenden und grenzübergreifenden Streckennetzes sehr schwierig geworden. Beispielsweise wäre in Deutschland auf Grundlage der bis dahin unterschiedlichen Zeitrechnung der deutschen Fürstentümer eine übergeordnete Organisation des Fahrbetriebs und eine einheitliche Fahrplangestaltung kaum möglich gewesen. Ein überregionaler auf einem Massentransportmittel basierender Verkehr, der ineinander greifen sollte, bedurfte der Zentralisierung und damit auch der Vereinheitlichung der Zeit.⁸⁰

Vor dem Hintergrund der hier nur in ihren Grundzügen aufgezeigten weltweiten Verbreitung und des raschen Ausbaus der neuen Verkehrstechnik Eisenbahn, vollzog sich die Habitualisierung der Eisenbahnreise als fortwährender Anpassungsprozess. Von 1835 bis zur Jahrhundertwende entstand nicht nur ein Streckennetz, das die Eisenbahn durch seine stetig wachsende Ausdehnung erst zum dominierenden Massenverkehrsmittel des 19. Jahrhunderts werden ließ, sondern es veränderten sich auch fortwährend die Beförderungsbedingungen, die die Reisenden vorfanden. Diese hatten selbstredend von Beginn entscheidenden Anteil daran, wie und in welcher Form sich Medienpraktiken wie die Eisenbahnlektüre durchsetzen konnten. Die Art und Weise der Beförderung und die Formation der Eisenbahnlektüre – als eine von Beginn an dominierende Tätigkeit der Reisenden – bedingten einander. Die Beförderungsbedingungen setzten die entscheidenden Rahmenbedingungen. Sie bestimmten ganz entscheidend, wie und wer überhaupt die Möglichkeit erhielt, während der Zugfahrt zu lesen. Zwei Aspekte seien hier nach Maßgabe der bisherigen Forschung besonders hervorgehoben.

⁷⁹ Vgl. Flichy: *Tele*, S. 53.

⁸⁰ Vgl. Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, S. 35-45.

Zunächst ist hier die stetig steigende Fahrtgeschwindigkeit der Züge zu nennen. Während z. B. die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth 1835 eine Geschwindigkeit von nur ca. 25 Stundenkilometern erreichte, steigerte sich die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Eisenbahn in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts auf 70 bis 80 Stundenkilometer. In der Steigerung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit sieht die bisherige Forschung die konstitutive Bedingung für die Etablierung medialer Praktiken beim Reisen in Form der Eisenbahnlektüre. Infolge der stetigen Zunahme der Reisegeschwindigkeit war der Blick aus dem fahrenden Zug mutmaßlich mit einer visuellen Reizüberflutung verbunden. So sei die Eisenbahnlektüre als Kompensation an die Stelle der Beobachtung der dem Waggonfenster vorbeiziehenden Landschaft getreten. Auf diesen, in der Forschung vor allem durch Wolfgang Schivelbusch vertretenen Befund⁸¹, wird später im Zusammenhang mit dem durch die Eisenbahn initiierten Wahrnehmungswandel noch genauer eingegangen.

Als weitere entscheidende Vorbedingung für die Etablierung der Reiselektüre ist sicher die anhaltende Verbesserung des Reisekomforts anzuführen. Denn zunächst zeichnete sich das Reisen mit der Eisenbahn noch nicht durch solche Bedingungen aus, die eine ungestörte Lektüre während der Fahrt ermöglicht hätten.⁸² Zumindest gilt dies vor allem für die niedrigen Reiseklassen, weniger für die erste und die zweite Wagenklasse. Hier muss also entsprechend differenziert werden. Denn selbst wenn die Eisenbahnen erstmals die Mobilität der Massen im großen Umfang ermöglichte, so war das Reisen mit der Eisenbahn von Beginn an durch eine sehr stark ausgeprägte soziale Differenzierung geprägt. Bereits beim ersten deutschen Eisenbahnzug, der 1835 von Nürnberg nach Fürth fuhr, war die Dienstleistung des Transportes streng nach Klassen mit beträchtlichen Preisdifferenzen unterteilt worden. Dies setzte sich auch in der weiteren Entwicklung fort und hatte damit bedeutenden Einfluss darauf, unter welchen Bedingungen sich die Praxis der Lektüre bei der Fahrt mit der Eisenbahn überhaupt verwirklichen ließ.

Im Regelfall boten die deutschen Eisenbahnen im 19. Jahrhundert bis zu vier verschiedene Reiseklassen. Bei einem nach drei Klassen unterteilten Angebot zahlte ein Reisender der ersten Klasse rund das Doppelte vom dem, was ein Passagier der dritten Klasse zu zahlen hatte. Mit der Einführung der vierten Klasse weitete sich diese Preisspanne noch weiter aus. Der Großteil der Passagiere reiste nunmehr zum günstigen Preis und unter den unkomfortablen Reisebedingungen in den billigen Wagenklassen.

⁸¹ Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 62-66.

⁸² Hierauf verweist nicht nur, aber insbesondere Christine Haug. Vgl. Haug: Reisen und Lesen, S. 45-51.

Doch nicht nur in Deutschland, sondern auch im übrigen Europa dominierte rasch der Massenverkehr in den billigen Klassen.⁸³ Mit dem Preisgefälle verbanden sich deutliche Unterschiede im Komfort. Zunächst bezog sich dies auf das Raumangebot, das in der ersten und zweiten Klasse das Doppelte der dritten und vierten Klasse umfasste. Die Zahl der Passagiere pro Abteil beschränkte sich dabei in der ersten Klasse auf vier Reisende. Schon allein aufgrund der Höhe des Fahrpreises richtete sich dieses großzügige Platzangebot der ersten Klasse an einen kleinen Kreis von Aristokraten und ähnlich gut situierten Reisenden. Hingegen fuhren in ihrer übergroßen Mehrheit Kaufleute, Fabrikanten, Offiziere sowie bessergestellte Beamte und wohlhabende Gebildete bevorzugt in der günstigeren zweiten Klasse.⁸⁴ Gemeinsam war den beiden ersten Klassen, dass sie über bei weitem komfortablere Sitzplätze als die dritte Klasse verfügten. Diese bot nämlich den Reisenden einzig Holzbänke, wohingegen in der vierten Klasse oft sogar nur der Boden zum Sitzen blieb. Auch waren anfangs die Wagen der dritten Klasse offen und die Fahrgäste damit der Zugluft und der Raumentwicklung, dem Wind und dem Regen schutzlos ausgesetzt. Erst nach einigen Jahren wurden auch die Wagen dritter Klasse mit einem Dach versehen und schließlich auch seitlich geschlossen. Fenster hatten die Wagen der dritten Klasse bis zum Ende des Jahrhunderts nur neben den Türen, die zugleich zur Tagesbeleuchtung und Lüftung dienten.⁸⁵ Die Abteile waren eng, und dicht gedrängt saßen die Reisenden manchmal in Fünfer-, zumeist allerdings in Viererreihen zu acht oder zehnt zusammen. In der dritten Klasse fanden sich vor allem Reisende des mittleren Bürgertums: Angestellte, kleine Geschäftsleute, Handwerker und Soldaten, die länger als die Wohlhabenden ohne Heizung, Licht und Toiletten auskommen mussten. Denn die, zwar auch bei der Postkutschenreise nicht vorhandenen, Heizungen und Toiletten wurden bei der Eisenbahn ebenfalls erst spät eingeführt und dann in der Regel zunächst in den Waggons erster und zweiter Klasse.⁸⁶

Unter solchen Bedingungen war vor allem in den unteren Reiseklassen lange nicht daran zu denken, während der Fahrt zu lesen. Dies änderte sich nur langsam und zwar im direkten Zusammenhang mit der Entwicklung der Waggons. Diese durchliefen über die Jahrzehnte hinweg mehrere Wandlungen, bei denen sich die grundsätzliche Gestalt

⁸³ Vgl. Roth: Jahrhundert der Eisenbahn, S. 132 und S. 140.

⁸⁴ Vgl. ebenda, S. 132 und S. 140.

⁸⁵ Vgl. Monika Müller: Zwischen Kunst und Technik. Eisenbahnwaggons und ihre Ausstattung. In: Zug der Zeit. Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985. Band 2. Hrsg. von der Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbh. Berlin / Nürnberg 1985, S. 563-575.

⁸⁶ Vgl. Roth: Jahrhundert der Eisenbahn, S.133.

der Wagen, das Arrangement der Sitzplätze und die technische Gestaltung der Sitze, der Heizungen und der Beleuchtung dergestalt veränderten, dass sie die Lektüre im fahrenden Zug begünstigten. Anfangs unterschieden sich Kutschkasten und Eisenbahn-coupé nämlich kaum voneinander, da die ersten Personenwagen der Eisenbahn auf die traditionellen Räume des Reisens zurückgriffen. In einigen Fällen waren es sogar noch mobile Kutschbauten, die am Zielbahnhof wieder auf die Kutschen gesetzt wurden, damit die Fahrgäste per Kutsche ihre Reise fortsetzen konnten.⁸⁷ Dieses Modell des Kutschencoupés war in Europa nachfolgend der allein gültige Maßstab für die Gestaltung der Waggon. Die europäischen Eisenbahnen orientierten sich an den elitären Reisegewohnheiten von Aristokraten und ähnlich gut situierten Reisenden, die diese für sich seit dem 17. Jahrhundert beim Reisen mit Kutsche und Postwagen etabliert hatten. So waren die einzelnen Eisenbahnabteile nur von außen beim Stillstand des Zuges zu erreichen. Während der Fahrt fand sich der Reisende in seinem Coupé isoliert – ein Umstand der die Bevorzugung bestimmter Genres für die Lektüre bestimmt haben soll und auf den später noch genauer eingegangen wird.

Im Gegensatz zu Europa nahmen sich die amerikanischen Eisenbahnen die Aufenthaltsräume der großen Flussdampfer auf dem Mississippi zum Vorbild. In den USA erfolgte der Zugang zum Wageninnern nicht von der Seite. Stattdessen gelangte man an der Stirnseite der Waggon in den Zug. Durch die amerikanischen Wagen führte ein Mittelgang, an dem zu beiden Seiten Sitzbänke für je zwei Passagiere angeordnet waren. Im Winter konnten die Wagen durch einen Ofen in der Mitte beheizt werden und nachts erhellten seitlich angebrachte Lampen den gesamten Waggon.⁸⁸

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts besaßen die geschlossenen Abteile der europäischen Eisenbahnen hingegen keinerlei Beleuchtung. Dies änderte sich erst ab 1860 durch die Beleuchtung mittels Öllampen. Elektrisches Licht führten die Eisenbahngesellschaften dreißig Jahre später ein. Dabei spielte zunächst die Beleuchtung der Eisenbahnwaggon auch keine große Rolle, da in den ersten beiden Jahrzehnten des Eisenbahnverkehrs die Züge nur selten nachts verkehrten. Mit der Einführung der Gasbeleuchtung zur Mitte der siebziger Jahre kam auch die durchgängige Beheizung der Personenwagen auf. In den vorherigen Jahrzehnten war es den Reisenden allein überlassen gewesen, sich gegen Kälte zu schützen. Lediglich für die Reisenden der

⁸⁷ Vgl. Dieter Vorsteher: Reisen mit der Eisenbahn. Von der Kutsche zur „Reisemaschine“. In: Zug der Zeit. Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985. Band 2. Hrsg. von der Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbh. Berlin / Nürnberg 1985, S. 404-431, hier S. 407.

⁸⁸ Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 94f.

ersten Klasse und in den Damencoupés waren frühzeitig Vorkehrungen getroffen worden, um im Winter die Kälte abzuwehren.⁸⁹ Später standen mitunter gleich sechs verschiedene Vorrichtungen zur Verfügung, um sich zu wärmen – u.a. Wärmflaschen, Wärmekästen unter den Sitzbänken, die Heizung mit Kohleöfen und die Dampfheizung.⁹⁰

Die in Europa herkömmlichen Abteilwagen wurden zunehmend durch Durchgangswagen ersetzt, die ihr Vorbild in den Waggons der amerikanischen Eisenbahn hatten, aber deren Raumkonzept sie nicht völlig übernahmen. Beim europäischen Durchgangswagen war den Abteilen nun auf einer Seite ein Verbindungsgang angegliedert, der von dem einem Ende des Wagens zum anderen Ende führte und so die einzelnen Abteile untereinander und die Waggons miteinander verband.⁹¹ Die Wagen verfügten zum Ende des 19. Jahrhunderts nicht nur über Beleuchtung, Lüftung und Heizung, sondern auch erstmals über sanitäre Anlagen.⁹²

In Anbetracht dessen, dass die eigentlichen Verbesserungen der Reisebedingungen immer erst nur den gehobenen Reiseklassen zukamen und in den niedrigen Reiseklassen Bedingungen weiter fortbestanden, die das Lesen während der Fahrt mit der Eisenbahn eher unmöglich machten, bleibt zu konstatieren, dass sich die Eisenbahnlektüre zunächst vornehmlich nur als eine elitäre Medienpraxis etablieren konnte. Generell gilt es für die Breitenwirkung der damals neuen Eisenbahnlektüre zu bedenken, dass in Deutschland frühestens ab Mitte der 1850er Jahre allmählich ein Streckennetz im Begriff zu entstehen war, dessen Ausbreitung und Dichte erst die Mobilität der gesamten Bevölkerung zu gewährleisten und dann entscheidend zu beeinflussen vermochte. Bei der Entwicklung des Eisenbahnwesens im 19. Jahrhundert handelte es sich zwar von Beginn an um einen sehr dynamischen Prozess, doch relativiert sich dies vor dem Hintergrund, dass bei aller Euphorie auch entgegen den Widerständen etablierter Verkehrsdienstleister, sowie immer wieder behindert durch technische und wirtschaftliche Rückschläge, erst einmal die infrastrukturellen Grundlagen für die neue revolutionäre Verkehrstechnik geschaffen werden mussten. Auch die Habitualisierung der Eisenbahnreise war in ihrer eigenen Dynamik davon entscheidend mitbestimmt, so

⁸⁹ Vgl. Vorsteher: *Reisen mit der Eisenbahn*, S. 414.

⁹⁰ Vgl. Roth: *Jahrhundert der Eisenbahn*, S. 133f.

⁹¹ Vgl. Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise*, S. 94f.

⁹² Vgl. Vorsteher: *Reisen mit der Eisenbahn*, S. 417.

dass sie dann eher einem fortwährenden Anpassungsprozess glich, was u. a. an dem Wandel der Eisenbahnwaggons abzulesen ist.

Differenzierungen sind auch im Hinblick auf nationale Reisegewohnheiten geboten. Ein Blick auf die Reisegewohnheiten in den USA macht dies besonders deutlich. Aufgrund der ungleich größeren Reisedistanzen auf dem amerikanischen Kontinent prägte sich dort schon recht früh das Reisen mit Nachtzügen aus. Die ersten Schlafwagen verkehrten bereits ab 1838 auf den Eisenbahnstrecken in Amerika. Das Reisen mit Nachtzügen gewann dort vor allem auf den längeren Fernstrecken schnell große Popularität. Für die amerikanischen Geschäftsreisenden und Touristen stellten die Eisenbahnlinien schließlich lange die einzigen Verbindungen zwischen den Städten dar. Erst ab den 1920er Jahren begann das Monopol der Eisenbahn durch den vermehrten Verkehr von Autos aufzubrechen. Bis dahin war der komfortabelste Weg, um das weite Streckennetz der amerikanischen Eisenbahngesellschaften zu nutzen, mit einem der *Pullman* Schlafwagen zu reisen. Die Waggonbaugesellschaft *Pullman* hatte nicht nur das amerikanische Monopol der Fertigung von Schlafwagen inne, sondern betrieb seine Waggons auf allen Strecken in den Vereinigten Staaten sowie auch in Kanada und Mexiko zumeist in Eigenregie. Dies gewährleistete den Reisenden einen einheitlich hohen Standard auf dem gesamten amerikanischen Streckennetz, den die verschiedenen Eisenbahngesellschaften der USA allein nicht gewährleisten konnten. Für die überregionalen Nachtzüge, die täglich zwischen allen amerikanischen Großstädten verkehrten, stellte *Pullman* so nicht nur das Wagenmaterial, sondern sorgte auch für den gesamten Service bis hin zu dem für jeden Schlafwagen abgestellten Schlafwagenschaffner. Im Gegensatz zu den USA war in Europa das Reisen im Schlafwagen vor allem die Praxis begüterter Reisender. Die *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens* betrieb nicht nur den *Orient-Express*, sondern Schlafwagen in nahezu allen europäischen Staaten, wie Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Österreich, Russland und Spanien sowie auch in Deutschland. Dies galt zumindest bis 1886, da dann die Preußische Eisenbahnverwaltung die Konzessionsverträge mit der Internationalen Schlafwagensgesellschaft aufkündigte hatte und selbst den Betrieb von Schlafwagen übernahm.

Das Reisen in Nachtzügen erscheint wie eine Gegenbewegung zur Ausbildung jener medialen Praktik, welche die Eisenbahnreise mit der Lektüre verband. Muthmaßlich bestand beim Reisen im Schlafwagen für eine derartige Praxis kaum eine Notwendigkeit. Schließlich war die Popularität der amerikanischen Nachtzüge darin

begründet, dass man seine Eisenbahnreise damit begann, zu Bett zu gehen und sie im günstigsten Fall damit beendete, erst am Zielort wieder aufzuwachen. Die Eisenbahnreise selbst besaß demzufolge spätestens mit der Jahrhundertwende kaum mehr eine eigene Attraktivität, außer eben jener, schnell den Raum zu durchqueren und das Ziel zu erreichen. Mit der Entwicklung der Eisenbahn wurde das Ereignis des Reisens selbst neu vermessen. Der Reiseweg als integraler Bestandteil der Reise verlor an besonderem Selbstwert, bis er schließlich nur noch als notwendiges Übel betrachtet wurde. Schon im 19. Jahrhundert war die Eisenbahnfahrt in aller Regel nicht der eigentliche Anlass und Zweck der Reise, sondern nur das Mittel, so schnell und so komfortabel wie möglich ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Erst mit dem Aufkommen der konkurrierenden Verkehrsmittel Auto und Flugzeug kam es zu einer Neubewertung der Eisenbahnreise. Denn im Vergleich zu den beiden anderen Verkehrsmitteln wurde nun dem Reisen mit der Eisenbahn, z.B. hinsichtlich des Komforts ein spezifischer Eigenwert zugesprochen, den andere Verkehrsmittel nicht zu bieten vermochten

3.1.2 Zum kulturellen Wandel der Wahrnehmung durch die Eisenbahn

Der Überblick zur Entwicklung des Eisenbahnwesens hat gezeigt, dass sich im Laufe des 19. Jahrhunderts die Möglichkeiten und die Bedingungen für das Reisen mit der Eisenbahn in einem fortlaufenden Veränderungsprozess befanden. Zu guter letzt wurde und wird dieser Wandel vor allem anhand dreier markanter Umstellungen als revolutionär eingestuft. So gelten als die entscheidenden Vorteile der Eisenbahn – vor allem im Vergleich zu dem bestehenden Verkehrssystem der Schnellpost - die immer kürzeren Reisezeiten, die geringeren Kosten sowie die größere Bequemlichkeit. Diese drei Merkmale neuartigen Reisens mit der Eisenbahn spielen in den zeitgenössischen Aussagen und Berichten über das Erlebnis der ersten Eisenbahnfahrten eine zentrale Rolle. Mitunter wurde sogar von den Zeitgenossen vorgerechnet, um wie viel schneller man nun gereist sei und wie viel Geld weniger aufgewendet werden musste, als bei dem Reisen mit der vormals üblichen Eilpost.⁹³ Die Eisenbahn gewährleistete in einer bis dahin unbekanntem Geschwindigkeit die geradezu mühelose Erreichbarkeit von bis dahin weit voneinander entfernten Orten.⁹⁴ Bis zum Bau flächendeckender Eisenbahn-

⁹³ Vgl. Heinrich Krohn: Welche Lust gewährt das Reisen. München 1985, S. 131-132.

⁹⁴ Hierzu sei auf den abschließenden Kommentar eines Briefes von Karl Baedeker aus dem Jahr 1838 verwiesen. Darin heißt es: „Es ist eine prächtige Einrichtung mit diesen Eisenbahnen. Bei Reisen

streckennetze war das zeitliche Grundmaß von Bewegungen im Raum gänzlich an die naturalen Voraussetzungen gebunden, und dies besaß weitestgehend seit der Antike soziale Gültigkeit. Nähe und Ferne bestimmten sich gemäß dem Grundmaß einer Tagesreise zu Fuß, zu Pferde, per Wagen oder mit einem Schiff.⁹⁵ Die Dynamisierung der Verhältnisse durch die Eisenbahn hatte so dann eine fundamentale Neubestimmung der Relation von Zeit und Raum zur Konsequenz, da sich die althergebrachten Wahrnehmungszusammenhänge nun endgültig auflösen sollten. Das zeitgenössische Bewusstsein für diesen elementaren Wandel und für die Wahrnehmung der Ablösung der althergebrachten sozialen Raum- und Zeit-Ordnungen wird immer wieder an einem Zitat von Heinrich Heine festgemacht. Denn anlässlich der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie von Paris nach Orléans im Jahr 1843 konstatierte Heine:

Welche Änderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Raum und Zeit sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet und es bleibt nur noch die Zeit übrig. [...] In viereinhalb Stunden reist man jetzt nach Orléans, in ebensoviel Stunden nach Rouen. Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.⁹⁶

An dieses sich durchaus euphorisch ausnehmende Urteil eines zugegebenermaßen eloquenten Zeitgenossen knüpft z. B. Martin Burckhardt in seiner Geschichte der modernen Wahrnehmung an, wenn er die Formationen der Wahrnehmung als Prozess des kulturellen Wandels beschreibt, der insbesondere im 19. Jahrhundert durch die Eisenbahn initiiert worden sei. Dieser Prozess habe sich nach Burckhardt vor allem durch die Konfrontation zweier heterogener Raumordnungen ausgezeichnet. Die althergebrachte „statische Raumordnung (der Landschaft)“ sei von einer „dynamisierten Raumordnung (der Eisenbahn und dem künstlichen Netzwerk der Gleise und Brücken)“ abgelöst worden. Denn der vornehmliche Zweck der neuen Raumordnung war es den

kommt Geld und Zeit gar nicht mehr in Betracht.“ Zitiert nach Heinrich Krohn: *Welche Lust gewährt das Reisen*. München 1985, S. 132.

⁹⁵ Vgl. Götz Großklaus: *Medien – Zeit. Medien –Raum. Zum Wandel der raumzeitlichen Wahrnehmung in der Moderne*. Frankfurt/M. 1997², S. 13.

⁹⁶ Heinrich Heine: *Lutetia*: In: *Ders.: Sämtliche Schriften*, Bd. 5. Hrsg. von K. Briegleb / K.H. Stahl. München 1974, S. 449.

geographischen Raum zu überwinden.⁹⁷ So setzte sich dann auch zunehmend die Erfahrung durch, dass die Fahrt mit der Eisenbahn an erster Stelle vor allem eines gewährleistete: rasch an den Zielort seiner Reise zu gelangen. Die Art und Weise, wie sie es erledigte, war ein Prozess fortwährender Mechanisierung und Reglementierung, dem sich der Reisende anpasste, und die Ausbildung der Eisenbahnlektüre fand vor dem Hintergrund dieser umwälzenden Veränderungen statt.

Der Blick aus dem Eisenbahnfenster als Paradigma des Medienwandels

Doch nicht nur die Verschiebungen hinsichtlich der Relativität von Entfernungen kommen für einen generellen Wahrnehmungswandel zum Tragen. Das Erlebnis der bis dahin ungewohnten Reisegeschwindigkeit bezog sich auch auf das Erleben der Fortbewegung selbst. Das Neuartige der Fortbewegungsbedingungen wurde nach vielfacher Einschätzung von den Menschen damals geradezu als Schock, aber zugleich auch als Faszination empfunden. So lässt sich einschlägig beobachten, dass die Fahrt mit den ersten Eisenbahnen in den Berichten der zeitgenössischen Literaten nicht nur von Heine, sondern auch von Hugo bis zu Flaubert immer wieder geradezu als Rausch beschrieben wird. Und genau an diesen Schock und die daran sich anbindenden Faszination knüpft die Forschung an, wenn sie an der Eisenbahnreise einen fundamentalen kulturellen Wandel der Wahrnehmung festmacht und die Entstehung der Eisenbahnlektüre in einen Zusammenhang mit dem Blick aus dem fahrenden Zug bringt oder in dem Blick aus dem Eisenbahnfenster schlussendlich auch eine Prädisposition für das Kino sieht.

Unter dem Eindruck der Eisenbahnreise und der von ihr determinierten Wahrnehmung ist es demnach zu einem generellen Wandel der Blickökonomie und der Sehkultur gekommen. Hier treffen sich Verkehrs- und Mediengeschichte. Denn im Hinblick auf einen solchen Zusammenhang wird für das 19. Jahrhundert eine allgemein besonders ausgeprägte Schaulust an der Bewegung konstatiert, die ihre Befriedigung nicht nur am Blick aus dem fahrenden Zug gefunden habe, sondern auch in anderen Vorformen des Kinos, wie z. B. den Panoramen und Dioramen. Denn, was die Eisenbahn zu bewerkstelligen versprach, die mühelose Erreichbarkeit ferner Orte, das strebten in den ihr unmittelbar vorangehenden Jahrzehnten die Panoramen und

⁹⁷ Vgl. Martin Burckhardt: *Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung.* Frankfurt/ M. / New York 1994, S. 275.

Dioramen an. Sie ermöglichten zumindest durch die Ansichten ferner Landschaften, fremder Städte und exotischer Szenarien eine virtuelle Annäherung.⁹⁸ Man könnte daher die Panoramen und Dioramen auch als Prädispositionen der Eisenbahn sehen. In beiden Fällen wird die Annäherung an entfernte Orte organisiert.

So konnte man beispielsweise 1820 in Wien an einer *Großem Zimmerreise nach Brasilien*⁹⁹ teilnehmen, in Boston wurde 1849 für eine *Overland Journey to California*¹⁰⁰ geworben und 1851 stellte Charles Marshall in London seine *Grande Tour of Europe*¹⁰¹ vor. In Paris zeigte 1822 Louis Jacqués Mandé Daguerre sein Diorama. Dessen Besonderheit bestand darin, dass mittels einer speziellen Mal- und Beleuchtungstechnik in den Bildern Abläufe bzw. Bewegungen zur Darstellung gebracht werden konnten. So wurde beispielsweise in einer knappen Viertelstunde der gesamte Tagesablauf in einem Schweizer Alpental vorgeführt, vom Sonnenaufgang bis zur Dämmerung.¹⁰²

In Berlin zeigte 1832 der deutsche Theaterarchitekt Carl Ferdinand Langhans das von ihm selbst entwickelte *Pleorama* (griech. *plein* = zur See fahren). *Wasserfahrt auf dem Golf von Neapel* und *Wasserfahrt auf dem Rhein von Mainz nach St. Goar* hießen die beiden einzigen, sehr aufwendigen Produktionen dieses Typs. Technisch gesehen stellte das *Pleorama*, die Abwandlung eines *Moving Panoramas* dar, bei welchem üblicherweise auf einer Bühne vor den Augen des Publikums eine bemalte Leinwand vorübergezogen wurde. Beim Langhans'schen *Pleorama* wurden stattdessen nicht an der Frontseite, sondern an den beiden Seiten des Zuschauerraums bemalte Leinwände vorübergeführt, auf welchen die entsprechenden Uferszenarien zu sehen waren. Desweiteren fand man dazwischen eine echte Holzbarke, in welcher man zu Beginn der Reise Platz nahm. Das Boot schwamm in einem großen Wasserbassin, so dass man während der gesamten Fahrt den Schlag der Wellen hören und die Bewegungen der

⁹⁸ Vgl. Heinz Buddemeier: *Panorama, Diorama, Photographie. Entstehung und Wirkung neuer Medien im 19. Jahrhundert.* München 1970, S. 41.

⁹⁹ Vgl. Marie Louise von Plessen (Hg.). *Sehsucht. Das Panorama als Massenunterhaltung des 19. Jahrhunderts.* Katalog zur Ausstellung in Bonn 1993. Basel / Frankfurt/M. 1993, S. 217.

¹⁰⁰ Vgl. Stephan Oettermann: *Das Panorama. Die Geschichte eines Massenmediums.* Frankfurt/M. 1980, S. 267.

¹⁰¹ Vgl. Plessen: *Sehsucht*, S. 88.

¹⁰² Vgl. Birgit Verwiebe: *Lichtspiele. Vom Mondscheintransparent zum Diorama.* Stuttgart 1997, S. 76ff.

Barke auf dem Wasser wahrnehmen konnte. Am Mittelrhein erklangen dazu Hörner, auf dem Golf von Neapel begleitete der Gesang eines Schiffers die Fahrt.¹⁰³

Auch wenn in den Folgejahrzehnten Dampfschiff und Eisenbahn das Reisen revolutionieren sollten, war dies für die Masse der Bevölkerung zunächst kaum von Bedeutung. Zu einer Zeit, da Reisen größtenteils noch immer das Privileg begüterter Bevölkerungsschichten war, erreichten daher solche Bilderreisen einen ungeheuren Publikumszuspruch. Allerdings ging die erste große Dioramen-Mode um 1840 zumindest in Paris bereits zu Ende. Der Zeitpunkt fällt scheinbar zufällig mit der Eröffnung der ersten großen Eisenbahnlinien in Frankreich im Jahr 1843 von Paris nach Orleans und Rouen zusammen. Dies könnte man als Beleg dafür ansehen, dass die Schaulust einfach nur ihren Ort gewechselt hatte.¹⁰⁴ Doch unabhängig davon wird dem Blick aus dem fahrenden Zug in verschiedenen Arbeiten nicht nur zur Kulturgeschichte der Eisenbahnreise, sondern eben auch zu den Vorformen des Kinos ein ganz besonderer Stellenwert zugemessen.

An erster Stelle ist hier Wolfgang Schivelbusch mit seiner Studie zu nennen. Gemäß des Titelzusatzes *Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. und 20. Jahrhundert* beschreibt er die Auswirkungen des neuen Verkehrsmittels sowohl auf die technischen und sozialen Formen des Reisens wie auf die Wahrnehmungsformen. Im Rückbezug auf die zeitgenössischen Diskussionen rekonstruiert Schivelbusch die Entstehung der Eisenbahn als die eines „maschinellen Ensembles“.¹⁰⁵ Die neue Qualität des Reisens mit der „Reisemaschine“ Eisenbahn beschreibt Schivelbusch mit der Kategorie der „Vernichtung von Raum und Zeit“.¹⁰⁶ Diesen Vorgang macht er ursächlich verantwortlich für die Entstehung neuer Wahrnehmungsformen. Er erfasst sie im wesentlichen als Erfahrungen des „Verlustes“. So ging die „Landschaft“ verloren, denn das „maschinelle Ensemble schob sich zwischen den Reisenden und die Landschaft“.¹⁰⁷

¹⁰³ Vgl. Erich Stenger: Das Pleorama. In: Technikgeschichte. Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie 28 (1939), S. 127-131.

¹⁰⁴ Vgl. Buddemeier: Panorama, Diorama, Photographie, S. 41.

¹⁰⁵ Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S.15.

¹⁰⁶ Ebenda, S.16.

¹⁰⁷ Klaus Beyrer schildert in seiner Studie über „Die Postkutschenreise“, dass einige der für die Eisenbahnreise geltend gemachten, neuen Wahrnehmungsformen oder Wahrnehmungsdefizite, soweit sie auf die Geschwindigkeit des Reisens zurückzuführen sind, bereits in der Spätphase des Postkutschenverkehrs auftraten. Er stellt heraus, dass sich Eilwagen und Eisenbahn - u a. durch die Flüchtigkeit der Bilder und eine auf die Wahrnehmung von Mahlzeiten reduzierte Reiseerfahrung - zu

Die Eisenbahn setzte demnach eine bestimmende Differenz zwischen dem Reisenden in der Maschine und der Landschaft außerhalb.¹⁰⁸ Schließlich verweist Schivelbusch auch darauf, dass die Eisenbahn durch die Geschwindigkeit ihrer Bewegung ein neues Verhältnis von Raum und Zeit konstituiert habe. Neue Räume wurden als Reiseziele verfügbar; aber zugleich schrumpften die Zwischen-Räume, sie verloren ihren Eigenwert, weil sie nur noch durchfahren, nicht mehr aber in ihrer Selbstständigkeit erfahren werden konnten.

Mit der anschließenden Beschreibung der technischen und organisatorischen Voraussetzungen für das Reisen mit der Eisenbahn umreißt Schivelbusch weiter das Umfeld, innerhalb dessen sich eine Veränderung von Wahrnehmungs- und Bewusstseinsformen beim Reisenden vollzog. Demzufolge musste die Wahrnehmung neu formiert werden.¹⁰⁹ Das Reisen in der Eisenbahn erzwang im Laufe der Jahrzehnte eine Ablösung der tradierten Wahrnehmungsformen und ihren Ersatz durch neue. Nach Schivelbusch reagierten die Reisenden auf das Schrumpfen der äußeren Landschaft und die Trennung von ihr mit einer Wahrnehmungsumstellung. Schivelbusch belegt die neuartige Wahrnehmungsdiskposition mit dem Terminus der „Panoramatischen Wahrnehmung“. Der Blick aus dem Eisenbahnfenster vereinigte nach Schivelbusch als sein Charakteristikum sowohl Faszination als auch zugleich Überforderung. Als Konsequenz der sensuellen Überforderung wurde von Zeitgenossen mit dem Begriff der Langeweile nicht nur generell immer öfter der elementare Erlebnisinhalt des industrialisierten Reisens bezeichnet, sondern explizit das Leiden an der reinen Dauer des Transportes formuliert. Schivelbusch markiert denn auch einen Zusammenhang zwischen der Verflüchtigung der Außenwelt durch die zunehmende Reisegeschwindigkeit der Eisenbahn und der sich anbietenden Möglichkeit, dies durch eine die Aufmerksamkeit in Anspruch nehmende Tätigkeit im Abteil zu kompensieren. Als Reaktion auf die mit der Geschwindigkeitszunahme verbundene visuelle Überforderung, wurde der Blick aus dem Eisenbahnfenster einfach durch die Eisenbahnlektüre ersetzt.¹¹⁰ Er verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass ab der Jahrhundertmitte das Lesen in der Eisenbahn zu einem gängigen Verhaltensmodus wurde, der entsprechende Entwicklungen auf dem

einer Verlustbilanz für die Erlebniswerte des Reisens ergänzen. Vgl. Klaus Beyrer: Die Postkutschenreise. Tübingen 1985, S. 247 und S. 16f.

¹⁰⁸ Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S.28.

¹⁰⁹ Vgl. ebenda, S.38.

¹¹⁰ Bedenkt man die Popularität des Reisens mit den amerikanischen Nachtzügen, so wird zumindest dort auch im Schlaf Abhilfe gesucht, um der vermeintlichen Langeweile während der Eisenbahnfahrt zu begegnen.

Buchmarkt – wie das Aufkommen spezifischer Publikationen für die Eisenbahnlektüre und das Entstehen eines Bahnhofsbuchhandels – mit sich brachte. Die Ausbildung der Lektüre bei der Fahrt mit dem Zug gehört nach Schivelbusch also zu den spezifischen Verhaltensformen und Einstellungen, welche die Eisenbahnreise dem Reisenden abverlangte.¹¹¹ Der Eisenbahnreisende sui generis, das ist das Fazit dieses Teils von Schivelbuschs Untersuchung, wird der industrialisierten Wirklichkeit psychisch wie physisch angeglichen. Die Eisenbahn, als der „industrielle Produktionsvorgang von Transport“, wird für den Reisenden zur „tatsächlichen industriellen Erfahrung am eigenen Leibe, der sich zum lebendigen Stückgut verwandelt sieht.“¹¹² Die Eisenbahnlektüre machte diese Degradierung wohl gerade noch erträglich.

Im Hinblick auf die vermeintliche Schlüsselstellung des Blicks aus dem Eisenbahnfenster scheint nach der Argumentation von Schivelbusch also entscheidend, dass die mit diesem Blick einhergehende visuelle Überforderung die konstitutive Bedingung für die Ausbildung der Eisenbahnlektüre darstellt. Im Gegensatz dazu beschreibt aber zum Beispiel Joachim Paech den Blick aus dem fahrenden Zug nicht so sehr als Verlufterlebnis, sondern vielmehr als Gewinn der Genese neuer Wahrnehmungsmodi, da er die Eisenbahnfahrt als einen Teil der Vorgeschichte des Films begreift. Paech geht nämlich davon aus, dass die Eisenbahnfahrt eine grundsätzliche Rolle in der Vorgeschichte des Kinos spielte, weil sie ein Stück Geschichte des filmischen Sehens vorweggenommen habe.¹¹³ Am Beispiel der Eisenbahnfahrt zeigt er, auf welche Weise die neue „industrialisierte“ Wahrnehmung von Bewegung etwas mit der künftigen Wahrnehmung filmischer Bewegungsillusion im Kino zu tun hatte.¹¹⁴ Insbesondere sind dabei die Analogien in der dispositiven Situierung von Eisenbahnreisenden und Kinozuschauer von Bedeutung. Beide finden sich, so Paech, passiv bei der Wahrnehmung von Bewegung. Der Eisenbahnpassagier als Zuschauer seiner eigenen Fortbewegung am Abteilstfenster finde sich bewegungslos bewegt – und das gleiche gelte für einen Kinozuschauer, der einen Film sieht. Doch während dazu der Reisende in der Eisenbahn durch das technische Vehikel durch den Raum bewegt wird, bleibt der Kinozuschauer an Ort und Stelle und rezipiert Bewegung durch die Wahrnehmung bewegter Bilder. Paech spricht jedoch den gegebenen Strukturähnlichkeiten im Hinblick

¹¹¹ Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 62-66.

¹¹² Vgl. ebenda, S. 111f.

¹¹³ Vgl. Joachim Paech: Unbewegt bewegt – Das Kino, die Eisenbahn und die Geschichte des filmischen Sehens. In: Kino-Express. Die Eisenbahn in der Welt des Films. Hrsg. von Ulfilas Meyer. Luzern/München 1985, S. 40-49, hier S. 40.

¹¹⁴ Vgl. ebenda, S. 40.

auf den passiven Rezipienten eine größere Bedeutung zu. Dem Sehen von Filmen, so Paech, ist in Form einer homologen Bewegungswahrnehmung das historisch ältere Dispositiv der Eisenbahnfahrt vorangegangen.¹¹⁵

Um diese Argumentation zu stützen, verweist Paech auf mehrere hybride Anordnungen. Eine davon war das Panorama der Transsibirischen Eisenbahn, das im Jahr 1900 von der *Internationalen Schlafwagengesellschaft* in Paris anlässlich der Weltausstellung errichtet worden war. Die Besucher dieses Panoramas konnten in drei echten Waggons der Schlafwagengesellschaft sitzen, die jeder 20 Meter lang waren und luxuriöse Abteile, Toiletten, Bars, einen Frisiersalon, Badezimmer und ein Restaurant aufwiesen. Geboten wurde die zehntausend Kilometer lange Reise von Moskau nach Peking mit stehendem Zug und fahrender Landschaft. Dazu hatte man eine aufwändige Kulissenkonstruktion geschaffen. Im Vordergrund lief ein erstes endloses Band, auf das Sand und Kieselsteine geschüttet worden waren, mit einer Geschwindigkeit von 300 Metern in der Minute. Dahinter lief parallel eine etwas höhere Kulisse mit aufgemaltem Gebüsch und kleinen Bäumen, allerdings mit einer geringeren Geschwindigkeit von ca. 120 Metern pro Minute. Wieder etwas langsamer glitt die weitere gemalte Landschaft am Abteifenster vorbei. So konnte man die noch weiter entfernten Berge, Städte, Wälder, Dörfer auf der abschließenden siebeneinhalb Meter hohen Kulisse sehen, die sich mit einer Geschwindigkeit von nur 5 Metern pro Minute bewegte. Das Ergebnis dieser Konstruktion war eine annähernd perfekte Illusion des Blickes aus einem fahrenden Zug. Die ganze Reise von Moskau nach Peking dauerte auf diese Weise so auch nur 45 Minuten.¹¹⁶

Desweiteren führt Paech aus, dass auf der Weltausstellung im amerikanischen Saint Louis 1904 zum ersten Mal ein Eisenbahnwagen vorgestellt wurde, der für Kinematographen-Vorführungen eingerichtet worden war. Es handelte sich um ein Kino in Form eines nachgebauten Eisenbahnwaggons, mit einem Platzanweiser in der Uniform eines Eisenbahnschaffners, der auf der hinteren Plattform die Besucher begrüßte. Im Waggon selbst waren die Sitze ebenfalls wie in einem Eisenbahnwaggon angeordnet. Mit Beginn der Vorstellung wurde eine Glocke geläutet und der Wagen setzte sich dann scheinbar in Bewegung. Auf der gegenüberliegenden Seite begann darauf vor den Zuschauern ein Film mit zunehmender Geschwindigkeit der Szene zu laufen. Zur Steigerung der Illusion schaukelte der Wagen auf seinen Rädern und es wurde das rhythmische Geräusch der Räder auf den Verbindungen der Schienen

¹¹⁵ Vgl. Paech: Unbewegt bewegt, S. 40-42.

¹¹⁶ Vgl. ebenda, S.46. Leonard de Vries: Tolle Erfindungen des 19. Jahrhunderts. Oldenburg 1975, S. 92f.

nachgeahmt. Projiziert wurde auf eine Leinwand vor dem Zug, so, dass die Projektion die ganze vordere Öffnung des Waggons einnahm. Als mit den *Nickelodeons* auch der erste Kinoboom zwischen 1905 und 1907 einsetzte, soll es über 500 solcher Eisenbahnkinos vor allem in den USA gegeben haben. Eine Vorführung in diesen Eisenbahnkinos soll 20 bis 25 Minuten gedauert haben, davon waren 15 Minuten reine Filmvorstellung; 60 Zuschauer fanden für je 10 Cents Eintritt Platz und ein Erklärer wies während der imaginären Reise auf die Sehenswürdigkeiten hin.¹¹⁷

Doch zusehends verlor nicht nur der Blick aus dem Eisenbahnfenster seinen anfänglich durchaus vorhandenen Attraktionswert, sondern auch dessen Imitationen. Als Indiz hierfür ist die Entwicklung zu werten, dass die ersten Eisenbahngesellschaften mit der Vorführung von Filmen in fahrenden Zügen zu experimentieren begannen, die nun eben nicht mehr die durchfahrenden Landschaftsimpressionen vorstellten. Ein Bericht aus den Jahren 1913/14 stellte einen solchen Kinowagen im Eisenbahnzug folgendermaßen vor:

Die amerikanische Eisenbahngesellschaft der Pittsburgh-, Harmony-, Butler- and New-castle-Eisenbahn will dem reisenden Publikum die Eintönigkeit einer längeren Fahrt durch kinomatographische Vorführungen verkürzen. Der Kinowagen nähert sich in seiner Form dem gewöhnlichen großen durchgehenden amerikanischen Salonwagen; er bietet also etwa das Bild eines langen, schmalen Zuschauerraums, an dessen einen Ende der Vorführungsapparat aufgestellt ist. [...] Während der Vorstellung werden die Fensterläden herabgelassen.¹¹⁸

Die Verdunkelung des fahrenden Eisenbahnwaggons zur Filmvorführung mit dem Hinweis, derart den gelangweilten Reisenden zu unterhalten, hatte nicht mehr zum Ziel den Blick aus dem fahrenden Zug nachzuahmen. Die sich an ihn gebundene Faszination scheint er nun eingebüßt zu haben. An seine Stelle war nunmehr die Attraktion der Apparatur Kinomatograph getreten. Allerdings konnte sich das Kino im Zug nie wirklich durchsetzen. Nur die überregionalen Expresszüge der amerikanischen Eisenbahn, die die weit auseinander liegenden Metropolen verbanden, besaßen in ihren Salonwagen gesonderte Kleinkinos – teilweise sogar bis in die 1950er Jahre hinein.

Dem Blick aus dem Eisenbahnfenster wird also heute – so wie ihn u. a. Schivelbusch und Paech beschreiben – innerhalb des für das 19. Jahrhundert herausgestellten allge-

¹¹⁷ Vgl. Paech: *Unbewegt bewegt*, S. 47. Terry Rammeye: *A Million and One Nights* (1926). London 1964, S. 286f.

¹¹⁸ Zitiert nach Paech: *Unbewegt bewegt*, S. 48.

meinen Wahrnehmungswandels, eine weitaus größere Bedeutung beigemessen, als dem Aufkommen der Eisenbahnlektüre. Die durch die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrt determinierte Wahrnehmung des Passagiers ist demnach vor allem konstitutiv für neue Formen medialer Wahrnehmung. Und gemäß dieser Einschätzung, müsste man bei dem Blick aus dem Eisenbahnfenster beinah schon von einem Paradigma sprechen. Zumal Schivelbusch, über die Genese der „Panoramatischen Wahrnehmung“ hinaus, den Blick aus dem fahrenden Zug auch als ursächlich für das Aufkommen der Eisenbahnlektüre erklärt und so beides in einen kausalen Zusammenhang stellt.

Ob es zutraf, dass die Eisenbahnlektüre die unmittelbare Reaktion auf eine visuelle Überforderung darstellte, ist nicht wirklich zu rekonstruieren. Zudem stellt sich die Frage, welcher Erkenntnisgewinn sich an die Erhärtung einer solchen These bindet. Sicherlich kann man das Aufkommen der Eisenbahnlektüre innerhalb des allgemeinen Wahrnehmungswandels des 19. Jahrhundert verorten. Um die Praxis der Eisenbahnlektüre als solche zu rekonstruieren, ist die Beobachtung, dass sich die Eisenbahnlektüre in Gestalt einer organisierten Medienpraxis formierte, letztlich befriedigender. Die Beweggründe sind da von nachgeordneter Bedeutung, zumal noch aufgezeigt werden wird, dass sich die in der These eingeschriebene Latenz so nicht festmachen lässt. Die Eisenbahnlektüre folgte nicht erst dem Blick aus dem fahrenden Zug, und sicher stand beides nicht in einem Substitutionsverhältnis zueinander.

Das zeigt sich z. B. schon an dem Umstand, dass bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Eisenbahnlektüre und der Blick aus dem Eisenbahnfenster oftmals strategisch miteinander verbunden worden sind. Es scheint vielmehr so, dass der Blick aus dem fahrenden Zug zunächst mithilfe von darauf abgestimmten Eisenbahnreiseführern angeleitet werden musste. Bereits in der Frühzeit der Eisenbahn erschienen spezielle Reiseführer für die Fahrt mit der Eisenbahn auf dem Buchmarkt. In diesen Publikationen war das gesamte Panorama entlang einer bestimmten Eisenbahnstrecke beschrieben. Rückblickend erscheinen diese anleitenden Eisenbahnreiseführer sogar als ein konstitutiver Bestandteil der neuen Infrastruktur. Greift man hier nämlich Schivelbuschs Argumentation von der Ambivalenz von Faszination und visueller Überforderung auf, so stellen die Eisenbahnreiseführer vielmehr ein Mittel dar, die visuelle Wahrnehmung der am Fenster rasch vorbeiziehenden Landschaft zu koordinieren. So ist zum Beispiel an dem Eisenbahnreiseführer *Malerische Beschre-*

*bung der Eisenbahn zwischen Köln und Aachen*¹¹⁹ aus dem Jahr 1844 abzulesen, welche Mühe der Autor hier darauf verwendet, Wahrnehmung und Reisegeschwindigkeit miteinander zu koordinieren.

Um dies zu leisten, bietet er dem Leser gleich drei Beobachtungsebenen an, die der unterschiedlichen Geschwindigkeit des Zugpanoramas im Vorder-, Mittel- und Hintergrund entsprechen.¹²⁰ Die erste Erzählebene des Textes erfasst die unmittelbare an der Strecke liegenden Landschaftsmerkmale und Bauten, die der Erzähler hastig aneinander reihen muss. Die Zweite fokussiert das landschaftliche Panorama, das relativ langsam am Fenster vorbeizieht. Hier blieb dem Autor Spielraum für längere Beschreibungen. Will er jedoch ausführliche Beschreibungen und Erörterungen einer Stadt, einer in der Ferne erscheinenden Burg oder einer Gegend anschließen, empfiehlt er dem Reisenden an der nächsten Station auszusteigen und mit einem späteren Zug weiter zu fahren.¹²¹ So ist u. a. in seiner Anleitung für die Betrachtung der Landschaft aus dem fahrenden Zug zu lesen:

Sobald wir mit dem Wagenzug den Bahnhof verlassen, schießt an unserem Blick das nördliche Fort der Festung vorbei, links verschwinden mit Blitzesschnelle der von Napoleon erbaute Winterhafen und das nördliche Stadttor. Gleich darauf haben wir im Rücken die Dörfer Nippes, Merheim und Niel, während wir zu linken Hand ein anderes Fort, die zahlreichen Thürme der Stadt, unter denen sich majestätisch die Rotunde der St. Geronskirche erhebt, und den Hof Mechten vorbeifliegen sehen. [...] Zur rechten Seite lassen wir das Gehöft Subbelrath und den Weiler Bickendorf, und nach wenigen Minuten erscheint links [...] das Dorf Müngersdorf. Bei diesem Orte geht die Bahn in einen Hohlweg durch die Müngersdorfer Anhöhe. Einige Sekunden ist die Aussicht nach beiden Seiten gehemmt.¹²²

Gedruckten Eisenbahnreiseführern kam damit die nicht zu gering schätzende Funktion eines zentralen Orientierungstifters zu. Sie stellten mithin die funktionierende Wahrnehmung aus dem fahrenden Wagen heraus erst sicher. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde denn auch eine immer größere Zahl solcher speziell auf die Bedürfnisse der Eisenbahnfahrt abgestimmten Reiseführer vom Handel angeboten. Denn sie erleichterten mutmaßlich die Strukturierung der Beziehungen zum

¹¹⁹ Johann Paul Mathieux: *Malerische Beschreibung der Eisenbahn zwischen Köln und Aachen und der von ihr durchschnittenen Gegend, deren Sagen und geschichtlichen Erinnerungen, nebst einem Führer durch Aachen und Köln und einer Spezial-Karte des Schienenweges*. Köln 1841.

¹²⁰ Vgl. Vorsteher: *Reisen mit der Eisenbahn*, S. 423.

¹²¹ Vgl. ebenda, S. 423.

¹²² Mathieux: *Malerische Beschreibung der Eisenbahn zwischen Köln und Aachen*, S. 3.

Außenraum, indem sie eine Art „visuelle Choreografie“ für den Blick aus dem Zugfenster offerierten und so eine ästhetische Korrespondenz zwischen dem Wageninneren und der durchfahrenden Landschaft herstellten.¹²³

Aber nicht nur für die Frühzeit der Eisenbahnreise lässt sich ein Angebot von solchen Sichtstützen für den Blick aus dem Eisenbahnfenster durch den Buchhandel vermerken, auch noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts erscheinen solche Eisenbahnreiseführer. Beispielhaft sei hierfür die Reihe *Rechts und Links der Eisenbahn* angeführt, die in der Zeit nach der Jahrhundertwende beim Verlag Justus Perthes in Gotha erschien. Die Reihe führte eine Vielzahl von Heftchen, die dem Untertitel nach als *Neue Führer auf den Hauptbahnen im Deutschen Reich* alle bedeutenden Strecken abdecken sollten. Einem jedem Band war ein vierfarbiger Ausschnitt aus Dr. Vogels Meisterkarte des Deutschen Reiches beigegeben, in dem die beschriebene Strecke rot hervorgehoben war.

Jede Streckenbeschreibung wurde mit einen Hinweis „an den lesenden Eisenbahnfahrer“ eröffnet, der die besondere Absicht der Publikation im Unterschied zu anderen Reiseführern erläuterte. So wurde u. a. auf folgende Ausgangssituation verwiesen: „Die Eisenbahnfahrt pflegt als unangenehme Zugabe einer Reise als notwendiges Übel betrachtet zu werden. Möglichst schnelle Erreichung des Zieles ist die Lösung“. Die übrigen Reisehandbücher und Reiseführer trügen dem Rechnung, indem sie die „Hauptpunkte des Verkehrs, die Reiseziele der großen Menge der Eisenbahnfahrer“ in den Blick nähmen. Stattdessen sei der Titel der Reihe *Rechts und Links der Eisenbahn* insoweit programmatisch, als der eigene Schwerpunkt auf die „Reisewege“ gelegt werde. Schließlich offeriere „die Landschaft rechts und links der Eisenbahn eine solche Fülle von Anregungen für den Reisenden, dass es sich wohl lohnt, sie an der Hand eines Führers in Wort und Kartenbild aufmerksamer zu betrachten und nicht achtlos an ihr vorüber zu fahren“.¹²⁴

¹²³ Von der Formation einer „visuelle Choreografie“ spricht Daniel Speich, wenn er die Eisenbahnführer im Hinblick auf ihre Bedeutung für die Ausbildung eines besonderen touristischen Blicks analysiert. Er stellt heraus, dass erst die Beschreibungen der durchfahrenden Landschaft die besondere Wahrnehmung und die an diese gebundene Wertschätzung konstituiert haben. Vgl. Daniel Speich: *Rechts und Links der Eisenbahn. Zur visuellen Standardisierung der touristischen Eisenbahnfahrt*. In: *Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970*. Hrsg. von Monika Burri / Kilian T. Elsasser / David Gugerli. Zürich 2003, S. 91-109, hier S. 100-101.

¹²⁴ Zitiert nach Speich: *Rechts und Links der Eisenbahn*. S. 101. Eduard Lentz: *Bodensee – Arlberg – Innsbruck – München*. Mit 2 Karten. *Rechts und Links der Eisenbahn*. Heft 32. Gotha 1905, S. 3.

Die Reihe knüpfte also direkt an die Funktion der Führer aus der Frühzeit der Eisenbahnreise an, doch ist der Argumentation des Vorworts zu entnehmen, dass die Mehrzahl der konkurrierenden Publikationen genau diese Funktion mittlerweile aufgegeben hatte. Um die Jahrhundertwende scheint sich demnach schon so etwas wie Nostalgie an den Blick aus dem Eisenbahnfenster zu knüpfen. Inwieweit dies wirklich in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Leseverhalten von Eisenbahnreisenden steht, vermag nur über Mutmaßungen rekonstruiert werden, wie sie u. a. Schivelbusch vorgeführt hat. Demgegenüber kann die Ausbildung der Eisenbahnlektüre wesentlich stichhaltiger anhand der Formation einer medialen Infrastruktur bzw. von Strukturen einer organisierten Medienpraktik nachvollzogen werden. Denn für die Eisenbahnreise entstanden schon ab Mitte des 19. Jahrhunderts neben den bereits angeführten Eisenbahnreiseführern weitere spezifische Textformen, eigene Verlagsprogramme und das Vertriebsnetz des Bahnhofsbuchhandels.

3.2 Die Infrastruktur der Eisenbahnlektüre

3.2.1 Eisenbahnlektüre(n)

Die folgende Darstellung der Habitualisierung der Eisenbahnlektüre versucht transparent zu machen, wie sich die Eisenbahnlektüre als komplex organisierte Formation ausgestaltet hat. Als solche ist sie Teil der Expansion der Massenmedien im 19. Jahrhundert und der sich neu formierenden Unterhaltungskultur. Vor allem aber ist die Eisenbahnlektüre ein Indiz für die fortwährende Ausdifferenzierung der Mediennutzung. Die habitualisierte Medienpraktik der stillen Lektüre wurde in neue Kontexte überführt und für diese spezifiziert. Die Lektüre beim Reisen mit der Eisenbahn vermochte sich dergestalt als eine der Eisenbahnreise originär zugehörige Praxis durchzusetzen, da sie die Ausbildung spezifischer Textsorten und eines eigenen Distributionsnetzwerkes zur Bedingung und Grundlage hatte.

Fokussiert man nämlich die Mediennutzung beim Reisen mit der Eisenbahn als Ausbildung einer spezifischen Infrastruktur für die Eisenbahnlektüre, dann zielt das Beobachtungsinteresse nicht so sehr auf kausale Zuschreibungen, die das Entstehen dieser medialen Praktik zu erklären suchen. Entsprechende Erklärungsmuster hat bereits Schivelbusch mit seinen Thesen vorgestellt.¹²⁵ Stattdessen liegt das Hauptaugenmerk

¹²⁵ S. hierzu die Ausführungen im vorausgegangenen Kapitel 3.1.2.

darauf, dass sich eine bestimmte mediale Praxis, die der Eisenbahnlektüre, über die Ausbildung eines eigenen Netzwerkes durchsetzte. Diese Entwicklung besitzt einen ungleich höheren Erkenntnisgewinn als die alleinige Bezugsetzung der Eisenbahnlektüre zum Blick aus dem fahrenden Zug. Entscheidend ist nicht die Abwägung, was und zu welchem Zeitpunkt der Entwicklung der Eisenbahnreise für den einzelnen Passagier attraktiver war – der Blick aus dem fahrenden Zug oder der Griff zur Lektüre, sondern dass und wie sich die Eisenbahnlektüre als komplexe Mediennutzungsordnung organisierte. Zu beobachten ist dies bereits ab der Frühzeit der Eisenbahnreise.

In erster Linie ist hier die Entstehung der sogenannten Reise- und Eisenbahnbibliotheken ab Mitte der 1840er Jahre anzuführen. Bei den Eisenbahnbibliotheken handelte es sich aber nicht um Büchereien, wie es der Terminus vielleicht nahe legt, sondern um eine Publikationsform speziell für die Lektüre während der Eisenbahnfahrt. Sie ist damit auch von jener Reiselektüre abzugrenzen, die sich die Reisenden individuell zusammenstellten. Nach der Definition von Christine Haug stellten die Reise- und Eisenbahnbibliotheken eine verlegergelenkte, d. h. organisierte Form der Reiselektüre in Form einer besonderen Textsorte dar, die durch einen Serientitel zum Ausdruck brachten, dass sie als periodisch erscheinende Buchreihe konzipiert waren und dies durch ihre einheitliche äußere Ausstattung sowie Preisgestaltung diesen Reihencharakter nochmals besonders betonten.¹²⁶ Sie unterschieden sich von den sonst üblichen Publikationen durch spezifische Produktions-, Distributions- und Rezeptionsformen. Auch grenzten sie sich hinsichtlich ihrer Konzeption deutlich von den Reisehandbüchern und Reiseführern ab.¹²⁷

Die ersten Reise- und Eisenbahnbibliotheken Europas entstanden in England und Frankreich, wo sie bereits seit Ende der 1840er Jahren regelmäßig erschienen. Als der eigentliche Initiator der Publikationsform gilt der englische Essayist und Unterhaltungsschriftsteller Thomas Babington Macaulay. Er war an das englische Verlagshaus *Thomas Longman* mit der Idee herangetreten, eine gesonderte Buchreihe nur für Eisenbahnreisende herauszugeben. Macaulay dachte dabei besonders an die Publikation seiner eigenen Texte und verfolgte damit dezidiert sein eigenes ökonomisches

¹²⁶ Vgl. Haug: Reisebibliothek, S.253.

¹²⁷ Der Begriff der Reisebibliothek verweist daneben allerdings auch auf eine Auswahl von Schriften unterhaltender Art für die Reise, im engeren Sinn ein Behältnis, meist ein verziertes und innen gepolstertes Holzkästchen, das zur Mitnahme von Büchern auf Reisen verwendet werden konnte - der älteste Buchbehälter ist in dieser Form z. B. für Alexander den Großen nachgewiesen. Dazu und zur Definition von Eisenbahnbibliotheken vgl. Haug: "Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen, müsste gute Geschäfte machen ...", S. 72. Dies.: Reisebibliothek, S. 253.

Interesse.¹²⁸ Unter dem Serientitel *Traveller Library* erschien diese Buchreihen seit Ende der 1840er Jahre. Aufgrund ihres Erfolges nahm *Longham* auch andere Autoren auf, damit ein fortlaufender Erscheinungsturnus gewährleistet werden konnte. Die Reihe enthielt aber nicht nur Kurzgeschichten sowie Essays von Macaulay und anderen Autoren, sondern auch Reisebeschreibungen sowie technikhistorische Abhandlungen, wie zum Beispiel über die Geschichte des Telegraphen oder die Entwicklung der Dampfkraft.¹²⁹

In Frankreich konzipierte 1854 der französische Verleger Louis Hachette, der bedeutendste französische Verleger von Lexika und Schulbüchern im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts, seine Buchreihe unter dem Titel *Bibliothèque des chemins de fer*. Es handelte sich dabei um eine Sammlung von Bänden mit unterhaltender und belehrender Intention.¹³⁰ Im Sinne einer Reihenkonzeption war dabei die Produktion von preiswerten und handlichen Einzelausgaben vorgesehen, die durch eine einheitliche Preisgestaltung und Farbordnung als Fortsetzungsreihe präsentiert werden sollten.¹³¹

Doch nicht allein in England und Frankreich, auch in zahlreichen anderen europäischen Ländern, wie z. B. in Italien, Schweden und Russland, sowie in den Vereinigten Staaten, entstanden Reisebibliotheken. Sogar indische Verleger nahmen die Idee von serieller Reiselektüre auf. In der sechsbändigen Reihe *Indian Railways Library* des Verlages H. Wheeler aus Kalkutta erschienen 1888 u. a. Erzählungen von Rudyard Kipling.¹³² Allerdings richteten sich diese Publikationen sicher an jene britischen Reisenden, die ihre europäischen Reisegewohnheiten auch in den Kolonien des Empire beibehalten wollten.

In Deutschland sind seit den 1840er Jahren ähnliche Buchreihen als Eisenbahnbibliotheken zahlreich erschienen. Haug verweist z. B. darauf, dass Verleger wie Albert Heinrich Hoffmann (Berlin) mit den Serien *Humoristische Reise- und Eisenbahnbibliothek* (1848-1896), Karl Berend Lorek (Leipzig) mit *Lorcks Eisenbahnbibliothek* (1856-1860) direkt an die französischen und englischen Vorbilder anknüpften. Als eine der frühesten deutschen Eisenbahnbibliotheken gilt nach Haug indessen die Reihe des

¹²⁸ Süddeutsche Buchhändler-Zeitung, Nr. 37 vom 15. September 1851, S. 201.

¹²⁹ Vgl. Haug: Reisebibliotheken., S. 253f.

¹³⁰ Vgl. DeMarco: Cultural Business. Marketing the „Bibliothèque des Chemins de Fer“, S. 116.

¹³¹ Vgl. ebenda, S. 116-117. Christine Haug: Reisebibliothek, S. 253f.

¹³² Vgl. Heinz J. Galle: Populäre Lesestoffe. Groschenhefte, Dime Novels und Penny Dreadfuls aus den Jahren 1850 bis 1950. Kleine Schriften der Universitäts- und Stadtbibliothek, Bd. 10. Köln 2002, S. 33.

Leipziger Verlegers Otto Wigand. In kurzer Folge erschienen seit der Jahrhundertmitte außerdem die *Conversations- und Reisebibliothek* des Verlegers Carl Berend Lorck (1855-1857), die *Bergson's Eisenbahnbücher* des Verlages Bergson und Soneberg aus Leipzig (1861-1866) sowie die *Reisebibliothek für Eisenbahnen und Dampfschiffe* (1856-1861) von Friedrich August Brockhaus. Ihnen folgten bald weitere Serien. Zu nennen sind z. B. die *Rheinische Reisebibliothek für Dampfschiffahrt und Eisenbahn* des Verlages Rudolf Hergt (1859), die *Eisenbahn-Unterhaltung* des Verlegers G. Behrend (1863-1882) sowie die *Unterhaltungsbibliothek für Reise und Haus* aus dem Verlag Hermann Costenoble (1870-1890).¹³³

Ihre eigentliche Konjunktur erlebten die Reise- und Eisenbahnbibliotheken vor allem in den letzten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts. Als mögliche Gründe für diese Konjunktur lassen sich die anhaltende Expansion des Eisenbahnverkehrs, infolge des fortwährenden Netzausbaus und der damit verbundenen Steigerung der Fahrgastzahlen, als auch die erfolgreichen Alphabetisierungskampagnen des 19. Jahrhunderts anführen. Ursächlich waren zum einem die immer größere Zahl von Passagieren, die auf einem stetig wachsenden Streckennetz reisen konnten. Von den 500 Schienenkilometern im Jahr 1840 war das Streckennetz der deutschen Eisenbahn bis 1874 bereits auf 18.876 Schienenkilometer angewachsen.¹³⁴ Zum anderen muss man bedenken, dass sich über denselben Zeitraum die Lesefähigkeit in Deutschland infolge breiter Alphabetisierungskampagnen mehr als verdoppelt hatte. Nach Schätzungen lag der Grad der Alphabetisierung 1840 höchstens bei 40 Prozent und stieg dann im letzten Drittel des 19. Jahrhundert gemäß erster Statistiken auf 88 Prozent.¹³⁵ Damit stieg natürlich auch die Zahl derer, die mutmaßlich ein Interesse an Eisenbahnlektüre hatten. Gemäß der gestiegenen Nachfrage erschien eine immer größere Zahl entsprechender Publikationen. Allerdings war der Markt bald übersättigt. Denn zahlreiche Reisebibliotheken, die insbesondere seit den 1880er Jahren das bereits kaum noch überschaubare Angebot vermehrten, waren zumeist kurzlebig und erreichten kaum mehr als vier bis fünf Nummern. Andere Reihen brachten es im Laufe ihres Erscheinens auf mehrere hundert Bände in Folge.

Es erschienen jedoch nicht nur als Fortsetzungsreihe konzipierte Werke, sondern auch Einzelpublikationen wie z. B. bereits in der Frühzeit der Eisenbahnreise der *Labe-*

¹³³ Vgl. Haug: Der Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel, S. 597.

¹³⁴ Vgl. Rudolf Stöber: Mediengeschichte. Die Evolution „neuer“ Medien von Gutenberg bis Gates. Eine Einführung. Band 1: Presse – Telekommunikation. Wiesbaden 2003, S. 185.

¹³⁵ Vgl. ebenda, S. 105.

Becher für Fahrlustige. Die launige Locomotive oder der lustige Gesellschafter aus der Eisenbahn zu Erheiterung im Dampfwagen des Meißner Verlages F. W. Goedsche im Jahr 1848. Ein anderes Beispiel hierfür ist der 1875 beim Leipziger Verlag Ernst Julius Günther erschienene Titel *Für alle Wagen & Menschen-Classen. Plaudereien von Station zu Station. I. Classe.*¹³⁶ Die jüngsten Reisereihen in Deutschland, u.a. *Eckstein's Reisebibliothek* (1887-1901) oder *Goldschmidt's Bibliothek für Reise und Haus* (1868-1904), stellten ihr Erscheinen kurz nach der Jahrhundertwende ein. Während des Ersten Weltkriegs wurde die Gattung von den sogenannten Feldebüchereien sowie seit den 1920er Jahren endgültig von den serienmäßig produzierten und als Fortsetzungsgattung konzipierten Taschenbuchreihen vom Buchmarkt verdrängt.¹³⁷

In den Vorkriegsjahren konkurrierten zudem eine große Anzahl von Serienheften und belletristischen Kollektionen, die sich nicht mehr explizit an Reisende wandten, mit den organisierten Eisenbahnserien. Auch Zeitungen und Zeitschriften waren mittlerweile Konkurrenzmedien der Reise- und Eisenbahnbibliotheken. Bereits in der Frühzeit der Eisenbahnreise konnten die Passagiere an den bedeutendsten Verkehrsknotenpunkten ein internationales Angebot an Presseartikeln erwerben. Der Bahnhofsbuchhandel trug damit maßgeblich dazu bei, dass der freie Verkauf von Einzelnummern die bislang in Deutschland übliche Form des Zeitungs- und Zeitschriftenabonnements zunehmend ablöste. Doch erst in den Inflationsjahren zur Zeit der Weimarer Republik wurden die Presseartikel von Reisenden bevorzugt, denn die Inflation hatte zu einer eklatanten Erhöhung der Buchpreise geführt.¹³⁸

Den unterschiedlichen Eisenbahnbibliotheken war eine Reihe von inhaltlichen und äußeren Spezifika gemeinsam. Als Reisebändchen empfahlen sie sich als einfach ausgestaltete, kleinformatige und preiswerte Buchausgaben, deren Verlust oder Verschmutzung während der Reise wohl nicht bedauert wurde. Grellfarbene Bucheinbände dienten der werbewirksamen Präsentation an den Bahnhöfen. Mit einer besonderen Papierauswahl und Schriftgröße versuchten die Anbieter von Reisebibliotheken, die mit dem Rütteln des Eisenbahnwagens verbundene Unruhe des Schriftbildes abzumildern.¹³⁹ Als ein weiteres besonderes Merkmal gilt, dass es sich um sogenannte

¹³⁶ Vgl. Haug: Der Bahnhofsbuch- und Verkehrsbuchhandel, S. 598.

¹³⁷ Vgl. Heinz J. Galle : Eisenbahnliteratur. In: Lexikon der Reise- und Abenteuerliteratur. T.2: Themen und Aspekte. Hrsg. von F. Schegte. Meitungen 1988, S. 1-20. Haug: Reisebibliothek, S. 253f.

¹³⁸ Vgl. Haug: Reisen und Lesen, S. 129-135.

¹³⁹ Vgl. ebenda.

offene Buchreihen handelte, die Bände damit auch einzeln käuflich waren. Das war ein Novum auf dem Buchmarkt, das sich erst im Kontext des Bahnhofsbuchhandels etablieren konnte, denn bis dahin wurden Buchserien nur geschlossen in Gestalt eines Abonnements über den Kolportage- oder Reisebuchhandel abgesetzt.¹⁴⁰ Die Verleger achteten zudem darauf, dass die einzelnen Bände vom Bahnhofsbuchhandel zu runden Preisen angeboten und verkauft wurden. Damit wollte man wohl erreichen, dass sich der Verkauf vereinfachte, indem sich zeitaufwendiges Geldwechseln meist erübrigte, was dem eiligen Kauf durch die Reisenden entgegenkam.¹⁴¹

Nach Haug bevorzugten die Produzenten der ersten Reisebibliotheken in Abhängigkeit von der jeweiligen Fahrtstrecke solche Textsorten, die einerseits ein flüchtiges und sporadisches Lesen ermöglichten und andererseits den Blick aus dem fahrenden Zug Hilfestellung boten. Die Reisebibliotheken boten daher ein breitgefächertes Angebot an unterhaltenden und populärwissenschaftlichen Schriften, z. B. Reisebeschreibungen, völker- und kulturgeschichtliche Abhandlungen sowie Sensationsberichte und Skandalgeschichten. Wie bereits im Zusammenhang mit dem durch die Eisenbahn initiierten Wahrnehmungswandel angeführt, dominierten in der Frühzeit der Eisenbahnreise insbesondere solche Eisenbahnreisebeschreibungen, die dem Reisenden das kurzweilige Unterbrechen der Lektüre z. B. durch den wechselnden Blick zwischen Landschaftspanorama und Lektüre einräumten.¹⁴²

Diese frühen Reise- und Eisenbahnbibliotheken, wie zum Beispiel die bei Brockhaus erscheinende *Reisebibliothek für Eisenbahnen und Dampfschiffe*, orientierten sich dazu stark an der Gattung des literarischen Reiseberichts. Die *Reisebibliothek für Eisenbahnen und Dampfschiffe* erschien mit beinahe dreißig Titeln in dem Zeitraum von 1856 bis 1861. Von Konkurrenten soll sich nach Haug das Verlagsprojekt durch sein ausgewähltes Programm an literarisch anspruchsvollen Reisebeschreibungen unterscheiden haben. Somit adressierte man vor allem an ein intellektuelles und eher elitäres Reisepublikum. Die eigene Zusammenstellung von Reisebeschreibungen grenzte Brockhaus in einer Verlagsankündigung programmatisch von den marktüblichen Reisehandbüchern und Stadtführern ab. Hier kommen Argumente zum Tragen, welche die bereits vorgestellte Reihe *Rechts und Links der Eisenbahn* des Verlegers Justus aus Gotha dann später wieder aufgegriffen hat. Gemäß der Verlagsankündigung lieferten die

¹⁴⁰ Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 72.

¹⁴¹ Vgl. ebenda, S. 72.

¹⁴² Vgl. ebenda, S. 73f.

Reisebeschreibungen von Brockhaus die in Reisehandbüchern nicht gegebenen Informationen über die geographischen und kulturellen Besonderheiten des bereisten Landes, seiner Geschichte und Volksgebräuche. Exakte Landschaftsbeschreibungen sowie die Benennung besonderer Landschaftsmerkmale sollten dem reisenden Beobachter eine schnelle Orientierung darüber, wo er sich gerade befand, merklich erleichtern. Brockhaus versprach einem literarisch anspruchsvollen Bildungsreisenden, der Eisenbahn und Dampfschiff nicht allein als bloßes Fortbewegungsmittel zwischen Abfahrts- und Zielort nutzte, mit Hilfe einer eigens für den spezifischen Streckenabschnitt angefertigten Reiseliteratur die gezielte Anleitung des Blick auf den durchreisten Raum.¹⁴³ In den Vereinigten Staaten traten oftmals sogar die Eisenbahngesellschaften selbst als Verleger solcher Eisenbahnreiseführer auf. Deren Publikationen beinhalteten ebenso wie das europäische Pendant Beschreibungen der wichtigsten Ortschaften, kulturellen und landschaftlichen Sehenswürdigkeiten entlang einer bestimmten Strecke bzw. entlang der Eisenbahnlinien einer ganzen Region.¹⁴⁴

Spätestens ab den 1870er Jahren wurden die Reisebeschreibungen in den Eisenbahnbibliotheken immer mehr um ein breites Angebot an zeitgenössischer belletristischer Literatur ergänzt, die nicht mehr die Reisesituation oder die bereiste Landschaft zum Thema hatte, und wurden schließlich von ihr ganz ersetzt. Die belehrend-informierende Intention wurde zugunsten einer rein unterhaltenden Funktion aufgegeben. Zu einem der bevorzugten Genres entwickelten sich dabei die Kriminalromane, vor allem solche, in deren Handlungsmittelpunkt der Eisenbahnmord stand. Haug hat bereits aufgezeigt, wie manche Serien, zum Beispiel *Eisenbahn-Unterhaltungen* (1862-1882) vom Berliner Verlag Gustav Behrend und die *Interessante Sammlung spannender Romane und Novellen für Reise und Haus* des Leipziger Verlegers O. Zöphel (1905-1911) sich von Beginn ihres Erscheinens an ganz auf die zeitgenössische Kriminallektüre spezialisierten. Die Reihe *Eisenbahn-Unterhaltungen*, die über einen Zeitraum von 20 Jahren erschien, zählte demnach zu den besonders erfolgreichen Reise- und Eisenbahnbibliotheken. Die Reihe führte vorwiegend die Feuilletonromane der *Berliner Gerichts-Zeitung*. Behrend hatte die *Berliner Gerichts-Zeitung* 1852 gegründet und sie erschien bis 1898, während die Reiseserie *Eisenbahn-Unterhaltungen* bereits 1882 ihr Erscheinen wieder einstellte. Solange sie parallel erschienen, wurde in der Reiseserie für das Abonnement der *Berliner Gerichts-Zeitung* geworben und diese wies wiederum auf die Reisebibliothek hin. In der Reisebibliothek wurden ca. 10 bis 15

¹⁴³ Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 74.

¹⁴⁴ Vgl. Kilton: *The American Railroad as Publisher, Bookseller and Librarian*, S. 40ff.

Romanfortsetzungen des Feuilletonteils der Gerichtszeitung in einem Band zusammengefasst. Doch während die in der Zeitung beschriebenen Fälle die alltägliche Kriminalität der Großstadt darstellten, fanden in den *Eisenbahn-Unterhaltungen* vor allem die Sensationsprozesse Berücksichtigung, die in der Öffentlichkeit bereits besonderes Aufsehen erregt hatten. Diese Veröffentlichungspraxis erwies sich als wichtiger Werbeeffect für die Serie. Haug verweist darauf, dass ein konstantes Motiv in den Kriminalerzählungen der Reisebibliothek die zunächst irrtümliche Verdächtigung eines Protagonisten und dessen anschließende Rehabilitation gewesen sei. Im Gegensatz zu den Feuilletonromanen in der *Berliner Gerichts-Zeitung* bot das Ende des Romans in der Reisereihe grundsätzlich ein *Happyend*. So lag der Schwerpunkt hier nicht mehr allein auf der Vermittlung von Rechtskenntnissen, sondern auf der Unterhaltung, wie es der Serientitel in Erwartung zu stellen versprach. Die Reihe *Interessante Bibliothek. Sammlung spannender Romane und Novellen für Reise und Haus* des Berliner Verlegers Zöphel erschien als eine der späteren Reiselektüren zwischen 1905 und 1913. Hier fanden vornehmlich Kriminal- und Detektivromane Aufnahme. Innerhalb des relativ kurzen Erscheinungszeitraums erschienen 70 Bände mit einem Umfang von mindestens 80, selten mehr als 100 Seiten.¹⁴⁵ Aber nicht nur in diesen beiden Reihen, sondern auch in den übrigen Reisebibliotheken bildeten die Kriminal- und Detektivgeschichten das bedeutendste Genre. Als ein weiterer Absatzgarant galt wohl neben der Aufnahme von Prozessberichten und Kriminalgeschichten die systematische Anwerbung von populären Autoren des 19. Jahrhunderts als regelmäßige Beitragszulieferer für die Reisebibliotheken.¹⁴⁶

Als ausschlaggebend für diese Verschiebung bei den Inhalten der Eisenbahnreisebibliotheken hin zu rein belletristischen Texten größeren Umfangs erachtet Haug die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Reisedauer in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts. Das wachsende Streckennetz der Eisenbahn ermöglichte immer mehr Fernverbindungen mit immer längeren Reisezeiten und bot damit mutmaßlich mehr Zeit für die Lektüre nun auch längerer Texte.¹⁴⁷ Zugleich nahm die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge weiter zu. Diese Dynamisierung fand parallel zur wachsenden Popularität der Eisenbahnbibliotheken statt und scheint den von Schivelbusch angeführten Zusammenhang von der visuellen Reizüberforderung beim Blick aus dem fahrenden Zug und der Entstehung der Eisenbahnlektüre zu bestätigen. Unabhängig davon,

¹⁴⁵ Vgl. Haug: "Kriminalromane, auf Reisen", S. 247-249.

¹⁴⁶ Vgl. Haug: Reisebibliothek, S. 253f.

¹⁴⁷ Vgl. Haug: "Kriminalromane, auf Reisen", S. 242-244.

welchen Stellenwert man dieser kausalen Setzung einräumt, ist sicher zu konstatieren, dass der Blick aus dem fahrenden Zug nach über 50 Jahren und bei einer Fahrgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern sicher seine anfängliche Faszinationskraft eingebüßt hatte. Zumindest könnte man die inhaltliche Verschiebung, welche die Eisenbahnbibliotheken gekennzeichnet hat, als ein Indiz dafür heranziehen, dass hier der von Schivelbusch formulierte Zusammenhang besteht. Dafür muss aber nicht gelten, dass eine mit dem Blick aus dem Fenster verbundene Überforderung, die alleinige Voraussetzung für die Aufnahme der Lektüre beim Reisen mit der Eisenbahn bildete. Es genügt, hier eine Interdependenz von parallel verlaufenden Entwicklungen zu festzustellen. Demnach hatten die spezifischen Reisebedingungen der Eisenbahnfahrt einen Einfluss auf die inhaltliche Zusammensetzung der Reise- und Eisenbahnbibliotheken, ebenso wie die fortschreitende Habitualisierung des neuen Verkehrsmittels. Die Synchronisierung von Eisenbahnfahrt und Wahrnehmung wurde in dem Maße überflüssig, in dem der Blick aus dem fahrenden Zug seinen Status und seine Attraktivität als eine besondere Attraktion verlor. Betrachtet man im Nachfolgenden die Entwicklung des Bahnhofsbuchhandels, wird sich zudem zeigen, dass schon mit der Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnstrecken in Europa den Reisenden am Bahnhof Literatur für die Eisenbahnlektüre zum Erwerb angeboten wurde. Hierbei handelte es sich jedoch nicht ausschließlich um Eisenbahnbibliotheken mit Reisebeschreibungen. Die Eisenbahnlektüre etablierte sich zugleich mit dem Aufkommen des neuen Verkehrsmittels und substituierte nicht nachträglich einen spezifischen Wahrnehmungsmodus. Bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts war die Eisenbahnlektüre kulturell fest etabliert.

3.2.2 Der Bahnhofsbuchhandel

Wie die Ausbildung von organisierten Eisenbahnlektüren war die Entstehung und Organisation des Bahnhofsbuchhandels um die Mitte des 19. Jahrhunderts ein internationales Phänomen. Denn zeitgleich zu den ersten Reise- und Eisenbahnbibliotheken entstanden spezielle, von der differentiellen Entwicklung des Eisenbahnwesens in den einzelnen Ländern abhängige Distributionssysteme entlang der Eisenbahnstrecken und auch in den Zügen. Dabei war die Entwicklung des Bahnhofsbuchhandels und seiner spezifischen Vertriebsstrukturen sowohl in Europa als auch in den USA abhängig von einer Reihe verschiedener Faktoren. Zu ihnen zählen nach Haug die jeweiligen geopolitischen Gegebenheiten, die Organisationsstrukturen

des Eisenbahnwesens und der allgemeine Entwicklungsstand des Verkehrssystems sowie die Bevölkerungsdichte in den einzelnen Ländern und der davon abhängende Umfang des Reiseaufkommens. So war z. B. in den skandinavischen Ländern die zögerliche Entwicklung des dortigen Bahnhofsbuchhandels die Folge der nur geringen Besiedlung. Entsprechend gering war im Vergleich zu dichter besiedelten Ländern der Reiseverkehr. Des Weiteren waren die für die westeuropäischen Länder und für die USA typischen Monopolbildungen im Eisenbahnwesen sowie dann auch im Bahnhofsbuchhandel in Deutschland in einem vergleichbaren Maße nicht vorhanden, da dies der politische Partikularismus verhindert hatte. Der deutsche Bahnhofsbuchhandel war daher dezentral organisiert, denn die deutschen Eisenbahnbuchhändler waren genötigt Pachtverträge und Konzessionen zum Verkauf von Büchern an Bahnhöfen mit mehreren, regional gebundenen Eisenbahngesellschaften abzuschließen.¹⁴⁸

Bahnhofsbuchhandlungen entstanden zuerst in den 1840er Jahren in Großbritannien. Hierbei handelte es sich um stationäre Buchverkaufsstände, die nach der Abfahrt des Zuges gewöhnlich wieder abgebaut wurden.¹⁴⁹ Der Verleger William Marshall hatte 1841 einen solchen mobilen Verkaufsstand in der Fenchurch Street eingerichtet, an dem er neben Reiselektüre auch Sandwiches und Flaschenbier feilbot. Dazu hatte er mit der Eisenbahngesellschaft London & Blackwell Railway einen Pachtvertrag abgeschlossen.¹⁵⁰ Diese frühen Verkaufsstände auf den Bahnhöfen der ersten Eisenbahnstrecken wurden in aller Regel zunächst von den örtlichen Buchhändlern betrieben, die sich hier ein Zusatzgeschäft erwarteten. Im Jahr 1848 erwarb dann allerdings das 1842 gegründete Presseunternehmen William Smith die Genehmigung zum alleinigen Betrieb von Kiosken entlang der wichtigsten Eisenbahnverbindungen in England. Die schnelle Expansion des Unternehmens in den Folgejahren war durch bemerkenswert moderne Marktforschungskonzepte begründet. So wurden bei der Ausgestaltung des Sortiments u. a. die auch regional stark divergierenden Lesepräferenzen des Reisepublikums berücksichtigt. Während z. B. in Liverpool der Verkauf von religiöser Erbauungsliteratur am Bahnhof stagnierte, herrschte in Manchester eine ungeheuer große Nachfrage. Landesweit beschäftigte das Unternehmen daher Agenten für die Beobachtung der regionalen Verkaufsentwicklung an den über 400 Filialen.¹⁵¹

¹⁴⁸ Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 77.

¹⁴⁹ Vgl. ebenda, S. 76.

¹⁵⁰ Vgl. ebenda, S. 77.

¹⁵¹ Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 77f.

Auch in Frankreich etablierte sich zugleich mit der Eisenbahn der Bahnhofsbuchhandel entlang der wichtigsten Städteverbindungen. Der Verleger Louis Hachette, der ab Mitte der 1850er die ersten französischen Eisenbahnbibliotheken herausgab, erwarb beinahe zeitgleich die Konzession für den Verkauf von Reiselektüre an den wichtigsten Bahnhöfen des Landes und unterhielt bereits 1864 mehr als 60 Bahnhofsbuchhandlungen. Deren Zahl stieg innerhalb weniger Jahre auf über 900 Niederlassungen. Schon 1861 gelang es Hachette über die firmeneigenen Bahnhofsbuchhandlungen an die 200.000 Titel abzusetzen.¹⁵²

Der Buchhandel in den jeweiligen skandinavischen Ländern war gleichfalls durch monopolgleiche Strukturen gekennzeichnet. Allerdings wurden die ersten Verkaufskioske entlang der schwedischen Eisenbahnstrecken erst relativ spät ab dem Jahr 1899 von der *Svenska Telegrambyrå* betrieben. Bis dahin fand der Verkauf von Reiselektüre vornehmlich in den Zügen statt. Ursächlich war das eher niedrige Reiseaufkommen infolge der geringen Bevölkerungsdichte Schwedens. Die Einrichtung von festen Verkaufsständen an den einzelnen Stationen schien vor diesem Hintergrund für Privatunternehmen nicht als lukrative Unternehmung.¹⁵³ Im gleichfalls bevölkerungsarmen Norwegen war der Bahnhofsbuchhandel wie im Nachbarland organisiert. Das Monopol für die literarische Versorgung von Reisenden hatte dort die Gesellschaft *Narvesens Kioskkompanie* inne. Neben den Buchhandlungen auf den größeren Bahnhöfen des Landes betrieb die Kompanie auch ein weitflächiges Kiosksystem in den mittleren und kleineren Städten Norwegens. In Dänemark schlossen sich die verschiedenen Bahnhofsbuchhändler zu einem Verein zusammen, der nicht nur ein Interessenverband war, sondern u. a. auch den Rechnungsverkehr zwischen den einzelnen Mitgliedern abwickelte. In Finnland besaß eine Aktiengesellschaft das Monopol für die Versorgung der Reisenden mit Buch- und Presseartikeln und betrieb bis zu 140 Verkaufsstände. Wie in Schweden und Norwegen betrieb das in Finnland dominierende Unternehmen nicht nur die eigenen Bahnhofsbuchhandlungen. Es belieferte auch 2000 Papier- und Buchhändler mit Presseerzeugnissen. Eine solche landesweite Monopolstellung von einem einzelnen Bahnhofsbuchhandel-Großunternehmen herrschte auch in den südlichen Ländern, wie z.B. in Spanien und Italien, vor.¹⁵⁴

¹⁵² Vgl. James Smith Allen: *In the Public Eye. A History of Reading in Modern France 1800-1940*. New Jersey / Princeton 1991, S. 33f und S. 297-323.

¹⁵³ Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 78.

¹⁵⁴ Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 78.

Dies galt vergleichbar auch für die USA. In den Vereinigten Staaten organisierte die *United News Company*, eine Tochtergesellschaft des Presseunternehmens *American News Company*, ab Mitte der 1860er Jahre die systematische Versorgung von Eisenbahnpassagieren mit Reiselektüre. Das flächendeckende Kiosksystem des Unternehmens entwickelte sich im Zusammenhang mit der zunehmenden Verkehrerschließung des amerikanischen Kontinents entlang der interkontinentalen Verbindungen. Wie in Schweden war auch der Verkauf in den Zügen üblich. Zum Einsatz für den Verkauf von Leseartikeln, vor allem in den transkontinentalen Zügen der 1880er und 1890er Jahre, kamen speziell hierfür abgestellte Buchverkäufer. Die *United News Company* ließ uniformierte Buchverkäufer vor allem in jenen Zügen zum Einsatz kommen, welche die weit entfernten Städte miteinander verbanden. Bei diesen als *train butchers* bezeichneten Verkäufern handelte es sich ausschließlich um männliche Jugendliche. Sie entwickelten unterschiedliche Strategien, um ihre Ware zu verkaufen. Zu ihnen zählte die Methode, kurz nach der Abfahrt des Zuges zunächst Werbematerial, Prospekte und Ansichtsexemplare an die Reisenden auszuteilen. Man wollte den Reisenden erst ausreichend Zeit einräumen, damit diese aus dem aktuellen Bücher- und Zeitschriftenangebot den von ihnen gewünschten Artikel zum Kauf auswählen und mit einer Probelektüre beginnen konnten. Nach Ablauf einer halben Stunde sammelte der Verkäufer in einer zweiten Runde die Leseware entweder wieder ein oder verkaufte sie an die am Kauf interessierten Reisenden.¹⁵⁵

Eine solche Verkaufspraxis konnte sich nur durch die Besonderheit des amerikanischen Durchgangswagens etablieren. Wie bereits angemerkt, besaßen die europäischen Abteilwagen lange Zeit keinerlei Verbindung zwischen den einzelnen Abteilen des Zuges, so dass ein Buchverkauf im fahrenden Zug gar nicht möglich gewesen wäre. Doch in Amerika war die Anwesenheit der jugendlichen Buchverkäufer in den Zügen ein alltägliches Phänomen. Manche von ihnen nutzten nur den Aufenthalt der Züge an den Bahnhöfen für ihr Geschäft, doch die überwiegende Mehrzahl vertrieb in der bereits geschilderten Weise die Literatur für Eisenbahnreisende. Neben Büchern boten sie auch Flugschriften und Zeitschriften sowie Süßigkeiten und Früchte an. Die Allgegenwärtigkeit der Jungen, die sich als *train butchers* bzw. als *news boys* verdingten, stieß nicht immer auf die allgemeine Gegenliebe der Reisenden, vor allem weil jene Verkäufer, die ausschließlich Reiselektüre feilboten, immer offensiver auftraten. Einige verteilten großzügig Handzettel in den Waggons, um auf ihr Angebot

¹⁵⁵ Vgl. Hayes: *Railway Reading*, S. 316.

aufmerksam zu machen. Nicht immer wollten die Reisenden darin die Möglichkeit erkennen, mithilfe von Werbezetteln mehr Zeit für die Kaufentscheidung zu gewinnen. Schließlich war das Sortiment im Zug auch nicht sonderlich groß. Im Vergleich zu den Bahnhofsbuchhandlungen konnten die Verkäufer in den Zügen selbstredend nur eine begrenzte Auswahl besonders populärer Titel offerieren.¹⁵⁶

In den auf den transkontinentalen Strecken verkehrenden Zügen kam es darüber hinaus sogar zur Einrichtung von Leihbibliotheken. In den Jahren von 1890 bis 1920 gehörten sie beinahe zum allgemeinen Standard in den amerikanischen Luxuszügen auf den Fernverbindungen. Oftmals waren es bloß einige wenige Regale mit Büchern und Magazinen, die sich in den Salonwagen oder in den *Pullman* Schlafwagen Lounges befanden. Dennoch umfassten diese Leihbüchereien bis zu 140 Einzelausgaben. Über die Zusammensetzungen der Bestände existieren heute hingegen keine genauen Informationen mehr. Eine Werbebroschüre für den *Oriental Limited Express* aus dem Jahr 1925 verweist zumindest auf die mögliche Bandbreite des Buchbestandes in den Zügen, der sich in diesem Fall bemerkenswerter Weise in einen Bücherschrank im Aussichtswagen am Ende des Zuges befand. Demnach umfasste die Buchauswahl nicht nur einige Romane und Biographien, sondern auch Historiographien und Reiseführer sowie Gedichts- und Essaysammlungen.¹⁵⁷

Neben den Leihbibliotheken in den Zügen richteten die amerikanischen Eisenbahngesellschaften entlang ihres gesamten Streckennetzes Büchereien und Lesesäle ein. Allerdings waren sie ausschließlich zur Benutzung durch ihre Angestellten bestimmt. Der Bestand dieser Leihbibliotheken umfasste vor allem Publikationen zur Eisenbahngeschichte und Eisenbahntechnik sowie Literatur, die auf die Eisenbahn irgendeinen Bezug nahm. Nur in seltenen Fällen wurden diese Einrichtungen auch anderen Nutzern zugänglich gemacht. Vereinzelt hatten zuweilen die Passagiere einer Eisenbahngesellschaft die Möglichkeit während der Wartezeit auf den Bahnhöfen ihre Zeit in dem Lesesaal einer Eisenbahngesellschaft zu verbringen, falls ein solcher am Bahnhof vorhanden war.¹⁵⁸

Zu den eher ungewöhnlicheren Formen der literarischen Versorgung für die amerikanischen Eisenbahnreisenden besonders prestigeträchtiger Züge gehörten Eisenbahntageszeitungen. Bereits im ersten Jahr nach der Fertigstellung der ersten transkontinentalen Eisenbahnstrecke in Amerika erschien z.B. im *Pullman Hotel-*

¹⁵⁶ Vgl. Hayes: *Railway Reading*, S. 312-318.

¹⁵⁷ Vgl. Kilton: *The American Railroad as Publisher*, S. 52.

¹⁵⁸ Vgl. ebenda, S. 52-62.

Express Excursion Train auf der *Pullman*-Schlafwagenverbindung zwischen Boston und San Francisco täglich die Zeitung *Trans-Continental* bzw. die *The Great Pacific Lines Gazette* im *Overland-Express* der *Great Pacific*. Zu diesem Zwecke führten die Züge eigene Druckmaschinen mit sich. Über den Telegrafen erreichten die neuesten Nachrichten den Zug und die Zeitungen wurden dann nachts im fahrenden Zug gedruckt.¹⁵⁹

Die Fertigung der Tageszeitungen im Zug selbst war aber eher ungewöhnlich. Zumeist wurden die Eisenbahntageszeitungen an bestimmten Orten entlang der Route zum Zug gebracht oder gleich am Abfahrtspunkt des Express-Zuges komplett geladen und dann während der mehrere Tage umfassenden Reise quer über den Kontinent sukzessiv verkauft. In dieser Form erschien u. a. ab den 1920er Jahren die *Overland Mail* an Bord des *Gold Coast Limited Express* der *Union Pacific*. An jedem Morgen auf der fast dreitägigen Reise von Chicago nach Los Angeles wurde die entsprechende Tagesausgabe an die Passagiere ausgegeben. Die Zeitungen boten insbesondere Informationen über den Streckenverlauf und über die wichtigsten Städte entlang der Eisenbahnstrecke. Sie glichen darin den Eisenbahnreisebeschreibungen der frühen Eisenbahnbibliotheken in Europa.¹⁶⁰

In Deutschland war das Geschäft mit der Reislektüre wie in England erst nur ein Zusatzunternehmen, das der örtliche Buchhandel neben seinen Sortiments- und Verlagsbuchhandlungen betrieb. Die ersten mobilen Verkaufsstände an deutschen Bahnhöfen eröffneten in Nürnberg, Würzburg, München, Stettin und Heidelberg, nahezu zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Eisenbahnverkehrs zwischen München – Berlin – Hamburg und Basel – Frankfurt/M. – Kassel – Stettin sowie Mannheim – Köln – Paris in dem Zeitraum von 1847 bis 1848. Zunächst subventionierten die Eisenbahngesellschaften die Unterhaltung der Buchverkaufsstände an ihren Bahnhöfen, aber als sich dieses Geschäft als lukrative Unternehmung erwies, mussten die Buchhändler für ihre Verkaufstätigkeit an den Bahnhöfen jährliche Pachtsummen entrichten.¹⁶¹ Die ersten festen Verkaufsstellen für Reislektüre entstanden dann in den 1860er Jahren. Die Buchhändler errichteten mit Genehmigung der Eisenbahngesellschaften gegen die vereinbarten Pachtgebühren in den Warteräumen stationäre, verschließbare Bücherkioske und Verkaufswagen. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts übernahmen z. B.

¹⁵⁹ Vgl. Kilton: *The American Railroad as Publisher*, S. 48.

¹⁶⁰ Vgl. ebenda, S. 52.

¹⁶¹ Vgl. Hack: *Vom Bahnhofsbuchhandel*, S. 271-273.

die Firma *Bangel & Schmitt* in Heidelberg sowie *J. G. Schmitz* in Köln, ergänzend zu ihren Sortiments- und Verlagsbuchhandlungen, in größerem Umfang das Geschäft an mehreren örtlichen Eisenbahnstationen. Beide Unternehmen expandierten rasch und betrieben daraufhin erstmals in Deutschland als Hauptgeschäft die Buchhandlungen auf den Bahnhöfen.¹⁶²

Die rasche Expansion des Bahnhofsbuchhandels wurde selbst durch die ab den 1870er Jahren einsetzenden „Schmutz- und Schunddebatte“ um die Eisenbahnlektüre nicht wesentlich beeinträchtigt, obwohl schließlich die Zensur merklich Einfluss auf den Verkauf von Büchern an Bahnhöfen ausübte. So behielten sich im Kontext des 1878 erlassenen Sozialistengesetzes die Eisenbahnverwaltungen gegenüber den Pächtern ein weitreichendes Kontroll- und Zensurrecht vor. Pachtverträge waren auf ein Jahr befristet und dienten damit als Instrument, das gegen die Vertragspartner eingesetzt wurde, falls diese gegen die teilweise rigorosen Auflagen verstoßen sollten.¹⁶³ Bereits in der Frühzeit standen die Betreiber von Bahnhofsbuchhandlungen und Bücherkiosken im Verdacht, vor allem Vermittler von sogenannter minderwertiger Literatur zu sein, und waren daher heftigen Angriffen von lesepädagogischen und volksbildnerischen Vereinigungen ausgesetzt, die den Kampf gegen die „Schmutz- und Schundliteratur“ als ihr vorrangiges Ziel erachteten.¹⁶⁴ Als Reaktion darauf formulierten später einige Eisenbahnbuchhändler eine Art brancheninterne Berufsethik, wonach mithilfe einer rigiden Selbstzensur auf den Verkauf von politischen, religiösen und sogenannten sittenwidrigen Schriften verzichtet und ein besonderer Wert auf das Angebot von literarisch niveaувollen, aber preiswerten Büchern gelegt wurde. Infolge des Inkrafttretens der Sozialistengesetze 1871 unterlag der Verkauf von politischen Zeitungen, Zeitschriften und Broschüren einer immer weiter verschärften Kontrolle von Seiten des Staates, zumal der Verdacht bestand, dass gerade die Anonymität und der schnelle Umschlag im Bahnhofsbuchhandel eine vermeintlich günstige Voraussetzung für deren mögliche Verbreitung boten. Um 1889/1890 verschärften die Eisenbahngesellschaften ein weiteres Mal die Zensur an den Bahnhöfen und verlangten nun sogar von ihren Buchhändlern die unaufgeforderte Einsendung von Bücherlisten und Pressever-

¹⁶² Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 81.

¹⁶³ Vgl. Hack: Vom Bahnhofsbuchhandel, S. 274-279.

¹⁶⁴ Vgl. Georg Jäger: Der Kampf gegen Schmutz und Schund. Die Reaktion der Gebildeten auf die Unterhaltungsindustrie. In: Archiv für Geschichte des Buchwesens (1988) Nr. 31, S. 163-192.

zeichnissen, denn bei der Auswahl des Lesestoffs habe der Buchhändler den kulturellen und volksbildnerischen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen.¹⁶⁵

Doch auch ungeachtet solcher Einschränkungen florierte der Verkauf von Büchern und Zeitungen an den Bahnhöfen. Bis zur Jahrhundertwende vollzog sich die Entwicklung des Bahnhofsbuchhandels als Wandel von einem Zusatzgeschäft örtlicher Buchhändler hin zu einem eigenständigen Zweig des vertreibenden Buchhandels. Dies geschah als konsequenter Abgrenzungsprozess von konkurrierenden Teilbranchen des Buchhandels, u. a. von dem herkömmlichen Sortimentsbuchhandel, der die Konkurrenz durch die Bahnhofsbuchhandlungen massiv bekämpfte.¹⁶⁶ Denn die branchenspezifischen Handelspraktiken und Verkaufsmodalitäten des Bahnhofsbuchhandels, wie z. B. die privilegierte Rabattierung durch die Verleger aufgrund des hohen Bücherumschlags an den Bahnhöfen und die dem Reiseverkehr angepassten Ladenöffnungszeiten, hatten in den 1870er Jahren immer öfter Konflikte mit dem traditionellen Sortimentsbuchhandel zur Folge. In diesem Zusammenhang kam es bald zur Gründung von zahlreichen Fachperiodika, in denen sich früh ein sich vom traditionellen Sortimentsbuchhandel abgrenzendes Selbstverständnis artikulierte, u. a. im *Adressbuch deutscher Colportage- und Eisenbahnbuchhändler nebst Colportage-Verlags-Katalog und Geschäftsanzeiger* (Berlin 1883-1884), im *Bolm's Börsenblatt für den Sortiments-, Colportage- und Eisenbahn-Buchhandel* (Berlin 1877-1883), im *Anzeiger für die Colportage- und Eisenbahn Literatur, Papier- und Schreibwaren* (Berlin 1884-1892) oder in der *Börsen-Zeitung für den Colportage- und Eisenbahnbuchhandel* (Berlin 1885-1888).¹⁶⁷ Sie alle bereiteten über den brancheninternen Diskurs den Wandel des bestehenden Gewerbe- und Arbeitsrechts sowie die Liberalisierung des Ladenschlussgesetzes vor, die für die besonderen Bedingungen des Betriebs von Bahnhofsbuchhandlungen erforderlich waren.¹⁶⁸ Denn anders als in den restlichen europäischen Ländern oder in den USA wirtschafteten in Deutschland die Bahnhofsbuchhändler nur auf regionaler Ebene und so bedurfte es zunächst eines längeren Findungsprozesses, bis es schließlich zur Gründung des Vereins Deutscher Bahnhofsbuchhändler kam. Mit der Gründung dieser Interessenvertretung hatte sich der Bahnhofsbuchhandel endgültig als eigenständiges und spezifisches Distributionssystem institutionalisiert.

¹⁶⁵ Vgl. Bertold Hack: August Vaternahm 1874-1974. Kassel 1974, S. 58.

¹⁶⁶ Vgl. Hack: Vom Bahnhofsbuchhandel, S. 270-272.

¹⁶⁷ Vgl. Haug: Der Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel, S. 602.

¹⁶⁸ Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 82.

Als ein weiterer Vertriebsweg für Reiseliteratur an den Eisenbahnstationen etablierte sich der Verkauf aus Automaten. Bereits zwanzig Jahre vor dem serienmäßigen Aufbau der Reclam-Bücherautomaten konnten Reisende an Bahnhöfen Ansichtskarten und Taschenbücher aus Automaten beziehen. So wurde schon 1889 die populäre *Zehnpfennigbibliothek*, deren äußere Ausstattung derjenigen von *Reclams Universal-Bibliothek* ähnelte, diese aber im Preis deutlich unterbot, über den Automatenverkauf erfolgreich feilgeboten. Der Gedanke, Bücher wie andere Markenartikel durch Automaten zu verkaufen, stammte ursprünglich aus Frankreich.¹⁶⁹ In Deutschland ergänzte dann ab dem Jahr 1912 der Philipp Reclam jun. Verlag seine vertrieblichen Aktivitäten durch Bücherautomaten. Durch ihr Format, aber auch durch die Vielfalt des Programms, das je nach Standort eine besondere Titelsortierung erlaubte, erschienen die Publikationen der Universal-Bibliothek für diesen Verkaufsweg als besonders geeignet. Tatsächlich waren bis kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs rund 1000, bis 1917 fast 2000 Automaten in Betrieb. In den Jahren zwischen 1913 und 1923 betrug der jährliche Absatz, der durch den Automatenverkauf vertriebenen Exemplare der Universal-Bibliothek, etwa 1 bis 1,5 Millionen. Es handelte sich dabei in erster Linie um unterhaltende Titel und moderne Erzählliteratur. Der Automatenverkauf galt jedoch zu keinem Zeitpunkt als ernst zunehmende Konkurrenz für den eigentlichen Bahnhofsbuchhandel, auch wenn er mit der massenhaften Installation der Reclam-Automaten an sämtlichen Bahnhöfen Deutschlands, an belebten Straßenkreuzungen und Schiffsanlegeplätzen immer mehr an Selbstverständlichkeit und Popularität gewann. Reclam war jedoch in Deutschland der einzige Verlag, der strategisch und auf breiter Basis Automaten für seine Bücher einsetzte. Gegen 1940 wurde das Automatengeschäft eingestellt. Reclam versah mit dem Automatenverkauf bis dahin einen Markt, der seit 1950 vom Taschenbuch bedient wird.¹⁷⁰

Zum Distributionssystem für Reiselektüre zählte neben Bahnhofsbuchhandlungen und Automaten eine Reihe von Leiheinrichtungen für Reiselektüre, die sich ausschließlich an Reisende wandten. Nur wenige Jahre nach der Einrichtung von ersten stationären Buchverkaufsständen schufen Buchhändler und Leihbibliothekare ein weitreichendes Reiseleihsystem, das den Eisenbahnpassagieren für die Dauer der Reise gegen ein geringes Entgelt das Entleihen gewünschter Literatur am Abfahrtsbahnhof und die

¹⁶⁹ Vgl. Haug: Der Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel, S. 615f.

¹⁷⁰ Vgl. Dietrich Bode: Reclam. Daten, Bilder und Dokumente zur Verlagsgeschichte. 1828-2003. Stuttgart 2003, S. 74-77.

praktische Rückgabe am Zielbahnhof zum Angebot machte. Mit einem solchen Literaturservice speziell für Eisenbahnpassagiere reagierten die örtlichen Sortimentsbuchhändler und Leihbibliothekare auf die aggressive Abwerbung ihrer Kunden und Mitglieder durch die Verleger von preiswerten belletristischen Buchreihen und Reisebibliotheken, das ein kostengünstiges Abonnement bei der örtlichen Leihbibliothek überflüssig erscheinen ließ.¹⁷¹

Die ersten Reiseleihbibliotheken entstanden allerdings wieder in England. Dort richtete das Verlagshaus *Smith & Son* eine sogenannte *circulating library* ein, die das Angebot der verlagseigenen Reisebibliotheken, z. B. seiner Reihe *Railway Literature*, um das Literaturangebot seiner Geschäftskonkurrenten bereicherte. Infolge dessen umfasste innerhalb weniger Wochen der Gesamtbestand der neuen Reiseleihbibliothek über 300.000 Titel.¹⁷² In Deutschland setzte sich das ansonsten schnell europaweit verbreitete Modell der Reiseleihbibliotheken hingegen nur zögerlich durch. Eine umfassende Literaturversorgung gelang erst 1909 der Leihbibliothek *Friedrich Ladendorf GmbH*. Ladendorf etablierte sich auf sämtlichen deutschen Eisenbahnlinien und gliederte die Bahnhofshotels in sein System ein. Hier konnten die entliehenen Bücher zurückgeben werden. In den Jahren 1912/1913 wies die Ladendorf'sche Reiseleihbücherei einen Bestand von rund 250.000 Bänden auf und bis 1917 waren 365 Hotels in 280 Städten an dem Leihbetrieb beteiligt.¹⁷³

Die komplexen Distributionsstrukturen für die Publikationen, die spezifisch Eisenbahnreisende adressierten, bestanden in der hier vorgestellten Form bis zum Ende der Weimarer Republik. Bereits in den 1920er Jahren lässt sich eine Entdifferenzierung des Vertriebssystems beobachten. Die Bahnhofsbuchhändler begannen damit ihr eigentliches Geschäftsfeld zunehmend zu erweitern. Zum Einen offerierten sie ihr Angebot auch an den Anlegestellen der Binnen- und Überseeschiffahrt und zum Anderen wurden die Passagiere des neuen Verkehrsträgers Luftfahrt als Kunden angesprochen. Mit den ersten Ganzmetallflugzeugen und Luftschiffen wurden in Deutschland auch bereits Buchhandlungen an den ersten Flughäfen eröffnet. Der Bahnhofsbuchhandel wandelte sich zum Verkehrsbuchhandel. Dieser Wandel der Vertriebsstrukturen ging mit dem Verschwinden der spezifischen Textsorten für Eisenbahnreisende einher. So lassen sich die Eisenbahnbibliotheken schon nach dem ersten Weltkrieg nicht mehr im

¹⁷¹ Vgl. Haug: Der Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel, S. 616f..

¹⁷² Vgl. ebenda, S. 617.

¹⁷³ Vgl. ebenda, S. 617.

Sortiment der Bahnhofsbuchhandlungen finden. Taschenbücher und Presseartikel wurden nun bevorzugt zur Eisenbahnlektüre herangezogen.¹⁷⁴

Diese Entwicklung ist ein sicheres Indiz für den endgültigen Abschluss der Habitualisierung des Reisens mit der Eisenbahn im Allgemeinen und der Eisenbahnlektüre im Besonderen. Bis sich aber die spezifischen Reisebedingungen der Eisenbahn soweit modifiziert hatten, dass sie fortan die Mediennutzung eher beförderten als behinderten, war eine Adjustierung des Massenmediums Buch erforderlich. Die spezifischen Textsorten und das Distributionsnetz des Bahnhofsbuchhandels bildeten eine Art Rahmung für die Transformation einer in anderen Zusammenhängen bereits fest etablierten Medienpraktik. Die Habitualisierung des Reisens mit der Eisenbahn und der Eisenbahnlektüre sind zumindest in dieser Hinsicht nicht voneinander zu trennen. Dies fand erst in dem Moment sein Ende, in dem die zuvor notwendige Adjustierung begann überflüssig zu werden. Dies gilt vornehmlich für spezifische Textsorten für Eisenbahnreisende. Die Distributionsstrukturen des Bahnhofsbuchhandels bestehen unvermindert fort. Das Sortiment hat sich nur dahingehend verschoben, dass vor allem Presseartikel, Zeitschriften und Magazine, sowie Taschenbücher das Angebot bestimmen, womit immer weniger Überschneidungen mit dem klassischen Sortimentsbuchhandel existieren. Statt das vollständige Angebotsspektrum vorzuhalten, sucht man sich durch Spezialsortimente zu profilieren. Schwerpunkte bilden hier Eisenbahn-Literatur, Fachzeitschriften, Comics, Mode und Computer-Magazine.¹⁷⁵ Dies geschieht aber weniger aus dem Umstand heraus, dass Reisende vornehmlich ein solches Spezialsortiment nachfragen, sondern um in Konkurrenz mit dem übrigen Handel spezifische Käuferschichten zu binden. Der Bahnhofsbuchhandel ist nur noch bedingt die basale Infrastruktur für die Eisenbahnlektüre.

3.3 Zur diskursiven Sondierung der Eisenbahnlektüre

Der Überblick über die Kontexte der Ausbildung der Eisenbahnlektüre und die Darstellung der Entwicklung spezifischer Textsorten und eines Distributionssystems für Reiselektüre hat gezeigt, dass sich schon recht früh die Habitualisierung der Eisenbahnreise mit der Aufnahme der Lektüre im fahrenden Zug verband. Die Etablierung

¹⁷⁴ Vgl. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen...“, S. 84ff.

¹⁷⁵ Vgl. Peter Brummund: Bahnhofsbuchhandel. Von der Versorgung mit Reiseliteralien zum Premiumhandel für Zeitungen und Zeitschriften (Dortmunder Beiträge zur Zeitungsforschung 61). München 2005, S. 25f.

der Eisenbahnlektüre zeichnete sich dabei besonders dadurch aus, dass sich das Lesen im Zug als eine Formation organisierter Mediennutzung durchsetzte. Sowohl ein komplexes Netzwerk zur Produktion spezifischer Eisenbahnlektüre, als auch der generelle Verkauf von Lesematerial durch den Bahnhofsbuchhandel bildeten den besonderen strukturellen Rahmen für den individuellen Leseakt des Reisenden.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Frage nach der besonderen Motivation einzelner Reisender, während der Fahrt zur Lektüre zu greifen, sekundär. Selbst die Frage danach, ob die mit dem Blick aus dem fahrenden Zug verbundene Faszination bzw. sensuelle Überforderung den eigentlichen Anlass für die neue Medienpraxis war oder nicht, verliert ihre eigentliche Brisanz. Denn unabhängig davon, inwieweit das Entstehen der Eisenbahnlektüre in einen Zusammenhang mit dem Blick aus dem Eisenbahnfenster und dessen Status im allgemeinen Wahrnehmungswandels des 19. Jahrhunderts steht, entstand bereits zur Frühzeit der Eisenbahn eine speziell auf die Eisenbahnreisenden ausgerichtete mediale Infrastruktur. Die Formation als solche sagt mehr über das Phänomen aus, als die Fragen danach, warum Passagiere damit begannen im Zug zu lesen. Denn hieran ist ablesbar, wie rasch die Eisenbahnlektüre zur Selbstverständlichkeit wurde. Die Eisenbahnlektüre hat sich nicht im Sinne von Schivelbusch erst als latente Reaktion auf die bis dahin unbekannte Beförderungsbedingungen des neuen Transportmittels ausgebildet. Das Entstehen der Eisenbahnlektüre wurde nicht so sehr durch eine wie auch immer geartete visuelle Überforderung der Reisenden forciert, sondern einfach, durch die eigentlichen Möglichkeiten, im fahrenden Zug lesen zu können, begünstigt.

Wie bereits angeführt, war das Reisen mit der Eisenbahn durch das Klassensystem von einer strikten sozialen Differenzierung geprägt. Die sich erheblich unterscheidenden Reisebedingungen in den verschiedenen Wagenklassen haben die Eisenbahnlektüre daher zunächst nur zu einer elitären Praktik von Reisenden erster und zweiter Klasse werden lassen, denn die offenen und überfüllten Waggons der niedrigen Reiseklassen standen einer Eisenbahnlektüre eher entgegen. Doch es ist davon auszugehen, dass erst im Zusammenhang mit der Verbesserung des Komforts auch in den niedrigen Reiseklassen ab den 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts und der erfolgreichen Alphabetisierung die Eisenbahnlektüre erheblich an Breitenwirkung gewinnen konnte. In diesen Zeitraum fällt schließlich die eigentliche Konjunktur der Reise- und die Eisenbahnbibliotheken und des Bahnhofsbuchhandels in Deutschland, auch infolge des stetigen Ausbaus des Eisenbahnstreckennetzes und des wachsenden Reiseaufkommens.

Die Entwicklung der Eisenbahnlektüre war dabei immer auch von Irritationen begleitet, wie es bereits bei den Ausführungen über das Entstehen des Bahnhofsbuchhandels, zu den Auseinandersetzungen um die Zensur sowie zum Konkurrenzverhältnis des Bahnhofsbuchhandels zum etablierten Sortimentsbuchhandel angedeutet worden ist. Dies lenkt beinahe zwangsläufig das Interesse auf jene zeitgenössischen Diskurse, die die Entwicklung der Eisenbahnlektüre mutmaßlich begleitet und zugleich formiert haben. Außerdem drängt sich die Frage auf, ob und mit welchen Zuschreibungen sie Funktion und Nutzen der Eisenbahnlektüre mitbestimmen? Da sich aber ein allein auf die Eisenbahnlektüre isolierbarer Diskurs so nicht einfach rekonstruieren lässt, gleicht ein solches Unterfangen einer Spurensuche. Im Folgenden wird also in erster Linie versucht – unter den aufgeworfenen Fragestellungen zur diskursiven Sondierung der Eisenbahnlektüre – aufzuzeigen, in welchem Umfeld überhaupt das Lesen im fahrenden Zug zum Gegenstand eines Diskurses geworden war.

Hierzu scheint es zunächst geboten, die Setzungen und die Argumentation der Forschung zu Funktion und Nutzen kurz zu bilanzieren, um im Anschluss deren Evidenz anhand zeitgenössischer Diskurse zu prüfen und zu evaluieren. Schließlich bindet sich im Falle der Eisenbahnlektüre der wissenschaftliche Diskurs dezidiert an die zeitgenössischen Einschätzungen. Das prägt bis heute entscheidend die Art und Weise, auf welche schließlich das Phänomen auch durch die wissenschaftliche Beobachtung konstituiert wird. Im besonderen Fall der Eisenbahnlektüre lassen sich die wissenschaftlichen und die publizistischen Fremdbeschreibungen nicht voneinander isolieren. Sie fallen zusammen, weil die bisherige Forschung die zeitgenössischen Texte nicht als diskursiv ausweist. Hierauf darf aber nicht verzichtet werden. Die entschiedenere Betrachtungsweise müsste sein, dass der Diskurs Funktion und Nutzen der Eisenbahnlektüre seit dem 19. Jahrhundert in der Weise so formiert hat, dass am Ende nur noch die Verkürzung von Langeweile vs. Unterhaltung steht. Die Verkürzung auf einen solchen Gemeinplatz hat sich indessen auch in der Forschung bis heute fortgeschrieben. Daher soll nun dargelegt werden, wie die These von Schivelbusch den wissenschaftlichen Diskurs derart dominiert, dass sie den Blick auf die zeitgenössische Reflexion verstellt und es so auch nachfolgend nicht zwischen Wirklichkeit und der Beobachtung von Wirklichkeit differenziert wurde.

Denn nimmt man in den Blick, nach welchem Muster die bisherige Forschung das Phänomen zu erklären versucht, so wird es von Beginn daran festgemacht, dass es der Eisenbahnreise an eigenen Erlebnisqualitäten gemangelt habe. So zitiert u.a. Schivel-

busch Beispiele, die zeigen, dass sich Monotonie und Langeweile als kommerzielles Argument für die Gründung des Bahnhofsbuchhandels im 19. Jahrhundert finden lassen. Als Louis Hachette die Eisenbahnbibliotheken 1852 in Frankreich einführte, begründete er sein Vorhaben gegenüber den Eisenbahngesellschaften mit dem von ihm beobachteten Verhalten der Reisenden in den Eisenbahnabteilen. Der Reisende:

sowie er den Wagen betreten hat, ist zur [...] Untätigkeit verurteilt. Die Monotonie der Reise macht sich bemerkbar: Langeweile stellt sich ein, oder schlimmer noch, Ungeduld bemächtigt sich des Unglücklichen, den der Zug wie ein Stückgut befördert. [...] M.M.L. Hachette und Compagnée haben die Idee entwickelt, die erzwungene Untätigkeit und Langeweile einer langen Reise zugunsten der Unterhaltung und Belehrung aller umzuwenden. Sie denken an Gründung einer Bibliothèque des Chemins de Fer.¹⁷⁶

Demnach wären Monotonie und Langeweile jene mit der Eisenbahnreise verbundenen Nebenwirkungen, denen man mit Unterhaltung und Belehrung entgegen wirken wollte.¹⁷⁷

Auch so gut wie alle wissenschaftlichen und populärwissenschaftlichen Texte, die auch nur im Ansatz die Eisenbahnlektüre thematisieren, formulieren diesen Befund von der Eisenbahnlektüre als Mittel gegen Reiselangeweile als zentrales Forschungsergebnis. Ein Hinweis auf Schivelbuschs Aussagen dient stets als Evidenz. Damit drängt sich der Verdacht auf, dass sich an dieser Stelle ein wissenschaftlicher Fachdiskurs einfach an die zeitgenössischen diskursiven Aussagen angebunden hat, ohne diese grundsätzlich

¹⁷⁶ Zitiert nach Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S.63.

¹⁷⁷ Als entscheidendes Argument führte also Hachette jenes von der Gemeinnützigkeit an. Die Gemeinnützigkeit machte er an vier Punkten dingfest. Zum Ersten seien Eisenbahnbibliotheken ein ausgezeichnetes Instrument zur Volkserziehung. Zum Zweiten wäre der Verkauf von Büchern an den Bahnhöfen in aller Voraussicht ein sehr erträgliches Zusatzgeschäft, sowohl für die Eisenbahngesellschaften als auch für den Verlag Hachette. Zum Dritten würde darüber hinaus der gesamte Buchmarkt eine Belebung erfahren. Und schlussendlich sei eben die Eisenbahnlektüre das beste Mittel um der Reiselangeweile zu begegnen und es sei nur im Interesse der Eisenbahnen, wenn der Reisende die Fahrt als angenehm erlebe. Selbstredend verfolgt Hachette hier ein dezidiert ökonomisches Interesse, doch sind die volkserzieherischen Absichten die Quintessenz eigener Ambitionen. DeMarco verweist darauf, dass hier Hachettes beinahe eine Art Sendungsbewusstsein besaß, welches in seiner spezifischen Biographie wurzelt. Bevor er den größten französischen Verlag für Schul- und Lehrbücher begründete, hatte er eine akademische Laufbahn verfolgt, die aber nicht zur erwünschten Professur geführt habe. Das Bestreben Eisenbahnreisenden populärwissenschaftliche Abhandlungen an die Hand zu geben, um die Eisenbahnfahrt sinnvoll zu nützen, ist im Falle von Hachette in der Tat der Ausdruck für ein öffentliches Bildungssendungsbewusstsein. Vgl. DeMarco: Culturell Business. Marketing the "Bibliothèque des Chemins de Fer", S. 110-115.

hinterfragt zu haben. Aber bereits der Hinweis des französischen Buchhändlers und Verlegers Louis Hachatte zeigt auf, dass Unterhaltung nicht der einzige Nutzen war, den man mit der Eisenbahnlektüre verbinden wollte. Zudem ist nichts unbestimmter als die Kategorie der Unterhaltung. Man muss also sowohl die Setzungen von Schivelbusch, als auch die zeitgenössischen Stimmen eingehender betrachten. Es sind Differenzierungen angebracht, anstatt ungeprüft an einmal gefundene Erklärungsmuster aufzugreifen.

Doch leider knüpft z. B. Haug sowohl in ihren einzeln veröffentlichten Aufsätzen als auch in ihrer Monographie zur Geschichte des Bahnhofsbuchhandels stets einfach nur an die Thesen von Schivelbusch an. In direkter Anbindung findet sie zu der Setzung, dass der Griff zur Lektüre dem Reisenden als sinnvoller Zeitvertreib im Eisenbahnabteil galt. Schließlich sei die Fahrzeit selbst vielfach als langweilig empfunden worden und sich die Reiselektüre eben als das einzig probate Mittel gegen Reiselangeweile etablierte.¹⁷⁸ Zwar verweist sie wie Schivelbusch noch auf „außer-literarische Faktoren“, die diese Entwicklung ermöglicht und begünstigt hätten – z. B. Reisekomfort und Reisegeschwindigkeit, doch ändert dies wenig am Grundtenor ihrer Aussagen. Auch wenn sie die Gedanken Schivelbuschs zur Bedeutung der Lektüre von Kriminalliteratur im Eisenbahnabteil weiter ausführt, werden die Setzungen von Schivelbusch nicht kritisch reflektiert. Die Eisenbahnlektüre bzw. die Dominanz des Krimi-Genres in den Eisenbahnbibliotheken wird z. B. von ihr als Regulation jener Ängste gedeutet, die aus der Isolation des Eisenbahnabteils, einer Serie von Eisenbahnraubmorden und von aufsehenerregenden Eisenbahnunglücken herrührten.¹⁷⁹ So heißt es dann bei Haug:

Trotz [...] der zunehmenden Gewöhnung an das neue Transportmittel war die Angst vor Verbrechen bei den Eisenbahnreisenden dennoch latent vorhanden. Der Bedarf nach Spannung, Nervenkitzel und Nervenstimulation bei Eisenbahnreisenden, die gewöhnlich unter Langeweile litten, blieb aber trotz des steten Unbehagens offenbar unbefriedigt. Die Lektüre von Kriminal- und Detektiverzählungen, vor allem von Geschichten, die im Eisenbahnabteil handelten, setzte den Leser einer besonderen Angstlust aus. Sie war der Gegenpol zur Reiselangeweile. [...] Mit der Wahl ihrer Lektüre gingen die Reisenden bewusst die Gefahr ein, ihr bereits angegriffenes Sicherheitsgefühl um ein Weiteres zu untergraben. Die Lektüre von Detektivgeschichten, die in der Eisenbahn spielten, erzeugte daher ein künstliches Risiko. Durch

¹⁷⁸ Siehe hierzu u.a. Haug: „Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen,...“, S. 71f und S. 75f. Ebenso dies.: Der Bahnhof- und Verkehrsbuchhandel, S. 594. Dies.: Kriminalromane auf Reisen, S. 239. Und Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 62.

¹⁷⁹ Vgl. hierzu Haug: Kriminalromane auf Reisen, S. 250ff. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 67-83.

die Lektüre verließ der Eisenbahnreisende vorübergehend den ereignisarmen Ort des Abteils, an dem er sich langweilte, flüchtete in die literarische Fiktion und erregte sich am kriminalistischen Handlungsgeschehen. [...] War das Gefühl des Reisenden, nicht unmittelbar betroffen zu sein, genügend ausgebildet, dann erlebte er das dargestellte Grauen als ästhetisches Vergnügen.¹⁸⁰

Resümiert man darüberhinaus die vorhandene Forschung zur Eisenbahnlektüre, so muss man feststellen, dass eine kritische Neubefragung des Phänomens nicht stattgefunden hat. Soweit das Phänomen überhaupt thematisiert wird, verfahren die wenigen Autoren in ganz ähnlicher Weise wie Haug. Sie entwickeln ihre Fragestellungen auf der Basis von Schivelbuschs Thesen und verzichten auf eine weiterführende kritische Auseinandersetzung.¹⁸¹ Dadurch erweisen sich die von Schivelbusch vorgenommenen Funktionszuschreibungen und Erklärungsmuster bis heute als bemerkenswert beständig. Seine Setzungen sind augenscheinlich so überzeugend, dass sie nicht zu einer erneuten Beschäftigung herausfordern. Letztlich sind es zwei Setzungen, die im Zusammenhang zur Eisenbahnlektüre immer wieder auftauchen. Die Funktion der Eisenbahnlektüre wird entweder als eine Form der Kompensation oder als Medikation beschrieben.

Unter dem Begriff Kompensation lassen sich alle Aussagen von Schivelbusch zusammenfassen, die von dem Wahrnehmungswandel im 19. Jahrhundert handeln, der von der Eisenbahn initiiert worden sei. Als eine konkretere Form der Medikation gegen die mit der Eisenbahnfahrt verbundenen Ängste erscheint die Eisenbahnlektüre hingegen dann, wenn u. a. Schivelbusch und Haug darauf eingehen, dass die Kriminalromane eines der populärsten Genres darstellten, welche die Eisenbahnreisenden um die Jahrhundertwende als Lesestoff bevorzugt gewählt haben. Denn mit der These, dass die Kriminallektüre die mit der Eisenbahn verbundenen Verunsicherungen überspiele, wird das Buch eindeutig als Betäubungsmittel konzeptualisiert.

Geht man dazu über, diese Setzungen mit Aussagen zur Eisenbahnlektüren in zeitgenössischen Diskursen abzugleichen, fällt zunächst einmal auf, dass auch im 19. Jahrhundert die Eisenbahnlektüre nur selten kritisch reflektiert worden ist. Dabei war das Lesen während der Eisenbahnfahrt zuweilen in unterschiedlichen Zusammenhängen durchaus ein äußerst kontroverses Thema. Schivelbusch selbst weist schon darauf hin,

¹⁸⁰ Haug: Kriminalromane auf Reisen, S. 254-256.

¹⁸¹ Als Beispiele sei u.a. verwiesen auf Hayes: Railway Reading, S. 324. Krohn: Welche Lust gewährt das Reisen, S.158f; Paech: Unbewegt bewegt, S. 44. Speich: Rechts und links der Eisenbahn, S. 96. Vorsteher: Reisen mit der Eisenbahn, S. 423ff.

dass die Eisenbahnlektüre z. B. auch ein Gegenstand des medizinischen Diskurses in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gewesen ist. So sollen in den 1860er Jahren stattgefundene Diskussionen über die Schädlichkeit bzw. Unschädlichkeit der Eisenbahnlektüre zumindest in Frankreich am Ende zu einem medizinischen Kongress geführt haben, der diese Kontroverse dezidiert in den Mittelpunkt der Tagung stellte. In dem Bericht über diesen französischen Mediziner-Kongress aus dem Jahr 1866 wird die Reiselektüre in einen Zusammenhang mit der generellen optischen Wahrnehmungsveränderung durch die Eisenbahn gestellt. Die Lektüre wird allerdings nicht, im Sinne der These Schivelbusch, als entlastete Kompensation für die mit der Eisenbahnfahrt verbundene visuelle Überforderung begriffen und behandelt. Vielmehr sei die Reiselektüre schädlich für das Augenlicht, denn sie bedeute eine zusätzliche Anstrengung des Auges, das den unruhigen Buchstaben des Buches oder der Zeitung während der Fahrt folgen müsse. Umso bedenklicher sei dies, da die Lektüre nunmehr nahezu zur allgemeinen Beschäftigung auf der Eisenbahn geworden sei, und zwar so sehr, dass man kaum jemanden aus einer bestimmten Bevölkerungsschicht sehen würde, der sich nicht vor Antritt der Reise mit dem für diesen Zeitvertreib nötigen Lesestoff versorge. Man befürchtete aber nicht nur eine erhebliche Schädigung des Sehvermögens, die übermäßige Lektüre im fahrenden Zug überfordere mit den Augen in dem gleichen Maße ebenso das Gehirn.¹⁸² Man riet daher eher vom Lesen im Zug ab, als dass man in einer solchen Medienpraktik ein Gegenmittel zu den verschiedenen Nebenwirkungen einer Eisenbahnreise sah.

Selbst wenn hier über die Lektüre im direkten Zusammenhang mit einer visuellen Überforderung resümiert wird und sich die Schlussfolgerungen von Schivelbusch an die im Kongressbericht formulierten Beobachtungen anschließen, erschien den Medizinern die Eisenbahnlektüre damals z. B. nicht als das probate Mittel um den Blick aus dem Eisenbahnfenster zu kompensieren. Mit einer übermäßigen Lektüre verschärfe sich nur die Situation der visuellen Überforderung von Eisenbahnreisenden. Lesen wird stattdessen als Medienpraktik konzeptualisiert, die nicht mit den Reisebedingungen der Eisenbahn kompatibel sei. Daher wird so eindringlich vor der Schädlichkeit einer ungezügelten Lektüre gewarnt. Dies erinnert stark an jene Lesesuchtkritik, die bereits im vorangegangenen Jahrhundert aufgekommen war.

Seit 1800 ist die Lesesuchtkritik ein Gemeinplatz. Denn seitdem sich im späten 18. Jahrhundert das Buch zum Massenmedium und das Lesen zur Alltagsbeschäftigung

¹⁸² Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 62. Hayes: Railway Reading, S. 303.

zu entwickeln begonnen hatte, wurde diese Expansion stets von Sorgen und Bedenken begleitet, welche Folgen das Lesen für die Leser habe.¹⁸³ Zwar wurden zum Ende des 18. Jahrhunderts bei einer maßlosen Lektüre eher sittliche bzw. moralische Fehlentwicklungen und weniger direkte körperliche Folgeschäden unterstellt, doch immer wurde zum Maßhalten angehalten. Sowohl bei der Lesesuchtkritik um 1800 als auch bei der vorgestellten Kontroverse um die Folgeschäden der Eisenbahnlektüre sah man sich also berufen, das Lektüreverhalten der lesefähigen Bevölkerung regulieren zu müssen. Erst die exzessive Eisenbahnlektüre einer stetig steigenden Zahl von Zugreisenden scheint ja bei den Medizinern jene Befürchtungen evoziert zu haben, die schließlich zu der Warnung vor dem Lesen im fahrenden Zug führten. Den Mahnungen, dass man während der Zugfahrt von der Lektüre absehen sollte, weil die Erschütterungen während der Fahrt dem entgegenstünden, liegt denn auch ein spezifisches Ideal der Lektüre zugrunde, das sich mit der Aufklärung durchgesetzt hatte. Verfochten wird augenscheinlich die Lektüre als Akt der Kontemplation, während das Lesen als populäre Form der Zerstreuung auf Ablehnung stößt.

Solche Anstrengungen, Lektüre auch weiterhin als eine Praktik zu etablieren, die volle Aufmerksamkeit verlangte und eben nicht in der Eisenbahn zur Zerstreuung erfolgen sollte, zielten zu guter Letzt darauf, eben dort eine Reglementierung auszuüben, wo gerade eine Entwicklung vonstatten ging, die sich unübersehbar einer solchen Beeinflussung und damit auch dem Konzept der Kontemplation schon lange entzogen hatte. Sehr deutlich wird hieran die Angst der Eliten des 19. Jahrhunderts vor dem zunehmenden Kontrollverlust über das Leseverhalten der Massen, paradoxerweise gerade vor dem Hintergrund des zunehmenden Erfolges der Alphabetisierungskampagnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Man stellte sich noch einmal der Entstehung einer Populär- bzw. Massenkultur entgegen und versuchte den Leseakt auch für die Zukunft an das Konzept der Kontemplation zu koppeln.

Die Kontroverse, wie sie Schivelbusch für den medizinischen Diskurs angezeigt hat, findet allerdings kein Echo in der publizistischen Berichterstattung,¹⁸⁴ auch wenn

¹⁸³ Vgl. Rudolf Schenda: *Volk ohne Buch. Studien zur Sozialgeschichte der populären Lesestoffe 1770-1910.* Frankfurt/M. 1970, S.57-72. Insbesondere zur weiblichen Lesesucht und zur Geschichte des Leselernens vgl. Friedrich A. Kittler: *Aufschreibesysteme. 1800. 1900.* München 1995³, S. 37-86 und S. 183-186.

¹⁸⁴ Die Thematisierung der Eisenbahnlektüre in publizistischen Periodika des 19. Jahrhunderts wurde in Form einer exemplarischen Fallstudie anhand von zwei der populärsten Zeitschriften des 19. Jahrhunderts nachgegangen. Herangezogen wurden zum einen die *Unterhaltungen am häuslichen Herd* (1852-1864) und *Die Gartenlaube* (1853-1944). Ausgewählt wurde insbesondere die *Gartenlaube* vor

sich zumindest in den 1850er Jahren vereinzelt Kritik an dem kleinen und gedrängten Schriftbild der ersten speziell für Eisenbahnreisende erschienenen Publikationen in Form der Eisenbahnbibliotheken geübt wird. Allerdings wird hier das Lesen beim Reisen mit der Eisenbahn nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Nur ein Mangel bei der Transformation der bereits fest im Alltag etablierten Medienpraktik an die besonderen Bedingungen der Zugfahrt wird hervorgehoben. So kommt man in der Rezension zu den damals neuen Eisenbahnbibliotheken in der Zeitschrift *Unterhaltungen am häuslichen Herd* aus dem Jahr 1855 zu dem Urteil, dass man eben nur solche Buchreihen für die Reiselektüre als wenig geeignet hielt, die durch ein besonders kleines und gedrängtes Schriftbild auffielen.¹⁸⁵ Denn grundsätzlich wird in dem Artikel die neue Publikationsform der Eisenbahnbibliotheken sehr begrüßt. So wird denn auch in den Besprechungen sogleich darauf verwiesen, welch großer Mehrwert sich für den Reisenden mit den Eisenbahnreisebeschreibungen in den neuen Publikationen verbindet. Sie werden als probates Mittel gegen Reiselangeweile vorgestellt, zumal wenn es der Aussicht an Abwechslung ermangele.¹⁸⁶

Die Lektüre tritt damit aber nicht an die Stelle des Blicks aus dem Eisenbahnfenster, sondern füllt eine Erlebnisleere und kompensiert keine visuelle Überforderung. Als Mehrwert der Eisenbahnbibliotheken wird des Weiteren angeführt, dass es sich um eine Form organisierter Mediennutzung handelt. Denn da es sich bei den Eisenbahnbibliotheken um Textsammlungen handelte, würden sie schon durch ihre Anlage für eine bestmögliche Auswahl zum Zwecke der Unterhaltung während der Eisenbahnfahrt bürgen. Der Reisende werde von der Herausforderung entlastet, eine eigene Selektion vornehmen zu müssen. Die Ratlosigkeit angesichts der Fülle der Auswahl in der örtlichen Buchhandlung würde man in Zukunft durch die Eisenbahnbibliotheken

allem aufgrund ihrer ungewöhnlich großen Breitenwirkung. Hatte sie in den Anfangsjahren zunächst nur 14.500 Abonnenten, so stieg die Auflage bis 1875 auf 382.000 Exemplare. Hier muss man sich vor Augen halten, dass für Zeitschriften im deutschen Sprachraum während des 19. Jahrhundert Auflagen von höchstens 4.000 Exemplaren üblich waren, manche erreichten sogar nur 500 Exemplare. Selbst bei Zeitungen wurden in der Regel 20.000 Exemplare nicht überschritten. Damit kommt der Gartenlaube eine Ausnahmestellung zu, wenn man für das 19. Jahrhundert diskursiven Spuren nachgeht. Für die hier vorgenommene Fallstudie wurden die Ausgaben aus den Jahren zwischen 1857 und 1900 herangezogen. Zu den Angaben bzgl. der Auflagenstärke vgl. Werner Faulstich: *Medienwandel im Industrie- und Massenzeitalter (1830-1900)*. Göttingen 2004, S. 66.

¹⁸⁵ Vgl. Anonymus: Eisenbahn-Bibliotheken. In: *Unterhaltungen am häuslichen Herd* (1855), Nr. 51, S. 815-816.

¹⁸⁶ Vgl. Anonymus: Eine Eisenbahn-Bibliothek. In: *Unterhaltungen am häuslichen Herd* (1855), Nr. 29, S. 448.

hinter sich lassen können.¹⁸⁷ Zuletzt werden sie noch ausdrücklich als Hilfestellung für das Betrachten der am Abteifenster vorbeiziehenden Landschaft begrüßt, wohingegen die zum Teil in den Eisenbahnbibliotheken schon in der Frühzeit mitgeführten Kriminalgeschichten als ungeeignet für das Reisen angesehen werden. Dem Abteil und dem Wirtshaus ermangele es an der sicheren Behaglichkeit, die der Reisende von daheim kenne und die solche Geschichten erst zu einer Art Vergnügen werden lasse.¹⁸⁸

In der äußerst populären Familienzeitschrift *Die Gartenlaube* wird die Eisenbahnlektüre für die gesamte zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht in derselben Ausführlichkeit behandelt. Wenn sie überhaupt zum Gegenstand der Berichterstattung wird, dann spielt sie keine solch exponierte Rolle, als dass sie kritisch reflektiert würde. Weder wird das Lesen im Zug als Medikation noch als Gesundheitsrisiko apostrophiert. Die Eisenbahnlektüre erscheint vielmehr als Errungenschaft, die als Indiz für den jeweiligen Stand des Reisekomforts der Eisenbahn gewertet wird. Dies wird besonders deutlich in mehreren Berichten über das Reisen mit der Eisenbahn in den USA. Sie stellen den Lesern in ausführlichen Beschreibungen von transkontinentalen Eisenbahnfahrten wiederholt das besonders angenehme Reisen in den *Pullman-Waggons* der amerikanischen Eisenbahn vor.¹⁸⁹ Die bessere Beleuchtung in den amerikanischen Waggons¹⁹⁰ oder der Verkauf von Lesematerial während der Fahrt¹⁹¹ werden dabei als solche Dienstleistungen herangeführt, die Vorbildcharakter für die europäischen Eisenbahnen haben sollten. Damit werden insbesondere Bedingungen angemahnt, die das Lesen während der Eisenbahnfahrt grundsätzlich begünstigt hätten. Und es wird auch immer deutlicher, dass die Eisenbahnfahrt in der Regel nicht mehr der eigentliche Anlass einer Reise war, sondern einzig das Mittel und der Weg, so schnell und so bequem wie möglich ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Denn in den Darstellungen schwingt stets mit, dass die Eisenbahnlektüre für die hierzu nötige Kurzweil bürge. Sie wird damit als ein integraler Bestandteil der Beförderungsbedingungen aufgefasst.

¹⁸⁷ Vgl. Anonymus: Eine Eisenbahn-Bibliothek, S.448.

¹⁸⁸ Vgl. Anonymus: Anregungen „Unterhaltungslectüre für Reisende“. In: Unterhaltungen am häuslichen Herd (1856), Nr. 46, S. 734-736.

¹⁸⁹ Als Beispiel sei verwiesen auf: Fr. Gerstäcker: Amerikanische Schlaf-Waggons. In: Die Gartenlaube (1868), Nr. 33, S. 519-520. Theodor Kirchhoff: Eine Fahrt mit dem „Hotelzuge“ der Pacificbahn. In: Die Gartenlaube (1870), Nr. 19, S. 296-298. Ders.: Die wildeste Dampffahrt des Jahrhunderts. In: Die Gartenlaube (1876), Nr. 29, S. 490-491.

¹⁹⁰ Vgl. Gerhard Rohlfs: Einige Knackmandeln für Eisenbahndirectoren. In: Die Gartenlaube (1875), Nr. 39, S. 667-668.

¹⁹¹ Vgl. Gerhard Rohlfs: Auf der nordamerikanischen Eisenbahn. In: Die Gartenlaube (1876), Nr. 13, S. 215-217.

Dahingehend unterscheiden sich alle Berichte über den gesamten Zeitraum der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht voneinander. Hier ist eine erstaunliche Konstanz zu beobachten.

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wird dann in der Berichterstattung der *Gartenlaube*¹⁹² und aber auch generell das Lesen während der Eisenbahnfahrt erstmals kritischer betrachtet. Allerdings wird nicht die Medienpraktik an sich zur Diskussion gestellt, sondern das von den Bahnhofsbuchhändlern offerierte Sortiment bietet den eigentlichen Anlass zur Kritik. In der an die Lesesuchtkritik anschließenden und nun neu aufkommenden Sittlichkeitsdebatte wurde der massenhafte Verkauf von sogenannter Schmutz- und Schundliteratur an den Bahnhöfen zu einem der zentralen Themen und dies änderte sich bis ins 20. Jahrhundert nicht mehr substantiell. Die Kontroverse wurde beherrscht von dem Topos der Schädlichkeit der Unterhaltungsliteratur. Dies überrascht kaum, schließlich war seit dem Beginn der Massenkommunikation mit der Verbreitung des Buchdrucks die Entwicklung der Massenmedien von stets solchen Diskursen begleitet, die das Phänomen der Popularität zum Gegenstand hatten. Man kann solche Kontroversen sogar bis ins Spätmittelalter zurückverfolgen, wo vor schlechter Lektüre in Form des höfischen Romans gewarnt wurde. Seither erwies sich das sogenannte „Populäre“ immer wieder als Problem.¹⁹³

So war das Aufkommen der sogenannten Populärkultur in Form einer ganzen literarischen Unterhaltungsindustrie im 19. Jahrhundert verbunden mit einer zunehmend dogmatisch werdenden Trennung von Hoch- und Trivialkultur. Alle Diskurse, die an diesen Antagonismus anschließen, werden dann auch von dem Muster bestimmt, dass Vertreter der gesellschaftlichen Eliten zu bestimmen versuchen, was dem Status der Hochkultur als angemessen gilt und was nicht. Im Zuge der Entwicklung der Presse zur Massenpresse und des Buches zur Massenware kam es im Verlaufe des 19. Jahrhunderts zu einer entsprechenden Verschärfung des Diskurses um Hoch- und Trivialkultur und gipfelte schließlich in Deutschland um 1900 in der sogenannten „Schmutz- und Schund-Debatte“.¹⁹⁴

¹⁹² Vgl. Anonymus: Eine Unsitte auf Bahnhöfen. In: Die Gartenlaube 52 (1875), S. 877-878.

¹⁹³ Vgl. Schenda: Volk ohne Buch, S. 97.

¹⁹⁴ Die Genealogie der in der „Schmutz- und Schunddebatte“ bemühten Argumentation wird noch an späterer Stelle ein wenig ausführlicher betrachtet und so erfolgen hier nur erste Anmerkungen und Hinweise.

Bis zur Jahrhundertwende hatte sich innerhalb der deutschen Gesellschaft eine große Zahl von Gruppierungen gebildet, die alle auf ihre jeweils eigene Weise Reformen des sozialen, nationalen oder kulturellen Lebens durchzusetzen versuchten. Aus der gemeinsamen Ablehnung von „Schmutz und Schund“ konstituierte sich eine sehr geschlossene Sittlichkeitsbewegung mit ausgreifenden Organisations- und Aktionsformen sowie einheitlichen Argumentationslinien.¹⁹⁵ Als Angriffsfläche suchte man sich in erster Linie die expandierenden Massenmedien und so blieb der von den verschiedenen Interessengruppen getragene Sittlichkeitsdiskurs auch nicht auf das Massenmedium Buch beschränkt. Später entzündete sich der Streit ebenso an dem damals noch neuen Medium Film und die fortwährende Expansion der Massenmedien – Zeitung, Film, Hörfunk – in den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts führte schließlich zu einer noch weiteren Verhärtung der Fronten.¹⁹⁶

Doch zunächst stand vor allem der Bahnhofsbuchhandel im Mittelpunkt der Kritik. Diskutiert wurde also bezüglich der Eisenbahnlektüre nicht so sehr die Frage, ob man beim Reisen mit der Eisenbahn überhaupt Lesen sollte, sondern umstritten war, was gelesen wurde. Die engagierten Volksbildner und Vertreter von Sittlichkeitsvereinen sahen besonders die gesellschaftlichen Unterschichten sowie Kinder und Jugendliche gefährdet. Das Sortiment der Bahnhofsbuchhändler werde von Zerstreuungsliteratur beherrscht, die nicht nur ästhetischen Maßstäben nicht genüge, sondern darüber hinaus sittenwidrige Lebensverhältnisse und Verbrechen verherrliche.¹⁹⁷

Die Debatte fokussierte damit das Problem der Medienwirkung, denn dass die sogenannte „Schmutz- und Schund-Literatur“ eine zersetzende Wirkung im Hinblick auf Geschmack und Wertevorstellungen habe, galt den Zeitgenossen als unzweifelhafte Tatsache. Daher konzentrierten sich die Aktionen der Sittlichkeitsvereine auf die Überwachung und Kontrolle der Distributionswege und damit vornehmlich auf den Bahnhofsbuchhandel mit seinem nur schwer zu übersehenden schnellen Warenumschlag. Es galt die Hauptquelle für die minderwertige und gefährliche Literatur zum Versiegen zu bringen.¹⁹⁸ Die fortwährende Kontroverse um den Bahnhofsbuchhandel fand erst nach dem Zweiten Weltkrieg ein Ende. Nunmehr wurde der Bahnhofsbuch-

¹⁹⁵ Vgl. Mitjam Storem: Literatur und Sittlichkeit. Die Unterhaltungsliteraturdebatte um 1900. In: Das bewegte Buch. Buchwesen und soziale, nationale und kulturelle Bewegungen um 1900. Hrsg. v. Mark Lehmstedt / Andres Herzog. Wiesbaden 1999, S. 369-396.

¹⁹⁶ Vgl. ebenda, S. 373f.

¹⁹⁷ Vgl. ebenda, S. 375.

¹⁹⁸ Vgl. Storem: Literatur und Sittlichkeit, S. 376.

buchhandel auch nicht länger mit Zensurvorschriften belegt.¹⁹⁹ Die Lektüre während der Eisenbahnfahrt hatte sich unumstrittene Medienpraktik von Reisenden etabliert.

Sowohl die Reflexion im medizinischen Diskurs als auch die „Schmutz- und Schund-Debatte“ erscheinen als verspätete Reaktionen, die vergeblich versuchen etwas zu regulieren, was schon längst eine eigene Form gefunden hatte. Die Eisenbahnlektüre zeichnet sich zuletzt denn auch durch eine zentrale Schlüsselkategorie aus, die erst Fixpunkt der Auseinandersetzungen gewesen war und später dann ein Indiz für Funktion und Mehrwert darstellte. Denn Eisenbahnlektüre verband sich in allen hier vorgestellten diskursiven Zusammenhängen stets mit der kaum bestimmbaren Kategorie *Unterhaltung*. Betrachtet man nur allein die verschiedenen Publikationen, die speziell für Eisenbahnpassagiere entstanden sind, so trifft man oft bereits im Titel auf einen entsprechenden Funktionsindikator. Sowohl die als Buchreihen erscheinende Eisenbahnbibliotheken wie *„Humoristische Reise- und Eisenbahnbibliothek, Eisenbahn-Unterhaltung oder Unterhaltungsbibliothek für Reise und Haus“*, als auch Einzelpublikationen wie z. B. *„Der Labe-Becher für Fahrlustige. Die launige Locomotive oder der lustige Gesellschafter aus der Eisenbahn zu Erheiterung im Dampfwagen“* aus dem Jahr 1848, also aus der Frühzeit der Eisenbahnlektüre, markieren augenscheinlich eindeutig das ihnen zugrundeliegende Nutzungskonzept.²⁰⁰ Demnach liest man seither im Zug zum Zeitvertreib, denn im Zweifelfalle war die Lektüre immer attraktiver als der so oft bemühte Blick aus dem Waggonfenster. Den Griff zur Unterhaltungsliteratur vermochte auch nicht die Vehemenz der „Schmutz- und Schund-Debatte“ abzustellen.

¹⁹⁹ Vgl. Hack: Vom Bahnhofsbuchhandel, S. 278.

²⁰⁰ Zum Nachweis der hier genannten Titel vgl. die Fußnoten auf S. 65 und S. 76.

4. Auf hoher See

Parallel zur Entwicklung der Eisenbahn vollzog sich die Erschließung der Ozeane durch die Dampfschiffahrt. So konnte mit Dampfschiffen erstmals ein vom Wetter weitgehend unabhängiger regelmäßiger Liniendienst gewährleistet werden. Auch infolgedessen kam es zur einem stetigen Anstieg des maritimen Passagierverkehrsaufkommens ab Mitte des 19. Jahrhunderts. Schließlich wurden die Unwägbarkeiten einer Seereise zunehmend berechenbarer, auch wenn man noch immer zumeist nur dann eine Überfahrt antrat, wenn man sich dazu genötigt sah. Denn bis weit hinein ins 20. Jahrhundert war die Passage zu Schiff die einzige Möglichkeit, die Entfernung zwischen den Kontinenten zu überwinden. Für die Reisenden verband sich der Aufenthalt an Bord von jeher zwangsläufig mit der Herausforderung, sich mit den spezifischen Bedingungen einer Schiffspassage zu arrangieren. Zu diesen Herausforderungen zählte auch die Organisation der zeitlichen Dauer einer Passage. Schon der Tatbestand, dass sich die Schiffsreise bereits sehr früh in der Geschichte der Dampfschiffahrt mit den unterschiedlichsten Formen der Bordunterhaltung – etwa dem *Schuffleboard* – verband, zeigt deutlich an, dass die Atlantiküberquerung ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer weniger ein Wagnis darstellte. Daher verband sie sich nun mit dem Bedürfnis nach einer, die eigene Aufmerksamkeit in Anspruch nehmenden Tätigkeit. Angebote für solche Tätigkeiten gab es alsbald auf vielerlei Art, nicht nur in Form organisierter Mediennutzung.²⁰¹

²⁰¹ Die Passagiere der Jungfernfahrt des ersten transatlantischen Passagierdampfschiffes sollen die ersten gewesen sein, die ernsthaft Deckspiele verfolgten. Vor dieser Zeit beschränkte sich die Unterhaltung an Bord auf intellektuelle Wettbewerbe im Salon, unter denen Rechtschreibwettbewerbe, Ratespiele und Whistpartien dominierten. Die Bereitstellung von Spielen aller Art wurde eine Selbstverständlichkeit. *Schuffleboard* war dabei die erste von vielen auch noch heute üblichen Decksportarten. Rasch wurde das Spiel zu einem festen Bestandteil einer Atlantiküberfahrt. Ein weiteres überaus beliebtes Ozeanspiel war Decktennis, bei dem man allerdings auf Schläger und Ball verzichtete und stattdessen einen Gummiring über ein für Badminton geeignetes Netz hin und her schleuderte. Auch Minigolf erfreute sich allgemeiner Beliebtheit. Auf den großen Schiffen tauchte es bereits vor dem Ersten Weltkrieg auf und war damit seinem Pendant an Land um Jahrzehnte voraus. Des Weiteren veranstaltete man bei sommerlichen Überfahrten eine Reihe von sportlichen Wettbewerben an Deck. Damen waren u. a. eingeladen zu Eierlauf, Sackhüpfen oder Nadeleinfädeln. Während der Wintermonate vergnügte man sich unter Deck mit Tischtennis und Wasserpolo, sofern das Schiff über ein geeignetes Schwimmbad verfügte. Neben all den sportlichen Aktivitäten gab es zahlreiche Gesellschaftsspiele an Bord: Scharaden im Rauchsalon, Schatzsuchen, Tanzmarathons und auch Amateurtheateraufführungen. Insbesondere auf englischen Schiffen sollen Kostümwettbewerbe eine große Begeisterung ausgelöst haben. Ab Mitte der 1950er Jahre beschränkte sich der Maskenball auf

Gerade für die Bordlektüre bemühten sich die Reedereien sehr frühzeitig darum, wenigstens den Reisenden in der Ersten Klasse ein Medienangebot in Form einer Schiffsbibliothek bereit zu stellen. Schiffsbibliotheken gehörten zu den ältesten Einrichtungen für die Unterhaltung der Reisenden an Bord. Allerdings wurden diese Bibliotheken erst nach 1900 zu einer vollends etablierten und damit allgemein verbreiteten Einrichtung an Bord der Liniendampfer im Nordatlantikdienst. Entsprechend lässt sich die organisierte Mediennutzung für die Passagierlinienschifffahrt – wie im Falle der Eisenbahn – zunächst in erster Linie als Organisation von spezifischen Distributionsstrukturen für die zur Reiselektüre bestimmte Literatur beobachten. Zur durch die Reedereien an Bord organisierten Mediennutzung zählten seit dem Ende des 19. Jahrhunderts denn auch der Betrieb von Schiffsbuchhandlungen, die Herausgabe von Bordzeitungen, die Anwesenheit eines Bordphotographen und später der Betrieb von Bordkinos. So waren die Medien alsbald ein integraler Bestandteil einer besonderen maritimen Reisekultur.

Unter dem Einfluss der spezifischen Rahmenbedingungen der Seefahrt hat sich z. B. die Bordlektüre seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Form einer durchaus komplex organisierten Medienpraktik etablieren können. Insbesondere für die Anfangsphase der Passagierlinienschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Jahrhundertwende lässt sich aufzeigen, wie erst die allgemeine Entwicklung der Passagierlinienschifffahrt die Rahmenbedingungen und die Voraussetzungen schuf, die es notwendig erscheinen ließen eine Reihe medialer Praktiken an Bord von Ozeandampfern zu überführen. Analog zur Eisenbahnlektüre soll also im Nachfolgenden erläutert werden, dass auch die mediale Infrastruktur an Bord von Passagierlinienschiffen als dispositive Formation betrachtet werden kann. Hierzu soll zuerst auf die Geschichte der Passagierlinienschifffahrt eingegangen werden. Sie bildet den entscheidenden Rahmen für die verschiedenen Formen der Mediennutzung beim Reisen auf hoher See.

den Schiffen dann allerdings ausschließlich auf die Kinder. Ein Wettbewerb um die komischste Kopfbedeckung stellte das letzte Überbleibsel der Erwachsenen Spiele der Vorkriegszeit dar. Auch die Veranstaltung von Bordkonzerten unterlag dem Wandel des vorherrschenden Zeitgeschmacks. Sie waren zunächst um 1900 in Mode gekommen, doch spätestens in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts waren sie dann wieder unüblich geworden. Mittlerweile konnten Reisende auch an Bord der Ozeanliner während der Überfahrt Radio-Sendungen verfolgen. Vgl. John Maxton-Graham: Der Weg über den Atlantik, S. 209-218.

4.1 Zur Entwicklung der Passagierlinienschifffahrt

Die Nutzung von Medien an Bord von Passagierlinienschiffen hängt eng mit der Entwicklung der Passagierlinienschifffahrt zusammen. Ein Blick auf die Entwicklung der Hochseeschifffahrt zeigt, dass dem Dampfschiff hier eine entscheidende Rolle zukommt. Es veränderte in der Mitte des 19. Jahrhunderts den Seeverkehr ebenso grundlegend, wie die Eisenbahn den Landverkehr.

Bis ins 19. Jahrhundert gab es noch keinen regelmäßigen Passagierlinienverkehr auf den weltweiten maritimen Handelsrouten. Der Verkehr zwischen den Kontinenten war vom Wetter abhängig. Handelsschiffe verkehrten nicht nach einem festen Fahrplan und boten auch kaum Raum für mitreisende Passagiere. Doch mit der fortschreitenden Besiedlung des amerikanischen Kontinentes im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts steigerte sich die Zahl von Schiffsreisenden zunehmend. In immer größerer Zahl fuhren nun ausschließlich mit Auswanderern besetzte Segelschiffe von Europa in die USA sowie von Großbritannien um das Kap der Guten Hoffnung nach Australien. Goldsucher reisten in wochenlangen Überfahrten sowohl von Europa, als auch von der Ostküste Nordamerikas um das Kap Horn nach Kalifornien. Andere fuhren nach Panama, überquerten dort die Landenge und fanden am Stillen Ozean Anschluss an Segelschiffe zu den Goldfeldern Kaliforniens. Zudem hatten die vielen Sträflingstransporte europäischer Nationen zu ihren Kolonien in Übersee nach wie vor einen sehr großen Anteil am maritimen Weltverkehr. Selbst Sklavenfahrten gab es noch im 19. Jahrhundert und zwar vornehmlich vom afrikanischen Kontinent über den Atlantik nach Brasilien.²⁰²

Der Einsatz der ersten Dampfschiffe änderte an all dem zunächst kaum etwas. Denn diese konnten wegen ihrer geringen Reichweite anfangs nur auf Binnengewässern und entlang der Küsten eingesetzt werden. Recht früh verkehrten Personendampfschiffe z. B. im nahen Bäderverkehr von London zu den verschiedenen Badeorten an der Küste von Kent. Durch die Verbesserung der Dampfmaschine, die Erhöhung der Maschinenleistung bei einem zugleich verringerten Kohleverbrauch, konnte man ab den 1830er Jahren auch daran denken, die ersten Hochseefahrten zu unternehmen.²⁰³

Die Aussicht auf eine stetig wachsende Zahl von Passagieren war schlussendlich der Anstoß, um ab 1830 den Bau erster Hochseedampfschiffe in Angriff zu nehmen, die

²⁰² Vgl. Helmut Pense: Weltgeschichte der Seefahrt. Band III. Geschichte der zivilen Schifffahrt. Von 1800 bis 2002. Die Zeit der Dampf- und Motorschifffahrt. Graz / Wien 2002, S. 877-878.

²⁰³ Vgl. ebenda, S.877.

ausschließlich für den Passagierliniendienst und die Postbeförderung bestimmt waren. Insbesondere für vielreisende Geschäftsleute und Diplomaten schien eine bequeme, schnelle und pünktliche Beförderung auf den maritimen Handelsrouten, wie sie das Dampfschiff zum ersten Mal zu gewährleisten versprach, von einem besonders großen Interesse. Man ging davon aus, dass dies den zahlungskräftigen Passagieren auch einen entsprechend höheren Preis wert sei. Hinzu kam die immerzu größere Zahl europäischer Auswanderer, die allein durch ihre große Anzahl selbst bei einem relativ niedrigen Fahrpreis eine verlässliche Einnahmequelle für die Reedereien darstellen würden und den Einsatz großer Passagierdampfschiffe ebenso zu rechtfertigen versprach.²⁰⁴

Die Fahrten der Dampfschiffe über die Meere wurden im Folgenden schrittweise ausgedehnt. Die ersten Liniendienste gingen über den Ärmelkanal, die irische See, von London nach Hamburg und nach La Havre. Dann folgten immer weitere Fahrten.²⁰⁵ Die Hochseeschiffahrt mit Dampfschiffen im größeren Umfang setzte schließlich ab Mitte des 19. Jahrhunderts ein. Das bei weitem größte Personenaufkommen im weltweiten Passagierlinienverkehr verzeichnete man von Beginn an auf den Nordatlantikrouten zwischen Europa einerseits und der Ostküste der USA und Kanada andererseits. Die Passagierschiffahrt zerfiel rasch in den Liniendienst mit fixen Abfahrten und Ankünften für reine Passagierschiffe mit Postbeförderung und in den Liniendienst von Kombischiffen, die neben Passagieren auch Fracht beförderten, der nur fixe Abfahrten in Aussicht stellte, also die Ankunft in den Zielhäfen nicht zu einem zuvor festgesetzten Zeitpunkt garantierte. Die gemischten Passagier- und Frachtschiffe fuhren meist bis zu viermal im Monat von Europa nach Südamerika, durch den Suezkanal nach Indien, Ostasien und Australien und gegen Ende des Jahrhunderts auch nach Afrika. Im Einzelfall hatten auch manche Frachtschiffe einige Kabinen für Passagiere jenseits der maritimen Hauptreiserouten.²⁰⁶

Die Mehrzahl der Reisenden wurde von den nach einem fixen Fahrplan verkehrenden, großen Passagierdampfern über den Nordatlantik befördert. Auf den Routen zwischen Europa und Nordamerika gab es schon ab der Mitte des 19. Jahrhunderts eine so große Nachfrage, dass unentwegt immer neue Reedereien gegründet wurden. Doch nur wenige konnten dauerhaft das notwendige Kapital für den Bau und Unterhalt moderner Dampfschiffe aufbringen. So dominierten langfristig nur einige große Reedereien dieses Geschäft. Um gegenüber den anderen Wettbewerbern

²⁰⁴ Vgl. Pensel: Weltgeschichte der Seefahrt, S. 877f.

²⁰⁵ Vgl. ebenda.

²⁰⁶ Vgl. ebenda, S. 986f.

bestehen zu können, standen selbst diese wenigen konkurrierenden Großreedereien unter dem fortwährenden Zugzwang immer größere, immer schnellere und immer luxuriösere Schiffe in Dienst zu stellen.²⁰⁷ Ab den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts gab es schließlich die ersten Schnelldampfer, die den Atlantik in rund fünf Tagen überqueren konnten, wozu 1836 mit einem der frühen Dampfschiffe noch durchschnittlich 16 Tage nötig gewesen waren.

Die ersten Hochseepassagierdampfer waren mit Kabinen um einen zentralen Salon für besonders zahlungskräftige Passagiere ausgestattet und hatten daneben nur eine geringe Ladekapazität für weitere Fracht. Neben der Luxusklasse oder der ersten Klasse verfügten diese Schiffe über eine etwas einfachere zweite Klasse. Für die zahlreichen Auswanderer gab es im sogenannten Zwischendeck Massenquartiere mit großen Schlafsälen.²⁰⁸ Die Auswanderer bildeten in der Zeit von 1850 bis zur Jahrhundertwende die weitaus größte Gruppe unter den Schiffsreisenden. Rund 70 Prozent des weltweiten Passagieraufkommens stellten die Auswanderer. Politische und wirtschaftliche Krisen hatten dazu geführt, dass im Laufe des 19. Jahrhunderts Millionen Europäer den Kontinent verließen. Die große Emigrationsbewegung vor allem in die USA hatte eine jahrzehntelange Konjunktur der Nordatlantikschiifffahrt zur Folge. Der Transport der Auswanderer war ein lohnendes Geschäft, und in dieses Geschäft schalteten sich schon früh deutsche Reeder ein. Bereits im Jahre 1782 schickten Kaufleute aus Bremen die ersten Segelschiffe nach Philadelphia. Hamburg folgte bald nach. Bei allen Risiken war es ein lukratives Geschäft, weil die Zwischendeckpassagiere die Transportkosten im Voraus abdeckten und somit im zusätzlichen Frachtgeschäft hohe Gewinne erzielt werden konnten. Das Geschäft mit den Emigranten war so auch ursächlich für den Aufstieg der beiden großen deutschen Reedereien, der *Hapag*²⁰⁹ von 1847 und des *Norddeutschen Lloyd*²¹⁰ von 1857. Seit den

²⁰⁷ Vgl. Pense: Weltgeschichte der Seefahrt, S.986f..

²⁰⁸ Vgl. Maxtone-Graham: Der Weg über den Atlantik, S. 15-23.

²⁰⁹ Die Reederei *Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft (HAPAG)* wurde am 27. Mai 1847 von Hamburger Kaufleuten und Reedern gegründet. Von Beginn an unterhielt die *Hapag* einen Liniendienst von Hamburg nach Nordamerika, weshalb sich später auch die Bezeichnung Hamburg-Amerika Linie für die Reederei einbürgerte. Die Liniendienste umspannten dann im Laufe der Zeit die gesamte Welt.

²¹⁰ Bereits im Jahr 1858 wurde von der *Norddeutschen Lloyd* mit dem Dampfer *Bremen* ein regelmäßiger Linienbetrieb zwischen Bremerhaven und New York eingerichtet. In den folgenden Jahren kamen Passagierverbindungen nach Baltimore und New Orleans hinzu. 1897 schließlich beanspruchte der *Norddeutsche Lloyd* mit der Indienststellung des Schnell dampfers *Kaiser Wilhelm der Grosse* den Spitzenplatz unter den Nordatlantikreedereien.

siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts gehörten ihre Schiffe zu den modernsten der Welt und seit den neunziger Jahren auch zu den schnellsten, komfortabelsten und größten Schiffen. In der Konstruktion moderner Ozeanriesen schlugen sich die drei Geschäftsbereiche nicht nur der deutschen Reedereien exemplarisch nieder: Die betont luxuriöse Passagierschiffahrt spielte sich in den modernen Schnelldampfern der 1890er Jahren allein in den oberen Decks des Schiffes ab; der Raum zur Unterbringung von mehreren tausend Auswanderern befand sich im Zwischendeck, und die restlichen Etagen der Unterdecks boten Raum für mehrere zehntausend Tonnen Fracht.

Die Hapag besaß 1914 nicht weniger als 194 größere Ozeandampfer und der Norddeutsche Lloyd 135 für die Hochseeschiffahrt geeignete Schiffe. Eine Zeitlang dominierten die beiden deutschen Großreedereien sogar die Passagierlinienschiffahrt auf dem Nordatlantik. Sie stiegen zu den beiden größten Reedereien der Welt auf. Vor allem durch die Geschwindigkeitsrekorde ihrer Schnelldampfer in den Jahren von 1897 bis 1907 bestimmten sie um die Jahrhundertwende in jeder Hinsicht die Entwicklung der Passagierlinienschiffahrt nicht nur zwischen dem europäischen und amerikanischen Kontinent.²¹¹ Infolgedessen setzten die deutschen Reedereien die damals allgemein gültigen Maßstäbe hinsichtlich der Ausstattung der ausschließlich auf der Nordatlantikroute nach New York verkehrenden Schnelldampfer. Zu den damit verbundenen Innovationen beim Passagierkomfort gehörte auch der flottenweite Einbau von Bordbibliotheken.

Über diesen Zeitraum hinaus gilt im Allgemeinen, dass die Entwicklung der Passagierschiffahrt fortwährend durch eine große ökonomische und technische Innovationsdynamik gekennzeichnet war. Insbesondere die stete Verkürzung der Nordatlantiküberfahrt stand für Innovation und Fortschritt. Man zählte die durch das *Blaue Band* honorierten Rekordfahrten der Dampfschiffe dieser Zeit zu den Kennzeichen wirtschaftlicher und nationaler Größe.²¹² Die größten und schnellsten Schiffe wurden

²¹¹ Vgl. Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. 5 Bde. Hamburg 1986-1990, Bd. 1, S. 12ff. u. 27f. und Bd. 3, S. 7.

²¹² Das *Blaue Band* als Auszeichnung für die Rekordüberfahrten der Nordatlantiklinienschiffe ist es eine Kreation von britischen Journalisten, die diesen Begriff gegen Ende des 19. Jahrhunderts aus dem heimischen Pferdesport, dem Derby, für die Schiffahrt entlehnt haben. Seit 1780 wird beim Derby dem schnellsten Pferd als äußeres Zeichen des Sieges eine *Blaue Schleife* verliehen. In der Dampfschiffahrt bekam nun jedes Passagierschiff, dem ein neuer Geschwindigkeitsrekord bei der Transatlantiküberquerung gelang, diese Auszeichnung verliehen. Aber auch alle vorangegangenen, seit 1838 unter dem Begriff *record breaker* geführten Dampfschiffe wurden posthum mit dieser symbolischen Ehre ausgezeichnet. Es handelte sich allerdings um keine reale Trophäe, sondern einzig um eine diskursive Prämierung der jeweiligen Schiffe. Da es also im eigentlichen Sinne kein *Blaues*

ausschließlich für den Atlantikdienst gebaut. Ein langjähriger aggressiver Wirtschaftskampf drängte die Reedereien dazu, sich unentwegt den Bedürfnissen der Reisenden anzupassen. Nur was an Ausstattung und Dienstleistung auf wirklich nachhaltige Anerkennung und Nachfrage traf, wurde auch für die nächste Generation von Schiffen übernommen – und was sich wirklich bewährte, wurde von der Konkurrenz sogleich kopiert.

Der Bau von immer größeren Schiffen ist so denn auch das deutliche Indiz dafür, dass sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts immer mehr Reisende die Fahrt über den Atlantik leisten konnten. Selbst der erste Weltkrieg erzwang nur eine vorübergehende Pause im Wettbewerb der Reedereien um die stetig steigende Zahl von Passagieren. Von besonderem Vorteil war dabei stets, wenn man die kürzeste Überfahrt über den Nordatlantik versprechen konnte. Denn für die schnellste Passage verlieh die Presse weiterhin die Auszeichnung des *Blauen Bandes*. Großbritannien, Deutschland und Frankreich beteiligten sich an diesem Konkurrenzkampf. Vor allem die weltgrößten Reedereien aus Deutschland und Großbritannien, wie *Norddeutscher Lloyd*, *Hapag*, *Cunard* und *White Star*, waren bei all dem die Vorreiter und setzten jene Standards, an denen sich die übrigen Wettbewerber aus den anderen europäischen Nationen und den Vereinigten Staaten messen lassen mussten. Nicht einmal die Weltwirtschaftskrise konnte diesen Wettlauf entscheidend hemmen.²¹³ Mit immer größeren und luxuriöseren Schiffen warben die Reedereien um Fahrgäste. Speisesäle, Wintergärten, Spiel- und Rauchzimmer, Musikkapellen und exquisite Speisen der besten Köche wurden geboten. Die Innenausstattung der Schiffe vermittelte den Reisenden den Eindruck nicht auf See, sondern während der gesamten Überfahrt noch an Land zu sein. Genau diesen Eindruck herzustellen, war die Absicht der Reedereien. Angst und Unbehagen vor dem Ozean waren noch immer gegenwärtig. Dies drückte sich merklich in der Struktur und der Ausstattung der Schiffe aus. Beides hatte sich ganz dem Konzept unterzuordnen, die Bedingungen einer Schiffspassage vergessen zu lassen. Die Wettbewerbspolitik der Reedereien bestand damit neben dem Geschwindigkeitswettstreit vornehmlich darin, bei

Band gab, gab es auch keine übergeordneten Institutionen die es an die *record breaker* und Reedereien hätten verleihen können. Erst 1935 bekam die Konkurrenz um das Blaue Band den Charakter eines offiziellen Wettbewerbs. Der britische Parlamentsabgeordnete Harold K. Hales stiftete aus Anlass der Gründung eines internationalen Komitees des *Blauen Bandes* eine silberne Statuette als Symbol für das Blaue Band. Siehe hierzu Arnold Kludas: Das blaue Band des Nordatlantiks. Der Mythos eines legendären Wettbewerbs. Hamburg 1999.

²¹³ Vgl. Pensel: Weltgeschichte der Seefahrt, S. 1102 und 1181.

dem Versuch, der Schiffsreise den Charakter und Charme eines Hotelaufenthaltes zu geben, die übrigen Konkurrenten zu übertreffen.²¹⁴

Die Linienschiffe wurden bis zum ersten Weltkrieg in der ersten Klasse vor allem von Geschäfts- und Bildungsreisenden der amerikanischen Oberschicht genutzt. Die dritte Klasse und das sogenannte Zwischendeck dienten noch immer vornehmlich den Emigranten aus Europa, deren Strom um die Jahrhundertwende seinen Höhepunkt erreicht hatte. Die für die gebildete Mittelschicht vorgesehene zweite Klasse – in der sowohl Bildungsreisende wie besser gestellte Emigranten unterwegs waren – spielte eine vergleichsweise untergeordnete Rolle.²¹⁵ Entsprechend der Etikette erwarteten die Passagiere der ersten und zweiten Klasse ein nach Geschlechtern getrenntes Raum- und Unterhaltungsangebot, wobei man mit dem Frauenbild dieser Epoche eine primär schöngestige Schriftlichkeit verband und für die Männer einen für Damen gesperrten Rauchsalon mit Ausschank von Alkoholika einrichtete. Doch weit strenger als die Trennung nach Geschlechtern war die Trennung in Passagierklassen, in denen durch den Fahrpreis die entsprechenden Einkommensverhältnisse abgebildet waren. Der Kontakt zwischen den Klassen galt nicht nur als unschicklich, sondern war sogar verboten. Es gab auf den Schiffen keinerlei gemeinsam genutzte Räume, die Verbindungsgänge waren allein dem Schiffspersonal vorbehalten. Eine solch strikte Klassenaufteilung erzwang eine spezifische räumliche Gliederung der Schiffe und damit auch die mehrfache Einrichtung bestimmter Gesellschaftsräume – zum Beispiel auch die getrennter Leihbüchereien, wobei diese ohnehin zunächst allein Reisenden der ersten Klasse zur Verfügung gestellt worden waren.²¹⁶

²¹⁴ Vgl. hierzu die Ausführungen eines Schiffbauingenieurs in einem Vortrag im Jahre 1922 beim Royal Institute of British Architects, der den Standpunkt der Reedereien wie folgt schildert: „Als ich vor etwa 15 Jahren mit dieser Arbeit betraut wurde [...], sagte ich zum Vorstand der Reederei, die mich anstellte: »Warum lassen Sie nicht ein Schiff wie ein Schiff aussehen?« [...] Aber ich erhielt zu Antwort, dass die Menschen, die diese Schiffe benutzen, keine Piraten seien und keine Matrosentänze aufführten; es seien hauptsächlich seekranke amerikanische Damen, die vor allem nicht daran erinnert werden wollten, daß sie sich auf einem Schiff befänden. Die meisten von ihnen müssen mit den Schiff reisen und schätzten das ganz und gar nicht.[...] Ich würde sagen, daß der Transatlantikliner nicht nur ein Schiff ist, sondern eine schwimmende Stadt mit 3000 Einwohnern aller Art und jeden Geschmacks. Leute, die sich hier gern aufhalten, sind eindeutig in der Mehrzahl. Wenn wir Schiffe zur Verfügung hätten, die innen wie Schiffe aussehen und die Passagiere dazu bringen, das Meer zu genießen, wäre das natürlich wunder-bar. Aber so wie die Dinge stehen, können wir nur riesige schwimmende Hotels anbieten.“ Zitiert nach Maxton-Graham: Der Weg über den Atlantik, S. 128.

²¹⁵ Vgl. Maxton-Graham: Der Weg über den Atlantik, S. 160-181.

²¹⁶ Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute. 1890-1915, S. 96-98.

Mit ihrem ausdifferenzierten Mikrokosmos markierten die luxuriösen Schnelldampfer den letzten und größten Höhepunkt der Passagierlinienschifffahrt, denn mit dem Rückgang der Massenemigration in die USA deutete sich schon in der Zeit zwischen den Weltkriegen das Ende der Passagierlinienschifffahrt an. Anstelle der Auswanderer fuhr ab den 1920er Jahren eine immer größere Zahl amerikanischer Touristen in den billigen Klassen der Ozeanliner über den Atlantik. Doch mit dem endgültigen Ende der europäischen Massenemigration und mit dem Aufkommen des interkontinentalen zivilen Flugverkehrs begannen sich die Verhältnisse entscheidend zu verändern. Am 26. Oktober 1958 startete das erste amerikanische Düsenflugzeug nach Paris. Fortan reduzierte sich die Flugzeit von Europa nach New York von zwölf Stunden auf durchschnittlich sieben Stunden. Aufgrund der deutlich kürzeren Reisezeiten der neuen Düsenjets wurde der transatlantische Reiseverkehr ab 1960 – schon mit einem Anteil von über siebzig Prozent – vom Flugverkehr bestimmt. Allerdings florierte die Passagierlinienschifffahrt in den 1950er Jahren noch ein letztes Mal und erreichte 1957 sogar einen neuen Höhepunkt. Auf siebzig Schiffen hatten in diesem Jahr 1.036.000 Passagiere den Atlantik überquert. Im Laufe einer typischen Sommerwoche legten mehr als zwölf Passagierschiffe in New York ab. Doch nur ein Jahr später war die Zahl der Flugpassagiere zum ersten Mal höher als die Zahl der Schiffsreisenden. Infolge der Expansion der Passagierluftfahrt kam es somit zu Beginn der 1960er Jahre zur Einstellung der Passagierlinienschifffahrt zwischen den Kontinenten. Die großen Passagierschiffe waren zu Verlustobjekten geworden; rasch wurden sie aus dem Verkehr gezogen oder für Kreuzfahrten umgerüstet.²¹⁷

4.2 Organisierte Medienpraktiken an Bord

4.2.1 Die Einrichtung von Schiffsbibliotheken und -buchhandlungen

Als Schiffsbibliothek wird in der Fachliteratur sowohl die literarische Gattung der Dampfschiffsbibliotheken, als auch die Einrichtung von bordeigenen Bibliotheken bezeichnet. Bei den Dampfschiffsbibliotheken handelte es sich um eine mit den Reise- und Eisenbahnbibliotheken vergleichbare Gattung, die den Dampfschiffpassagieren im 19. Jahrhundert in Form einer gebundenen Textsammlung ein breites Angebot an Reise- und Unterhaltungsliteratur zur Lektüre für den Aufenthalt an Bord der Schiffe bot. Zu

²¹⁷ Vgl. Maxton-Graham: Der Weg über den Atlantik, S. 9.

ihnen zählten z. B. ausführliche Reisebeschreibungen der Dampfschifffahrten auf Binnengewässern und Flüssen, wo sich den Reisenden im Gegensatz zu Ozeanpassagen ein vorbeiziehendes Landschaftspanorama bot. Es handelte sich in erster Linie um Erfahrungsberichte von Schiffsreisenden mit detaillierten Landschafts- und Städtebeschreibungen. Besonders populär waren Schilderungen des Panoramas, das eine Rheinreise den Passagieren eines Dampfschiffes zu bieten vermochte. Wie im Falle der Eisenbahnreisebeschreibungen kann man solche Dampfschiffreisebeschreibungen als Anleitung für die richtige Wahrnehmung der vorüberziehenden Landschaft begreifen. Bei den Dampfschiffsbibliotheken handelte es sich also in erster Linie um ein Angebot für die Passagiere auf den Dampferlinien der Binnenschiffahrt.²¹⁸

Als Schiffsbibliotheken im eigentlichen Sinne werden schließlich auch schon jene ersten stationären Leihbibliotheken an Bord der großen Ozeandampfer bezeichnet, die sich zu der wichtigsten Einrichtung zur Beschaffung von literarischer Reiseunterhaltung während einer langen Schiffspassage nach Übersee entwickelten. Wie bereits angemerkt, boten die Luxusdampfer der Jahrhundertwende vor allem den Passagieren der ersten Klasse großzügige öffentliche Räumlichkeiten für den gesellschaftlichen Umgang und die Unterhaltung während der mehrtägigen bzw. mehrwöchigen Schiffsreise zwischen den Kontinenten. Neben Kasino, Musik- und Tanzsaal, Speisesaal, Lounge und Promenadendeck, zählten auch Lese- und Schreibzimmer, sowie Bordbibliotheken dazu. Boten die Lese- und Schreibzimmer ein abgeschiedenes Ambiente für die Zeitungs- und Zeitschriftenlektüre und für das Verfassen von Briefen, konnten in der Leihbibliothek gegen Hinterlegung einer Kautions Bücher für die Dauer der Schiffspassage entliehen werden. Sie boten den Schiffsreisenden oftmals ein sehr breites Angebot nicht nur an zeitgenössischer Unterhaltungsliteratur und maritimen Fachpublikationen, sondern auch eine Auswahl von Zeitungen, Zeitschriften und Illustrierten.

Zu einer vollends etablierten Einrichtung wurden solche Schiffsbibliotheken allerdings erst ab der Jahrhundertwende um 1900. Das organisierte Lesen und Schreiben während einer Schiffspassage bedurfte zunächst der Ausbildung jener spezifischen Räumlichkeiten an Bord, die diese Tätigkeiten von der übrigen Umgebung – z. B. vor der Witterung oder dem sonstigen Betrieb an Bord – abschirmten. Dies war auf den älteren Schiffen so nicht unbedingt vorauszusetzen. Denn ein vor 1870 gebautes Dampfschiff besaß noch immer mehrere Segelmasten und infolgedessen praktisch

²¹⁸ Vgl. Christine Haug: Schiffsbibliotheken. In: Lexikon des gesamten Buchwesens (LGB). Hrsg. von Corsten Severin u.a. 2. Auflage. Stuttgart 1985, S. 541.

keinerlei weitere Deckaufbauten. Dies beschränkte den Raum für Passagiere und Fracht auf den Rumpf des Schiffes. Die Kajüten für die Reisenden wurden unter Deck untergebracht. Neben den Kajüten wies ein solches hybrides Dampfschiff als weitere Räumlichkeiten für die Reisenden gewöhnlich nur zwei Salons auf, die ausschließlich für die Passagiere der ersten und zweiten Klasse bestimmt waren und zumeist übereinander im Achterdeck angeordnet waren. Von diesen fensterlosen Salons gingen direkt zu beiden Seiten die Kajütentüren ab. Das waren denkbar ungünstige Voraussetzungen für die Lektüre, zumal die Schiffe lange nicht über elektrische Beleuchtung verfügten und man sich mit Gaslampen begnügen musste. Immerhin wurde der Salon der ersten Klasse zumeist durch Deckenluken mit Tageslicht erhellt.²¹⁹

Arno Mentzel-Reuters weist daraufhin, dass ein solcher zentraler Salon die Keimzelle von all dem gewesen ist, was spätere Linienschiffe an unterschiedlichen öffentlichen Räumen boten. Doch zunächst war ein solcher Salon noch Speisesaal und Gesellschaftsraum zugleich. Dort befanden sich zuweilen auch die wenigen Bücher, die man für die Passagiere der ersten Klasse mitführte, außerdem große Schreibtische, da neben der Lektüre auch das Verfassen von Briefen eine bevorzugte Tätigkeit während der um 1870 noch um die 10 bis 12 Tage dauernden Atlantiküberfahrt gewesen sein soll.²²⁰ In den folgenden Jahrzehnten differenzierten sich die Räumlichkeiten an Bord immer mehr zu einem komplexen Mikrokosmos aus, der den verschiedenen typischen Situationen an Bord jeweils abgegrenzte Bezirke zuwies. Aus dem zentralen Salon wurden die unterschiedlichen Funktionen in neue Räume ausgegliedert. Dies hatte dann um die Jahrhundertwende ein allgemein gültiges Standardangebot von Lounge, Speisesaal, Rauchsalon für Herren und Damensalon auf den Passagierliniendampfern zur Folge.²²¹

Die Rolle des Damensalons, der oft mit der Funktion eines Leseraumes gekoppelt war, ist dabei eng mit der rigorosen Geschlechtertrennung in der ersten und zweiten Klasse an Bord und mit dem zeitgenössischen Frauenbild verknüpft. Die Lektüre galt als die vornehmliche Beschäftigung weiblicher Reisender. Allerdings hatten auch die männlichen Passagiere Zugriff auf die Bücherschränke in den Damensalons. Denn während Frauen der Zutritt zu dem Rauchsalon für Herren untersagt war, so war der Damensalon für das andere Geschlecht nicht verschlossen. Doch die in der Folgezeit einsetzende weitere Zergliederung des Damensalons bzw. die Ausgliederung von

²¹⁹ Vgl. Otness: *Passenger ship libraries*, S. 487f.

²²⁰ Vgl. Mentzel-Reuters: *Bücher auf der Nordatlantikroute*, S. 97.

²²¹ Vgl. ebenda, S. 97.

vormals dem Damensalon zugeordneten Funktionen macht deutlich, dass sich die im Damensalon ausdrückende strikte Geschlechtertrennung an Bord recht bald immer weiter auflöste.²²²

Es entstanden eigenständige Schreib- und Musikzimmer, sowie die Bordbibliotheken. Während die Bibliothek zunächst ein Bestandteil des Damensalons gewesen war, so war die Bibliothek jetzt oft identisch mit dem Schreib- und Lesezimmer. So fanden sich in den ersten Lese- und Schreibzimmern zugleich die Bücherschränke der Bordbibliothek, Schreibpulte zum Verfassen von Briefen und Lesesessel mit elektrischem Licht.²²³ Es wurde aber nicht nur damit experimentiert, wie viele unterschiedliche Funktionen einem einzelnen Raum zugeordnet werden sollten. Auch der Stellenwert und die Position der einzelnen öffentlichen Räume im Gesamtkonzept der Raumgliederung des Passagierbereichs waren lange unentschieden. Das Schreib- und Lesezimmer bzw. die Bordbibliothek der ersten Klasse befand sich auf den unterschiedlichen Schiffen der verschiedenen Reedereien teils in der Nähe des Speisesaals, des Promenadendecks oder war an der Haupttreppe zu finden. Letztlich setzte sich die Positionierung auf dem Promenadendeck untermittelbar hinter oder unter der Brücke durch und bekam allgemeine Gültigkeit. Da der Fokus bezüglich des Repräsentationswert bei den Räumlichkeiten der ersten Klasse ganz auf der Nähe zur Haupttreppe und der Lounge lag, rückten damit die Räume der organisierten Lektüre in eine Randstellung, gewannen jedoch gleichzeitig an jener Abgeschlossenheit, die ihrer eigentlichen Nutzung besonders entgegen kam.²²⁴

Wie all die übrigen neu entstandenen öffentlichen Räume an Bord waren die Schiffsbibliotheken die Konsequenz aus der sozialen Differenzierung an Bord und Ausdruck der sozialen Hierarchien der an Land herrschenden Gesellschaftsordnung. Ein mit dem Angebot der ersten Klasse vergleichbares Raumprogramm wiesen nämlich die unteren Reiseklassen in einen solchen Umfang nicht auf. Salons gab es zwar auch in der zweiten Klasse, doch gesonderte Lesezimmer oder Bibliotheken waren dort lange nicht zu finden. Die Masse der Passagiere, die im Zwischendeck reisten, musste dagegen ganz auf ein solch großzügiges Angebot an öffentlichen Räumen verzichten. Die Möglichkeit mittels spezieller Einrichtungen an Bord Medien in Form von Büchern und Zeitschriften während der Passage privilegiert nutzen zu können, war lange Ausdruck des sozialen Status eines Reisenden. Denn wie im Falle der Eisenbahnlektüre wurden

²²² Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 97f.

²²³ Vgl. ebenda, S. 96-98.

²²⁴ Vgl. ebenda, S. 99.

auch an Bord der Ozeandampfer zunächst nur für die Reisenden erster Klasse jene Bedingungen geschaffen, welche die Ausbildung von bereits habitualisierten Formen der Mediennutzung – wie die der Lektüre – auch für das industrialisierte Reisen über den Atlantik begünstigten bzw. erst zu bewerkstelligen vermochten.

Für die zweitgrößte britische Reederei, die *White Star Line*²²⁵ aus Liverpool, wurde z. B. die Einrichtung eines eigenständigen *Reading and Writing Room* mit Bücherschrank, Lesepulten, ausleihbaren Büchern und einem *Library Steward* erstmals im Jahr 1889 auf der *Teutonic* realisiert, die das erste Dampfschiff der Reederei ohne Segel war. Auf dem Promenadendeck der ersten Klasse fand sich eine Bibliothek mit mehreren Bücherschränken, um die herum von zwei Seiten benutzbare Schreibpulte aufgestellt worden waren. Eine Trennwand zwischen den beiden Schreibflächen war mit Fächern für Papier und Formulare versehen. Der ebenfalls noch im gleichem Jahr in Dienst gestellte Dampfer *City of Paris* der *Imman Line*²²⁶ konnte sogar mit einer Bibliothek aufwarten, die bereits zu diesem frühen Zeitpunkt 900 Bände umfasste.²²⁷

Auch auf deutschen Schiffen kam es zu dieser Zeit zur forcierten Einrichtung von Schreib- und Lesezimmern, sowie von Schiffsbibliotheken. Denn nicht zuletzt durch die Geschwindigkeitsrekorde ihrer Schnelldampfer hatten die deutschen Reedereien ab 1890 enorme Marktanteile gewonnen, die sie ausbauen konnten, indem auch sie bei ihren neuen Schiffen auf Luxus setzten. Die Einrichtung von Bordbibliotheken war dazu nur eine der vielen Maßnahmen zur Aufwertung des Reisekomforts der Schiffe. In der Zeit von 1897 bis 1907 wurden allein beim *Norddeutschen Lloyd* vier neue große Ozeandampfer in Dienst gestellt, die durchschnittlich etwa 400 deutsche, 100 französische und 200 englische Bände in der ersten Klasse sowie etwa 100 deutsche, 25

²²⁵ Die *White Star Line* war eine britische Reederei mit Sitz in Liverpool, die Liniendienste nach New York City, Australien und Neuseeland betrieb. Sie war 1869 als *Oceanic Steam Navigation Company* von Thomas Henry Ismay gegründet worden, um einen regelmäßigen Liniendienst von Liverpool nach New York zu unterhalten. Sie unterhielt ab 1911 - mit der *Olympic*, *Titanic* und *Britannic* - die zu dieser Zeit größten Schiffe der Welt. Später wurde der Hauptsitz nach London verlegt. 1934 fusionierte die *White Star Line* mit der *Cunard Line*.

²²⁶ Die *Imman Line* war eine britische Reederei mit Sitz in Liverpool, die einen regelmäßigen Liniendienst nach Philadelphia und später nach New York unterhielt. 1886 ging die *Imman Line* in die freiwillige Liquidation, um eine Neugründung zu ermöglichen. *Die Imman & International Steamship Co. Ltd.* war entstanden. Eigentümer war die US-Reederei *International Navigation Company* mit Sitz in Philadelphia. Die Flotte wurde modernisiert, und bei der Werft *J. & G. Thomson* in Glasgow gab man zwei Neubauten in Auftrag. 1888 liefen die Schwesterschiffe *City of Paris* und *City of New York* vom Stapel. Sie waren die größten bis dahin gebauten Passagierschiffe.

²²⁷ Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 98f.

französische und 50 englische Werke in der zweiten Klasse mitführten. Die Vielsprachigkeit der Passagiere erforderte eine solche Ausdifferenzierung des Buchangebots nach Sprachen. So fanden sich an Bord der Nordatlantikdampfer des *Norddeutschen Lloyd* in der Regel stets deutsche, englische und französische Werke, zusätzlich aber noch auf den zwischen Italien und den USA fahrenden Dampfern und auf den zwischen Brasilien und Bremen sowie zwischen Südamerika und Bremen verkehrenden Schiffen eine große Auswahl italienischer und spanischer Literatur. Ferner waren die Bibliotheken der nach Ostasien fahrenden Schiffe²²⁸, aufgrund der vielen holländischen Passagiere auf der Route nach Niederländisch-Indien (dem heutigen Indonesien) auch mit einer Anzahl holländischer Werke ausgestattet.²²⁹

Bis 1912 ergänzten zwei weitere Schnelldampfer die *Lloyd*-Flotte, welche die bis dahin größten Bordbibliotheken aufweisen konnten. Die jeweils etwa 1700 Bänden verteilten sich auf drei Leseräume für die verschiedenen Passagierklassen. In Summe handelte es sich schließlich ab 1910 beim *Norddeutschen Lloyd* um rund 85 Bibliotheken. Denn zusätzlich zu den Bibliotheken an Bord der Passagierdampfer unterhielt die Reederei auch noch auf jedem der eigenen Frachtdampfer eine kleine Bibliothek von

²²⁸ Hierbei handelte es sich um die sogenannten Reichspostdampfer. 1885 gewann der *Norddeutsche Lloyd* die nationale Ausschreibung einer Reichspostdampferlinie von Deutschland nach Australien und Ostasien. Auf dieser vom Deutschen Reich auf Grund der Postbeförderung subventionierten Linie, verkehrten Kombischiffe, die sowohl Passagiere und Post, als auch eine große Menge weiterer Frachtzuladung nach einem vertraglich fixierten Fahrplan im Linienbetrieb nach Ostasien und Australien beförderten.

²²⁹ Die Angaben zu den Bordbibliotheken des *Norddeutschen Lloyd* benennen im Jahr 1911 für die vier Schnelldampfer der *Lloyd*-Flotte *Kaiser Wilhelm der Große*, *Kronprinz Wilhelm*, *Kaiser Wilhelm II.* und *Kronprinzessin Cecilie*, die auf der Route von Bremen nach New York zum Einsatz kamen, im Detail einen Buchbestand von durchschnittlich etwa 400 deutschen, 100 französischen und 200 englischen Bänden in der Ersten Klasse und in der zweiten Klassen etwa 100 deutsche, 25 französische und 50 englische Werke. Die Bibliotheken der übrigen *Lloyd*-Dampfer auf dem Nordatlantik enthielten in der Ersten Klasse etwa 220 deutsche, 30 französische und 60 bis 70 englische Bände; in der zweiten Klasse ungefähr ebenso viele wie auf den vier angeführten Schnelldampfern. Die Reichspostdampfer, welche nach Ostasien und Australien verkehrten, waren in der Ersten Klasse durchschnittlich mit 170 deutschen, 30-40 französischen und 75-80 englischen Bänden ausgestattet, wogegen die zweite Klasse nur etwa 100 deutsche, 20 französische und 50 englische Bände aufwies, also auch ungefähr dieselbe Anzahl wie auf den Nordatlantikdampfern. Die Reichspostdampfer auf den Linien nach Südostasien und Australien hatten selbst in der dritten Klasse eine kleine Bibliothek, die 50 deutsche und 75 englische Bände umfasste. Die Schiffe, welche von Bremen in die Karibik und nach Südamerika fuhren hatten, für die Erste Klasse Bibliotheken mit etwas über 100 deutschen, 10 englischen, 10 spanischen und 40-50 französischen Bänden. Vgl. O. Boljahn: Die Schiffsbibliotheken der Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen. In: Blätter für Volksbibliotheken und Lesehallen (1911), Nr. 12, S. 174 -177, hier S. 175f.

50 deutschen und 20 englischen Bänden für die Schiffsbesatzung.²³⁰ Abgesehen von diesen Einrichtungen für die Besatzung, richtete sich der Umfang des Gesamtbestandes einer Bordbibliothek in erster Linie nach der Größe des Schiffes, aber zuweilen auch nach der Route, auf welcher es regelmäßig verkehrte und nach der Beliebtheit des Schiffes beim Reisepublikum. Zudem war ganz selbstverständlich der Bestand der höheren Reiseklassen stets größer als in jenen Bordbibliotheken für die dritte Klasse. Allerdings gab es im Jahr 1911 nur auf zwei Schiffen der *Lloyd*-Flotte im Atlantikdienst auch schon in der dritten Klasse Bordbibliotheken.²³¹

Denn selbst wenn es daneben bereits auf allen nach Indien, Ostasien und Australien fahrenden Reichspostdampfern²³² des *Lloyd* schon kleine Bibliotheken für die dritte Klasse gab, trat die allgemeine Einführung eines Buchangebotes unterhalb der ersten Klasse erst mit einer gewissen Verzögerung ein. Als erste Reederei richtete die *Hapag* bereits ab dem Jahr 1908 auch Büchereien für die dritte Klasse ein. Eine Werbebroschüre der *Hapag* über die 1912 vom Stapel gelaufene *Imperator* hob entsprechend besonders hervor, dass hier Bücher für „schriftkundige und lesebereite Passagierklassen“,²³³ d. h. auch für die dritte Klasse vorhanden seien. Die Bordbibliotheken dritter Klasse der *Hapag* setzten sich dabei allerdings zum größten Teil einfach aus gebrauchten Büchern der Bordbibliotheken der ersten und zweiten Klasse zusammen.²³⁴

Die Ausweitung von Dienstleistungen, wie die einer bordeigenen Leihbibliothek auch für die unteren Reiseklassen, war die Folge ökonomischer Zwänge. Seit der Jahrhundertwende nahm die Zahl der Emigranten wieder ab. In Folge des Ersten Weltkrieges und der Weltwirtschaftskrise ging aber nicht nur die Zahl der Reisenden auf dem Zwischendeck immer weiter zurück, sondern auch die Buchungen in der Ersten Klasse ließen deutlich nach. Zudem ergriff 1921 der amerikanische Kongress Maßnahmen, um den weiteren Zustrom von Einwanderern in die Vereinigten Staaten zu

²³⁰ Auch die *Hapag* betrieb auf ihren Frachtschiffen kleine Bibliotheken für die Mannschaft. Für das Jahr 1909 sind für 50 Frachtdampfer der *Hapag*-Flotte solcherlei Mannschaftsbüchereien vermerkt. Es handelte sich dabei vor allem um kleine Buchbestände, die sich aus gebrauchten Büchern der Bordbibliotheken der Passagierschiffe zusammensetzten. Vgl. Anonymus: Die Büchereien der Hamburg-Amerika-Linie. In: Blätter für Volksbibliotheken und Lesehallen (1909), Nr. 10, S. 49-51, hier S. 50.

²³¹ Vgl. Boljahn: Die Schiffsbibliotheken der Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen, S. 174-177.

²³² Siehe hierzu Fußnote Nr. 228.

²³³ Zitiert nach Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 106.

²³⁴ Vgl. Anonymus: Die Büchereien der Hamburg-Amerika-Linie, S. 50.

unterbinden. Noch während der Spitzenjahre vor dem Ersten Weltkrieg waren jährlich mehr als eine Million Einwanderer aus Europa eingetroffen, deren Zahl nun auch aufgrund der neuen verschärften amerikanischen Gesetzgebung zur Einwanderung endgültig einbrach.²³⁵ All dies bedeutete für die Reedereien eine Einbuße ihrer Gesamteinkünfte um bis zu ein Drittel. Mit dem Rückgang der Nachfrage ging in den 1920er Jahren auch eine weitere Veränderung einher. Zum ersten Mal bestand die Mehrheit der Dampfschiffreisenden aus Amerikanern. Dabei handelte es sich nicht ausschließlich um die vermögenden Amerikaner der Vorkriegsjahre, sondern um einen neuen Typ von Massenpassagieren, der die Auswanderer zunehmend ablöste. Durch die neue restriktive Einwanderungsgesetzgebung der USA waren die Massenquartiere des Zwischendecks verwaist. Daher wurde die Mehrzahl der vormaligen Massenquartiere zu Kajüten einer neuer Touristen-Klasse umgewandelt. Denn mittlerweile wollte eine immer größere Zahl von Amerikanern, in Mehrzahl amerikanische Studenten und Nachfahren ehemaliger Emigranten für die Sommermonate nach Europa reisen, konnte aber lediglich den Fahrpreis für das Zwischendeck aufwenden. Die Maßnahmen der Reedereien zielten darauf, den Bedürfnissen dieser neuen Gruppe von Reisenden mit einem kostengünstigen, aber einem im Vergleich zum vormaligen Zwischendeck höherwertigeren Angebot zu entsprechen. Mit der Umwandlung des Zwischendecks in eine neue Touristen-Klasse war daher eine generelle Aufwertung der unteren Reiseklassen verbunden. Dies betraf nicht nur den Ersatz der Massenschlafsäle durch Kajüten. Viele Dienstleistungen, die man bislang nur den Reisenden der ersten und zweiten Klasse angeboten hatte, wurden nun auch für die neue Touristen-Klasse übernommen, um das Reisen in der neuen dritten Klasse besonders attraktiv zu machen. So wurden auch für die Reisenden der unteren Reiseklassen Schiffsbibliotheken eingerichtet. Die organisierte Mediennutzung diente fortan nicht mehr als Signum für den Status des Reisenden, sondern suggerierte nun in allen Reiseklassen einen speziellen Mehrwert für den Aufenthalt an Bord.

Zum Betrieb einer Leihbibliothek an Bord der *Oceanliner* gehörte in der Regel auch speziell für die Bibliothek abgestelltes Personal, die sogenannten *Library Stewards* oder Bibliotheksstewards auf den deutschen Schiffen. Es handelte sich hierbei jedoch nicht um eine eigene Berufsgruppe mit entsprechender Ausbildung, sondern einzig um die Zuordnung zu einem Raum, wie es eben zugleich auch Stewards für die Rauchsalons, die Speisesäle oder für die Salons der ersten Klasse gab. Bibliothekare im engeren

²³⁵ Vgl. Maxton-Graham: Der Weg über den Atlantik, S. 167f.

Sinne gab es einzig im *Literarischen Bureau* der *Hapag* und auf einigen späteren Schiffen. Der Bibliothekssteward war demnach für die Benutzung der Bücher, aber nicht für die Zusammensetzung des Bestandes verantwortlich.²³⁶ Es gibt allerdings kaum konkrete Hinweise dafür, nach welchen Kriterien die Buchbestände der Schiffsbibliotheken zusammengestellt wurden. Die Auswahl scheint von der Verfügbarkeit und der Popularität eines Titels bestimmt gewesen zu sein. Neben zahlreichen zeitgenössischen Bestsellern und aktuellen Neuerscheinungen wurden auch Reiseführer mitgeführt.²³⁷ Zudem waren – vermutlich aus Prestige Gründen – auch immer eine gewisse Anzahl von Klassikern oder auch umfangreiche Enzyklopädien vorhanden. Die Bibliothek der *Queen Mary* zählte z. B. eine Prachtausgabe der *Encyclopaedia Britannica* zu ihrem Bestand.²³⁸

Grundsätzlich verfahren die Reedereien bei der Verwaltung des Bücherbestands ihrer Schiffsbibliotheken wie bei anderen beweglichen Gegenständen an Bord. Sie nutzten bevorzugt umfassende Fremdleistungen.²³⁹ Einzig die *Hapag* stellte hierin eine Ausnahme dar. Zwar ließ sie auch Buchhandlungen auf ihren Schiffen zu, versorgte aber ihre vergleichsweise großen Leihbibliotheken an Bord in eigener Regie. Die Zusammenstellung und die Verwaltung der Büchereien lagen in der Verantwortung eines eigens dafür angestellten Bibliothekars im Zentralbüro der *Hamburg-Amerika-Linie*. Mit ihm war in der Hamburger Zentrale das *Literarische Bureau* der *Hapag* eingerichtet worden. Diesem oblag nicht nur die Verwaltung des gesamten Buchbestands der Büchereien, sondern auch die Aufsicht über die gesamte Produktion aller eigenständigen Publikationen der *Hapag*. Ihm kam also eine Vielzahl von unterschiedlichen Funktionen zu. Doch im Wesentlichen trug er zuvorderst die Gesamtverantwortung für die organisierte Bordlektüre auf allen mit Bibliotheken versehenen Passagierdampfern der Flotte der *Hamburg-Amerika-Linie*.²⁴⁰

Der Gesamtbestand der Bibliotheken an Bord der Schiffe der *Hamburg-Amerika-Linie*, die das *Literarische Bureau* von Hamburg aus verwaltete, belief sich z. B. im Jahr 1909 auf insgesamt 22.100 Bände und 800 Musikalien.²⁴¹ Darunter befanden sich

²³⁶ Vgl. Anonymus: Schiffsbibliotheken der Hamburg-Amerika Linie. In: Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie (1908), Nr. 22, S. 133-134.

²³⁷ Vgl. Otness: Passenger ship libraries, S. 489.

²³⁸ Vgl. ebenda, S. 490f.

²³⁹ Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 114.

²⁴⁰ Vgl. Anonymus: Schiffsbibliotheken der Hamburg-Amerika Linie, S. 133f.

²⁴¹ Von dem genannten Gesamtbestand waren 12.000 in deutscher, 7300 in englischer, 1800 in französischer, 700 in spanischer, 200 in portugiesischer und 100 in italienischer Sprache geschrieben.

beinahe alle literarischen Gattungen. Hauptsächlich handelte es sich um Romane, Novellen, Reisebeschreibungen und ethnologische Werke über die von den Dampfern besuchten Häfen und Länder sowie eine große Zahl von Musikalien. Unter den Terminus der Musikalien wurde eine Vielfalt an Notenmaterial zusammengefasst. Denn für das Spiel auf den an Bord der Schiffe mitgeführten Instrumenten hielt man Klavierauszüge von klassischen und zeitgenössischen Kompositionen, Opern- und Operettenauszüge, Tänze, Märsche sowie ein- und mehrstimmige Lieder in den Bordbibliotheken bereit.²⁴² Novitäten wurden im Allgemeinen aus Hamburg geliefert, doch aufgrund der vielen amerikanischen Reisenden wurde eigens in New York ein Agent von der *Hapag* beauftragt, die dortigen Neuauflagen zu erwerben und zur Hamburger Zentrale zu senden.

Schließlich bot man an Bord auch Bücher zum Kauf an. So gab es in der ersten Klasse zumeist neben der Bordbibliothek auch eine Buchhandlung, in der die neusten Erscheinungen des deutschen, englischen, französischen und amerikanischen Büchermarktes nur den Passagieren der ersten Klasse zum Kauf angeboten wurden. Der Betrieb der Buchhandlungen an Bord der Schnelldampfer fand allerdings nicht in eigener Regie statt, sondern als Betreiber wurde z. B. im Fall der *Hamburg-Amerika-Linie* der Bahnhofsbuchhändler Georg Stillke gewonnen. Dieser hatte 1882 die Einrichtung von Bahnhofsbuchhandlungen in Deutschland und Österreich maßgeblich initiiert und erweiterte nun sein Geschäftsfeld auch um die Schiffsbuchhandlungen an Bord der Ozeanliner.²⁴³ Wie die Bahnhofsbuchhandlungen offerierten seine Schiffsbuchhandlungen neben einer großen Auswahl Literatur auch eine ganze Reihe von Reiseführern.²⁴⁴

Die umfangreichsten Büchereien besaßen 1909 die beiden Schnelldampfer *Kaiserin Auguste Victoria* und *Amerika*: im Detail 420 deutsche, 420 englische, 80 französische, 20 spanische sowie 30 Musikalien in der Ersten Klasse; ferner je 230 deutsche, 150 englische und 20 französische Werke nebst 20 Musikalien in der zweiten Klasse sowie 200 deutsche, 80 englische und 25 französische Bände in der dritten Klasse. Die Bücher sind ihrer überwiegenden Mehrzahl der Belletristik zugerechnet worden. Daneben gab es eine größere Anzahl von Reiseführern über die Zielhäfen und -länder im Bestand der Bibliotheken an Bord von Passagierschiffen der Hapag. Vgl. Anonymus: Die Büchereien der Hamburg-Amerika-Linie, S. 49-51.

²⁴² Vgl. Anonymus: Schiffsbibliotheken der Hamburg-Amerika Linie, S. 133f.

²⁴³ Vgl. Haug: Der Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel, S. 612-614.

²⁴⁴ Für amerikanische Reisende stellte die *Hapag* sogar einen eigenen Europa-Reiseführer selbst her und ließ ihn als kostenlose Beigabe zum Fahrschein erster Klasse an die Reisenden der Ost-Route verteilen. Es handelte sich um den vornehmlich durch Anzeigen von Hotels finanzierten *Guide through Europe, presented by the Hamburg-American Line*. Die sechste Ausgabe von 1905 umfasste

Der *Norddeutsche Lloyd* sowie die beiden großen britischen Reedereien *Cunard*²⁴⁵ und *White Star* schlossen Exklusivverträge mit Leihbüchereien ab, die in Eigenverantwortung und mit eigenem Risiko ergänzend zu den von ihnen ebenfalls gelieferten – aber von den Reedereien angekauften – Büchern für die Bordbibliotheken, nun auch den Passagieren Bücher zum Verkauf anboten. Diese Mittelstellung zwischen Leihbibliothek und Buchhandel war durchaus typisch für das Leihbibliothekswesen der Jahrhundertwende. Die Schiffsbibliotheken von *Cunard* und *White Star* sowie des *Norddeutschen Lloyd* griffen damit eine allgemeine Praxis des damaligen Buchhandels und des Leihbibliothekswesens auf.²⁴⁶ Man konnte die Bücher in traditioneller Weise ausleihen oder aber zum normalen Handelspreis erwerben. Die Reedereien hatten dazu Partner gefunden, deren eigene Geschäftspraxis jener der Reeder glich. Es handelte sich im Falle der britischen Reedereien um den von der Londoner Tageszeitung *The Times* subventionierten Buchclub *T.B.C.*²⁴⁷

942 Seiten mit zahlreichen Stadtplänen und photographischen Abbildungen. Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S.114-116.

²⁴⁵ Die *Cunard Line* ist eine englische Reederei mit Sitz in Liverpool (1919 nach London verlegt). Gegründet 1838, betrieb die Reederei einen Liniendienst nach Boston und Halifax, 1851 wurde New York City Endhafen. Heute konzentriert sich die Gesellschaft auf das Kreuzfahrtgeschäft und ihre Schiffe, die *Queen Elizabeth 2* und *Queen Mary 2* gehören zu den größten Kreuzfahrtschiffen der Welt. Cunard unterhält auch als einzige Reederei noch heute einen regelmäßigen Liniendienst über den Atlantik zwischen Southampton und New York.

²⁴⁶ Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 116.

²⁴⁷ Der *Times Book Club* war offiziell eine Kombination aus Leihbücherei (Circulating library) und Buchhandlung. Er wurde 1905 als besonderes Angebot für die Abonnenten der Londoner *Times* gegründet. Diese waren zwar verpflichtet den gleichen Tagespreis zu zahlen wie jemand, der die Zeitung täglich einzeln erwarb. Doch wurden die Abonnenten automatisch Mitglied des Buchclubs und konnten kostenlos Bücher ausleihen bzw. zu einem erheblich reduzierten Preis erwerben. Begründet wurden diese Vergünstigungen dadurch, dass es sich um bereits benutzte Bücher handelte, was allerdings nicht immer zutraf. Dies führte dann zu heftigen Auseinandersetzungen sowohl mit den Verlegern als auch mit dem Buchhandel. Zunächst gab es mit einer großen Anzahl von Verlegern Sonderverträge, die sicher stellten, dass der Club mit preisvergünstigten Büchern in beliebiger Anzahl beliefert wurde, und die die Verleger verpflichteten einen Teil des Verkaufspreises in Anzeigen in der *Times* wieder umzusetzen. Als aber Neuerscheinungen zu einem reduzierten Preis an die Clubmitglieder weitergegeben wurden und damit die Preisbindung unterlaufen wurde, weigerten sich immer mehr Verlage den *T.B.C.* mit Büchern zu beliefern. Nach einer langen Auseinandersetzung einigten sich die Verleger mit dem Buchclub der einflussreichen *Times* darauf, dass der Club seine verbilligten Leihexemplare erst nach dem Ablauf von einigen Monaten verkaufen durfte, niemals ausgeliehene Exemplare sogar nur dann, wenn der Verlag sie nicht selbst zurückkaufen wollte. Im Gegenzug sollte der *Times Book Club* alle Rabatte erhalten, die Buchhandlungen und Leihbüchereien üblicherweise gewährt wurden. Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 117.

Bereits im Jahr 1906 nahm der *Times Book Club* die Belieferung der Reedereien auf. Dabei wurde zwischen einem vergleichsweise kleinen Dauerbestand, den die Reedereien vom Club fest erworben hatten, und den für jeweils eine Überfahrt von diesem Club zusammengestellten und angebotenen Aktualitäten unterschieden. Das Angebot zum Erwerb umfasste insgesamt vier Kategorien: *Newest Books for Boys and Girls of all Ages - The Little Books, that Women Love - Beautiful Art Calenders - Gift Books of every description for Men.*²⁴⁸

Das durch den *Times Book Club* betreute Angebot an Bord der britischen Atlantiklinienschiffe ist gezielt vermarktet worden. Mit der Übernahme der Belieferung der Reedereien wurden in der *Times* ab dem 3. Juli 1906 die täglichen Anzeigen der auslaufenden Schiffe – zumeist auf der Seite 2 der aktuellen Ausgabe – u. a. mit folgenden Zusätzen versehen:

The service of THE TIMES Books Club is available to passengers by the Steamers Oceanic, Majestic, Teutonic, Baltic, Cedric, Celtic of the »White Star Line«, bzw. „CUNARD STEAMERS have a perfect circulating-library service for Passengers. By contract with THE TIMES the advantage of THE TIMES Book Club are available for Saloon Passengers during every voyage without charge, and a liberal supply is carried of all the newest books.“²⁴⁹

Eine ähnliche Praxis verfolgte man beim *Norddeutschen Lloyd*. Hier verfügten die Schiffe über in sich abgeschlossene Büchereien, die durch die Bremerische Buchhandlung *Franz Leuwer* – eine der größten deutschen Leihbüchereien – aufgestellt und fortwährend ergänzt wurden. Die Buchhandlung *Leuwer* war vertraglich verpflichtet, bei den regelmäßigen Revisionen der Bibliothek auch für die Instandhaltung der Bücher auf Kosten des *Lloyd* zu sorgen. Nach jeder beendeten Reise fand eine eingehende Überprüfung statt, bei der alle irgendwie beschädigten Bücher ausgebessert wurden und unvollständig gewordene oder verloren gegangene ersetzt wurden. Je nach Bedarf wurde der Bestand durch Neuheiten ergänzt. Nur die Bibliotheken der ersten Klassen an Bord der Schnelldampfer wurden grundsätzlich alle vier bis fünf Jahre umfassend erneuert.²⁵⁰ Zusätzlich zu den Leihbüchereien an Bord der *Lloyd*-Dampfer vertrieb die Buchhandlung *Leuwer* auf denselben Schiffen entweder selbst oder durch die Biblio-

²⁴⁸ Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 116f.

²⁴⁹ Hervorh. in dem Orig. Zitiert nach Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, Anmerkung Nr. 192.

²⁵⁰ Vgl. Boljahn: Die Schiffsbibliotheken der Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen, S. 176f.

theke stewards der Reederei aktuelle Neuerscheinungen in einer gesonderten Bordbuchhandlung.²⁵¹

Damit unterschied sich die Situation auf den englischen Schiffen nicht grundlegend von der auf den deutschen Dampfern. Allerdings verfügten die Flaggschiffe der *Cunard Line* im Vergleich zu den deutschen Schiffen über einen relativ kleinen ständigen Buchbestand mit jeweils 150 Bänden für die erste Klasse, zu denen dann noch weitere 500 Bände aus dem *Times Book Club* hinzukamen. Auch die Bibliotheken der *White Star Line* erreichten nur die Größe der kleineren Dampfer des Norddeutschen Lloyd. Die großen *Oceanliner* des Lloyd wie die *Imperator* verfügten in den Bibliotheken für alle drei Schiffsklassen über einen Gesamtbestand von rund 2400 Bänden. Solche Rekordbestände konnten nur von wenigen anderen Schiffen überboten werden, etwa von der *Queen Mary*, die 2000 Bände in der ersten Klasse, 1600 in der zweiten Klasse und selbst 1000 Titel in der dritten Klasse aufweisen konnte.²⁵²

Doch nicht allein die Linienschiffe auf der Nordatlantikroute verfügten über umfangreiche Bordbibliotheken. Wie bereits angeführt, unterhielten die deutschen Reedereien auf allen ihren Passagierdampfern zumindest für die höheren Reiseklassen Leihbüchereien an Bord. Auch diejenigen Reedereien, die den Nordatlantik nicht bedienten, richteten auf ihren Passagierschiffen Bibliotheken ein. So verfügten die Schiffe der englischen Reederei *P&O* auf ihren angestammten Schifffahrtsrouten zu den englischen Kolonien wie Indien, Australien und Neuseeland – wie die Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd – seit der Jahrhundertwende ebenfalls über Bibliotheken. Jede Bordbibliothek wies einen Bestand von mindestens 300 Einzeltiteln auf. Vergleichbar mit den Nordatlantikpassagierschiffen waren die Bibliotheken der *P&O* Linienschiffe in erster Linie ein Bestandteil der exklusiven Räumlichkeiten der ersten Klasse, allerdings waren sie zugleich auch den Passagieren der zweiten Klasse zugänglich. Auf den Schiffen des Ostasien- und Australien-Verkehrs herrschte demnach offensichtlich eine weitaus weniger rigorose Klassentrennung, als auf den Nordatlantikdampfern. Zum Bestand zählten zahlreiche Abhandlungen zur Auswanderung in die Kolonien und zur Besiedlung von Australien und Neuseeland. Diese Ratgeber adressierten in erster Linie Emigranten, von denen sich immer eine sehr große Zahl an Bord befand. Allerdings reisten die meisten Emigranten in der dritten Klasse und hatten während der mehrwöchigen Reise von England nach Australien im Gegensatz zu den Passagieren an

²⁵¹ Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 117.

²⁵² Vgl. Otness: Passenger ship libraries, S. 489.

Bord der Reichspostdampfern des *Norddeutschen Lloyd* weder Zugang zu einer eigenen Bibliothek noch zu der Bibliothek einer höheren Reiseklasse.²⁵³

Abgesehen von solchen spezifischen Einschränkungen aufgrund der zumeist sehr strikten Klassentrennung an Bord unterschieden sich die Modalitäten zur Bibliotheksbenutzung an Bord generell kaum von denen an Land. Dies zeigt ein Blick in die Benutzungsbestimmungen der Bordbibliotheken. Hingegen ist eine katalogisierte Erfassung des Bibliotheksbestandes einzig für die Schiffsbibliotheken erster Klasse der *Hapag* nachgewiesen.²⁵⁴ Obwohl dies die Nutzung und Verwaltung der durchaus umfangreichen Bestände der Schiffsbibliotheken erleichtert hätte, scheinen die übrigen Reedereien auf einen Katalog an Bord verzichtet zu haben.²⁵⁵ Nimmt man darüber hinaus das Nutzungsverhalten der Passagiere in den Blick, so sollen stets die populärsten Romanen und Novellen – gemäß den Berichten in Publikationen der Reedereien – schon in den ersten Tagen jeder Passage vollständig vergriffen gewesen sein. Häufig sind wohl Passagiere bereits bei Beginn einer Überfahrt an den Bibliothekssteward mit dem Ersuchen herangetreten, eine größere Anzahl der nach dem Katalog ausgewählten Bücher während der Reise allein für sie zu reservieren. Dem standen die Reedereien hingegen sehr reserviert gegenüber, wollten sie doch einer möglichst großen Zahl von Reisenden die beliebtesten Werke zugänglich machen.²⁵⁶ Daher wird auch immer wieder in Berichten der Hauszeitschriften der Reedereien darauf insistiert, dass die Benutzung der Bordbibliotheken nur den Reisenden vorbehalten sei und den Mitgliedern der Besatzung, auch den Offizieren an Bord, untersagt sei.²⁵⁷ Scheinbar war eine entsprechende Mahnung nötig. Aus den Berichten ist des Weiteren zu erfahren, dass an Bord der Transatlantiklienschiffe in der ersten Klasse es vor allem die amerikanischen Passagiere waren, die die Bibliotheken in Anspruch genommen haben. Generell kann also von einer regen Nachfrage ausgegangen werden, denn selbst für die erst nachträglich geschaffenen Bibliotheken der dritten Klasse galt, dass deren Bestand mit dem Tag des Auslaufens bereits vollständig vergriffen war.²⁵⁸

²⁵³ Vgl. Otness: *Passenger ship libraries*, S. 490.

²⁵⁴ Vgl. Anonymus: *Schiffsbibliotheken der Hamburg-Amerika Linie*, S. 133-134.

²⁵⁵ Vgl. Otness: *Passenger ship libraries*, S. 491.

²⁵⁶ Vgl. Anonymus: *Schiffsbibliotheken der Hamburg-Amerika Linie*, S. 133-134.

²⁵⁷ Vgl. Anonymus: *Unstattliche Benutzung der Passagierbibliotheken durch Schiffsangestellte*. In: *Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie* (1909), Nr. 16, S. 74.

²⁵⁸ Vgl. Anonymus: *Schiffsbibliotheken der Hamburg-Amerika Linie*, S. 133-134.

Neben dem Verleih und Verkauf von Büchern an Bord von transatlantischen Schnelldampfern hatte im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts auch der Buchvertrieb an Schiffsanlegeplätzen zunehmend an Bedeutung gewonnen. Haug verweist darauf, dass bereits Ende der 1860er Jahre Kolportage- und Eisenbahnbuchhändler zusätzlich zu ihrem eigenen Geschäft einen Schiffsbuchhandel an den Anlegestellen entlang der wichtigsten Reiserouten der europäischen Binnenschifffahrt sowie in allen bedeutenden Hafenstädten - hier vor allem Hamburg, Bremen und Triest - unterhielten. Während die Buchhändler an Bord transatlantischer Ozeanschiffe eigene Buchläden mit einem breiten Angebot an Zeitschriften, Reiseführern, Stadtplänen und Unterhaltungsliteratur betrieben, handelte es sich bei der Binnenschifffahrt um stationäre Verkaufsstellen auf dem Festland, an denen sich die Dampfschiffreisenden vor Abfahrt ihrer Schiffe mit Tagesschrifttum, Illustrierten und Unterhaltungsliteratur versorgen konnten.²⁵⁹ In Deutschland etablierten sich Eisenbahn- und Sortimentsbuchhändler mit zusätzlichen buchhändlerischen Verkaufsstellen vor allem entlang des Rheins, so z. B. der Sortimentsbuchhändler Rudolf Hergt in Koblenz. Entlang der Nordsee- und Ostseeküste installierten die Buchhändler der Küstenstädte auf den Schiffsfähren ein literarisches Versorgungsnetz speziell für Kur- und Badegäste.²⁶⁰

Neben den örtlichen Buchhändlern und den expandierenden Eisenbahnbuchhändlern spielten nach Haug die Reedereien und ihre Versicherungsgesellschaften eine große Rolle für die Ausweitung des literarischen Versorgungssystems. Nicht nur die Hamburger-Amerika Linie unterhielt ein eigenes *Literarisches Bureau*, das im Auftrag der Reederei Novitäten auf dem Büchermarkt erwarb sowie serienmäßig Zeitschriften, Reisehandbücher, belletristische Serien und illustrierte Reisejournale herstellte und verbreitete. Auch das Versicherungsunternehmen des *Österreichischen Lloyd* mit Sitz in Triest unterhielt seit 1871 einen literarischen Verlag, dessen Programm (Reiseunterhaltung, Reiseführer, ökonomische Fachjournale, Versicherungs- und Unterhaltungszeitschriften) gleichfalls auf den Linien der *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft*, einem Tochterunternehmen des *Österreichischen Lloyd*, vertrieben wurde.²⁶¹

²⁵⁹ Vgl. Haug: Schiffsbuchhandel, S. 541.

²⁶⁰ Vgl. ebenda.

²⁶¹ Vgl. ebenda.

4.2.2 Die Bordzeitung

Als Alternative zu den Leihbibliotheken an Bord galten neben den Schiffsbuchhandlungen die eigenen Bordzeitungen der Reedereien, die erstmals in den 1890er Jahren erschienen. 1899 wurde die damals neue drahtlose Telegraphie dazu genutzt, um Nachrichten von Land zu empfangen, um sie dann für eine Bordzeitung zusammenzustellen und an Bord zu drucken. In dieser Form erschien z. B. an Bord des amerikanischen Linienschiffes *St. Paul* am 15. November 1899 zum ersten Mal *The Transatlantic Times*. Die erste Ausgabe besaß allerdings nur den Umfang von einer einzigen Seite.²⁶²

Auf einem deutschen Dampfer erschien die erste reguläre Bordzeitung schon acht Jahre zuvor und zwar an Bord des Schnelldampfers *Augusta-Victoria* der *Hapag*, anlässlich der ersten deutschen sogenannten Vergnügungsfahrt. Während der zwei-monatigen Orientreise wurden insgesamt 14 Nummern mit der schiffeigenen Schnellpresse gedruckt. Man führte diese ohnehin u. a. zum Anfertigen der täglichen Speisekarten mit. Daher konnte man sie leicht ebenso dazu nutzen, um eine Zeitung – mit einem anfänglichen Umfang von durchschnittlich vier Seiten – zu drucken. Da man aber noch nicht auf die drahtlose Telegraphie zurückgreifen konnte, um eine tagesaktuelle Bordzeitung herauszugeben, hatte die *Augusta-Victoria-Zeitung* eher unterhaltenden Charakter. Die Initiative hierzu soll von den Passagieren ausgegangen sein. An Bord befanden sich damals mehrere Journalisten, die ihren Aufenthalt anlässlich der ersten Vergnügungsfahrt eben damit verbanden, den Ablauf der Reise nicht nur in Berichten für verschiedene Zeitung an Land aufzubereiten. Sie entschlossen sich wohl aus einer Laune heraus, ihre Berichte auch in Form einer eigenen Bordzeitung abdrucken zu lassen. Neben den Reiseschilderungen der Journalisten enthielt das Blatt noch einen Fortsetzungsroman, sogenannte „regelmäßige Reisebriefe von groteskem Humor“, „wissenschaftlich klingende Ulk-Abhandlungen“, „lustige Poesien“, Annoncen, Preisaufgaben und Bekanntmachungen der Reederei.²⁶³ Die Idee zu einer Schiffszeitung war jedoch bereits 1890 aufgekommen. Während der Probefahrt des Schnelldampfers *Normannia* der *Hamburg-Amerika Linie* von Glasgow nach Hamburg wurde von einem an Bord befindlichen Pressevertreter für seine Mitpassagiere eine „scherzhafte Bordzeitung“ zusammengestellt, die allerdings handgeschrieben nur in wenigen Exemplaren

²⁶² Vgl. Terry Coleman: *The Liners. A History of the North Atlantic Crossing*. London 1976, S.45.

²⁶³ Vgl. Anonymus: *Alte und Neue Bordzeitungen der Hamburg-Amerika Linie*. In: *Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie* (1904), Nr.22, S. 175-176.

ausgegeben wurde.²⁶⁴ Die *Auguste-Victoria-Zeitung* erschien indes noch ein weiteres Mal. Anlässlich der ersten Nordlandreise der *Auguste-Victoria* im Jahr 1894 verfiel man darauf, das Experiment einer Bordzeitung bei der ersten Vergnügungsfahrt ein weiteres Mal zu wiederholen.

In den Folgejahren entwickelten sich die Bordzeitungen dann rasch zu einem selbstverständlichen Angebot an Bord der Passagierlinienschiffe insbesondere auf dem Nordatlantik. Allerdings verloren sie dabei den Charakter eines durch die Mitwirkung der Passagiere improvisierten Andenkens. Denn was als Improvisation auf den ersten Kreuzfahrten begann, war alsbald eine seriöse Einrichtung. Mithilfe der damals neuen drahtlosen Telegraphie wurden die Bordzeitungen den gängigen Tageszeitungen immer ähnlicher. Doch auch die eher anekdotischen Blätter wurden immer wieder gedruckt. Als an Bord erstellte Anekdotensammlungen blieben sie jedoch auf vereinzelte Kreuzfahrten beschränkt. Da sie stets unter der allgemeinen Mitwirkung der Reisenden verfasst und gedruckt wurden, schätzten die Reisenden die selbst mitgestaltete Bordzeitung als ein besonderes und vergnügliches Erinnerungsstück an ihre Seereise. Gemeinhin wurden aber auch in den täglich erscheinenden Bordzeitungen nicht nur die tagesaktuellen Ereignisse und Börsenberichte abgedruckt. Hinzu kamen sogenannter Gesellschaftsklatsch, allgemeine Hinweise und hilfreiche Tipps für den Aufenthalt an Bord - etwa Warnungen vor Falschspielern in den Rauchsalons.²⁶⁵

Als ein typisches formales Merkmal ist anzuführen, dass Schiffszeitungen zumindest in zwei Sprachen verfasst waren. Dies war selbstredend ein notwendiges Zugeständnis an die multilinguale Zusammensetzung der Passagiere. Im Fall der *Lloydzeitung* – die offizielle Bordzeitung des *Norddeutschen Lloyd* – fand man die Berichte zugleich in deutscher und englischer Sprache. Im Einzelfall unterschieden sich die tagesaktuellen Nachrichten in der unterschiedlichen sprachlichen Abfassung durchaus. Die Auswahl scheint zuweilen lokal ausdifferenziert gewesen zu sein. Leider geben die Quellen keine Auskunft darüber, in wessen Verantwortung die Redaktion der Bordzeitung gemeinhin lag. Hingegen gibt es zumindest Hinweise dafür, dass die Ausgabe der Einzelexemplare von Seiten der Reedereien unterschiedlich gehandhabt wurde. So gab es die tägliche Ausgabe entweder kostenlos oder gegen ein geringes Entgelt. Ob die täglichen Auflagen so umfangreich waren, dass die Passagiere aller Reiseklassen mit einer Zeitung versorgt werden konnten, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Da die Bordbibliotheken und Lesezimmer zunächst nur auf die erste und zweite Klasse

²⁶⁴ Vgl. Anonymus: Alte und Neue Bordzeitungen der Hamburg-Amerika Linie, S. 175-176.

²⁶⁵ Vgl. Mentzel-Reuters: Bücher auf der Nordatlantikroute, S. 107.

beschränkt gewesen sind, kann man zumindest mutmaßen, dass sich das Angebot einer Bordzeitung anfänglich auch nur an die Reisenden der ersten Klasse gerichtet hat und später mitunter auch auf die übrigen Reiseklassen ausgeweitet wurden. Ganz sicher ist an die Passagiere des Zwischendecks, solange es Bestand hatte, niemals eine Bordzeitung kostenlos ausgegeben worden noch hat man ihnen je eine zum Kauf angeboten. Alle Einrichtungen der organisierten Mediennutzung an Bord blieben den Reisenden in den Massenquartieren vorenthalten.

4.2.3 Der Bordphotograph

Der Bordphotograph war bereits zur Zeit der Passagierlinienschiffahrt fester Bestandteil des Bordlebens und ist nicht erst eine Erscheinung heutiger Kreuzfahrten. Bereits seit dem späten 19. Jahrhundert bestreiten Berufsphotographen als Teilnehmer an Schiffsreisen ihren Lebensunterhalt. Daher gelten ihre Arbeiten heute als eine der wichtigsten Quelle für die Geschichte der maritimen Reisekultur jener Zeit. Schließlich dokumentieren die Bilder der Bordphotographen die Überseepassagen und die Kreuzfahrten in der Zeit von 1900 bis zum Ende der 1930er Jahren. Ihre Aufnahmen zeigen nicht nur Porträts von zahlreichen prominenten Personen des Zeitgeschehens, sondern auch die Inneneinrichtung der Luxusdampfer, das Leben an Bord, aber auch Landschaften und Baudenkmäler der bereisten Länder.

Die genauen Anfänge lassen sich nach Aussage der bisher dazu geleisteten Forschung heute nicht mehr fassen. Da die Bordphotographen zumeist keine Angestellten der Reedereien waren, findet die Anwesenheit und das Wirken des Bordphotographen in der Berichterstattung der Firmenzeitschriften der Schifffahrtsunternehmen keine Beachtung. Anhand der Bildzeugnisse lässt sich allerdings rekonstruieren, dass die ersten Bordphotographen schon im ausgehenden 19. Jahrhundert auf den Schiffen tätig gewesen sein müssen. Es gilt aber als gesichert, dass spätestens seit den 1910er Jahre auf jedem größeren Passagierschiff ein Bordphotograph arbeitete.²⁶⁶

Sie fotografierten die Passagiere bei den unterschiedlichsten Anlässen, wie bei der Einschiffung oder bei den zahlreichen Bordfesten. Auf den ersten Kreuzfahrten entstanden auch einige Aufnahmen während der Landausflüge. Des Weiteren wurden das Schiff, die angelaufenen Häfen, der Bordbetrieb, Meeresstimmungen und vorbeiziehende Landschaften dokumentiert. Für die Filmentwicklungen unterhielten die Bord-

²⁶⁶ Vgl. Kiedel: Fernwehbilder, S. 10-12.

photographen auf dem Schiff eigene Dunkelkammern. Sie fertigten von den einzelnen Aufnahmen häufig erst Ansichtsabzüge an, anhand derer die Passagiere ihre Wahl trafen, um eines der Bilder als Andenken an ihre Seereise zu erwerben.²⁶⁷ Die Bordphotographen bearbeiteten außerdem nicht nur das eigene Filmmaterial. Zumeist führten sie ebenso einen umfangreichen Bestand an Filmmaterial mit sich, um ihn an die zunächst nur wenigen Photo-Amateure unter den Passagieren zu verkaufen. Für diese übernahmen sie dann auf Wunsch auch noch die Entwicklung der Filme oder die Anfertigung von Abzügen.²⁶⁸

Schließlich war das Phänomen des Amateurphotographen bereits seit etwa 1880 eine zunehmend alltäglich werdende Erscheinung. Schon 1881 war der erste deutschsprachige Ratgeber unter dem Titel: „Ausführliche Anleitung, die Photographie mittels der neuen, äußerst empfindlichen und haltbaren Gelatine-Emulsions-Platten, ohne eingehende Fachstudien leicht und sicher zu erlernen. Für Touristen [...] und Alle, welche die Photographie [...] zum Vergnügen betreiben wollen,“ erschienen.²⁶⁹ Die Expansion der Amateurphotographie war aber in erster Linie abhängig von der Entwicklung der Apparate, die durch Laien immer leichter zu handhaben waren. 1888 brachte George Eastman die erste Amateurkamera und den transparenten Zelluloidfilm heraus. Die von ihm entwickelte Kodak besaß erstmals eine feste Blende. Der Amateurphotograph musste somit nur noch die Kamera zum Entwickeln in ein Labor der Firma Eastman-Kodak schicken und erhielt die Abzüge sowie die mit neuem Filmmaterial versehene Kamera zurück. Damit begann sich langsam die Kleinbildphotographie durchzusetzen. Es erschienen zahlreiche Einführungen, Handbücher sowie Ratgeber für jedermann. Amateurvereine bildeten sich und Photo-Zeitschriften für Amateure kamen auf den Markt.²⁷⁰ Diese Entwicklung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass bis zum Zweiten Weltkrieg das Photographieren den Amateuren doch noch einiges an Expertenwissen abverlangte. So photographierten die Passagiere in ihrer überwiegenden Zahl nicht selbst, sondern kauften lieber die vom Bordphotographen erstellten Aufnahmen.²⁷¹

²⁶⁷ Vgl. Kiedel: Fernwehbilder, S. 11f.

²⁶⁸ Vgl. ebenda, S. 11f.

²⁶⁹ Vgl. Faulstich: Medienwandel im Industrie- und Massenzeitalter (1830-1900), S. 104.

²⁷⁰ Vgl. Timm Starl: Knipser. Die Bildgeschichte der privaten Fotografie in Deutschland und Österreich von 1880 bis 1980. München / Berlin 1995.

²⁷¹ Vgl. Kiedel: Fernwehbilder, S. 11f.

Dies änderte sich erst kurz vor dem Zweiten Weltkrieg deutlich. Denn in den 1930er Jahren erlebte das Photographieren auf Reisen und damit auch an Bord von Schiffen einen ungeheuer großen Aufschwung. Ursächlich dafür waren weitere Fortschritte in der damaligen Kameratechnik. Die Handhabung des Filmmaterials und der Kamera vereinfachten sich zusehends, so dass immer mehr Passagiere dazu übergingen selbst zu photographieren.²⁷² Die Handlichkeit der immer kleineren Photoapparate machte das Photographieren immer populärer, denn es war nun für jedermann – auch an Bord eines Schiffes – möglich. Die Schifffahrtsgesellschaften förderten sogar das Photographieren der Laien an Bord, indem sie in ihren Publikationen hierzu gesondert Tipps gaben²⁷³ oder sogar Preisausschreiben für Photo-Amateure veranstalteten.²⁷⁴

Die Entprofessionalisierung der Photographie brachte eine Verlagerung der Tätigkeiten des Bordphotographen mit sich. Er verkaufte nun immer weniger von seinen eigenen Aufnahmen und leistete stattdessen mehr Laborarbeit für die wachsende Zahl von Amateurphotographen unter den Passagieren. Zudem wurde der Verkauf von Filmmaterial bzw. Kameras für sein Auskommen immer bedeutender.²⁷⁵ Der Bordphotograph wurde aber nicht überflüssig und erschien auch nicht als Relikt vergangener Jahrzehnte. Denn wer als Reisender noch nicht selbst photographierte oder mit seinen eigenen Bildern unzufrieden war, kaufte weiterhin beim Bordphotographen Aufnahmen von der unternommenen Seefahrt. Auch blieb er Zulieferer von Bildmaterial für die Reedereien, die seine Aufnahmen für Werbezwecke in eigenen und fremden Publikationen einsetzten. Zudem erhielt der Bordphotograph neue Aufgabenbereiche. Mitte der 1930er Jahre kam das Filmen mit der Schmalfilmkamera in Mode. So wurden dann auch die ersten Bordphotographen der *Lloyd*-Schiffe entsprechend geschult, um Amateuren Hilfestellung im Umgang mit einer Filmkamera geben zu können.²⁷⁶

Ihre Einkünfte erzielten die Bordphotographen in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg aber nicht nur aus den bereits erwähnten Dienstleistungen für die Passagiere. Sie arbeiteten auch vielfach als Bildberichterstatter. Viele ihrer Aufnahmen von

²⁷² Insgesamt zeichnet sich die Weiterentwicklung der Photoapparate bis heute dadurch aus, dass die Komplexitätssteigerung in den technischen Abläufen immer einhergeht mit einer Komplexitätsreduktion in der Anwendung. Siehe hierzu Helmut Gernsheim: *Geschichte der Photographie. Die ersten hundert Jahre.* Frankfurt/M. / Berlin / Wien 1983.

²⁷³ Vgl. Hermann Ulbrich-Hannibal: *Mit der Kamera unterwegs.* In: *Hamburg-Süd Zeitung* vom 2.2.1938, S. 9-12.

²⁷⁴ Vgl. Kiedel: *Fernwehbilder*, S. 15.

²⁷⁵ Vgl. ebenda, S.15.

²⁷⁶ Vgl. Kiedel: *Fernwehbilder*, S. 16.

prominenten Passagieren an Bord, von exotischen Landschaftsimpressionen oder tagesaktuellen Ereignissen in den Zielländern fanden gewinnbringend Absatz bei den Agenturen, sowie Presse- und Buchverlagen in den Heimatländern. Einige von ihnen bauten schließlich mit ihrem eigenen Archiv und den Aufnahmen ehemaliger Kollegen die ersten Bildagenturen auf.²⁷⁷

Selbst nach dem Niedergang der Linienschiffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg blieb das Arbeitsfeld des Bordphotographen erhalten, denn auf der fortan stetig wachsenden Zahl von Kreuzfahrtschiffen gehörte der Bordphotograph zu einer ständigen Einrichtung. Schließlich waren schon bei den ersten Kreuzfahrten zum Ende des 19. Jahrhunderts Photographen an Bord gewesen. Auf den Kreuzfahrtschiffen änderte sich seitdem auch nur wenig an den Rahmenbedingungen. Die eigentliche Veränderung fand an Bord der Kreuzfahrtschiffe durch das vermehrte eigenständige Photographieren der Passagiere statt. Sie begnügten sich in immer größerer Zahl mit den Aufnahmen, die sie Mithilfe eines eigenen Apparates erstellten. Die fortwährende Weiterentwicklung der Photographietechnik ermöglichte eine immer leichtere Handhabung von kleinen Handapparaten und scheinen heute einen professionellen Bordphotographen eigentlich überflüssig zu machen. Dem Photographen an Bord kommt denn auch im Laufe der Zeit immer mehr die Rolle des Betreuers für die Bildentwicklung zu. Doch auch diese Arbeit ist seit den 1970er Jahren vom Schnellprinter übernommen wurden. Die fortschreitende Digitalisierung der Photographie führt hier sicherlich zu einer weiteren Relativierung von Expertenwissen in Form eines an Bord präsenten Berufsphotographen. Letztlich wirkt es sogar beinahe wie ein besonderer Anachronismus, dass man heute auf Kreuzfahrtschiffen noch immer auf Bordphotographen trifft. Es scheint nach wie vor einen Bedarf zu geben. Allerdings ist der selbstständige Berufsphotograph an Bord eines Kreuzfahrtschiffes selten geworden. Heute vergeben die Kreuzfahrt-Reedereien zumeist nur noch Konzessionen an auf die Bordphotographie spezialisierte Unternehmer, die jeweils bis zu sechs Fotografen für ein halbes Jahr an Bord eines Schiffes schicken.²⁷⁸

Als Resümee bleibt so vielleicht die überraschende Erkenntnis, wie wenig sich Formen organisierter Mediennutzung über einen Zeitraum von an die 100 Jahre verändern. Der fotografierende Laie und der Bordphotograph scheinen so denn auch

²⁷⁷ Sigrid und Klaus-Peter Kiedel verweisen hierzu auf den Photographen Hans Tschira, der in den 1930er Jahren auf den Flaggschiffen des Norddeutschen Lloyds *Bremen* und *Europa* gewirkt hatte und später erfolgreich eine Bildagentur betrieb. Vgl. Kiedel: Fernwehbilder, S. 12.

²⁷⁸ Vgl. hierzu Kiedel: Fernwehbilder, S. 18f. Eiken Bruhn: Marlene und das Meer. In: taz Nord Nr. 7885 vom 31.1.2006, S. 23.

nicht in dem Substitutionsverhältnis zu stehen, wie man es gemeinhin vermuten würde. Hier ließe sich mit relativer großer Sicherheit mutmaßen, dass die Entwicklungen in der Kameratechnik in den letzten hundert Jahren zwar die Bedeutung des Expertenwissens für die Handhabung relativiert haben, aber bis heute nicht vollkommen auffangen konnten. Eine wahrscheinlichere Erklärung mag sich aber mitunter darin finden, dass es sich beim Bordphotographen eben um eine Art bewusst inszenierten Anachronismus handelt. So wie die heutigen Kreuzfahrtschiffe in vielen Details eine Reminiszenz der Schnelldampfer aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert darstellen, ist der Bordphotograph ein Relikt einer maritimen Reisekultur, die im Grunde längst vergangen ist.

4.2.4 Zum Bordkino

Während die Bordlektüre und der Bordphotograph fast während der gesamten Zeit der Passagierlinienschiffahrt einen festen Bestandteil maritimer Reisekultur darstellten, fällt der Beginn regulärer Vorführungen von Filmen an Bord beinahe schon in die Spätphase der Linienschiffahrt. Denn vereinzelte Hinweise für einen regulären Betrieb von ersten festen Bordkinos auf Schiffen finden sich es erst in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts.²⁷⁹ Erste Bestrebungen und Versuche gab es allerdings auch schon zuvor. So versuchte man sich bereits im Jahr 1912 auf dem Schnelldampfer *Imperator* der *Hapag* an Filmvorführungen.²⁸⁰ Es blieb aber zunächst bei vereinzelten Experimenten. Doch nach dem Ersten Weltkrieg erwogen einige Reedereien ernsthaft die Einrichtung von Bordkinos. Allerdings stand man in den ersten Jahren der Nachkriegszeit dem Vorhaben im Hinblick auf eine mögliche Feuergefahr und den zu erwartenden Kostenaufwand noch recht ablehnend gegenüber. Im Frühjahr 1921 kam es sogar unter den transatlantischen Reedereien zu einer Vereinbarung, von der Einrichtung von Bordkinos abzusehen.²⁸¹ Auf Seiten der deutschen Reedereien, die zu diesem Zeitpunkt den Transatlantiklinienverkehr noch nicht wieder aufnehmen konnten,²⁸² wollte man

²⁷⁹ Vgl. Maxton-Graham: *Der Weg über den Atlantik.*, S. 292f und S. 352f.

²⁸⁰ Vgl. Michael Töteberg: *Exotik und Tourismus: Die Reisefilme der Hapag.* In: *Hamburger Flimmern. Die Zeitschrift des Film- und Fernseh Museums Hamburg e. V.* (1999), Nr. 5, S. 2-6, hier S. 2.

²⁸¹ Vgl. Anonymus: *Bordkino auf Dampfern der H.A.L..* In: *Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie* (1924), Nr. 7, S. 74f.

²⁸² Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges fielen die Dampfer der deutschen Reedereien als Kompensation an die Siegermächte. Der *Norddeutsche Lloyd* und die *Hapag* mussten sich daher zunächst auf mögliche Neubauten konzentrieren, bevor überhaupt an einen Wiedereinstieg in die transatlantische Linienschiffahrt zu denken war.

sich allerdings mit einem solchen generellen Verzicht nicht recht anfreunden. Denn bei der *Hapag* dachte man bereits wieder an Kinovorführungen als Alternative zu aufwendigen Schauspielaufführungen, die vor allem aufgrund der räumlichen Gegebenheiten an Bord nicht zu realisieren waren.²⁸³ Als dann im August 1921 die *Hapag* ihren ersten Nachkriegsdampfer in Dienst nahm, richtete die Reederei trotz der Vereinbarung unter den transatlantischen Reedereien ein Bordkino auf den Schiffen ein. Allerdings wurden die Filme nicht während der Fahrt, sondern nur während der Liegezeiten in den Häfen gezeigt. Auf diese Weise unterlief man nur indirekt den bestehenden Konsens unter den Reedereien. Auf das gemeinsame Betreiben der *Hapag* und einer in den Quellen nicht näher benannten englischen Reederei wurde schließlich 1922 die Vereinbarung zum Verzicht auf reguläre Kinoaufführungen auf transatlantischen Linienschiffen schon wieder aufgehoben.²⁸⁴ Seit 1924 traf die *Hapag* in Gemeinschaft mit der *UFA*-Theater-Betriebsgesellschaft an Bord aller ihrer nach Nordamerika, Südamerika und Ostasien fahrenden Passagierdampfer die notwendigen Einrichtungen für regelmäßige Kinovorführungen.²⁸⁵

Hierzu waren zunächst einige Schwierigkeiten zu überwinden, denn es war dabei mit der Aufstellung eines Projektors allein nicht getan. Da man zunächst davon absah, die Herrichtung besonderer nur der Filmvorführung dienender Räume in Betracht zu ziehen, musste aus den vorhandenen Gesellschaftsräumen ein Raum ausgesucht werden, der möglichst alle Passagiere der betreffenden Schiffsklasse aufnehmen konnte und sogleich allen Zuschauern gute Sichtmöglichkeiten bieten sollte. So wurden zunächst Räume für Filmaufführungen zweckentfremdet, die eigentlich als Lounge, Salon oder auch als Krankenstation dienten.

Erschwert wurde die Aufstellung einer Kinoanlage weiter durch eine Sicherheitsvorschrift der Seeberufsgenossenschaft, nach der ein Vorführapparat keinerlei Zusammenhang mit den übrigen Teilen des Schiffes haben durfte.²⁸⁶ Auf dem ersten Dampfer wurde dies dadurch gelöst, dass man auf dem Promenadendeck einen auf Rädern befindlichen Kasten aufstellte, in dem sich der Filmprojektor befand. Ein Sehschlitz in der Schiffswand ermöglichte die Projektion auf eine im Schiffsinnen angebrachte Leinwand. Der mobile Projektor erlaubte aber nicht nur Vorführungen in

²⁸³ Vgl. Anonymus: Bordkino auf Dampfern der H.A.L., S.74f.

²⁸⁴ Vgl. hierzu insbesondere Anonymus: Tonfilm an Bord. In: Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie vom 28.1. 1933, S. 20-21.

²⁸⁵ Vgl. Anonymus: Bordkino auf Dampfern der H.A.L., S. 74f.

²⁸⁶ Vgl. ebenda., S. 74f.

einen dafür ausgewählten Raum in der ersten Klasse im Schiffsinne, sondern man konnte auch ohne große Umbauten bei entsprechender Witterung Freilichtvorführungen auf dem Deck anbieten. In der zweiten Klasse zwang die Lage des Speisesaals, in dem die Filmvorführungen stattfinden sollten, dazu, mit Rückwärtsprojektoren zu arbeiten. In das Schiffsinne hinein wurde ein tiefer Schacht angebracht, der nur vom Freideck aus zu erreichen war. Der Sehschlitz ging durch die Seite des Speisesaals und warf das Bild von hinten auf die nur wenige Schritte vom Schlitz entfernte Wand. Dieser Aufwand war das unabdingbare Zugeständnis an die Vorgabe, dass die technischen Anlagen zur Filmvorführung keinerlei Verbindung mit dem Schiffsinne aufweisen durften. Auch die Aufstellung eines Projektors in der dritten Klasse war infolgedessen ähnlich schwierig. Nur durch einen Spalt vom Treppenhaus her war der Projektor für den Filmvorführer zu erreichen. Entsprechend der strikten Klassentrennung an Bord, musste man schließlich drei voneinander getrennt arbeitende Kinos schaffen, wenn man daran festhalten wollte, von Beginn an sowohl in der ersten und zweiten Klasse, als auch in der Touristen-Klasse diese neue Attraktion anzubieten. Die Sicherheitsvorschriften erzwangen aber noch weitere Maßnahmen. So musste auf dem Promenadendeck ein feuersicherer Raum eingebaut werden, in dem die während der Reise vorzuführenden Filme aufbewahrt werden sollten. Schließlich sind aber im Laufe der 1920er Jahre auf 30 Schiffen der *Hapag*-Flotte 40 bis 50 Filmprojektoren eingerichtet worden. Die Betreuung des Kinobetriebs an Bord stand dabei in Verantwortung von sogenannten „berufsmäßigen Filmvorführern“.²⁸⁷ Bei ihnen handelte es sich vermutlich um Angestellte der *UFA*, da zumindest im Fall der *Hapag* der Betrieb der Bordkinos im Verbund mit der *UFA* vonstatten ging.

Für die Passagiere war der Besuch der Kinovorstellungen im Fahrpreis einbegriffen und auch vorgedruckte zweisprachige Programme, die in der Borddruckerei nur noch mit dem Namen des Schiffes und dem Vorführungsdatum versehen werden mussten, wurden unentgeltlich an die Reisenden abgegeben. Die Filmvorführungen fanden in den geschlossenen Schiffsräumen zumeist am Abend statt. Dies galt erst recht für die Vorführungen unter freiem Himmel an Deck, die man aber nur bei Fahrten in den tropischen Regionen anbot.²⁸⁸ Auf dem Programm standen in erster Linie Filme aus

²⁸⁷ Vgl. Anonymus: Tonfilm an Bord, S. 20-21.

²⁸⁸ Vgl. ebenda und Anonymus: Bordkino auf Dampfern der H.A.L., S. 74f.

amerikanischer und deutscher Produktion, hier natürlich vornehmlich die Novitäten der *UFA*, in deren Verantwortung schließlich der Betrieb der Bordkinos der *Hapag* lag.²⁸⁹

Die frühen stationären Bordkinos waren noch für den Betrieb von Stummfilmen ausgelegt. Es ist davon auszugehen, dass die Vorführungen von Musikern aus der Schiffskapelle begleitet wurden, selbst wenn hierzu die Quellen keine genauen Angaben liefern. Der erste Tonfilm wurde schließlich am 15. November 1931 gezeigt. Die entsprechende technische Umrüstung war relativ leicht zu realisieren. Während die Wiedergabe des Tones kein größeres Problem darstellte, bestand die einzige Schwierigkeit darin, die Tonfilme in zwei oder drei Sprachen gleichzeitig jedem Passagier in ihm verständlichem Idiom so vorzuführen, dass er der Handlung zu folgen vermochte. Die ersten Versuche mit Tonfilmen im Winter 1929/30 waren noch genau an diesem Problem gescheitert. Die Lösung wurde schließlich darin gefunden, dass bei den Filmen an Dialogstellen ein kleiner neutraler Raum im Vordergrund des Bildes ausgespart wurde, in dem die Schrift in der betreffenden zweiten Sprache erschien. Hiermit handelte es sich also vermutlich um eine der ersten Formen der Filmuntertitelung.²⁹⁰

Die ersten festen Bordkinos wurden schließlich in den letzten Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg eingerichtet. Sie ersetzten fortan die mobilen Filmprojektionsaufstellungen. Denn zum ersten Mal wiesen die jüngsten Dampferneubauten jener Zeit einen Theatersaal auf, den man nicht nur für Showprogramme jeglicher Art, sondern

²⁸⁹ Die *Hapag* unterhielt aber nicht nur in Zusammenarbeit mit der *UFA* provisorische Kinos an Bord ihrer Schiffe, sondern betrieb daneben auch eine eigenständige Filmproduktion. Deren Produktionen waren aber nicht für die Vorführung an Bord der Linienschiffe bestimmt. Es handelte sich um Dokumentationen und Reisereportagen, in deren Mittelpunkt die Reise mit einem *Hapag*-Dampfer stand. Bereits Anfang der 1920er Jahre nahm der *Hapag*-Filmdienst seine Produktion auf. Die ersten Kurzfilme trugen Titel wie *Stapellauf eines Riesendampfers* oder *Mit der Hapag von Hamburg nach New York*. Über die Vorführung im regulären Filmtheaterbetrieb sollten sie als indirekte Werbung das Interesse der Kinozuschauer an einer Seereise mit der *Hapag* wecken. Im November 1927 bot die *Hapag* ihre sogenannten Kulturfilme der *UFA* erfolgreich zum Verleih an. Als Gemeinschaftsproduktion der Reederei mit der *Tobis* wurde einer der ersten deutschen Tonfilme *Melodie der Welt* produziert. In Deutschland war *Melodie der Welt* (UA 12.3.1929) allerdings kein Kinoerfolg. Doch in Frankreich fand *La Melodie du Monde* eine außerordentliche positive Resonanz. Noch 1936 stellte man in Zusammenarbeit mit dem *Norddeutschen Lloyd* eine Reihe von Filmen für den amerikanischen Markt her. Es waren wieder Reisefilme, die dem amerikanischen Publikum größtenteils Deutschland als Urlaubsland vorstellen sollte. Dementsprechend lauteten die Titel: *Winter Sports at Garmisch-Partenkirchen*, *Oberammergau and the Passion Players* oder auch *Faster and Faster on Germany's new Motor Highways*. Zu den Filmproduktionen der *Hapag* im Detail sei verwiesen auf Michael Töteberg: *Exotik und Tourismus: Die Reisefilme der Hapag*. In: *Hamburger Flimmern. Die Zeitschrift des Film- und Fernseh museums Hamburg e. V.* (1999), Nr. 5, S. 2-6.

²⁹⁰ Vgl. Anonymus: *Tonfilm an Bord*, S. 20-21.

auch für Kinovorführungen nutzte. Das erste Theater dieser Art auf dem Nordatlantik besaß die *Normandie*. Der französische *Oceanliner* verkehrte ab dem Jahr 1935 im Atlantikdienst der *French Line*. Der Theatersaal der *Normandie* besaß zwar keinen eigenen Orchestergraben, wurde aber von Beginn an regelmäßig als Kinosaal genutzt. Solche Mehrzwecktheaterräume fanden sich alsbald auf jedem neuen Schiff und zählten nach dem Zweiten Weltkrieg zu dem gängigen Raumprogramm von Hochseepassagierschiffen. Damit stellten auch Filmvorführungen keine Besonderheit mehr da, sondern zählten in den letzten beiden Jahrzehnten der transkontinentalen Passagierlinienschiffahrt vielmehr zu den beliebtesten Medienpraktiken während einer längeren Passage.

Auch nach dem Ende der weltweiten Passagierlinienschiffahrt bestanden die Einrichtungen für die organisierte Mediennutzung in Form der Bordbibliotheken und Bordkinos auf großen Kreuzfahrtschiffen weiter fort. Denn diese unterschieden sich in ihrem Raumprogramm kaum von den früheren Linienschiffen, selbst wenn nun erstmals ausschließlich für den Kreuzfahrtdienst vorgesehene Schiffe von den Reedereien in Betrieb genommen wurden. Vormalig hatte man einfach überzählige oder altgediente Liniendampfer auf Kreuzfahrten geschickt. Bereits 1891 hatte so z. B. die *Hapag* in den verkehrsschwachen Wintermonaten Schiffe aus dem Amerikaverkehr abgezogen und die freien Kapazitäten für Kreuzfahrten im Mittelmeer oder für Nordlandfahrten vermarktet. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde dieses Geschäft in dem Maße immer weiter ausgebaut, in dem die Passagierlinienschiffe immer mehr Reisende an die zunehmende Konkurrenz des Flugverkehrs verloren. Zunächst wurden viele Schiffe aus dem Liniendienst ohne größere Umgestaltungen nun auf Kreuzfahrten geschickt. Später entstanden speziell auf die Bedürfnisse einer Kreuzfahrt ausgerichtete Schiffe, bei deren Konstruktion keine Zugeständnisse hinsichtlich der Geschwindigkeit mehr notwendig waren. Allerdings wurden in Hinblick auf die Ausstattung stets die *Oceanliner* zum Maßstab genommen.

So verfügen auch die heutigen Kreuzfahrtschiffe über eigene Schiffsbibliotheken. Die *Queen Mary 2*, der heute weltgrößte Passagierliner, kann eine Bibliothek mit einem Bestand von 8000 Titeln aufweisen. Desweiteren finden sich an Bord natürlich ein Theatersaal sowie ein Planetarium, das regelmäßig für Kinovorführungen genutzt wird. Mittlerweile verfügen alle Kabinen von Passagierschiffen auch über eigene Fernsehgeräte und einen Radioanschluss. Auf einem modernen Kreuzfahrtschiff, wie der *MS Europa* der *Hapag-Lloyd*, erhalten die Passagiere auch noch immer jeden Morgen eine tagesaktuelle Bordzeitung, allerdings handelt es sich dabei heute um einen Auszug einer

lokalem Tageszeitung nach Wahl. In Abhängigkeit vom Satellitenempfang bekommt so der Reisende die aktuellen Weltnachrichten in gedruckter Form. Ebenso ist der Empfang von Satellitenfernsehen, abhängig vom Fahrgebiet, mittlerweile durchaus selbstverständlich. Die ehemals mehrtägige Isolation auf einem Schiff während der Fahrt über den Atlantik bestimmt nicht mehr das Bordleben. Das audiovisuelle Medienangebot beinhaltet oft noch ein schiffsinternes Fernsehprogramm. Über das Fernsehgerät können aber auch E-Mails empfangen und versendet werden, wozu der Passagier mit der Reisebestätigung eine eigene E-Mail Adresse für seinen Aufenthalt an Bord erhält. Desweiteren gibt es neben den Bordphotographen zuweilen auch einen *Videoproduzenten* auf dem Schiff, der auf Wunsch die Reise individuell für einzelne Passagiere als Videofilm festhält.²⁹¹

Für die Passagiere der heutigen Kreuzfahrtschiffe gibt es also kaum mehr eine Einschränkung für die Mediennutzung während ihres Aufenthaltes an Bord. Dabei gilt es zu bedenken, dass zwar die Zahl der zu Verfügung stehenden Medien gestiegen ist, aber die Zeit für die Nutzung während Kreuzfahrten im Vergleich zu den transatlantischen Linien-Passagen abgenommen hat. Denn die Routen der Kreuzfahrten halten die Zahl von See-Tagen möglichst niedrig und die Fahrt zu den einzelnen Häfen findet vor allem nachts statt. Die Tage einer Kreuzfahrt werden also vornehmlich an Land verbracht. Dies steht ganz im Gegensatz zu einer Atlantiküberfahrt, die selbst am Ende der Passagierlinienschiffahrt in den 1960er Jahren immer noch durchschnittlich fünf bis sieben Tage auf See in Anspruch nahm.

Es bleibt festzuhalten, dass sich die Mediennutzung von Schiffsreisenden - wie im Falle der Eisenbahnlektüre – vor allem in Form organisierter Mediennutzung konstituiert hat. Ab der Mitte des 19. Jahrhundert kann man beobachten, wie sich ein komplexes Netzwerk etabliert, das im Wesentlichen bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg Bestand hatte. Dieses ist auch heute noch vorhanden, wenn man die Schiffsbibliotheken und die übrigen Medien an Bord der heutigen Kreuzfahrtschiffe in die Tradition der maritimen Reisekultur der Passagierlinienschiffahrt stellt. Das Reisen in Massenverkehrsmitteln hat sich als kompatibel mit der Nutzung von Medien erwiesen. Man könnte sogar die These formulieren, dass Massenverkehrsmittel aufgrund ihrer spezifischen Reisebedingungen für die Kopplung mit bereits weitestgehend habitualisierten Medien-

²⁹¹ Vgl. Katalog: CUNARD. Reisen in maritimer Eleganz. Queen Mary 2 – Queen Elizabeth 2. 2006, S. 78-81. Sowie den Katalog: HAPAG-LLOYD Kreuzfahrten. MS Europa. Die schönste Yacht der Welt. November 2005 - April 2007, S. 155f.

praktiken prädisponiert sind. Es fällt bis hier hin zumindest schon einmal auf, dass mit dem Aufkommen von Massenverkehrsmitteln im 19. Jahrhundert sogleich bereits etablierte Medienpraktiken für das Reisen mit Eisenbahn und Dampfschiff herangezogen wurden.

4.3 Zu den diskursiven Spuren der Mediennutzung auf Seereisen

Eingedenk der akribisch organisierten Mediennutzung an Bord von Ozeandampfern in der Zeit der Passagierlinienschiffahrt scheinen Sinn und Nutzen z. B. der Bordlektüre schon damals nie grundsätzlich im Zweifel gestanden zu haben. Die Bordlektüre und auch die anderen hier vorgestellten Formen organisierter Mediennutzung könnten demnach als ein vom Beginn an wichtiger und selbstverständlicher Bestandteil der maritimen Reisekultur betrachtet werden. Dies scheint auch noch immer für die heutigen Kreuzfahrten zu gelten, zumindest wenn man die Ausführungen eines Lehrbuchs für Touristikmarketing dazu heranzieht. Dort heißt es hinsichtlich der Bedeutung des Bordprogramms, dessen Bestandteil die organisierte Mediennutzung darstellt: „Quantität und Qualität des Bordprogramms bestimmen maßgeblich das Wohlbefinden der Gäste an Bord, [...]. Gerade während der See-Tage ist für Zerstreuung und Kurzweil der Gäste ein vielfältiges Bordprogramm von höchster Bedeutung.“²⁹²

Solche Zuschreibungen verkürzen augenscheinlich die Funktion der Mediennutzung auf den Zeitvertreib, messen dem aber zugleich einen ungeheuer großen Stellenwert zu. Dies evoziert natürlich die Frage danach, ob solche Aussagen das Ergebnis eines längeren historischen Prozesses darstellen oder ob sie sich von jeher mit der Mediennutzung während transozeanischer Passagen verbinden. Um zur einer befriedigenden Antwort zu gelangen, scheint es geboten diskursive Aussagen aus der Hochzeit der Passagierlinienschiffahrt zwischen der Jahrhundertwende und dem Zweiten Weltkrieg ins Auge zu fassen und diese daraufhin zu prüfen, welche Aussagen und Setzungen sie zu den Medienpraktiken an Bord formulieren. Dabei lässt sich zunächst beobachten, dass sie sich zum Großteil auf die Bordlektüre beziehen. Ihr kam wohl ein expliziter Stellenwert zu, da es an vergleichbaren Alternativen lange mangelte.

²⁹² Peter Roth / Axel Schrand (Hg.): Touristikmarketing. Das Marketing der Reiseveranstalter, Verkehrsträger und Tourismusdestinationen. München 2003, S. 202.

Schließlich wurden z. B. die Bordkinos erst zum Ende der 1920er Jahre zu einer ständigen Einrichtung.

Eine zweite Beobachtung besteht darin, dass die Bordlektüre immer im Zusammenhang mit einer ihr zugeschriebenen Unterhaltungsfunktion betrachtet wurde. Allerdings machte sich der Wert der Lektüre zum „Zeitvertreib“ wohl an der dazu gewählten Literatur fest. „Reiselektüre“, vermerkte z. B. Thomas Mann im Jahre 1934 bei seiner ersten Fahrt über den Atlantik, sei „ein Gattungsbegriff voller Anklänge der Minderwertigkeiten“. Dazu führt er weiter aus:

Die Meinung ist weitverbreitet, was man auf Reisen lese, müsse vom Leichtesten und Seichtesten sein, dummes Zeug, das »die Zeit vertreibe«. Ich habe das niemals verstanden. Denn abgesehen davon, dass die sogenannte Unterhaltungsliteratur zweifellos die langweiligste auf Erden ist, will mir nicht eingehen, warum man gerade bei so festlich-ernster Gelegenheit, wie eine Reise sie darstellt, unter seinen geistigen Gewohnheiten hinabgehen und sich aufs Alberne verlegen sollte. [...] Der »Don Quichotte« ist ein Weltbuch – für eine Weltreise ist das gerade das Rechte. [...] Befremdlicherweise habe ich die Lesung noch nie systematisch zu Ende geführt. Ich will es tun an Bord und mit diesem Meer von Erzählungen zu Rande kommen, wie wir zu Rande kommen werden binnen zehn Tage mit dem Atlantischen Ozean.²⁹³

Geradezu programmatisch will Mann sein Vorhaben der Don-Quichotte-Lektüre verstanden wissen. Da verwundert es wenig, dass er in Hinblick auf die Errungenschaft einer Bordzeitung zu einem sehr ernüchternden Urteil findet. Denn zur Bordzeitung bemerkt er:

Unsere Bordzeitung ist ein reichlich albernes Papier, das muß man gestehen. [...] Was lasen wir heute? In dem zoologischen Garten einer Stadt des Westens hat ein Tiger während einer Krankheit Whisky als Medizin zu trinken bekommen, und eine solche Zuneigung hat das reißende Tier für das Getränk gefaßt, daß es auch nach seiner Genesung nicht davon lassen will und täglich sein Maß Whisky verlangt. – Das steht, nebst anderen ähnlichen Mitteilungen, in unserer Bordzeitung. Gewiß, es ist eine erfreuliche Nachricht. Nicht umsonst soll man auf unsere heiter verständnisvolle Sympathie für den alkoholfreundlichen Tiger gerechnet haben. Und doch, liegt hier nicht ein Mißbrauch vor? Ein technisches Wunder, wie die Radio-Telegraphie, muß dienen, um solche Neuigkeiten über Land und Wogen zu befördern. Ach, die Menschheit! Ihr geistig-moralischer Fortschritt hat mit ihrem technischen nicht Schritt gehalten, er ist weit dahinter zurückgeblieben, man sieht es hier wieder, und der Unglaube daran, daß ihre Zukunft glücklicher sein könnte als ihre Vergangenheit, nährt sich aus dieser Quelle. Der Abstand zwischen ihrer technischen Erwachsenenheit und sonstigen Unreife schafft ja gerade die mißtrauische Neugier, mit der man nach jedem

²⁹³ Thomas Mann: Meerfahrt mit »Don Quichotte«. Frankfurt/M. 2003, S. 15f.

Nachrichtenblatte greift, Und dann liest man vom lustigen Tiger. Man kann froh sein, wenn man nichts Schlimmeres liest.²⁹⁴

Die Bordzeitung scheint also wieder das Vorurteil gegenüber dem mangelnden Wert der Reiselektüre eindrucksvoll zu bestätigen. Das Maß, mit dem hier gemessen wird, ist selbstredend ein ganz Besonderes. Das Urteil wird man daher ein wenig relativieren müssen. Doch selbst dann wird es auf Grundlage eines Topos formuliert: demjenigen vom minderen Wert all dessen, was mit Unterhaltung tituliert wird. Das bildungsbürgerliche Selbstverständnis eines Thomas Mann kann sich nicht davon frei machen, vermag aber zwischen dem Leseakt und der herangezogenen Lektüre zu differenzieren. Lesen zum Vertreiben der Zeit kann demnach durch den Wert der erwählten Lektüre geadelt werden. Ein betrunkenener Tiger kann sich da natürlich nicht mit den Abenteuern Don Quichottes messen. Thomas Manns Ehrgeiz seine Reiselektüre durch den Don Quichotte auszuzeichnen, scheint aber wohl an den spezifischen Bedingungen der Seereise seine Grenzen gefunden zu haben. Im selben Text bemerkt Mann nämlich auch, dass Schreiben und Lesen an Bord selbst eines großen Passagierschiffes durchaus eher eine beschwerliche Unternehmung darstellt. Zumindest in Hinblick auf die eigene literarische Tätigkeit kam er nicht umhin feststellen zu müssen:

Was ich tue, sollte ich nicht tun, nämlich gebückt sitzen und schreiben. Es trägt zum Wohlsein nicht bei, denn [...] die Schwankungen des Dampfers, denen man Ruhe und Gelassenheit zubilligen muß, laden in dem oberen Stockwerk, wo dies Schreibzimmer gelegen ist, natürlich empfindlicher aus als weiter unten. Durch das Fenster zu sehen, ist nicht wohlgetan, denn das Steigen und Wegsinken des Horizonts setzt dem Kopf auf eine vertraute, aber vergessene Weise zu; doch ist auch das Niederblicken auf Papier und Schrift nicht von der glücklichsten Wirkung. Sonderbarer Eigensinn, die Lebensgewohnheit, nach der Morgenbewegung, dem Frühstück stilistisch tätig zu sein, auch gegen widrige Umstände durchzusetzen.²⁹⁵

Die Beobachtungen von Thomas Mann verweisen auf jene Aspekte, die generell für Aussagen im Bezug auf eine spezifische maritime Lese- und Schreibkultur als Kristallisationspunkte aufgefasst werden können. Demnach ging es zum einem um den generellen Status der Reiselektüre. Zum anderen scheinen Fragen zu den konkreten Bedingungen der Lesepraktik und zu dem literarischen Betrieb an Bord der *Oceanliner*, also Aussagen zu Funktion und Nutzen der Bordlektüre, von Bedeutung gewesen zu

²⁹⁴ Mann: Meerfahrt mit »Don Quichotte«, S. 69f.

²⁹⁵ Ebenda, S. 16f.

sein. Es fragt sich nur, ob und in welchen diskursiven Zusammenhängen sich weitere derartige Aussagen auffinden lassen.

Aussagen zur Bordlektüre finden sich bereits im 19. Jahrhundert, als sich langsam eine organisierte Medienpraktik in Gestalt einer Bordbibliothek zu etablieren begann. Allerdings scheinen sich Fragen nach dem grundsätzlichen Wert für das vorangegangene 19. Jahrhundert nicht gestellt zu haben. Zieht man die Ausführungen zur Bordlektüre in der Berichterstattung der *Gartenlaube* als Exempel für die Fremdbeobachtung durch publizistische Periodika heran, so zeigt sich, dass die Bordlektüre nie als eigenständiger Gegenstand in Betracht genommen worden ist. In der gesamten ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erscheint die Bordlektüre nur in Form einer Art Fußnote zu Reiseberichten über transatlantische Passagen. Ein erster Hinweis auf die Lektüre von Schiffsreisenden findet sich in dieser Form in einem Bericht über den Untergang eines Hamburger Dampfschiffes im September 1858. Der Bericht zum Untergang eröffnet mit generellen Bemerkungen zu den Transatlantikunternehmungen Bremer und Hamburger Reeder. Hierauf folgen ausführliche Beschreibungen über das Reisen mit einem modernen Dampfschiff. Die Lektüre zählt hierbei zu jenen Dingen, die grundsätzlich für die Unbedenklichkeit und Bequemlichkeit eines solchen Unterfangens bürgen:

Es war mehr eine Lustfahrt, als eine Reise. Passagiere zumal, welche Mittel genug besaßen, um im erster oder zweiter Kajüte zu fahren, vermißten selbst auf der öden Wasserwüste zwischen beiden Hemisphären weder die Gewohnheiten ihrer Heimat, noch der Genüsse, welche die Zivilisation des neunzehnten Jahrhunderts ihren etwas verwöhnten Kindern zu bieten pflegt. An Bord der ‚Borussia‘ und ‚Hammonia‘ gab es eine ausgezeichnete Küche, musterhafte Bedienung, die zuvorkommendste Behandlung Seitens der Offiziere und Mannschaft. Trat unfreundliches Wetter ein, so bot der salonartige Raum der ersten Kajüte den schönsten Platz für gemeinschaftliche Conversation. Man konnte sich an Musik erheitern, denn es gab ein wohlgestimmtes Pianoforte an Bord, und wer Lust hatte, seinen eigenen Gedanken nachzuhängen, der fand Gelegenheit dazu, wenn er sie sonst begehrte. Eine ausgewählte Bibliothek bot die erwünschte Speise für Geist und Herz.²⁹⁶

Dieses Muster lässt sich in allen Reiseberichten von Transatlantiküberfahrten in den folgenden Jahrzehnten immer wieder finden. Bordlektüre wird stets als ein Indikator angeführt, der die Unabwägbarkeiten einer Transatlantikpassage relativiert. Der Sinn und Nutzen der Bordlektüre werden gar nicht erst zur Diskussion gestellt. Sie gilt stets

²⁹⁶ Anonymus: Der Untergang des Hamburgischen eisernen Schraubendampfschiffes „Austria“ am 13. September 1858. In: Die Gartenlaube (1858), Nr. 44, S. 631-636, hier S. 632.

als Mehrwert, der die Überquerung des Atlantiks zu einem positiv konnotierten Erlebnis macht. Dergestalt wird die Existenz einer Bordbibliothek immer besonders hervorgehoben. Man könnte also durchaus die These verfechten, dass bereits etablierte Medienpraktiken die Habitualisierung neuer Reisemodi begleiten und unterstützen. Inwieweit dies ähnlich auch für die Eisenbahnlektüre und die organisierte Medienutzung für Reisende an Bord von Flugzeugen gelten könnte, soll an späterer Stelle in einem direkten Vergleich ausführlich erörtert werden. Hier ist zunächst von größerer Bedeutung, dass die Einrichtung von Bordbibliotheken zunächst nicht von einer auf sie bezogenen Kontroverse begleitet worden ist. Dies gilt zumindest für das 19. Jahrhundert.

Ab der Jahrhundertwende gerät die Reiselektüre an Bord von Schiffen, wie schon die Eisenbahnlektüre zuvor, in den Fokus des damals wieder aktuell gewordenen Sittlichkeitsdiskurses. Vermutlich steht dies im engen Zusammenhang damit, dass erst ab 1900 die Bordbibliotheken und damit das organisierte Lesen an Bord als ein allgemeingültiger Bestandteil einer Transatlantiküberfahrt gelten konnten, denn vormals hat es sich bei den Bordbibliotheken eher um Einzelfälle gehandelt. Erst ab diesem Zeitpunkt konnte also die immer größer werdende Zahl von Schiffsreisenden eine Schiffsbibliothek in Erwartung stellen und diese auch während ihrer Überfahrt nutzen. Wie im Falle der Eisenbahnlektüre scheint es also erst eine große Breitenwirkung geben zu müssen, damit es überhaupt zu einer kritischen Auseinandersetzung kommt. In dem Moment, in dem beide Formen als Teil der modernen Massenkultur wahrgenommen werden, stehen sie gleich unter dem fortwährenden Vorbehalt, Ausdruck eines Verfalls des literarischen Geschmacks zu sein. Es wird aber differenziert zwischen der Reiselektüre als Leseakt und dem, was zur Lektüre an Bord herangezogen wird. An der Wahl des Buches zeige sich die Geisteshaltung des Lesers und entscheide sich der Wert der Lektüre. „Unterhaltung“ oder „Zeitvertreib“ werden als Motivation mitunter noch toleriert, aber nicht als Lektürehaltung akzeptiert. Solche Setzungen finden sich also nicht nur bei Thomas Mann.

Eine ähnliches Urteil wird beispielsweise um 1910 über die Bestände und der Betrieb der Bordbibliotheken der transatlantischen Reedereien in historischen Fachperiodika des Bibliothekswesens beiderseits des Nordatlantiks gefällt. Allerdings wurden die Bordbibliotheken u. a. in der Zeitschrift *Blätter für Volksbibliotheken und Lesehallen* eher als eine Art exotische Rarität betrachtet und nicht als Objekte für eine ernsthaft heftig geführte Kontroverse. Hier kommt zum Tragen, dass solche Periodika vornehmlich den Berufsstand des Bibliothekars adressierten, der gewöhnlich nicht an

Bord eines Schiffes arbeitete. Daher interessierten auch insbesondere die mit dem Aufbau und der Verwaltung einer Bordbibliothek verbundenen Fragen. Erläutert wurden die Schwierigkeiten, den Buchbestand auf die Bedürfnisse einer solch heterogenen Gruppe, wie sie die Reisende an Bord eines Transatlantikliner darstellten, abzustimmen. So räsoniert z. B. der Autor eines Artikels aus dem Jahr 1911:

Hier hat man es mit einem internationalen Lesepublikum zu tun, dessen Geschmacksrichtung, Bildung und Anerkennung über nationale Spezialliteratur von einander grundverschieden sind. Was dem einen hochwillkommen ist und von ihm mit wahrer Begeisterung gelesen wird, das langweilt den anderen, ja stößt ihn vielleicht ab.²⁹⁷

So manches, was sich in den Bordbibliotheken fand, wurde demgemäß vom Autor nur als Zugeständnis an den an Bord herrschenden Kulturpluralismus akzeptiert.²⁹⁸ Während es aber bei Reisenden der ersten Klasse als Grille toleriert wurde, dass sie zu populären Lesestoffen griffen, wurden bei Passagieren der niedrigen Reiseklassen Bedenken angemeldet. Besonders in Anbetracht der Tatsache, dass die Reisebibliotheken vor allem der dritten Reiseklasse nach Ansicht der Autoren unüberlegt bzw. geradezu fahrlässig mit den abgelegten Büchern der ersten Klasse ausgestattet wurden. Augenscheinlich wurde hier Medienkompetenz entsprechend der sozialen Stellung des Rezipienten verortet. Dies wird noch deutlicher, wenn derselbe Autor in einem anderen Artikel in einem ähnlichen Zusammenhang auf die Mannschaftsbibliotheken zu sprechen kommt. Denn im Bezug auf deren Buchbestände mahnt er zu ganz besonderer Verantwortung von Seiten der Reedereien. Vermutlich sind es nicht nur moralische Erwägungen, die einer solchen Mahnung zugrunde liegen. Was sich schon im Zusammenhang mit dem Bahnhofsbuchhandel und der Zensur anzeigte, ist anscheinend auch noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein Problem. Es geht um die

²⁹⁷ Boljahn: Die Schiffsbibliotheken der Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen, S. 174.

²⁹⁸ Der Autor des Artikels illustriert die Divergenzen in der Beurteilung des sogenannten guten Geschmacks u. a. durch folgende Anekdote: „Vor kurzer Zeit ist auf einem Ozeanrenner der Fall vorgekommen, dass ein in mittleren Jahren stehender englischer Passagier einen französischen Roman von Maupassant der Schiffsbibliothek entnahm und vor den Bibliotheksschränken stehend, gleich die ersten drei Seiten durchlas und dann das Buch ärgerlich dem Steward, der die Bibliothek verwaltet, mit der Bemerkung zurückgab, dass das nichts für einen ernsten Mann sei. Er wählt ein anderes Buch und begab sich damit auf das Promenadendeck. Den Vorfall beobachtete eine schon ziemlich betagte französische Baronin, die sich in Cherbourg eingeschifft hatte. Als der Engländer sich außer Hörweite befand, sagte sie in tadellosem Englisch zu dem Steward: ‚Bitte geben Sie mir das Buch; dem Herrn ist wohl eine Schraube losgegangen‘, wobei sie mit dem Zeigefinger an die Stirn tupfte: ‚Er ist ein großes Kind, wenn er ein so brillantes Buch nicht lesen mag.‘“ Vgl. Boljahn: Die Schiffsbibliotheken der Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen, S. 175.

Kontrolle der massenmedialen Kommunikation. Eliten fühlten sich noch immer dazu berufen, das Mediennutzungsverhalten der Gesellschaft gemäß ihren eigenen Maßstäben zu lenken.

Einen etwas anderen Ton schlägt ein ausführlicher Artikel in dem New Yorker Fachorgan *The Bookman* mit dem Titel „The libraries on the transatlantic liners“ an. Selbst wenn dessen Autor Calvin Winter ähnlichen Überlegungen nachgeht:

To what extent does the average traveller profit by all this special provision; and does he extract more benefit and pleasure from this increased attention to his literary needs than he did in the old days from the few open shelves in the general dining saloon – shelves usually placed under the cupboard where the ship’s linen was kept, and equipped with a few score of venerable and shabby volumes whose very decrepitude testified to long and honourable service? Now, of course, the answer to this question depends upon just two facts: first, whether or not it is possible to find out what sort of books people wish to read at sea; and secondly, whether these floating libraries of today adequately provide that special class of reading.²⁹⁹

Bei der Erörterung der Antworten auf die so von ihm aufgeworfenen Fragen, wird insbesondere eines deutlich. Der Autor hält den Aufwand der organisierten Mediennutzung in Form der Bordbibliotheken für unverhältnismäßig. Er zieht ein entsprechendes Interesse von Seiten der Passagiere generell in Zweifel. Calvin Winter verweist hierzu auf eine Reihe von Literaten, deren Aussagen die phlegmatisierende Wirkung einer Seereise herausstellen. Als Zeugen berufen sind u. a. James Russell Lowell, Oliver Wendell Holmes und Joseph Rudyard Kipling.³⁰⁰ Der Tenor all der von Winter herangezogenen Zitate trifft sich mit dem, was Thomas Mann hierzu bemerkte. Demnach kommt eine Vielzahl zeitgenössischer Autoren zu der Einschätzung, dass die Monotonie auf See einem nicht nur jede Motivation zu eigener literarischer Tätigkeit, sondern auch die Lektüre verleide. Winter findet schließlich zur Einschätzung, dass jeder Schiffsreisende unumwunden zugeben müsse, dass er nie eine auf See begonnene Lektüre beendet habe.³⁰¹ Die umfangreichen Bestände der Bordbibliotheken wertet er denn auch nicht als besonderen Mehrwert, sondern als Überfluss und Armutszeugnis zugleich. Schließlich werde so offenbar, wie schwer sich die Reedereien darin täten, die richtige Wahl an Bücher zu treffen. Könnten sie die Bedürfnisse ihrer Passagiere richtig

²⁹⁹ Calvin Winter: The libraries on the transatlantic liners. In: *The Bookman* (1914), Nr. 33, S. 368-375, hier S. 368.

³⁰⁰ Vgl. ebenda, S. 368.

³⁰¹ Vgl. ebenda, S. 370.

einschätzen, wären weit geringer Buchbestände vonnöten. Zur Illustration schildert er dann ausführlich die Organisation, den Betrieb und die Buchbestände der Bordbibliotheken deutscher und englischer Reedereien. Schlussendlich resümiert er:

For this reason it seems to the present writer that an ideal ship's library should be a rather small one containing at least a few volumes of the sort that we all ought to read and seldom, if ever, do; it should have, moreover, some books of travel, and whatever fiction it contains should be frankly of the adventurous sort that will rouse us from somnolent day-dreams. But let there be no books of sea in it. Travellers who are not good sailors read for the purpose of forgetting where they are: while those who love the ocean for its own sake have no use for second-hand impressions when they have before their eyes its vast and ever changing expanse.³⁰²

Dieser Schlusskommentar ist natürlich nicht frei von Polemik, aber er beinhaltet einen Gedanken, welcher bereits im Zusammenhang mit der Eisenbahnlektüre aufgetaucht ist. Mit dem Hinweis, dass das richtige Buch von der Unbill der See abzulenken vermöge, wird das Konzept der Medikation herangezogen. Die in anderen Zusammenhängen immer wieder als verdächtig entworfene Bannkraft von Medien, wird hier ins Positive gewendet. Der Manipulationsverdacht ist hier obsolet, doch wird Medienwirkung ähnlich gedacht. Die implizit mitgedachte Nähe zur Hypnose erscheint im Zusammenhang mit der Reiselektüre geradezu als besonderer Nutzen, schließlich sollen Medien als Narkotikum gegen Reisekrankheiten wirken. Dies galt in ähnlicher Weise bereits für die Eisenbahnlektüre. Natürlich ist im Hinblick auf die Reichweite solcher Konzepte zu bedenken, dass es sehr schwer ist, einen explizit auf die organisierten Medienpraktiken von Schiffsreisenden bezogenen Diskurs zu fixieren. Die Frage, ob es einen solchen Diskurs überhaupt gibt, muss man letztlich verneinen. Was sich schon im Zusammenhang mit der Eisenbahnlektüre andeutete, tritt hier nun noch deutlicher hervor: Die Mediennutzung von Reisenden wird meist nur in weiter gefassten Kontroversen punktuell zum Gegenstand von Auseinandersetzungen.

Daher verwundert es auch kaum, dass die übrigen Formen der Mediennutzung an Bord der Linienpassagierschiffe noch weniger eine kritische Beobachtung evoziert zu haben scheinen. Stattdessen fand im Falle der Photographie eher eine Art Koordination über entsprechende Fachperiodika statt. Die Amateurphotographie wurde über die Photofachmagazine mit dem zeitgenössisch gültigen Expertenwissen verzahnt. Nicht nur in den hauseigenen Zeitschriften und sonstigen Publikationen der Reedereien war das Photographieren auf Reisen ein Thema. Sigrid und Klaus-Peter Kiedel weisen

³⁰² Vgl. Winter: The libraries on the transatlantic liners, S. 375.

darauf hin, dass in den Photofachzeitschriften der 1920er und 1930er Jahre zahlreiche Tipps für den interessierten Amateur aufzufinden sind.³⁰³ Sowohl die handwerkliche Seite im Umgang mit dem Apparat beim Photographieren unterwegs, etwa die Berücksichtigung besonderer Lichtverhältnisse im Gebirge oder auf See, als auch Vorschläge für die Motivauswahl werden dem Leser unterbreitet:

Photographiert man von Bord eines Dampfers aus, so habe man nicht das Bestreben, alle Deckaufbauten und Schornsteine getraut zu lichtbildern. Man stelle sich vorn an den Bug des Schiffes, auch wenn man ein Billet „erster Klasse“ hat. Eitle Lichtbildner können sich dabei die Fahrkarte an den Hut stecken, damit jedermann sieht, dass sie sich in der „zweiten Klasse“ nur „besuchsweise“ aufhalten. – Vom Bug aus kann man die ganze Gegend am besten übersehen und sich auf die Aufnahme ausrichten.³⁰⁴

Hier wird keine Kontroverse ausgetragen, sondern es werden in einer Vielzahl von vergleichbaren Artikeln dem interessierten Laien detaillierte solche und andere Ratsschläge an die Hand gegeben, wie die Möglichkeiten eines Schiffes für das Photographieren am Besten zu nutzen seien. Sigrid und Klaus-Peter Kiedel führen aus, dass derlei Artikel einen immer deutlicher werbenden Charakter für die Passagierschiffahrt im allgemeinen und für bestimmte Reedereien im besonderem annehmen. Ob über das „Photographieren an Bord“³⁰⁵ oder Menschen auf Schiffen als Photomotive berichtet wird, die Reedereien liefern die entsprechenden Aufnahmen ihrer Bordphotographen als Illustrationen. Zwar sind in den Artikeln die Namen bestimmter Schiffahrtsgesellschaften nicht ausdrücklich genannt, doch aus den Bildunterschriften erfährt man schnell, auf welchem Schiff das Beispielfoto entstanden ist. Aber nicht nur mit dem Hinweis, allgemein an Bord eines Schiffes interessante Motive zu finden, wird der Photoamateur umworben. Auch das „Fernweh“ wird instrumentalisiert, so dass sich schließlich viele Artikel in den historischen Photozeitschriften wie die Texte in den Werbeprospekten für Kreuzfahrten lesen lassen.³⁰⁶

Auch anhand der vereinzelt diskursiven Äußerungen zu bzw. über die Einrichtung von Bordkinos zeigt sich, dass die Medienpraktik selbst nicht zur Disposition gestellt wird. Vielmehr soll der Mediengebrauch wieder für einen Mehrwert bürgen, der sich aus der entscheidenden Unterhaltungsfunktion heraus ergibt. So wird nur noch über die

³⁰³ Vgl. Kiedel: Fernwehbilder, S. 15-16.

³⁰⁴ Willy Frek: Vom Photographieren auf Reisen. In Photofreund (1929), Nr. 13, S. 252.

³⁰⁵ Anonymus: Photographieren an Bord. In: Agfa-Photoblätter (1930), Nr. 3, S. 82-92.

³⁰⁶ Vgl. Kiedel: Fernwehbilder, S. 15-16.

richtige Adjustierung einer vertrauten Medienpraktik verhandelt. Fundamentale Irritationen löst die Überführung habitualisierter Mediennutzungsformen seit den 1920er Jahren nicht mehr aus. Es scheint darüber entschieden, dass sich mit der Nutzung von Medien ein positiver Erlebniswert für die Reisenden verbindet. Divergenzen werden nur dann verhandelt, wenn anhand der Mediennutzung von Passagieren um die Wertigkeit der Populärkultur gestritten wird. Selbst im Falle einer grundsätzlichen Akzeptanz der Unterhaltungsfunktion von Medien muss sich der besondere Nutzen dann doch noch stets legitimieren, wann immer der problematische Status der Populärkultur mit ins Spiel kommt.

5. Über den Wolken

Im 20. Jahrhundert wurden die Quantität und die äußeren Umstände des Reisens, ebenso wie seine Formen und die Mentalität der Reisenden durch das Flugzeug ganz entscheidend neu bestimmt. Während sich die Organisation der Mediennutzung im Hinblick auf die besonderen Bedingungen der Eisenbahnfahrt und einer Schiffspassage anfangs nur auf die Lektüre bezog, ist bis heute die Nutzung von Medien beim Fliegen ungleich vielfältiger. Diese wurden stets von dem jeweiligen Stand der Technik bestimmt. Dies betrifft insbesondere die Art und Weise, auf welche audiovisuelle Medien an Bord von Flugzeugen ihren Platz fanden. Entsprechend geraten jetzt vermehrt die Entwicklung der jeweils grundlegenden Apparaturen ins Blickfeld und damit auch jene industriellen Strukturen, die sich ganz auf die Bedürfnisse der Fluggesellschaften ausgerichtet haben. Die Apparaturen und die herstellende Industrie sind integraler Bestandteil des komplexen Netzwerkes, das die Koordination und Organisation der Medienpraktiken sicher stellen sollen. Um zu zeigen, wie sich die Entwicklung der Luftfahrt und die Entwicklung der Medientechnik bei der Transformation medialer Praktiken gegenseitig bedingen, werden zunächst die wesentlichen Abschnitte der Geschichte der zivilen Luftfahrt als Rahmen für die sich neu formierenden Medienpraktiken vorgestellt.

5.1 Zur Geschichte der weltweiten Passagierluftfahrt

5.1.1 Frühzeit bis zum Ende der 1930er Jahre

Die zivile Luftfahrt erlebte ihren eigentlichen weltweiten Durchbruch erst nach dem Zweiten Weltkrieg, doch konnte sie bereits zu diesem Zeitpunkt auf eine 40jährige Geschichte zurückblicken. Allerdings war das Fliegen bis dahin eine recht unbequeme und oftmals auch noch eine sehr unsichere Angelegenheit. Anfänglich waren es in erster Linie Geschäftsreisende die diese noch ungewohnte, aber schnelle Art der Fortbewegung dem Reisen mit der Eisenbahn und dem Schiff vorzogen. Erst die Entwicklung von zuverlässigen Maschinen mit großer Reichweite und einer Reise-flughöhe, die ihnen erlaubte über den Wolken zu fliegen, bot den Passagieren jene Reisebedingungen, die das Fliegen immer populärer werden ließen. Hierzu bedurfte es Flugzeuge, die über eine geschlossene Passagierkabine verfügten, wie sie alle seither gebauten Flugzeuge besitzen. Bis heute ist damit das Reisen in Flugzeugen in einem

weit aus größerem Maße als im Fall der Eisenbahn durch das Erleben einer von der Außenwelt isolierten Innenwelt der Kabine geprägt.³⁰⁷

Der regelmäßige Linienverkehr nahm 1919 seinen Anfang. Dies steht nicht zufällig in einem Zusammenhang damit, dass nach dem Ende des Ersten Weltkriegs mit einem Mal in großer Zahl Maschinen, Piloten und Flugfelder für eine zivile Nutzung zur Verfügung standen. Bei den ersten für Passagierflüge genutzten Flugzeugen handelte es sich entsprechend auch zunächst häufig um umgebaute Militärmaschinen. In Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Holland wurden in rascher Folge Fluggesellschaften gegründet. Die *Deutsche Luft Reederei* betrieb ihre erste regelmäßig beflogene Linienverbindung zwischen Berlin und Weimar und eine der weltweit ersten internationalen Flugverbindungen richtete 1920 die niederländische *KLM* zwischen Amsterdam und London ein. Beim weiteren Ausbau der Flugstrecken verfolgten die großen europäischen Kolonialmächte wie Großbritannien und Frankreich in erster Linie das Ziel, ihre weltweiten kolonialen Besitztümer durch schnelle Luftpostlinien mit Europa zu verbinden. Fast jedes europäische Land leistete sich eine eigene nationale Fluggesellschaft.³⁰⁸ Doch kam es auch schon in den 1920er Jahren zur Zusammenarbeit auf internationaler Ebene. Zum Zwecke der besseren Koordination des Linienverkehrs und des Ausbaus des internationalen Streckennetzes hatten die ersten grenzüberschreitend operierenden Fluggesellschaften Europas bereits ein Jahr nach dem Ersten Weltkrieg die *International Air Traffic Association* (IATA) gegründet.

In Nordamerika setzte die Flugbegeisterung erst 1927 mit dem Atlantikflug von Lindberg ein. Anfänglich war das Flugnetz nur knapp halb so groß wie in Europa. Denn während der europäische Luftverkehr in vielen Ländern durch die jeweiligen nationalen Regierungen subventioniert wurde, erfolgte die staatliche Unterstützung der Fluggesellschaften in den USA nur indirekt und zwar durch die Vergabe von Luftpostrouuten.³⁰⁹

³⁰⁷ Vgl. hierzu Hasso Spode: „Nichts wie weg hier!“ – Luftfahrt und Tourismus in historischer Perspektive. In: *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise*. Hrsg. von Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand. Weil a. Rhein 2004, S. 12-34, hier S. 13.

³⁰⁸ Vgl. Spode: „Nichts wie weg hier!“ – Luftfahrt und Tourismus in historischer Perspektive, S. 16.

³⁰⁹ Infolgedessen wurden in den USA die inländischen Streckenangebote der Airlines bis 1955 von der *Civil Aeronautics Board* staatlich reguliert. Die Streckenaufteilung wurde damit bis zur Deregulierung des amerikanischen Luftverkehrs gegen Ende der 1970er Jahre durch die sich aus den Rechten für die Air Mail ergebenden sogenannten *Grandfather Rights* bestimmt. Erst nach deren Aufhebung konnte sich auf den nationalen Flugverbindungen ein umfassender Wettbewerb unter den amerikanischen Gesellschaften entwickeln. Hier wiederholt sich also eine Verbindung zwischen Post – und Verkehrsgeschichte, wie sie im Falle der europäischen Post bestand. Die Personenbeförderung war bis ins 19. Jahrhundert ein Geschäft der Post, die auf ihren Postlinien mit Kutschen einen regelmäßigen

Dann aber begann in den USA der rasante Ausbau des Streckennetzes. Die schnelle Expansion wurde in den USA von Seiten der Fluggesellschaften von Beginn an von breit angelegten Kampagnen begleitet, die auf die Popularisierung des neuen Verkehrsmittels zielte.³¹⁰

Auf den ersten regelmäßigen interkontinentalen Flugverbindungen über dem Süd- und Nordatlantik sowie dem Pazifik verkehrten in den 1930er Jahre Zeppeline und Flugboote³¹¹. Man reiste sowohl in den Luftschiffen, als auch in größeren Flugbooten, mit einem Komfort, der mit dem auf den Passagierliniendampfer durchaus vergleichbar war. Die Passagiere schliefen nachts in Kajüten und aßen im einen separaten Speisesalon. Vor allem Industrielle, Künstler auf Gastspielreise und begüterte Globe-trotter nutzten die neue Art des Reisens. Durch die hohen Flugpreise blieb das Fliegen bis weit in die 1960er Jahre die exklusive Reiseform der Eliten. Ausschlaggebend war für sie in erster Linie der Zeitgewinn z. B. gegenüber einer herkömmlichen Passage mit einem Schnelldampfer.

Ab den 1930er Jahren wurde ein regelmäßiger transatlantischer Liniendienst mit dem damals größten Luftschiff *Graf Zeppelin* eingerichtet. Es war ausgelegt mit Kajüten für 50 Passagiere und einem mit Ozeandampfern gleichwertigen Raumprogramm mit Salon und Speisesaal. Obwohl die Weltwirtschaftskrise dieses Unternehmen belastete und man mit den etablierten Schnelldampfern sowie mit den ersten Flugzeugen auf der Nordatlantikroute in Konkurrenz stand, beförderte das deutsche

Passagierfahrdienst unterhielten. Auch für die Passagierlinienschiffahrt spielte die Postbeförderung eine entscheidende Rolle. So waren die Rekordfahrten der Schnelldampfer nicht nur ein Prestigeunternehmen, sondern auch ein Mittel sich lukrative Postverträge zu sichern. Siehe dazu u. a. F. Robert von der Linden: *Airlines and Air Mail*. Lexington (Kentucky) 2002.

³¹⁰ Vgl. Robert E. Bilstein: *Flight in America 1900-1983. From the Wrights to the Astronauts*. Baltimore/London 1984, S. 104.

³¹¹ Mit dem Einsetzen des Passagierverkehrs stellte sich zunehmend die Frage, wie die zukünftigen großen Passagierflugzeuge starten und landen sollten. Denn was vor dem Zweiten Weltkrieg die Entwicklung größerer Landflugzeuge behinderte, war das Fehlen geeigneter Flughafeneinrichtungen, vor allem an den entfernteren Zielen auf der südlichen Halbkugel. Da lag es nahe, auf das Wasser auszuweichen. Wasserflugzeuge konnten einfach auf Seen oder in geschützten Häfen landen. Ein großer Vorteil des Wasserflugzeuges gegenüber dem Landflugzeug war auch, dass es ohne das schwere Fahrgestell auskam, das für die Landung auf hartem Grund notwendig war. Infolgedessen konnte man größere Flugzeuge bauen, wenn man sie als Flugboote auslegte. Sie waren die größten und komfortabelsten Passagiermaschinen der 1930er Jahre und mit ihnen wurden die ersten transozeanischen Flugverbindungen erschlossen. So betrieb die amerikanische *Pan Am* schon früh sehr erfolgreich Linienvverbindungen mit Flugbooten, insbesondere auf transpazifischen Strecken (San Francisco – Honolulu – Wake – Manila – Hongkong).

Luftschiff auf seinen Fahrten bis ins Jahr 1937 eine stetig steigende Zahl von Passagieren zwischen Europa und Nord- und Südamerika. Die kommerzielle Personenbeförderung mit von Wasserstoff getragenen Luftschiffen fand, trotz des großen Erfolges in den 1930er Jahren, mit der Hindenburg-Katastrophe am 6. Mai 1937 ein jähes Ende.³¹²

Mit Langstrecken-Flugbooten bot die amerikanische Fluggesellschaft *Pan Am* ab 1939 erstmals einen regelmäßigen Flugdienst über den Atlantik.³¹³ Die meisten größeren Flugboote boten zumeist auf zwei Decks jedwede Annehmlichkeit. Verbunden über eine Wendeltreppe konnten sich die Fluggäste in einer Lounge, einem kleinen Restaurant oder einer Cocktail-Bar aufhalten, oder in der Bibliothek zur Reiselektüre greifen. Der Aufenthalt an Bord sollte sich durch nichts von dem Reisen mit einem Passagierliniendampfer oder einem *Pullman*-Eisenbahnwaggon unterscheiden. Wieder wurde die Idee aufgegriffen, durch die Aufnahme wohnlicher Ausstattungselemente das Vertrauen des Passagiers in das neue und unvertraute Fortbewegungsmittel zu bestärken.³¹⁴ Bereits vertraute Verkehrsmittel wurden einfach kopiert. Damit wurden eben auch jene Medienpraktiken aufgegriffen, die sich bereits für das Reisen mit Eisenbahn und Schiff durchgesetzt hatten.

Je größer die Reichweite der Flugzeuge wurde, umso länger konnten Flüge ohne Zwischenlandung durchgeführt werden. Die längeren Flugzeiten führten schlussendlich dazu, dass die Fluggesellschaften ab Mitte der 1920er Jahre damit begannen, Mahlzeiten an Bord auszuteilen. Zuvor hatten die Passagiere auf längeren Flügen während der zahlreichen Zwischenlandungen noch in den lokalen Restaurants gespeist, während die Flugzeuge aufgetankt und gewartet wurden. Bei nächtlichen Zwischenlandungen

³¹² Das Luftschiff LZ 129 *Hindenburg* ging am 6. Mai 1937 in New York / Lakehurst mit 97 Personen an Bord während der Landung in Flammen auf. 36 Menschen kamen dabei ums Leben: 13 Passagiere, 22 Besatzungsmitglieder und ein Mitglied der Bodenmannschaft. Die Zerstörung der *Hindenburg* gilt, neben dem Untergang der *Titanic*, als eine der großen Technik-Katastrophen des 20. Jahrhunderts ein. Die genaue Ursache blieb letztendlich ungeklärt. Allerdings wurde für das Ausmaß der Katastrophe der leicht entzündbare Wasserstoff verantwortlich gemacht. Da sich die USA weigerten Deutschland das weniger gefährliche Helium-Gas zum Betrieb der Zeppeline zu liefern, musste letztlich der Betrieb eines Passagierlinienverkehrs mit dem als gefährlich geltenden Wasserstoff betriebenen Luftschiffen aufgegeben werden. Vgl. Harry und Elwyn Edwards: *The Aircraft Cabin. Managing the Human Factors*. Aldershot 1990, S. 14f.

³¹³ Die Linie über dem Nordatlantik führte von New York über die Azoren nach Lissabon und weiter nach Marseille. Später verkehrten Flugboote der *Pan Am* auch von New York nach Southampton.

³¹⁴ Vgl. Edwards: *The Aircraft Cabin. Managing the Human Factors*. S. 13f.

wurde sogar in Hotels übernachtet. Doch in dem Maße, in dem in den immer größeren Flugzeugen immer mehr Platz vorhanden war, wurden auch die Bordmahlzeiten aufwendiger. Fertigmahlzeiten und Getränke wurden zunächst in einfachen Speiseschränken an Bord gelagert, bis die ersten Bordküchen Standard waren. Die für 15 Passagiere ausgelegte Junkers G31 bekam 1926 aufgrund ihrer damals neuartigen Einrichtungen zur Essenszubereitung sogar den Beinamen *Fliegender Speisewagen*.³¹⁵

Die Verköstigung der Passagiere während des Fluges setzte sich also schon sehr früh durch. Im Gegensatz zur Eisenbahn war die Verpflegung des Flugpassagiers aber von Beginn an im Reisepreis mit eingeschlossen. Dies wurde in der Werbung der Luftverkehrsgesellschaften sogleich als Argument genutzt, um sich gegen die Konkurrenz der Bahn abzusetzen. Eine im Reisepreis eingeschlossene Verpflegung anzubieten, wurde aber nicht nur allein dadurch motiviert, um gegenüber einem konkurrierenden Verkehrsträger, dessen Reiseform man imitierte, einen besonderen Wettbewerbsvorteil zu gewinnen. Bis in die 1950er Jahre hinein wurden gestellte Werbeaufnahmen mit speisenden Passagieren dazu genutzt, nicht nur den Luxuscharakter des Reisens mit einem Flugzeug auszustellen, sondern auch zu betonen, dass Flugreisen ungefährlich seien.³¹⁶

Auch in Amerika war der Reisekomfort eines Eisenbahnwaggons das große Vorbild für die Ausgestaltung der Flugkabine.³¹⁷ Als das erste Passagierlinienflugzeug von *Boeing* im Jahr 1928 seinen Dienst auf der Route Chicago – San Francisco aufnahm, vermeldete eine Presseerklärung eine augenfällige Ähnlichkeit des Flugzeuginnen mit

³¹⁵ Die Aufteilung und Ausstattung orientierte sich in der Tat an einen modernen Zugrestaurantwaggon der *Mitropa* (Mittleuropäische Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft AG). Die Flugzeugkabine war in drei Abteile mit unterschiedlichen, einander zugewandten Sitzgruppen zu beiden Seiten des Mittelgangs untergliedert. Jedes Abteil hatte Glasfenster zum Herunterkurbeln, zwei elektrische Deckenbeleuchtungen, eine ausklappbare Liege für Nachtflüge, Ventilation und Heizung. Die kleine Bordküche enthielt u.a. eine Kochgelegenheit, Geschirrschränke, Thermoskannen und Speiseschränke für frische Lebensmittel, die von einem Steward der *Mitropa* an Bord zubereitet und serviert wurden. Einen Monat bevor die G31 im Mai 1928 den Flugdienst aufnahm, schloss die Luft Hansa einen 15-Jahresvertrag mit der *Mitropa*. Vgl. Karl Dieter Seifert: *Der deutsche Luftverkehr 1926-1945. Auf dem Weg zum Weltverkehr. Die deutsche Luftfahrt XXVII*. Bonn 1999, S. 55ff.

³¹⁶ Vgl. Jochen Eisenbrand: *Essen an Bord*. In: *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise*. Hrsg. von Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand. Weil a. Rhein 2004, S. 212-228, hier S. 215.

³¹⁷ Hingegen war für die britische *Imperial Airways* die Atmosphäre eines englischen Salons das Vorbild für die Innenausstattung ihrer ersten Flugzeuge. Daher zog man für die Flugzeuge der *Imperial Airways* eher Hotels zum Vergleich heran.

der luxuriösen Ausstattung eines modernen Eisenbahnwaggon. Auch die Fluggäste bestätigten diesen Eindruck und betitelten diesen Flugzeug mit *Flying Pullman*.³¹⁸

An das Reisen in den *Pullman*-Nachtzügen erinnerten auch die transkontinentalen *Douglas Sleeper Transport* Dienste amerikanischer Fluggesellschaften. Ab Mitte der 1930er Jahre wurden mit Maschinen des amerikanischen Flugzeugbauers Douglas Nachtflüge zwischen der Ost- und Westküste der Vereinigten Staaten angeboten. Hierzu wurden nachts je zwei Passagiersitze zu einem Bett zusammengezogen, während ein weiteres von der Kabine heruntergeklappt werden konnte. Zwar reduzierte sich infolgedessen die Zahl der 21 Sitze in der Standardausführung für Tagesflüge erheblich, doch konnten die Fluggesellschaften so mit dem Schlafwagenkomfort der Eisenbahn konkurrieren. Mitte der 50er Jahre gaben die Fluggesellschaften den *Sleeper Service* wieder auf. Mit der Verkürzung der Flugzeit durch schnellere Maschinen waren richtige Betten in den Flugzeugen überflüssig geworden.³¹⁹

5.1.2 Das Flugzeug als Massenverkehrsmittel

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entwickelte sich der zivile Luftverkehr innerhalb von nur fünf Jahren zu einer weltumspannenden Verkehrsinfrastruktur. Bereits 1945 hatte sich das weltweite Passagieraufkommen gegenüber den Vorkriegsjahren mehr als verdoppelt. Nach Schätzungen dürften 1949 bereits über 20 Millionen Reisende das Flugzeug genutzt haben. Deren Zahl stieg bis 1955 auf fast 70 Millionen.³²⁰ Mit der weiteren Stabilisierung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Krieg wurden die Flugverbindungen rasch ausgebaut. Den größten Wachstumsmarkt stellte dabei der inneramerikanische Luftverkehr dar. Schon im Jahr 1954 übertraf in den USA die Zahl der Flugpassagiere die der Reisenden in den Pullman-Fernzügen. Zwei Jahre später übertraf das Flugzeug dann auch das Schiff im Nordatlantikverkehr. In Europa wurden zahlreiche neue nationale Fluggesellschaften gegründet bzw. bereits bestehende verstaatlicht. Eine eigene nationale Fluggesellschaft

³¹⁸ Vgl. Barbara Fitton Hauß: Eine Zeitreise in der Flugzeugkabine. In: *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise*. Hrsg. von Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand. Weil a. Rhein 2004, S. 83-122, hier S. 86.

³¹⁹ Vgl. Jochen Eisenbrand: „Mehr Beinfreiheit bitte“ – Zur Entwicklung des Flugzeugsitzes. In: *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise*. Hrsg. von: Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand. Weil a. Rhein 2004, S. 125-142, hier S. 135.

³²⁰ Vgl. Spode: „Nichts wie weg hier!“ – Luftfahrt und Tourismus in historischer Perspektive, S. 24.

versprach nationales Prestige und war ein Garant für weltweiten Anschluss. So wie vormals der Wettbewerb beim Bau von Schnelldampfern waren nun die Gründung und der Betrieb einer weltweit operierenden nationalen Fluggesellschaft Ausdruck des Fortschritts und Ausweis technischer und ökonomischer Leistungsfähigkeit.³²¹

Bis 1960 nahm das Angebot an Flugverbindungen weiter stetig zu. Insbesondere Langstreckenflüge blieben aber bis in die 60er Jahre hinein zahlungskräftigen Passagieren vorbehalten. Von der Frühzeit an war das Fliegen die elitäre Reiseform der Privilegierten aus Politik, Wirtschaft und Kunst. Doch als in den Jahren 1958 und 1959 die vierstrahligen amerikanischen Flugzeugmuster Boeing 707 und Douglas DC-8 in den Langstreckendienst gestellt wurden, veränderten sich die Verhältnisse in vielerlei Hinsicht grundlegend. Mit der neuen Flugzeuggeneration von Düsenjets waren nicht allein revolutionäre Veränderungen für die Luftfahrttechnik verbunden. Fortan konnten Flugzeuge doppelt so viele Passagiere transportieren wie bis dahin und halbierten zugleich bei doppelter Reisegeschwindigkeit die Reisedauer. Erstmals war es möglich, in 500 Minuten von Europa nach New York zu gelangen. Mit dem Beginn der 1960er Jahre wurde das Reisen der strahlgetriebenen Jetliner zum Alltag. Fast ausnahmslos alle namhaften großen Airlines bestellten die neuen Langstreckenflugzeuge aus Amerika, um im globalen Wettrennen bestehen zu können.

Mit dem damit einhergehenden Wandel des Flugzeuges zu einem Massenverkehrsmittel befreite sich die Flugzeugkabine endgültig von den Raumlösungen der historisch älteren Verkehrsmittel zu Wasser und zu Lande. Flugzeugkonstrukteure und Designer fanden nun zu einer spezifischen Innengestaltung, die bis heute die besonderen Eigenheiten und Anforderungen der modernen Luftfahrt widerspiegelt.³²² Wie bereits ausgeführt waren die frühen Kabinen in den 1920er Jahren noch dem Inneren von frühen Automobilen und Zügen nachempfunden und konkurrierten unmittelbar mit diesen Verkehrsmitteln. Bei Flugbooten und größeren Landflugzeugen wurde den luxuriösen Gesellschaftsräumen von Hotels und Passagierlinienschiffen nachgeeifert. Das Düsentriebwerk bedeutete also nicht nur einen Zuwachs an Größe und Geschwindigkeit. Man fand nun zu ganz eigenen Maßstäben für die Gestaltung des Kabineninneren. Denn nicht mehr der Komfort für die Passagiere zählte, sondern deren Anzahl.³²³ Für das Massentransportmittel Flugzeug wurde nun die ökonomische Aus-

³²¹ Vgl. R. E. G. Davies: A History of the Worlds Airlines. New York/ Toronto 1964, S. 398.

³²² Vgl. Hauß: Eine Zeitreise in der Flugzeugkabine, S. 83.

³²³ Vgl. Hauß: ebenda, S. 107ff. und S. 122.

nutzung des knapp bemessenen Kabinenraums zur bestimmenden Prämisse. Seither verbringt die Mehrheit der Flugreisenden ihre gesamte Reise auf ihren Sitzen. Und doch kam das Fliegen in einem Jet einer völlig neuen - positiv ausgewiesenen - Erfahrung gleich. Einen ruhigen, beinahe vibrationsfreien Flug war man bis zu diesem Zeitpunkt so nicht gewohnt. Dahin war aber die Exklusivität des Fliegens. Hinter der noch immer exklusiven First Class saßen dichtgedrängt bis zu 120 Passagiere in der neuen Economy Class, jeweils zu dritt in einer Reihe neben dem Mittelgang. Was u. a. *Lufthansa* dennoch als attraktive Besonderheiten verlauten ließ, hatte zumeist eher Unterhaltungswert. Von Fassbier wurde berichtet, von den in Kunststofftaschen hygienisch versiegelten Rasierapparaten, und zum ersten Mal seien bei der Boeing 707 die Toiletten mit einer Wasserspülung versehen.³²⁴

Was aber letztlich vor allem zählte, war die Geschwindigkeit. Hier erwiesen sich die schnellen Düsenjets in einem gewissen Sinne als wahre *Zeitmaschinen*, denn bedingt durch die hohe Reichweite wurden in rund zehn Stunden fünf bis sieben Zeitzonen ohne Zwischenlandung durchflogen. Selbst wenn auf langen Interkontinentalstrecken wie von Frankfurt nach Tokio noch mehrere Zwischenlandungen in Bombay, Bangkok und Hongkong notwendig waren, hatte die Verdopplung der Reisegeschwindigkeit eine ganz neue Art der Welterfahrung zur Konsequenz. Zeit und Raum wurden eingedenk des neuen Tempos der globalen Mobilitätsinfrastruktur der modernen Luftfahrt nun auch jenseits des Theoriediskurses als zunehmend relativ wahrgenommen. Man muss allerdings bedenken, dass dies schon ähnlich für die Eisenbahn im 19. Jahrhundert gegolten hatte.

Bedingt durch sinkende Flugpreise und steigenden Wohlstand war das Erleben eines zunehmend schrumpfenden Globus bis zum Ende der 1960er Jahre für beinahe alle Bevölkerungsschichten der westlichen Industrieländer konkret erfahrbar. Die sinkenden Flugpreise waren eine direkte Folge der neuen Jet-Flugzeuge. Bei deren Einführung zu Beginn der 60er Jahre war eine Zeitlang das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage nachhaltig gestört. Täglich wurden neue Jets in Dienst gestellt und erhöhten unentwegt die Kapazitäten am Markt. So war schließlich das erklärte Ziel der Tarifpolitik der in der *International Air Transport Association (IATA)*³²⁵ zusammen-

³²⁴ Vgl. Die Zeit im Fluge. Geschichte der Lufthansa seit 1926. Hrsg. von Deutsche Lufthansa AG, Konzernkommunikation. Frankfurt/M. 2002, S. 85f. Und Lufthansa-Werbebrochure „Jet... noch schneller... noch bequemer... noch moderner...!“ Zur Einführung der ersten Boeing 707 Jetflugzeuge. Privat-Sammlung.

³²⁵ Die *International Air Transport Association* war im Rahmen einer Konferenz in Havanna im April 1945 neu gegründet worden. Als Lobby international verkehrender Fluggesellschaften sollte sie in der

geschlossenen internationalen Fluggesellschaften, mit niedrigen Flugpreisen neue Bevölkerungsschichten für den Luftverkehr zu gewinnen. Hierzu wurde ein Klassensystems eingeführt, das es so beim Fliegen noch nicht gegeben hatte. Bis dahin war es üblich gewesen, die ganze Kabine eines Flugzeuges einer einzigen Reiseklasse zuzuordnen, d. h. neuere Flugzeuge mit einem einheitlich hohen Servicestandard für First Class Flüge und ältere Maschinen für Flüge mit einer reinen Touristenklasse einzusetzen. Dies war aber erst seit 1952 Praxis internationaler Fluggesellschaften, nachdem Anfang der 50er Jahre die IATA den Beschluss gefasst hatte, die Einrichtung einer günstigen Touristenklasse, die es zuvor nicht gegeben hatte, grundsätzlich zu billigen.

In den ersten Nachkriegsjahren gab es allerdings schon im größeren Umfang Charterverkehr, der die monopolgleiche Preispolitik der IATA unterlief. Damit übten die Charterfluggesellschaften einen so großen Druck auf die Tarife der IATA Gesellschaften aus, dass diese zusätzlich gezwungen waren, mit einer neuen Preispolitik zu reagieren. Denn auch einzelne IATA Mitglieder waren schon zuvor an einer weniger strikten Preispolitik interessiert gewesen. Nachdem die amerikanische Fluggesellschaft *Pan Am* auf den inneramerikanischen Strecken bereits 1948 die Touristenklasse eingeführt hatte, die Rabatte von bis zu 30 Prozent des Normaltarifes zuließ, konnte *Pan Am* im Dezember 1951 in der IATA die Einführung der Touristenklasse auch für den internationalen Verkehr durchsetzen³²⁶. Zum Beispiel kostete 1961 das preiswerteste

Folgezeit die weitere Entwicklung der zivilen Luftfahrt maßgeblich beeinflussen. Dies galt in erster Linie für die Preispolitik der internationalen Fluggesellschaften. Die IATA bestimmte bis in die 1970er Jahre hinein die Festsetzung der Flugtarife aller Mitgliedsgesellschaften. Die Preisvorgaben waren dahingehend bindend, dass kein Mitglied der IATA die festgesetzten Mindestpreise unterbieten durfte. Um darüber hinaus einen Qualitätswettbewerb unter ihren Mitgliedern zu verhindern, reglementierte die IATA auch alle mit der Transportleistung in Verbindung stehenden Dienstleistungen. U. a. nahm die IATA Einfluss auf den Ausschank von Alkohol an Bord. Es war allen Mitgliedern freigestellt Alkohol kostenlos in der First Class an die Fluggäste auszugeben. Um einen Qualitätswettbewerb untereinander zu verhindern, durfte in der Economy Class dagegen der Alkohol nur gegen eine festgesetzte Gebühr ausgeschenkt werden. Selbst die Größe der Brötchen wurde reglementiert. Damit die Einhaltung der IATA-Bestimmungen gewährleistet werden konnte, wurde zur laufenden Kontrolle der Mitglieder eine sogenannte *Enforcement Branch* eingerichtet. So konnte bis in die 70er Jahre hinein ein Kartell auf den internationalen Lufttrouten aufrecht gehalten werden, das in den USA erst 1978 durch den *Airline Deregulation Act* und 1987 in Europa durch Inkrafttreten von ersten Verordnungen zur Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs aufgelöst wurde.

³²⁶ Mit der Einführung der Tourist Class Anfang der 1950er Jahre sahen sich die Fluggesellschaften genötigt, ihre Erste Klasse deutlich aufzuwerten, was zunächst über die Ausstattung der Flugzeuge und dem Komfort an Bord geschah. Das Zweiklassensystem der internationalen Fluggesellschaften

Ticket für die Strecke Frankfurt - New York und zurück nur noch 1703 Mark. 1959 hatte man für die Passage noch 500 Mark mehr bezahlen müssen.³²⁷

Doch die Flugpreise gaben noch weiter nach. Belastet wurde der Flugverkehr nicht nur durch Überkapazitäten am Markt und durch die Konkurrenz mit den Charterfluggesellschaften, sondern auch durch die damalige politische Lage. Die Krisenstimmung durch den Mauerbau in Berlin 1961 und die nachfolgende Kuba-Blockade im Jahr 1962 stellten die bisherigen Höhepunkte des kalten Krieges dar und hemmten durch die damit verbundenen Kriegsängste merklich die weitere Expansion der zivilen Luftfahrt. Erst 1964 erholte sich die Luftfahrt von den Turbulenzen bei der Einführung der Jet-Flugzeuge. Die niedrigen Preise hatten wie erhofft, einen raschen Anstieg des Passagieraufkommens zur Folge und so verschwanden die anfänglich am Markt vorhandenen Überkapazitäten bald wieder.³²⁸ Doch entscheidender als der Abbau von Überkapazitäten erweist sich rückblickend, dass die generelle Verbilligung des Flugreisens die Grundlage dafür gebildet hat, dass sich das Flugzeug als das globale Massenverkehrsmittel etabliert hat. Mit dem daraus resultierende Verlust der Exklusivität des Reisens ging das Ende der Linienschiffahrt auf dem Atlantik einher.³²⁹

Neue Düsenjets verkehrten ab Mitte der 1960er Jahre auch auf den Mittel- und Kurzstrecken, doch war es der interkontinentale Düsenflugverkehr, an den sich bereits Ende der fünfziger Jahre selbst politische Utopien knüpften. Als politische Folgen der

differenzierte sich Ende der 1970er Jahre zu dem heute üblichen Dreiklassensystem weiter aus. Mit dem Beginn des Winterflugplans am 29. Oktober 1978 führten zunächst britische und amerikanische Luftverkehrsgesellschaften in ihrem internationalen Streckennetz eine neue Klasse, die den Bedürfnissen der vollzahlenden Geschäftsreisenden besser gerecht werden sollte. Für sie wurde mit der Business Class eine dritte Klasse eingerichtet werden, die nach Leistung und Preis zwischen den beiden Angeboten von First und Economy Class lag. Vgl. u. a. Anonymus: Vor 20 Jahren. Premiere der Business-Klasse. In: *Aero International* (1998), Nr. 10, S. 88.

³²⁷ Im Vergleich dazu betrug der durchschnittliche Monatslohn eines Angestellten in Deutschland 700 Mark und ein VW-Käfer kostete weniger als 4000 Mark. Vgl. *Die Zeit im Fluge. Geschichte der Lufthansa seit 1926*. Hrsg. von Deutsche Lufthansa AG, Konzernkommunikation. Frankfurt/M. 2002, S. 87f.

³²⁸ Vgl. ebenda.

³²⁹ Zu den gängigen Ansichten gehört auch die Überzeugung, dass das Flugzeug die Ursache für die Expansion des Massentourismus gewesen sei. Der Beginn des Massentourismus lässt sich indes bis ins Ende des 19. Jahrhunderts zurückverfolgen, und die hierfür nötigen Transportleistungen erbrachte die Eisenbahn. Wenn man nichtsdestotrotz nach der Beziehung zwischen Tourismus und Luftverkehr fragt, so können zwei entgegengesetzte Kausalzusammenhänge formuliert werden: Das Flugzeug verhalf dem Massentourismus zum Durchbruch – oder umgekehrt. Vgl. hierzu Spode: „Nichts wie weg hier!“ – Luftfahrt und Tourismus in historischer Perspektive, S. 13.

neuen Geschwindigkeit des Düsenluftverkehrs wurde sogar eine Minderung der Kriegsgefahr in Erwartung gestellt. Eingedenk des neuen Verkehrstempos würden sich nicht allein geographische Grenzen, sondern auch damit zunehmend politische Grenzen relativieren. In Zeiten der Ost-West-Spaltung des Globus sollte sich das Flugzeug als Vehikel zur Völkerverständigung erweisen. Globale Massenmobilität wurde zugleich auch als ein neues existenziell befreiendes Lebensgefühl begriffen, da die Ortsbindung des Menschen durch die neuen Möglichkeiten weltweiter Mobilität aufgebrochen werden würde.³³⁰ Anhand der neuen Möglichkeiten der dynamisierten Mobilität artikuliert sich bereits das Bewusstsein, dass Welt fortan zunehmend im Bewegungsbezug erfahren werde.³³¹

Die weitere Expansion des weltweiten Luftverkehrs wurde letztlich aber nicht durch politische Utopien evoziert, sondern durch ökonomische Rahmenbedingungen wie den fortwährenden Anstieg des Wohlstands in den westlichen Industriestaaten. Wachsende Einkommen breiter Bevölkerungsschichten führten zu einem weiteren Anstieg der Passagierzahlen im internationalen Luftverkehr. Dies motivierte schließlich die Entwicklung immer größerer Flugzeuge. Verbilligte Flugtickets, die rasant steigende Zahl der Flugreisenden und die zunehmende Überfüllung des Luftraums hatten in den 1960er Jahre jene Bedingungen geschaffen, die Großraumflugzeuge rentabel erscheinen ließen, die erstmals mehr als 300 Passagiere befördern konnten. So konnte z. B. das damals größte Passagierflugzeug – die Boeing 747 – mit 490 Passagieren mehr als doppelt so viele Personen befördern wie jede andere Maschine, die bis zur Zulassung der Boeing 747 im Jahr 1969 im zivilen Flugverkehr eingesetzt worden war.³³²

³³⁰ Vgl. Ralph S. Lohan (Public Relations Direktor der IATA): Verkehrspolitische und wirtschaftliche Auswirkungen des Düsenluftverkehrs. Abdruck eines Vortrages vom 12.9.1957. Lufthansa Archiv.

³³¹ Ein Umstand auf den auch Luhmann insistiert, allerdings hinsichtlich eines Verständnisses von Welt, dass diese bestimmt als Rahmen der Erreichbarkeit von Wahrnehmung und Kommunikation, fundiert in den operativen Optionen der Verbreitungsmedien. Vgl.: Luhmann: Die Gesellschaft der Gesellschaft, S. 152f.

³³² Im Jahre 1969 wurde auch erstmals der kommerzielle Überschallflugverkehr aufgenommen. Der europäische Überschalljet *Concorde* ermöglichte Linienflüge in doppelter Schallgeschwindigkeit. Die *Concorde* war von Firmen der beiden europäischen Partnerländer Frankreich und Großbritannien entwickelt worden. Beim Erstflug lagen 75 Kaufoptionen vor, doch nach der Ölkrise von 1973 war der Betrieb von Überschallverkehrsflugzeugen für die Airlines nicht mehr wirtschaftlich und es wurden alle Bestellungen storniert. Lediglich die nationalen Fluggesellschaften der beiden Produktionsländer *Air France* und *British Airways* wurden von den jeweiligen Regierungen aufgefordert, je 8 Serienmaschinen zu ordern, so dass einschließlich der 4 Prototypen nur 20 Maschinen gefertigt wurden, die bis 2003 allein über dem Atlantik von New York nach London bzw.

Die neuen Großraumflugzeuge boten erstmals im verbreiterten Rumpf zwei Gänge, statt des bislang gewohnten einen in der Mitte, und nahmen so durch eine größere Bewegungsfreiheit sowohl den Reisenden als auch der Besatzung das Gefühl der Beengtheit der Schmalrumpfflugzeuge. Der saalähnliche Raum wurde durch die Unterteilung des breiten Rumpfes mittels Doppelgängen und das Platzieren austauschbarer Servicemodule (Bordküchen, Toilettenanlagen und Stauräume) quer zwischen den Gängen, in überschaubare Segmente gegliedert. Die Servicestationen waren von beiden Gängen aus gut zu erreichen, was sowohl für die Beweglichkeit der Passagiere wie auch für das Austeilen der Mahlzeiten vom Vorteil war.

Die Großraumflugzeuge erlaubten aber nicht nur erstmals den Transport von mehreren hundert Passagieren, sondern auch Flüge über immer größere Distanzen hinweg. Durch den Wegfall von nun überflüssigen Zwischenlandungen verkürzten sich die Reisezeiten auf vielen Langstrecken nochmals, selbst wenn die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit sich nicht wesentlich weiter steigerte. Viele Destinationen, die zuvor gemeinsam durch einen Flug bedient wurden, werden mittlerweile einzeln und ohne Zwischenstop angefliegen. Mit Zusatztanks ausgerüsteten Jumbo Jets ermöglichten z. B. erstmals ab 1986 reguläre Nonstop-Flüge von Zentraleuropa nach Bangkok bzw. Hongkong. Die neueste Generation von Langstreckenflügen erlauben seit Anfang der 1990er Jahre sogar noch längere Flugverbindungen und so zählen Nonstop-Verbindungen wie Frankfurt – Buenos Aires oder Singapur – Frankfurt mit einer Flugzeit von bis zu 14 Stunden heute zum Flugalltag.

Der Trend zu Nonstop-Verbindungen setzte sich auch in den letzten Jahren unvermindert weiter fort. Nonstop Flüge von Singapur nach Los Angeles, von New York nach Bangkok oder von Dubai nach Sydney mit einer Reisedauer von bis zu 17 Stunden und mehr sind mittlerweile keine Besonderheit mehr. Die zunehmende Verweildauer an Bord der neuesten Langstreckenflugzeuge stellt die Flugreisenden dann auch vor neue Herausforderungen. So sieht sich beispielsweise die Masse der Passagiere mit einem ernst zunehmenden Thrombose-Risiko auf Langstreckenflügen konfrontiert. Zugleich erscheint in dem Maße, in dem eine wachsende Anzahl von Passagieren auf immer engeren Raum sitzt und sich nur die wenigsten bei einem Flug mit einem Großraumflugzeug vermeintlich durch einen Blick aus dem Fenster zer-

Paris regelmäßig im Linienbetrieb verkehrten. Infolge des Absturzes einer *Concorde* der *Air France* beim Start in Paris am 25. Juli 2000, wurde der zivile Überschallflugverkehr bis zum November 2001 unterbrochen und dann im Jahr 2003 endgültig eingestellt. Der letzte Flug einer *Air France Concorde* fand am 24. Juni 2003 statt, *British Airways* beendete die *Concorde*-Flüge am 24. Oktober 2003.

streuen können, die Mediennutzung an Bord immer größere Bedeutung zu gewinnen. Zumindest wird der nun folgende Überblick über die Entwicklungen organisierter Mediennutzung auf Flugreisen zeigen, dass die Veränderungen der hier vorgestellten Rahmenbedingungen auch die Strukturen und die Technologien, die den organisierten Medienpraktiken über den Wolken zugrunde liegen, immer wieder entscheidend verändert haben.

5.2. Formen der Mediennutzung an Bord von Flugzeugen

5.2.1 Bordlektüre(n)

Die Lektüre gehörte schon recht früh zu den regelmäßigen Beschäftigungen von Flugreisenden. In dem Maße, in dem die ersten Flugzeuge, die Flugboote und die Luftschiffe in ihren Raumkonzepten und ihrer Ausstattung die konkurrierenden Verkehrsmittel imitierten, wurden auch die bereits fürs Reisen habitualisierten Medienpraktiken entsprechend transformiert. Mehr als ein Indiz ist die frühzeitige Aufnahme des Betriebs von Verkaufsständen für Reiseliteratur und Presseerzeugnisse an den ersten Flughäfen. Bereits in den 1920er und 1930er Jahren hatten die Bahnhofsbuchhändler auf das zunehmende Angebot an Zeppelin- und Flugreisen reagiert, indem sie umgehend die Einrichtung von Verkaufsstellen an den Lufthäfen in Angriff nahmen. So wurden in den Jahren 1928 und 1929 in Mannheim und in Berlin die ersten Flughafenbuchhandlungen eröffnet.³³³

Darüber hinaus kam es sogar zur Einrichtung von kleinen Bordbüchereien an Bord von Flugbooten und Zeppelin. Dies gehörte zu den Maßnahmen, die man ergriff, um möglichst alle Annehmlichkeiten an Bord eines transatlantischen Schnell dampfers zu kopieren. Aufgrund des begrenzten Raumes und der strikten Gewichtslimitierung beschränkte sich das Leseangebot auf die Bereitstellung von ein oder zwei Buchreihen. Es konnte also im Umfang kaum mit dem einer Schiffsbibliothek konkurrieren, die als das eigentliche Vorbild galt. An Bord der Zeppeline bestand die Bord-

³³³ Der Bahnhofsbuchhandel hatte sich damit endgültig zum Verkehrsbuchhandel gewandelt. Denn die ehemaligen Bahnhofsbuchhändler hatten sukzessiv ihr Gewerbe erst auf die Schiffanlegestellen sowie auf die Schnell dampfer im transatlantischen Passagierliniendienst und schließlich auch auf die neuen Flughäfen erweitert. Sie versorgten nun alle Reisenden, unabhängig von dem von ihnen gewählten Verkehrsmittel mit der entsprechenden Literatur. Vgl. Haug: "Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen,...", S. 80-86.

bibliothek dann auch nur aus einem fest montierten Bücherschrank, der sich in einem kleinen Schreib- und Lesezimmer befand.³³⁴

Diese kleinen Bordbibliotheken können nichtsdestotrotz als Vorform der organisierten Bordlektüre angesehen werden, wie sie nun seit langem in Form der Bereitstellung kostenlosen Lesematerials durch die Luftverkehrsgesellschaften besteht. Nur die sogenannten *Low-Cost-Fluggesellschaften* verzichten darauf, eine Vielzahl von Tageszeitungen und Zeitschriftentiteln auszugeben. Zwar treffen die Fluggesellschaften eine entsprechende Vorselektion und nehmen so mithin indirekt Einfluss auf die Lektüre der Reisenden, doch als eigentliche Agenten erscheinen sie wohl eher in Gestalt von Herausgebern jener Publikationen, die ausschließlich für Flugpassagiere veröffentlicht werden. Gemeinhin spricht man hier von Bordmagazinen bzw. *Inflight Magazines*.³³⁵

Einen ersten Versuch, eine solche spezifische Publikationsform zu etablieren, unternahm allerdings nicht eine Fluggesellschaft, sondern der amerikanische Verleger Fred Henry 1935. Sein Unternehmen wurde jedoch bereits nach sechs Monaten wieder eingestellt, da sich damals noch nicht in ausreichender Zahl Werbekunden für das Experiment gewinnen ließen. Denn diese sahen zu diesem frühen Zeitpunkt in den ersten Fluggästen keine potentiellen Käufer für ihre Produkte, sondern wohl einzig nicht ernst zunehmende Abenteurer.³³⁶ Doch 35 Jahre später veröffentlichten alle US-Fluggesellschaften und einige internationale Luftverkehrsgesellschaften regelmäßig *Inflight Magazines*. Allesamt erschienen sie innerhalb der 1960er Jahre zum ersten Mal und wiesen von Beginn an einen hohen Werbeanteil auf. Schließlich sollten sie die stetig wachsende Zahl verschiedenster Werbebroschüren ersetzen, die der Passagier bis dahin gemeinhin an seinem Sitzplatz vorfand. Als die älteste ununterbrochen erscheinende Publikation gilt das *Inflight Magazine Mainliner* der amerikanischen Fluggesellschaft *United Airlines*, das bereits 1957 zum ersten Mal erschien.³³⁷ In den folgenden Jahren entschlossen sich zunächst weitere amerikanische Fluggesellschaften

³³⁴ Vgl. Peter Kleinheins: Die großen Zeppeline. Die Geschichte des Luftschiffbaus. Düsseldorf 1985, S. 176.

³³⁵ Vgl. Bruce C. Haxthausen: Seat Pocket Success Story. In: *Airline Management and Marketing*. April 1970. S. 39-42.

³³⁶ Vgl: Herbert J. Teison: The In-Flight Magazine Explosion. In: *SR*, 9. August 1969. (Kopie eines Artikels aus dem Lufthansa Archiv. Weitere bibliographische Angaben konnten nicht ermittelt werden).

³³⁷ Vgl. Haxthausen: Seat Pocket Success Story, S. 39-42.

dazu, dem Vorbild von *United Airlines* zu folgen. Andere international verkehrende Fluggesellschaften zögerten dann aber auch nicht mehr lange.³³⁸

Von Beginn an gab es ernsthafte Bemühungen, die Publikationen auf die Bedürfnisse der Flugreisenden abzustimmen. Eine Reihe von Passagierbefragungen begleiteten die Ersterscheinungen bzw. gingen diesen voraus. Die großen amerikanischen Fluggesellschaften *Pan Am*, *TWA* und *American Airlines* führten in den 1960er Jahren umfangreiche Erhebungen von Daten ihrer Passagiere durch. Allerdings lag das besondere Interesse dabei nicht ausschließlich darauf, nur die Kundenpräferenzen hinsichtlich der Bordlektüre zu ermitteln. Man suchte vielmehr nach dem klassischen Kundenprofil des amerikanischen Vielfliegers. Nach den damals gewonnenen Ergebnissen handelte es sich bei ihm um einen männlichen Geschäftsreisenden mit einem Durchschnittsalter von vierzig Jahren. Er verfügte in der Regel über einen College-Abschluss, war verheiratet, reiste aber zumeist alleine. Sein Jahreseinkommen betrug zwischen 17.000 und 23.000 US-Dollar. Zudem verfügte er über mindestens zwei oder drei Kreditkarten. Dieser prototypische Flugpassagier war aufgrund seiner spezifischen Parameter natürlich für die aufstrebende Werbewirtschaft von besonders großem Interesse, die zu diesem Zeitpunkt die Inflight Publikationen als Forum für Anzeigen entdeckte. Im Gegensatz zu den 1930er Jahren stellte eine Flugreise kein Abenteuer mehr da, sondern galt vielmehr als Statussymbol. Wer flog, war gemeinhin auch ein Konsument von Luxusartikeln.

Von Beginn an konnten daher die Inflight Magazine durch die Bindung von Anzeigekunden finanziert werden. Daran änderte sich auch in der Folgezeit nichts. Die redaktionelle Konzeption unterlag somit stets der Vorgabe, die Aufmerksamkeit potentieller Konsumenten zu binden. Hierzu fanden schon die ersten *Inflight Magazines* zu vergleichbaren Lösungen. Denn die Redakteure dieser kostenlosen Publikationen³³⁹ sahen und sehen sich nach wie vor mit einem äußerst disparaten Zielpublikum

³³⁸ Vgl. Teison: *The In-Flight Magazin Explosion*.

³³⁹ In ihrer überwiegenden Zahl wurden von Beginn an die Inflight Magazine nicht von den Fluggesellschaften selbst produziert. Genutzt wurden und werden in erster Linie Fremdleistungen von Magazin- und Zeitschriftenverlagen. Diese übernehmen dann auch die Anwerbung der Anzeigekunden. Keine Fluggesellschaft erwartete die Erwirtschaftung eines Gewinns. Mittlerweile können sich diese Publikationen nicht nur selbst tragen, sondern erwirtschaften auch kleine Gewinnmargen. Neben der Vergabe der Publikation an ein unabhängiges Verlagshaus, gab es seit den 1960er Jahren auch immer Ausnahmen, bei denen die Fluggesellschaften selbst die Produktion übernahmen. Hier sind z.B. für die 1960er Jahre die Publikationen *Mainliner* von *United Airlines* und *Clipper* von *Pan Am* zu nennen. Vgl. Haxthausen: *Seat Pocket Success Story*, S. 39-42. Teison: *The Inflight Magazine Explosion*.

konfrontiert. Um ein solches zu erreichen, taugt auch noch heute allein ein Konglomerat, das sich aus technischen Flugzeugdaten, Streckennetzkarten, Reisereportagen mit großem Bildanteil, diversen Reiseinformationen, sowie Berichten aus Kultur und Wirtschaft zusammensetzt. Hier kann wohl eine erfolgreiche Adressierung nur über eine größtmögliche Heterogenität gelingen. Das zeugt von einer gewissen Ratlosigkeit, ist aber auch in gewissem Sinne symptomatisch für alle Bestrebungen, den Mediennutzer dingfest zu machen.

Die Fluggesellschaften nutzen diese Publikationen in erster Linie zur Eigendarstellung und setzen wie die Anzeigenkunden auf die Werbewirkung eines dem Flugreisenden kostenlos an die Hand gegebenen Lektüreangebotes. Über die Magazine werden entsprechend neue Zielorte oder jedwede Information über die Aktivitäten der Fluggesellschaften verbreitet. Darin besteht für die Luftverkehrsgesellschaften bis heute der eigentliche Mehrwert. Die Passagiere können als Kunden direkt angesprochen werden. Hinzu kommt, dass bei allen Analogien der verschiedenen Bordmagazine in Konzeption und Gestaltung, gerade durch die Eigendarstellung der Fluggesellschaften und die Kommunikation ihrer spezifischen *Corporate Identity* Differenzierungsbestrebungen zum Ausdruck gebracht werden können. So sind denn auch alle Versuche, für mehrere Fluggesellschaften eine gemeinsame Publikation zu entwickeln, sogleich gescheitert.³⁴⁰

Besonders bemerkenswert erscheinen die Bordmagazine, weil man an ihnen den Prozess der Habitualisierung des Fliegens ablesen kann. Denn bis heute lassen sich in den Magazinen vieler Fluggesellschaften solche Rubriken auffinden, die den

³⁴⁰ In den USA und Europa gab es auch Versuche eine Airline übergreifende Publikation zu betreiben. Ebenfalls finanziert über Anzeigen, wurde ein solches Projekt von den Herausgebern den verschiedenen Fluggesellschaften zur Abnahme angeboten. 1965 trat also das Verlagshaus *American Heritage* an 24 der damaligen 27 US-amerikanischen Fluggesellschaften mit dem Inflight Magazin *Sky* heran. Da aber wider Erwarten die Anzeigenkunden das Magazin nicht annahmen, wurde es bereits nach drei Monaten wieder eingestellt. Ein wenig länger existierte die Publikation *Ici*. Sie erschien erstmals 1967 und war ein bilinguales monatliches Magazin, das auf allen Flügen von den europäischen Metropolen in Richtung New York an die Passagiere ausgegeben wurde. Es war in erster Linie als eine Art Reiseführer für die ausländischen Besucher der amerikanischen Metropole gedacht. Man fand Besprechungen von Shows, Hinweise zu Restaurants oder hilfreiche Tipps, wie z.B.: „Don't leave your shoes outside your door; they won't get polished, they'll get stolen.“ Nach allerdings nur sechs Monaten wurde auch *Ici* wieder aufgegeben. Denn die Mehrzahl der internationalen Fluggesellschaften bevorzugte die Herausgabe eines selbstständigen Inflight Magazins in Eigenregie. Vgl.: Teison: *The Inflight Magazine Explosion*.

Passagieren den Ablauf eines Fluges – insbesondere die Auffälligkeiten im Verhalten eines Flugzeuges bei Start und Landung – zu erläutern versuchen. Häufig werden dazu Analogien herangezogen – so wird z. B. der Flughafen mit einem Bahnhof verglichen. Die vermeintliche Fremdheit soll durch einen solchen Vergleich gemindert werden, was ein deutlicher Hinweis darauf ist, dass man hier vermeintlichen Vorbehalten zu begegnen versucht. Als Hilfestellungen mögen die entsprechenden Ausführungen der Abwehr von Flugangst dienen. Zumindest bildet Flugangst den Hintergrund für derlei Erläuterungen. Aber auch das Reglement an Bord wird kommuniziert – Disziplinierung und Kontrolle als unabdingbarer Bestandteil der Passage.³⁴¹ Derartige Hinweise findet man allerdings vor allem in den Publikationen von Charterfluggesellschaften, eher weniger in den Bordmagazinen von Linienfluggesellschaften. Vielleicht ein Indiz dafür,

³⁴¹ Zur Illustration sei hier beispielsweise auf eine Ausgabe des *LTU Magazin* verwiesen, in der noch im Jahr 1987 zu lesen ist: „Liebe Fluggäste, Fliegen ist eine alltägliche Sache, fast jedermann selbstverständlich. Verständlich ist sogar fast jedermann die technische Funktion; zumindest sogar Laien erklärbar. Unerklärbar bleibt das Phänomen des Fliegens an sich, jenes triumphale, im Wortsinne erhebende Gefühl, das auch alte Flughäsen immer wieder befällt. Das Gefühl, die Erde einfach unter sich lassen zu können, bleibt in der Phantasie der Menschen unerklärbar. Deshalb finden es viele Menschen „traumhaft schön“, fliegen zu können – denn der uralte Menschheitstraum ging erst in diesem Jahrhundert in Erfüllung. Und weil Fliegen trotz aller Alltäglichkeit für die meisten Menschen, auch für uns Berufspiloten, Faszination bedeutet, hier ein paar Erklärungen zu unseren Flugzeugen und zum Flugverlauf. [...] Das Wetter liebe Fluggäste, besteht in großen Höhen meist aus „eitel Sonnenschein“, was aber Petrus nicht davon abhält, gelegentlich kräftig dazwischenzublasen. Bei solchen Turbulenzen bitten wir Sie durch Leuchtzeichen und über den Bordlautsprecher sich anzuschnallen. Bei einem Flug durch eine solche Wetterzone kann das Flugzeug gelegentlich schütteln und nicht selten werden dabei die Flügel auf und ab schwingen. Das ist normal und muß so sein. - Ein Zielflughafen ist wie ein Bahnhof. Nicht immer haben alle ankommenden Züge auch gleich Einfahrt. Gleiches kann Flugzeugen passieren, die dann bis zur Landeerlaubnis Warteschleifen fliegen müssen. [...] Wir hoffen, dass diese Informationen hilfreich waren, Ihnen die Flugzeuge und den Flugverlauf zu erläutern und verständlich zu machen. Bitte wenden Sie sich an die Kabinenbesatzung, wenn Sie weitere Fragen haben. Denn das gesamte Bordpersonal, liebe Fluggäste, ist bemüht, Ihnen den Flug so angenehm wie möglich zu machen. [...] Als Fluggast helfen Sie uns jedoch sehr, und letztendlich sich selbst, wenn sie den manchmal erforderlichen Anweisungen des Kabinenpersonals ohne „Wenn und Aber“ folgen. Das LTU-Personal ist entsprechend geschult, kennt Buchstabe für Buchstabe die Dienstanweisungen und ist in Zweifelsfällen allen Passagieren gegenüber weisungsbefugt. Klar, daß wir davon nicht gerne Gebrauch machen. Aber wenn sich zum Beispiel jemand partout nicht anschnallen will oder Urlaubsfreude mit übermäßigem Alkoholgenuß erhöhen möchte, der hört eine unmißverständliche Anweisung. Das will das Gesetz so und das will LTU so, und an Bord gilt „Captains word is law“ – der verantwortliche Flugzeugführer hat an Bord einzig und allein das Sagen... und nur auf der Erde soll und muß es dann wieder demokratischer zugehen.“ Vgl. Anonymus: „Informationen aus dem LTU-Cockpit / This is your Captain speaking.“ In: *LTU Magazin* (1987), Nr.4, S. 4-5.

wie von Seiten der Fluggesellschaften gemutmaßt wird, dass es sich bei Urlaubsreisenden um mit dem Fliegen noch nicht so vertraute Passagiere handelt. Mittlerweile sind solche Hinweise auch bei Charterfluggesellschaften eher selten geworden, dass sie aber bis ins 21. Jahrhundert ihren Stellenwert behalten haben, kann als Relikt oder doch als ein Beweis dafür angesehen werden, dass die Habitualisierung des Fliegens noch nicht zum Abschluss gekommen ist. Schließlich muss man sich vor Augen führen, dass man frühestens seit Anfang der 1960er Jahre davon sprechen kann, dass es sich beim Flugzeug um ein Massenverkehrsmittel handelt. Erst ab diesem Zeitpunkt nutzten breite Bevölkerungsschichten in einer immer größeren Zahl das Verkehrsmittel, das für sie bis dahin fremd geblieben war und den Nimbus des Elitären besessen hatte. Damit vollzog sich der Prozess der Habitualisierung – anders als im Falle der Eisenbahn – nicht für alle sozialen Schichten zur selben Zeit. Er fand für einen Großteil der Reisenden nicht nur verspätet statt, sondern auch unter gänzlich anderen Rahmenbedingungen. Die spezifischen Rubriken in den Bordmagazinen zeugen von dieser verzögerten Habitualisierung des Fliegens von Seiten jener Bevölkerungsschichten, denen bis in die 1960er Jahren das Reisen mit Flugzeugen vorenthalten blieb. Werden solche Hilfestellungen nunmehr überflüssig, so reduzieren sich die Bordmagazine auf die Funktion, Werbeanzeigen einen attraktiven Rahmen zu geben, auf die sie ursprünglich auch hin konzipiert worden sind.

5.2.2 Audio

Schon 1925 gab es Versuche Grammophone während des Reisefluges zu nutzen. Die britische Fluggesellschaft *Imperial Airways* wollte auf diese Weise die Passagiere von den Abgasen des Motors, dem hohen Lärmpegel und den unangenehmen Temperaturen ablenken.³⁴² Doch handelte es sich bei dabei nur um vereinzelte Experimente. Denn abgesehen von der musikalischen Unterhaltung auf einem Aluminium-Klavier an Bord der Zeppelin-Luftschiffe in den dreißiger Jahren etablierte sich ein Unterhaltungsangebot an Bord von Flugmaschinen in Form von Musik vorerst noch nicht, war doch das Fliegen mit Hilfe von Maschinen zu diesem Zeitpunkt selbst noch lange nicht selbstverständlich.

³⁴² Vgl. „Inflight Entertainment: Historical Firsts“. [www.waea.org/ife.htm]. Siehe auch Lovegrave: *Airline. Identity, Design and Culture*, S. 92 und S. 98.

Auch spätere Versuche führten nicht zu einer ständigen Einrichtung von auditiven Unterhaltungsangeboten. Die technischen Voraussetzungen waren einfach lange nicht gegeben. Zwar hatte man bereits damit begonnen, über Kabinenlautsprecher Musik einzuspielen oder in der bordeigenen Lounge der *First Class* ein Tonbandgerät bzw. ein Radio aufzustellen, doch wirklich etablieren konnte sich diese Praxis nicht.³⁴³ Die Beschallung der gesamten Kabine erwies sich als das entscheidende Hemmnis. Die kollektive Rezeption schien wohl der Situation im Flugzeug nicht adäquat. Erst in den 1960er Jahren entstand schließlich auch ein Tonübertragungssystem, mit dem man nicht nur den Film-Ton, sondern zudem Hörprogramme und Musik zu jedem einzelnen Passagiersitz übertragen konnte. Von Beginn an standen bereits bis zu acht verschiedene Kanäle zur Verfügung, zwischen denen man wählen konnte und deren Programme ein jeder mittels eines Kopfhörers individuell verfolgen konnte. Die ersten Audioprogramme umfassten hierzu mehrere auf Band aufgezeichnete Hörprogramme. Sie bestanden aus Programmfolgen von Unterhaltungsmusik, Tanzmusik oder Klassik.

Von Beginn an war das Audioangebot durch eine relativ große Vielfalt gekennzeichnet. Denn neben den Musikprogrammen gab es noch verschiedene Sprachprogramme wie, z. B. im Falle der amerikanischen Fluggesellschaft *Pan Am*, die *Märchenstunde für Kinder*, *Einkaufstipps für die Dame* und *Geschäfte in Übersee für den Herren*.³⁴⁴ Man nutzte also gezielt die Möglichkeiten des Tonübertragungssystems, um die verschiedenen Milieus, denen sich die einzelnen Passagiere zuordnen ließen, spezifisch zu adressieren. Die Möglichkeit einer individuell bestimmbaren Nutzung, erlaubte zudem den Nichtinteressierten sich der Audiounterhaltung einfach zu entziehen. Denn mit dem neuen Tonübertragungssystem konnte die Beschallung der gesamten Flugzeugkabine vermieden werden, was neben dem vielfältigen Programmangebot das entscheidende Novum darstellten. Einen Nachteil besaßen die frühen Hörprogramme

³⁴³ In einer Pressemitteilung der *Lufthansa* aus dem Jahr 1957 heißt es z. B. hierzu: „Die Deutsche Lufthansa führt auf ihren Super G Constellation jetzt Musik zur Unterhaltung ihrer Fluggäste auf den interkontinentalen Strecken ein. Der ‚Travel Muzah‘, ein Presto Gerät, das schon bei zahlreichen amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften wie Western Airlines, Pan Am, United Airlines und der japanischen LVG auf den Überseestrecken Eingang und bei den Fluggästen größten Anklang gefunden hat, ist bereits seit einiger Zeit in der Super G Constellation D-ALOP der Deutschen Lufthansa versuchsweise eingebaut und erfreut sich auf den Nord- und Südatlantik-Routen größter Beliebtheit bei den Passagieren. Auch die übrigen sieben Super G Constellation der Deutschen Lufthansa werden durch das amerikanische Tonbandgerät eine angenehme Unterhaltung bieten.“ Anonymus: Musik in Lufthansa–Langstrecken–Flugzeuge. In: Lufthansa Nachrichten vom 15.8.1957.

³⁴⁴ Vgl. Reisebericht der Lufthansa betr. Passagierunterhaltung bei TWA und Pan Am auf der Strecke Frankfurt – New York vom 30.12.1965. Lufthansa Archiv.

allerdings, denn alle wiederholten sich aufgrund ihrer kurzen Laufzeit von maximal einer Stunde fortwährend nach ihrer Abspielzeit.³⁴⁵

Innerhalb der folgenden 40 Jahren expandierte das Angebot stets gemäß der dann jeweils neu gegebenen technischen Möglichkeiten. Zunächst zielte die weitere Entwicklung darauf, die Laufzeiten der Programme zu verlängern. Später erlaubte die Weiterentwicklung der Technik auch eine Ausweitung der Anzahl der zur Wahl stehenden Kanäle. Dies gestattete eine weitere Ausdifferenzierung der Programme, doch blieb das Muster des Angebots relativ konstant. Es blieb bei der Mischung von verschiedenen Musikprogrammen und einigen Sprachprogrammen wie den Sprachlerneinheiten. Die Ausdifferenzierung führte im Fall der Musikprogramme zu einem bedeutend breiteren Angebot der unterschiedlichsten Stilrichtungen. Die damit einhergehende Heterogenität bildete zunehmend die multinationale Zusammensetzung der Flugreisenden an Bord eines transkontinentalen Langstreckfluges ab. Europäische Fluggesellschaften begannen z. B. in den 1980er Jahren damit japanische, chinesische, indische oder auch arabische Musikprogramme einzurichten, so wie im Gegenzug asiatische und arabische Fluggesellschaften den Passagieren aus den westlichen Industrienationen an Bord ein entsprechendes Angebot bereitstellten. Heterogenität ist also ein Muster, das unabhängig von dem Herkunftsland der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft Gültigkeit hat. Zwar ließen sich Dominanzen ermitteln, doch das übergeordnete Muster, das Angebot entsprechend der Zusammensetzung der Passagiere ausdifferenzieren ist weltweit bestimmend. Ähnliches ließ sich auch schon in Hinblick auf die Zusammensetzung der Schiffsbibliotheksbestände in der zweiten Hälfte des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts beobachten.

Lange existierte die Notwendigkeit eine Art vorproduziertes Radioprogramm zu gestalten. Zunächst haben aber noch gar keine auf die besonderen Bedürfnisse der Luftverkehrsgesellschaften abgestimmten Produktionsstrukturen existiert. Die *Deutsche Lufthansa* nutzte daher bis zur Mitte der 1980er Jahre, gegen eine entsprechende Vergütung, die Kapazitäten der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten.³⁴⁶ Auch heute noch erfolgt die Produktion von Audioprogrammen in der überwiegenden Mehrzahl

³⁴⁵ Vgl. Reisebericht der Lufthansa betr. Passagierunterhaltung bei TWA und Pan Am.

³⁴⁶ Vgl. Christine Rosentreter: Bordunterhaltung: „Volle Kanäle und Filme am laufenden Meter“. In: Flugbegleiter (1986), Nr. 7, S. 19.

extern und exklusiv für die jeweilige Fluggesellschaft, und sie sind bis auf einzelne Ausnahmen einzig für die Vorführung an Bord lizenziert.³⁴⁷

Heterogenität des Angebotes und die Individualisierung der Nutzung bestimmt bis heute die Bordunterhaltung – was sich auch im Falle der Audiovision wiederholt zeigen wird. Maßgebliche Veränderungen sind nur anhand der Anzahl der Programme zu beobachten. Infolge der Digitalisierung ist mittlerweile die Zahl und Dauer der Audioprogramme in Relation zu den 1960er Jahren beinahe grenzenlos. Zudem greift der Terminus Programm nicht mehr länger. Die heutigen Nutzungsmöglichkeiten werden nicht mehr durch vorgegebene Strukturen des Angebotes bestimmt. Der Passagier kann bei den avanciertesten Bordunterhaltungsprogrammen nunmehr auf digitale Datenbanken zugreifen und individuell einzelne Musiktitel nach Wunsch abspielen bzw. ein Programm gemäß der eigenen Präferenzen gestalten. Somit muss nun auch nicht mehr länger von Seiten der Fluggesellschaften die Produktion der Programmfolgen organisiert werden, so wie es seit den 1960er Jahren üblich war. Doch trotz des mittlerweile beinahe unüberschaubaren Angebots, bleibt es bis zu einem gewissen Grade bei einer Vorselektion. Erst jüngst rückt dies zunehmend in den Hintergrund. Bei den ersten Fluggesellschaften sollen sowohl ein Adapter für den *Apple iPod*, als auch ein USB Anschluss nun die Freiheit einräumen, ein vor dem Abflug individuell zusammengestelltes Paket an Musikdateien über das bordeigene Unterhaltungssystem abzuspielen.

Doch noch verfügen nicht alle Fluggesellschaften über jene interaktiven Bordunterhaltungssysteme, die Programmmuster hinter sich lassen. So bestehen im Augenblick noch verschiedene Modelle auditiver Mediennutzung an Bord von Flugzeugen. Denn der Status quo der jeweiligen technischen Dispositive erweist sich als bestimmend für die jeweiligen Modi der Nutzung, zumindest solange, bis sich die existierenden Systeme einander angenähert haben werden. Unterschiede in Nutzung und Organisation werden aber wohl auch in Zukunft weiter bestehen. Denn letztlich bestimmt die Politik der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft über die spezifische Ausgestaltung der organisierten Mediennutzung. Dies wird ganz besonders bei der Etablierung der Audiovision an Bord von Flugzeugen deutlich, die im Nachfolgenden dargestellt werden wird.

³⁴⁷ Lufthansa zahlt so pauschal einen Betrag an die *GEMA*, der sowohl das Abspielen der Bord-, die Film- und Videomagazinmusik abdeckt. Vgl. Rosentreter: Bordunterhaltung, S.19. Zu den Strukturen für die Produktion und Distribution der für die Bordunterhaltung vorgesehenen Programme folgen noch detaillierte Anmerkungen im Zusammenhang der nachfolgenden Kapitel zur Audiovision.

5.2.3 Audiovision

Erste Experimente mit Filmvorführung an Bord eines Flugzeuges fanden bereits im Jahr 1925 statt. Während eines dreißigminütigen Fluges in der Nähe von London wurde an Bord eines zum Zivilflugzeug umgerüsteten Bombers der britischen *Imperial Airways* mittels eines handbetriebenen Projektors der Stummfilm *The Lost World* vorgeführt. Ähnliche Versuche gab es auch in der Folgezeit, meist als inszenierte Medienereignisse. Hier zielte man eher auf die Evozierung des öffentlichen Interesses für das neue Verkehrsmittel. Die auch noch relativ junge Attraktion Film vermochte wohl noch immer besondere Aufmerksamkeit an sich zu binden. Doch kam es noch lange nicht zur ständigen Einrichtung von Filmvorführungen in den engen Kabinen der frühen Passagierflugzeuge.

So war es schließlich die amerikanische Luftverkehrsgesellschaft *TWA* (*Trans World Airways*)³⁴⁸, die im Jahr 1961 als weltweit erste Fluggesellschaft, regelmäßig Filme vorführte. Als ersten Film zeigte *TWA* den Film *By Love Possessed*, mit Lana Turner und Efram Zimbalist jr. in den Hauptrollen.³⁴⁹ Zunächst bot man ab Juli 1961 die neuen Filmvorführungen auf den transkontinentalen Verbindungen zwischen New York und der amerikanischen Westküste an. Ab August desselben Jahres wurden Filme ebenfalls auf den internationalen Flügen gezeigt. Allerdings war das Angebot zunächst nur für die Passagiere der First Class vorgesehen. Erst 1963 dehnte *TWA* das Filmangebot auch auf die Economy Class aller transatlantischen Flüge aus. Als daraufhin *TWA* in den ersten fünf Monaten des Jahres 1964 eine deutliche Steigerung der Gewinne verzeichnen konnte, schrieb man dies sogleich den neuen Filmvorführungen an Bord zu. Obwohl man noch keine Aussage zur Bedeutung und Attraktivität des neuen audiovisuellen Filmangebotes machen konnte, ging man von

³⁴⁸ *TWA* (*Trans World Airlines*) wurde als *Transcontinental* und *Western Air* 1930 gegründet. Ab dem 21. Mai 1950 firmierte die Fluggesellschaft als *Trans World Airlines* und betrieb mit dem Aufbau interkontinentaler Verbindungen Pionierarbeit. Ab September 1950 waren so bereits Frankfurt und London europäische Ziele des wachsenden internationalen Streckennetzes. Der Bankrott der Gesellschaft wurde im Jahr 2001 mit der Übernahme durch American Airlines abgewendet, womit *TWA* endgültig verschwand.

³⁴⁹ Darstellung der Entwicklung der Bordunterhaltungen in den 60er Jahren im Nachfolgenden vor allem anhand von: Johanna Wenninger-Muhr: David Flexer's Idee. Inflight Entertainment. In: Lufthansa Fligtcrowinfo (1995) Nr. 3, S. 29-32. John Norman White: A History of Inflight Entertainment. [<http://waea.org/Press/His-tory.pdf>]. Vgl. auch einen Reisebericht der Lufthansa betr. Passagierunterhaltung bei *TWA* und Pan Am auf der Strecke Frankfurt – New York vom 30.12.1965. Lufthansa Archiv.

Seiten der *TWA* bereits im Juni 1964 davon aus, dass die Filme in Zukunft eine immer bedeutendere Rolle im Wettbewerb unter den Fluggesellschaften einnehmen würden.³⁵⁰

Die unabdingbare Voraussetzung dafür war jedoch ein für den Betrieb an Bord von Flugzeugen geeignetes Filmprojektionssystem. Dieses hatte ein ehemaliger Kino-besitzer bereits im Jahr 1960 vorgestellt. Dieses von David Flexer³⁵¹ entwickelte Filmvorführsystem für Flugzeuge umfasste eine gewöhnliche Leinwand und einen 16mm Film-Projektor, der sich an der Decke der Flugzeugkabine installieren ließ. Die Besonderheit dieses Projektors bestand darin, dass er die Filme nicht wie gewohnt in vertikaler, sondern in horizontaler Anordnung der Filmspule abspielen konnte. Dies war aufgrund des begrenzten Platzes im oberen Bereich der Flugzeugkabine eine unumgängliche Modifikation gewesen. Zur Filmvorführung mussten dann nur noch die Leinwand herabgelassen und die Kabine verdunkelt werden, was in der Folgezeit oftmals als der entscheidende Nachteil dieser Filmvorführeinrichtung für Flugzeuge betrachtet wurde. Andere Anpassungen betrafen die Einrichtung eines Tonübertragungssystems. Der Film-Ton sowie eine Auswahl verschiedener Audioprogramme gelangten mit dem damals neuen Multiplex-Ton-Vertriebssystem *MUX* zu den einzelnen Sitzen.

Neben den mit dem Kino-Dispositiv analogen Projektionssystemen wurden für die audiovisuelle Bordunterhaltung allerdings auch alternative Modelle verfolgt. Am Beginn der Technikentwicklung von spezifisch für die Bordunterhaltung vorgesehenen Apparaturen war eine Zeitlang unentschieden, ob man sich dazu - wie im Falle der *TWA* - am Kino-Dispositiv oder an dem differenten Rezeptionsmodell des jüngeren Konkurrenzmediums Fernsehen orientieren sollte. So nutzte *TWA*'s Konkurrent *Pan Am*³⁵² ein alternatives System, bei dem ein auf *Ampax-Band*³⁵³ aufgezeichnetes

³⁵⁰ Vgl. J. W. Carter : Competition Stirs Transcontinental Traffic. In: Aviation Week & Space Technology vom 29.6.1964, S. 26-27, hier S. 27.

³⁵¹ Gründer von *Inflight Motion Pictures, Inc.* Seine Firma trat nicht nur als Betreiber der für die Filmvorführung notwendigen Filmprojektionssysteme auf, sondern auch als Verleiher der Filme.

³⁵² *Pan Am* (Pan American Airways) war ein weiterer Pionier des modernen Weltluftverkehrs und wurde bereits 1927 gegründet. Beim Aufbau eines Streckennetzes konzentrierte sich das Unternehmen auf interkontinentale Strecken. Sie war eine der ersten Fluggesellschaften, die regelmäßige Passagierdienste mit Düsenflugzeugen über den Atlantik durchführte. Der erste kommerzielle Jetflug aus den USA nach Europa führte 1958 von New York nach Paris. *Pan Am* war nicht allein Erstbesteller der B 707, sondern auch des Jumbo Jets, der Boeing 747. Die Traditionsfirma musste jedoch zu Beginn der neunziger Jahre aufgrund mangelnder finanzieller Liquidität den Flugbetrieb einstellen, nachdem sie

Filmprogramm über mehrere in der Kabine verteilte Fernsehgeräte mit einem Bildschirm von 25x20 cm Größe gezeigt wurde. Es war eindeutig nicht das Kino-Dispositiv das Vorbild, sondern die dispositive Anordnung des neuen Massenmediums Fernsehen. Offensichtlich haben hier zunächst zwei verschiedene Medien-Dispositive darum konkurriert, ihre Anpassungsfähigkeit für die Überführung erprobter audiovisueller Mediennutzungsmodelle an Bord eines Flugzeugs unter Beweis stellen zu können.

So wollte neben *Pan Am* auch *American Airlines* als zweite amerikanische Fluggesellschaft ein mit Monitoren versehenes Filmvorführsystem einführen. Die Fluggesellschaft testete dazu im Juni 1964 in einer ihrer Boeing 707, die eine Reihe verschiedener amerikanischer Inlandsrouten bediente, den Gebrauch von den ersten Video-Geräten des japanischen Unternehmens *Sony*. Unter der Bezeichnung *Astrovision*³⁵⁴ wollte man dieses System allerdings noch bis zum 26. September desselben Jahres umgehend in allen 45 Boeing 707 und Boeing 720 Flugzeuge der Gesellschaft installieren. Als der besondere Vorzug gegenüber dem Projektionssystem galt vor allem der Umstand, dass den Reisenden die Freiheit eingeräumt werden konnte, nicht an der Filmvorführung teilnehmen zu müssen. Dies war bei der Verwendung einer großen Leinwand und eines Filmprojektors beinahe unmöglich, da hierzu die Verdunklung der gesamten Passagierkabine erforderlich war.

Ein Miniatur-Fernsehgerät von Sony schien daher die einzig richtige Alternative zu dem Projektionssystem von *Inflight Motion Pictures* zu sein. Schließlich erfüllte es auch alle erforderlichen technischen Basischarakteristika für den Einbau in Flugzeugen. Der einzige Gang in den ersten Jets konnte so von der Leinwand befreit werden. Allerdings erforderte die geringe Größe der Monitore den Einbau von zwanzig oder mehr Systemeinheiten pro Flugzeug. Genau darin bestand aber der große Nachteil jener frühen mit Monitoren versehenen Systeme. Denn mit dem Gewicht der vielen, in den

bereits Jahre zuvor Immobilien wie das *Pan Am Building* in New York und ihr weltweites Streckennetz Stück für Stück an die Konkurrenz veräußert hatte.

³⁵³ Das Unternehmen *AMPAX Corporation* hatte in der ersten Hälfte der 50er Jahre den ersten kommerziell verwertbaren Video Tape Recorder entwickelt. Mitte der 60er Jahre arbeitete man in den Vereinigten Staaten, wie auch in Japan und in Europa an Produktformen für den Home Video Markt. Es sollte jedoch bis zur Mitte der 70er Jahre dauern, bis sich Video in dieser Form auf dem Markt durchsetzte.

³⁵⁴ Zum Videosystem der *American Airlines* vgl. Michael Pierry: *In Flight Entertainment. The Early Years Part I*. In: *Avion* (1988) Nr. 4, S. 9. Nyenhuis: *Inflight Entertainment. Vom Bordkino zur fliegenden Videothek*, S. 398.

1960er Jahren noch sehr schweren Fernsehmonitore waren hohe Kosten verbunden. Der Treibstoffverbrauch eines Flugzeugs erhöhte sich unter der Last der Technik für die audiovisuelle Bordunterhaltung so deutlich, dass dies kaum noch durch den Nutzen gerechtfertigt schien.

Ein anderes Problem bestand in der mitunter sehr eingeschränkten Sicht auf den Monitor. Im Fall des Systems an Bord von Flugzeugen der *Pan Am* hatten z. B. die Passagiere ihren Blick quer über den Gang hoch zur Gepäckablage zu richten, um den Film überhaupt sehen zu können. Ein weiterer Nachteil der Systeme von *Pan Am* und *American* lag neben solchen Schwierigkeiten darin, dass sie auf die Schwarz-Weiß-Wiedergabe beschränkt waren, und das zu einer Zeit, als bereits das kommerzielle Farbfernsehen in den USA begann und auch die amerikanische Filmindustrie die Produktion von Schwarz-Weiß-Filmen endgültig aufgab.

Die Möglichkeiten und Beschränkungen der konkurrierenden Dispositive waren sogar Thema der Werbekampagnen der miteinander im Wettbewerb stehenden Fluggesellschaften. *American Airlines* verwies in einer Kampagne im September 1964 ausdrücklich darauf hin, dass die relativ späte Einführung audiovisueller Bordunterhaltung bei *American* nur darauf zurückzuführen sei, dass man erst die Entwicklung eines Systems abwarten wollte, welches die Nachteile der Filmprojektionssysteme – so wie sie sich beim Konkurrenten TWA schon im Einsatz befanden – eben nicht mehr aufwies.³⁵⁵ TWA reagierte ihrerseits nun damit, in einer großen Kampagne mit doppelseitigen Print-Anzeigen die Vorteile des von ihr bevorzugten Filmprojektionssystems ausdrücklich herauszustellen. So wurde u. a. hervorgehoben, dass man auf einer großen Leinwand Farbfilm zeigen könne, was eben mit den kleinen Schwarz-weiß-Fernsehmonitoren nicht möglich sei.³⁵⁶

Um diesen Wettbewerbsnachteil zu relativieren war *American Airlines* bereits ab Mitte der 1960er Jahre in Zusammenarbeit mit Sony bestrebt, das Videosystem zumindest dahingehend weiter zu entwickeln, dass auch ein Empfang von Livefernsehen – wenn auch wieder nur schwarz-weiß – möglich gewesen wäre. Eine Antenne für den Empfang der Fernsehsignale sollte dazu über dem Cockpit oben auf dem Flugzeugrumpf angebracht werden. Allerdings war der Fernsehempfang während

³⁵⁵ Vgl. Anzeige der American Airlines: American Airlines announces „Astrovision“ (A new entertainment system of movies, TV and stereophonic music). In: *Aviation Week & Space Technology* vom 14.9.1964, S. 56.

³⁵⁶ Vgl. Anzeige der TWA: Only TWA shows wide-screen colour movies in flight. In: *Aviation Week & Space Technology* vom 11.1.1965, S. 35.

des Reisefluges damals bei weitem noch nicht in der gewünschten Qualität realisierbar. So konnten sich die Systeme von *American* und *Pan Am* nicht dauerhaft gegen den von David Flexer entwickelten Projektor etablieren. Ausschlaggebend war dafür aber letztlich vor allem das hohe Gewicht der Monitore und der damit einhergehende erhöhte Treibstoffverbrauch. Selbst in Zeiten, in denen das Flugbenzin noch billig war, rechtfertigte das vermeintliche Vergnügen der Passagiere die Zusatzkosten nicht. Im direkten Vergleich war der technische und finanzielle Aufwand des Projektionssystems von *Inflight Motion Pictures* geringer und damit einfach die bessere Alternative. Somit setzte sich vorerst das Kino-Dispositiv als die adäquate Form der audiovisuellen Bordunterhaltung durch. Dies ist vielleicht umso bemerkenswerter, wenn man bedenkt, dass das Kino in den 1960er Jahren sowohl in den USA als auch in Europa durch den Rückgang der Besucherzahlen infolge der Expansion des Fernsehens in eine existenzielle ökonomische Krise geraten war. Doch über den Wolken erlebte das Kino-Dispositiv eine regelrechte Renaissance.

Die von David Flexer gegründete Firma *Inflight Motion Pictures* dominierte bis weit in die 70er Jahre hinein mit ihren Filmprojektionssystemen das sich eben erst formierende Geschäftsfeld der audiovisuellen Bordunterhaltung. Als erster auf die Belange des Flugbetriebs hin spezialisierter Filmverleih stellte Flexers *Inflight Motion Pictures* den Fluggesellschaften nicht nur das Projektionssystem für Flugzeuge, sondern sorgte auch für die Filme, übernahm den Filmwechsel nach jedem Flug sowie die regelmäßige Wartung der Projektionssysteme. Denn kein Flugzeug verfügte in den 1960er Jahren mit der Auslieferung ab Werk bereits über ein Filmvorführungssystem. Die Flugzeuge mussten entsprechend nachgerüstet werden. Die installierten Systeme waren für Störungen noch sehr anfällig, so dass eine regelmäßige Überprüfung der Projektoren durch die Vertragsfirma unumgänglich war. Im Flugbetrieb mussten die geplanten Film-Flüge dann mit den Umläufen der einzelnen Flugzeuge abgeglichen werden, damit Kopfhörer, Programmblätter und natürlich auch die Filmkopien stets zur richtigen Zeit am richtigen Ort waren. Nach dem Flug wurde die Filmkopie vom Flugzeug abgeholt, in einem entsprechend ausgerüsteten Lastwagen zurückgespult und zum Wiedergebrauch für einen anderen Flug vorbereitet. Eine durchaus komplexe Organisation war also für einen regelmäßigen Betrieb der neuen Flugzeug-Filmprojektoren notwendig. *Inflight Motion Pictures* hatte schließlich bis zum Ende der 1960er Jahre ein weltweites Netz von Service Centern auf den Flughäfen aufgebaut, um das sogenannte *Inflight Motion Pictures Onboard Entertainment Equipment* entsprechend betreuen zu können.

Die rasche Expansion darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Einführung audiovisueller Bordunterhaltung anfangs heftig umstritten gewesen war. Der Konflikt wurde aber in erster Linie unter den Fluggesellschaften ausgetragen und war nicht Gegenstand einer breit geführten öffentlichen Debatte. Die in der Publizistik geführten Mediendiskurse zielten auf andere Entwicklungen. Es handelte sich vornehmlich um einen Streitfall innerhalb der *IATA*, dem weltweiten Dachverband internationaler Fluggesellschaften. Denn diejenigen Fluggesellschaften, die auf ihren Flügen kein solches Unterhaltungsprogramm anboten, fürchteten einen eklatanten Wettbewerbsnachteil und intervenierten daher bei der *IATA*.

Viele der *IATA* angeschlossenen nichtamerikanischen Fluggesellschaften wehrten sich besonders im Hinblick auf die notwendigen Investitionen gegen die Ausweitung der Filmvorführungen auf Flügen über den Atlantik. Denn solange sich die Filmvorführungen auf die amerikanischen Inlandsflüge beschränkt hatten und mit *TWA* nur eine einzige Fluggesellschaft die Filmunterhaltung auf den Nordatlantikkstrecken anbot, war diese Entwicklung von den übrigen internationalen Fluggesellschaften weitestgehend unbeachtet geblieben. Doch als weitere amerikanische Luftverkehrsgesellschaften Mitte der 1960er Jahre ankündigten, dem Beispiel von *TWA* folgen zu wollen, und damit eine Ausdehnung des Filmangebots auf weitere interkontinentale Strecken unmittelbar bevorstand, wollten insbesondere europäische Fluggesellschaften einem damit möglicherweise einhergehenden Wettbewerbsnachteil durch rechtliche Regelungen über den gemeinsamen Dachverband zuvorkommen.

In den sich daraus ergebenden Debatten wurde die Einrichtung eines *Inflight Entertainment* Angebotes dann grundsätzlich in Frage gestellt. Manches Argument zielte unverhüllt auf ein generelles Verbot auf Langstreckenflügen. Hintergrund solcher Forderungen war nicht nur die Scheu vieler Fluggesellschaften vor den unumgänglichen Investitionen für die Nachrüstung ihrer Flugzeuge. Auch die laufenden Kosten waren noch nicht abzusehen. Diese Kostensensibilität erklärt sich heute aus den damals eben erst überstandenen Anpassungen des Marktes bei der Einführung der neuen Jet-Flugzeuge in den Jahren zwischen 1958 und 1963.³⁵⁷

Die Fluggesellschaft *Pan Am* ergriff in der sich hinziehenden Kontroverse schließlich die Initiative, als sie im September 1964 die endgültige Klärung des Streites durch die *IATA* forderte. Auf der Jahreskonferenz der *IATA* im Oktober 1964 in Athen

³⁵⁷ Vgl. Carter: Competition Stirs Transcontinental Traffic, S. 26-27. Anonymus: In-Flight Movie Debate Dominates IATA. In: Aviation Week & Space Technology vom 12.10.1964, S. 34. Anonymus: Bord-Service: Küsse und Nüsse. In: Der Spiegel (1965), Nr. 7, S. 99.

führten die Gegner der Filmunterhaltung vor allem die bereits bekannten Kostenargumente an. Man argumentierte des Weiteren damit, dass *Inflight Movies* für das Wohlbefinden der Passagiere nicht nötig seien. Die Passagiere würden nicht einmal nach derlei Unterhaltung verlangen, und daher sollte man die dazu erforderlichen Investitionen lieber der Verbesserung des Sitzkomforts sowie der übrigen Kabineneinrichtung zugute kommen lassen. *Lufthansa* zweifelte noch grundsätzlicher am Sinn audiovisueller Unterhaltung an Bord, weil nach ihrer Einschätzung ein solches Angebot kaum zur Beruhigung der ohnehin überreizten Nerven der Zeitgenossen beitragen würde, sondern sogar das Gegenteil zur Folge hätte.³⁵⁸

TWA, die einzige Fluggesellschaft die schon seit 1961 auf ihren Flügen über den Nordatlantik Filme zeigte, begegnete solchen Argumenten mit dem Hinweis darauf, dass die Passagiere das Kino an Bord nicht nur genießen würden, sondern dass die Filme den Wunsch zu Fliegen förderten und auch dazu beitrügen, die Flugangst zu mindern. Die Kostenargumente ließ *TWA* nicht gelten. Zudem hatte *TWA* unterdessen eine große Marketing-Offensive gestartet, in der die Fluggesellschaft das neue *Inflight Entertainment* als ihre ureigene Pionierleistung kommunizierte.³⁵⁹

Im Jahr 1964 befand sich *TWA* dann bereits in den Vorbereitungen für das kommende Jahr und plante eine deutliche Ausweitung des bisherigen Angebots. Eine Beilegung des Streits war für die Fluggesellschaft somit von besonderer Bedeutung. Eine einvernehmliche Lösung wurde aber immer unwahrscheinlicher. Andere Fluggesellschaften erwogen, einem Beschluss zuvorzukommen, indem sie selbst auch Vorbereitungen zur Installation eines eigenen Bordunterhaltungssystems trafen. Viel hing von dem weiteren Vorgehen des Konkurrenten *Pan Am* ab. Dessen Entscheidung, die angekündigte Einführung von gebührenfreier Bordunterhaltung auf ihren Langstreckenflugzeugen auch tatsächlich umzusetzen, erschien als der entscheidende Impuls für die weitere Entwicklung.³⁶⁰

Ungefähr ein Jahr nach der *IATA* Konferenz vom Oktober 1964 führte *Pan Am* schließlich das lang angekündigte gebührenfreie Film- und Audioprogrammangebot auf allen ihren Langstreckenflügen ein. Man schuf einfach Fakten, um nicht durch ein längeres Warten auf einen noch immer nicht getroffenen klärenden Entscheid der *IATA* ins Hintertreffen im Wettbewerb mit *TWA* zu geraten. Noch zwei Tage vor dem Beginn

³⁵⁸ Vgl. Inflight Entertainment. Informationsbrief der Lufthansa vom 24. Mai 1965. Lufthansa Archiv.

³⁵⁹ Vgl. ebenda. Sowie Trans World Airlines Anzeigentext. Nachdruck in: Jim Heimann (Hg.): *All-American Ads 60s*. Köln 2002, S. 920.

³⁶⁰ Vgl. Carter: *Competition Stirrs Transcontinental Traffic*, S. 34.

der gebührenfreien Filmvorführung an Bord von Langstreckenflugzeugen der *Pan Am* kündigte *TWA* ihrerseits an, dass sie auf das gebührenfreie Angebot der *Pan Am* damit reagieren würde, ebenfalls von der Gebühr in Höhe von einem US-Dollar, die sie bislang in der Economy Class für die Filmvorführungen erhoben hatte, fortan abzu- sehen. *Pan Am* reagierte sehr gelassen. Ein Sprecher der Fluggesellschaft verwies so denn auch nur darauf, dass sein Unternehmen einzig das unzulässige Monopol des Vorreiters *TWA* gebrochen habe, der bislang deutliche Gewinne auf Kosten jener Mitbewerber erzielt habe, die keine Filme in ihren Flugzeugen anböten. Die *IATA* untersagte schließlich für das Jahr 1965, einem Mehrheitsvotum ihrer Mitglieder folgend, erneut die Vorführung von Filmen nur bei Flügen über den Atlantik. Dieses Verbot stand letztendlich allerdings im Konflikt mit der Wettbewerbsgesetzgebung in den Vereinigten Staaten. Dies nutzte die unterlegene Minderheit der Befürworter in Reihen der *IATA*-Fluggesellschaften, um das Votum der *IATA* erneut zur Disposition zu stellen. Daher wurde schließlich auf der nächsten *IATA*-Jahreskonferenz die Weisung dahingehend revidiert, dass man die Filmvorführung nun auch auf den Nordatlantikstrecken freistellte, allerdings waren im Gegenzug alle Fluggesellschaften nun dazu verpflichtet von ihren Passagieren für die Bordunterhaltung zukünftig eine einheitliche Gebühr von 2,50 US-Dollar einzufordern. Mit einer solchen Gebührenordnung sollte ein Ausgleich für entstehende Kosten bei der nachträglichen Einrichtung von Filmvorführungssystemen sowie für die Wettbewerbsbenachteiligung jener Fluggesellschaften, die keine Filme zeigten, geschaffen werden.³⁶¹

Trotz der getroffenen Gebührenregelung waren die Filmvorführungen unvermindert populär, so dass immer mehr Fluggesellschaften sich dazu entschlossen, ihre Flugzeuge entsprechend auszustatten. Schließlich zeigten Ende der 1960er Jahre alle US-Fluggesellschaften regelmäßig *Inflight Movies* und auch europäische Luftverkehrsgesellschaften wie *Air France*, *Scandinavian Airlines*, *Swissair* und die französische *UTA* hatten mittlerweile damit begonnen, Filmvorführungen auf Langstreckenflügen anzubieten. Aber auch internationale Fluggesellschaften außerhalb Europas zeigten schon in den 1960er Filme an Bord, u. a. die australische *Qantas* und die pakistanische Staatslinie *PIA*, die sogar die erste internationale Fluggesellschaft gewesen war, die dem Vorbild der *TWA* folgte. Hingegen gehörte die *Deutsche Lufthansa* zu denjenigen Fluggesellschaften, die vorerst noch darauf verzichteten, ihre Flugzeuge mit Film-

³⁶¹ Vgl. Lufthansa interne Mitteilung vom 28.10.1965. Lufthansa Archiv.

projektoren auszustatten. Man begnügte sich zunächst mit der Installation des Tonübertragungssystems *MUX* und der damit möglichen Audiounterhaltung.

Als Anfang der 1970er Jahren die ersten Großraumflugzeuge in den Liniendienst gestellt wurden, gehörten die technischen Einrichtungen für das sich mittlerweile fest etablierte *Inflight Entertainment* in Form von Audioprogrammen und Filmprojektionssystemen schon zu der gängigen Ausstattung werksneuer Flugzeuge. Daneben boten sich die Großraumflugzeuge anscheinend auch für allerlei Experimente in Sachen alternativer Formen der Bordunterhaltung an. Insbesondere einige der großen amerikanischen Fluggesellschaften taten sich Anfang der 70er Jahre damit besonders hervor. Man nutzte den neu gewonnenen Platz in den Großraumkabinen nicht nur für Auftritte von Solo-Musikern, sondern sogar ganzer Musikgruppen. Auch Zauberer und Karikaturisten ließ man antreten. Weinproben wurden ebenso veranstaltet, wie Auftritte von *Playboy Bunnies* oder Autogrammstunden von Baseball- und Fußballspielern.³⁶² Einige Fluggesellschaften erwogen damals ernsthaft, ob solche Formen eine kostengünstige Alternative zu dem teuren Betrieb von Filmprojektionssystemen und Audioprogrammen sein könnten.³⁶³ Schließlich beließ man es bei den Filmvorführungen, denn man fürchtete ansonsten gegenüber den anderen Wettbewerbern ins Hintertreffen zu geraten.

Letztendlich nahmen nun auch die Fluggesellschaften, die bislang auf Filme verzichtet hatten, die Einführung der Großraumflugzeuge zum Anlass Filmvorführungen anzubieten.³⁶⁴ Dies galt insbesondere für die *Deutsche Lufthansa*. Denn als im April 1970 *Lufthansa* als erste europäische Luftverkehrsgesellschaft den Jumbo Jet auf der Strecke Frankfurt – New York in den Liniendienst stellte, bedeutete dies auch das Ende des Widerstandes der *Lufthansa*. Erstmals gab es nun auch bei der *Lufthansa* in den neuen Großraumjets reguläre Filmvorführungen und Musikprogramme³⁶⁵ – anfangs noch mit pneumatischen Kopfhörern, d. h. mit Tonwiedergabe über Luftschläuche. So startete der erste *Lufthansa* Jumbo am 26. April 1970 mit der Flugnummer LH 404 in Frankfurt zu seinem Flug nach New York und mit ihm der erste

³⁶² Vgl. Lovegrove: *Airline. Identity, Design and Culture*, S. 92.

³⁶³ Vgl. hierzu u.a. Johanna Wenninger-Muhr: *David Flexer's Idee. Inflight Entertainment*, S. 29-33.

³⁶⁴ Vgl. Wenninger-Muhr: *David Flexer's Idee. Inflight Entertainment*, S. 29-33.

³⁶⁵ Abgesehen von dem Versuch im Jahr 1957, dem Beispiel amerikanischer Fluggesellschaften folgend, an Bord von *Lufthansa*-Langstreckenflugzeugen Musik durch die Beschallung der gesamten Kabine mit Hilfe eines Tonbandgerätes einzuführen. Vgl. eine Pressemeldung der *Lufthansa* vom 15.8.1957. *Lufthansa Archiv*.

Film an Bord einer *Lufthansa* Maschine. Hierbei handelte es sich um die Dokumentation *Erinnerungen an die Zukunft* nach einem damaligen Bestseller von Erich von Däniken³⁶⁶. Auf den Rückflügen nach Deutschland wurde hingegen mit *Kaktusblüte* ein Spielfilm gezeigt.³⁶⁷

Das System zur Filmvorführung in der Boeing 747 der *Lufthansa* umfasste die seit Anfang der 1960er Jahren gebräuchlichen 16mm-Film-Projektoren von *Inflight Motion Pictures*, mit denen jedoch nur vier der fünf Compartments³⁶⁸ der Kabine ausgerüstet wurden. Die Tonübertragung für die Film und Musikprogramme erfolgte, ebenfalls wie bereits in den sechziger Jahren, über eine zentrale *Multiplex*-Anlage. Bei den Flügen aus Deutschland wurde der Film in zwei Compartments in deutscher Sprache und in den übrigen zwei Compartments in englischer Sprache gezeigt, da das Projektionssystem noch immer nur eine einsprachige Vorführung ermöglichte und so dem Passagier mit der Wahl des Compartments die Möglichkeit gegeben werden sollte, keinen Film oder den Film in englischer bzw. deutscher Sprachfassung zu sehen. Allerdings wurden auf den Flügen nach Deutschland die Filme in allen vier entsprechend ausgerüsteten Compartments in englischer Sprache vorgeführt. Mit der Aufteilung der Compartments des Jumbo Jets ging das Austeilen von Kinokarten an jene Passagiere einher, die den Film sehen wollten. Auf diese Weise wurde die von der *IATA* fest gesetzte Gebühr von zweieinhalb US-Dollar erhoben. Später wurden anstelle der Kinokarten die Kopfhörer gegen die Gebühr ausgegeben.³⁶⁹ Die Filmprojektoren und Leinwände waren nicht im Besitz der *Lufthansa*, sondern wurden von der amerikanischen Verleihfirma *Inflight Motion Pictures* in einer Art Leasingverfahren gestellt. Für die Anlage sowie für die laufende Wartung und den Filmrollenwechsel wurde daher von *Inflight Motion Pictures* pro Projektor und vollendeter Filmvorführung eine Gebühr in Höhe von 30 US-Dollar berechnet.

Damit gewann die organisierte Mediennutzung an Bord von Flugzeugen immer deutlicher an professionellen Strukturen, wobei die Konzentration der Produktion der

³⁶⁶ Der umstrittene Autor Erich von Däniken entwarf in seinen Büchern „Erinnerungen an die Zukunft“ und „Zurück zu den Sternen“ eine Theorie, nach der die Erde in vergangenen Jahrtausenden von Astronauten fremder Gestirne, den Götter vergangener Hochkulturen, besucht wurde. Seine Bücher erreichten zum Ende der sechziger Jahre eine Auflage an der Millionengrenze.

³⁶⁷ Vgl. Johanna Wenninger-Muhr: Ein Hauch von Hollywood und Glamour. Mit Edelgard Schatz geht eine Ära zu Ende. In: *Lufthansa Flightcrewinfo* (2002), Nr. 1, S.22-25, hier S. 22.

³⁶⁸ Die Kabine eines Flugzeuges gliedert sich in mehrere Abteile, die durch die Ein- und Ausgänge voneinander getrennt sind. Diese Teilkabinen werden Compartments genannt.

³⁶⁹ Vgl. Wenninger-Muhr: Ein Hauch von Hollywood und Glamour, S. 22.

dazu notwendigen technischen Anlagen und des Verleihs der Filme in einer Hand nur ein Phänomen der ersten Jahre war. Denn im Laufe der 1970er Jahre hatte sich die Zahl der Unternehmen, die sich auf die Produktion der technischen Ausrüstung für die Flugzeuge bzw. auf die Produktion und die Distribution von Audioprogrammen und Spielfilmen spezialisiert hatten, stetig vergrößert. Schließlich kam es sogar zur Institutionalisierung eines eigenen Interessenverbandes. Filmproduzenten, Verleiher, Fluggesellschaften und Hersteller flugspezifischer Audio- und audiovisueller Wiedergabesysteme gründeten 1979 im kalifornischen Palm Springs die *AEA*, die *Airline Entertainment Association*. Mit der Gründung der *AEA* fand die Ausdifferenzierung eigenständiger institutioneller Strukturen einen vorläufigen Abschluss. Heute sind mehr als 100 Fluggesellschaften und 300 *Inflight Entertainment* Zulieferer von Technik und Programm in dieser Institution verbunden. Die Organisation ist Interessenvertretung und Marktplatz der *Inflight Entertainment Industry*. Auch die *Deutsche Lufthansa* gehörte zu den Gründungsmitgliedern der *AEA*, welche sich 1989 in *WAEA*, *World Airline Entertainment Association*, umbenannte.³⁷⁰

Dieser Institutionalisierung ging eine Selbstorganisation auf Seiten der Fluggesellschaften voraus. So gab es z. B. im Jahr 1970 bei der *Deutschen Lufthansa* noch keine eigenständige Abteilung für die Betreuung und Verwaltung des Bordunterhaltungsangebotes. Dies fiel zunächst in die Obhut der Ingenieure der Kabinenelektronik. Die Verantwortung für die Film- und Musikauswahl wurde einem Mitarbeiter der Abteilung zugesprochen, der für den gesamten organisatorischen Ablauf zuständig war. Die zunehmende Ausweitung des Unterhaltungsangebotes machte dann eine entsprechende personelle Aufstockung notwendig, so dass ab 1977 jeweils ein Mitarbeiter für das Audio- bzw. für das Filmprogramm bei *Lufthansa* zuständig war. Schließlich wurde 1980 dann eine eigenständige Verwaltungs- und Planungsabteilung eingerichtet.³⁷¹

³⁷⁰ Quellen für die Darstellung des *Inflight Entertainments* in den 70er Jahren sind ein interner Prüfungsbericht der Lufthansa zum *Inflight Entertainment* 1972/73. Wenniger-Muhr: Ein Hauch von Hollywood und Glamour, S. 22-25. Rosentreter: Bordunterhaltung, S. 18-19. Und das Onlineportal der World Airline Entertainment Association [www.waea.org (Stand Frühjahr 2008)].

³⁷¹ Ansprechpartner der *Lufthansa* und anderer Fluggesellschaften für den Erwerb entsprechender Lizenzen für die Audio- und Filmunterhaltung an Bord sind auch noch heute die entsprechend spezialisierten Filmrechthändler. Der deutsche Markt für Bordunterhaltung wird mittlerweile vom dem Duisburger Anbieter *Atlas Air Film + Media Service GmbH* dominiert. *Atlas Air* fungiert in erster Linie als Vermittler der Filmrechte. Fluggesellschaften wie *Lufthansa* und *LTU* werden regelmäßig mit einem kompletten Unterhaltungsprogramm ausgestattet. Hierzu erwirbt *Atlas Air* von den

Die Strukturen organisierter Mediennutzung lösten aber nicht nur ein veritables Logistikproblem, sondern können darüber hinaus als Reaktion auf ein grundlegendes Selektionsproblem betrachtet werden. Was bereits im Zusammenhang mit der Audiounterhaltung an Bord angemerkt wurde, gilt in verschärfter Form für die Vorführung von Filmen in Flugzeugkabinen. Die eingeschränkten Möglichkeiten, Medien an Bord nutzen zu können, mussten auf die heterogene Zusammensetzung der Flugpassagiere abgestimmt werden. Dies ist nicht zuletzt ein Ergebnis der Moderne. Die Pluralisierung und Individualisierung von Lebensstilen entspricht der zunehmenden Vielfalt von verschiedenen Rezeptionsmustern. Hinzu kommt die Konfrontation differenter kultureller Räume, denen die verschiedenen Reisenden zuzuordnen sind. Die kollektive Rezeption von Filmen wird damit zum Problem. Denn anders als bei den Audioprogrammen konnte man den Passagieren bei dem Film keine selbst bestimmte Auswahl ermöglichen. Alle in der Kabine anwesenden Passagiere mussten die Verdunklung der Kabine erdulden und konnten nur den einen Film sehen, den man für sie ausgewählt hatte.³⁷² Die Zusammensetzung der Passagiere an Bord eines interkontinentalen Langstreckenflugs war jedoch immer schon so heterogen, dass es für

Produktionsgesellschaften für einen entsprechenden Zeitraum die notwendigen Filmrechte. Eine Vorauswahl von Filmen wird nach den Vorgaben der Fluggesellschaften zusammengestellt und deren Vertretern dann zur Sichtung vorgestellt. Diese treffen dann die Entscheidung, welche Filme in das Bordunterhaltungsprogramm der Fluggesellschaft aufgenommen werden. Vgl. hierzu Anonymus: Elektronische Bordunterhaltung wird im Wettbewerb immer wichtiger. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 20.8.98. Lufthansa Archiv. Und die Onlinepräsenz der *Atlas Air Film + Media Service GmbH* [www.atlasair.de].

³⁷² Das Problem der vorbestimmten Selektion verschärfte sich angesichts der Tatsache, dass die Fernsehentwicklung sich seit den 1960er Jahren durch immer mehr Möglichkeiten der Auswahl auszeichnete. Die Zahl der Kanäle stieg fortwährend an. Während z. B. in Deutschland der Zuschauer in den ersten Jahren das Fernsehprogramm nur eines Kanals – des „Deutschen Fernsehens“ – sehen konnte, etablierten sich ab 1963 das Zweite Deutsche Fernsehen und ab 1964 die dritten Programme. Ab Mitte der 1980er Jahre, mit der technischen Erweiterung der Frequenz- bzw. Kanalkapazitäten durch Kabel und Satellit und schließlich mit der Einführung des dualen Systems, ist die Zahl der Kanäle bis zum Ende des Jahrhunderts, je nach technischer Ausstattung der Haushalte, auf eine Gesamtanzahl zwischen 35 und 100 gestiegen. Zu einer ähnlichen Programmexpansion kam es - selbst eingedenk aller Unterschiede - auch in den übrigen europäischen Ländern sowie in den USA. Auch die Verbreitung des Videorekorders führte zu einer weiteren Übereignung der Selektion auf die Seite des Rezipienten. Die alltägliche Mediennutzung ist also immer weniger von vorgeprägten Rezeptionsstrukturen geprägt gewesen, wohingegen sich an Bord von Flugzeugen die Modi organisierter Mediennutzung dazu gegenläufig zunächst festigten. Das Ungenügen an dieser Situation schlägt sich auch sogleich in diskursiven Äußerungen nieder, wie es später noch ausführlicher dargestellt werden soll.

die Verantwortlichen kaum möglich erschien, den verschiedenen Erwartungen und kulturellen Befindlichkeiten sowie den Vorgaben des Jugendschutzes gerecht zu werden. Schließlich kann niemand bei Missbilligung des Films ein Flugzeug freiwillig wie einen Kinosaal verlassen. Bis in die 1990er Jahre war das Problem der Selektion also ganz auf die Seite derer verlagert, die die Bordunterhaltung organisierten. Schnell kam man auf Seiten der Fluggesellschaften zur Überzeugung, dass es einer Art Selbstzensur bedurfte. Daher erfolgt die Auswahl der Filmtitel seit der Einführung am Anfang der 1960er Jahre vor allem unter der Vorgabe, dass die ausgewählten Filmtitel nach Möglichkeit Themen wie Politik, Religion, Rassismus, Gewalt, Sex, Flugzeugabstürze und -entführungen sowie Krieg nicht berühren sollen. Die selbstgewählten Kriterien der Konfliktmeidung etablierten sich letztlich in einer Doppelbewegung von Reaktion und Bestärkung. Die indizierten Themenbereiche zeigen schließlich an, welche Konfliktfelder im Grunde erst durch eine solche vorausseilende Zensur formiert worden sind.

So hat sich denn auch die Praxis durchgesetzt, dass bereits die Filmproduzenten bzw. die Verleihfirmen nach den Vorgaben der Fluggesellschaften entsprechende *Airline-Editions* der aktuellen Kinoproduktionen erstellen.³⁷³ Problematische Szenen entfallen einfach, soweit es der Erzählzusammenhang irgendwie zulässt.³⁷⁴ Häufig folgen heute die *Airline-Editions* jenen Fassungen, die für das amerikanische Fernsehen erstellt werden, da die amerikanischen Networks eine ähnliche rigide Praxis der sogenannten freiwilligen Selbstkontrolle verfolgen.³⁷⁵ Der Passagier, dem all dies zu Gute kommen sollte, bleibt indes für die Fluggesellschaften eine ungreifbare Größe. Hier scheinen die Fluggesellschaften mit demselben Problem konfrontiert zu sein wie die öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten und die privaten Sender. Der Passagier ist ebenso wie der Zuschauer bzw. der Hörer zu guter Letzt einfach eine kaum zu bestimmende Zielgröße. Zwar versuchte man dem auch auf Seiten der Fluggesell-

³⁷³ Vgl. Rosentreter: Bordunterhaltung, S. 18-19. Anonymus: Kurzweil auf Langstrecken. Wie Lufthansa-Bordfilme ausgesucht werden und den Passagieren die Zeit vertreiben. Lufthansa Presstext vom 3.2.1988. Lufthansa Archiv.

³⁷⁴ Bereits der erste Film, der je auf einem kommerziellen Linienflug gezeigt wurde, war zur Vorführung geschnitten worden. In dem Film *By Love Possessed* spielte Lana Turner eine neurotische Frau, die ihren impotenten Mann mit dessen Anwaltspartner betrügt. Dies war ein allzu brisanter Stoff im pruden Amerika der frühen 1960er Jahre. Daher wurde einfach eine Version erstellt, die das heikle Thema des Filmes anscheinend soweit entschärfte, dass man wagte ihn an Bord zu zeigen. Vgl. Frank Pergande: Im Blindflug. Seit es Kino gibt, werden Spielfilme für Passagiere entschärft. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.2.2006, S. V1.

³⁷⁵ Vgl. ebenda.

schaften durch eine Vielzahl von Umfragen zu begegnen, doch durch solche Sondierungen ermittelte man einzig einen prototypischen Passagier. Die Ausrichtung des Medienangebotes an spezifische Zielgruppen war kaum zu leisten, solange die audiovisuelle Bordunterhaltung an die Projektionssysteme gebunden war.

Oftmals mussten Filme aber nicht nur aufgrund der geübten Selbstzensur gekürzt werden, sondern schon allein aufgrund der Flugdauer. Auf kurzen Langstreckenflügen, wie z. B. von New York nach Frankfurt, bleibt nur etwa 75 Minuten Zeit für eine Filmvorführung, um neben den Serviceabläufen auch noch Ruhezeiten auf solchen Nachtflügen zu gewährleisten. Lange Kinofilme mit einer Dauer von bis zu 2 ½ Stunden wurden daher meist nur auf Strecken mit mehr als neun Stunden Flugzeit gezeigt. Allerdings wurde seitdem die erhöhte Reichweite der neuesten Flugzeugmodelle immer längere Nonstop Verbindungen mit einer Reisedauer von 13 bis 15 Stunden ermöglichten, der Hauptfilm meist um einen weiteren Film ergänzt.³⁷⁶

Die Reaktion der Fluggesellschaften auf die Heterogenität der an sich an Bord befindlichen Reisenden vor allem mit einer Selbstzensur zu begegnen, ist ein markantes Beispiel dafür, dass nicht allein Medien den Reiseflug prägen, sondern auch Modi und Inhalte von Medien in einem wechselseitigen Prozess durch die spezifischen Rahmenbedingungen unwillkommen determiniert werden.³⁷⁷ Die Möglichkeit die Mediennutzung individuell bestimmen zu können, erschien gerade vor diesem Hintergrund von je her als die einzige adäquate Lösung der zugrundeliegenden Selektionsproblematik. Schließlich lagen der Selbstzensur von Seiten der Fluggesellschaften nie primär didaktische Konzepte zu Grunde, wie man sie im Zusammenhang der Entwicklung des öffentlich-rechtlichen Rundfunks kennt. Die Praxis der Selbstzensur verstand sich stets

³⁷⁶ Vgl. Wenninger-Muhr: Ein Hauch von Hollywood und Glamour, S. 22-25.

³⁷⁷ Zu solchen Rahmenbedingungen lassen sich auch die Verfahren rechnen, die Einfluss darauf haben zu welchem Zeitpunkt ein Film an Bord zur Aufführung gelangt. Die Erstaufführung aktueller Kinoproduktionen an Bord von Flugzeugen erfolgt im Normalfall frühestens zwei Monate nach dem US-Kinostart, kurz nach bzw. gleichzeitig zur Videoveröffentlichung. Dieser Zeitabstand, das sogenannte *Airline-Window*, soll eine möglichst hohe Wertschöpfung durch die Erstverwertung in den Kinos gewährleisten, bevor die Filme eine Zweitverwertung u.a. eben im Videovertrieb und im Verleih an Fluggesellschaften erfahren. Selten werden Filme für Fluggesellschaften zum gleichen Starttermin wie für die Kinos freigegeben, doch zuweilen kommt es vor, dass dem Filmstart von US-Produktionen in Europa die Distribution auf den Linienflügen einer europäischen Fluggesellschaft vorausgeht. Die spezifische Geschäftspolitik der Filmindustrie bestimmt auch hier die Praxen der Mediennutzung. Die Binnenstrukturen der sogenannten Inflight Entertainment Industrie sind also nicht autark, sondern Ausdifferenzierungen übergeordneter Strukturen.

nur als Reaktion auf die Heterogenität der Passagiere und dem Mangel der technischen Einrichtungen zu entsprechen. Bestimmend für die weitere Entwicklung der technischen Systeme war entsprechend vor allem das Bestreben genau diesem Mangel zu begegnen, womit schlussendlich die Abkehr vom Kino-Dispositiv und die Hinwendung zu einer TV-analogen Rezeptionssituation einherging. Das ist aber erst das Ergebnis einer längeren Entwicklung.

Denn zunächst wurden ab 1973 die bestehenden Filmvorführsysteme vom 16mm auf den Super-8mm-Film umgestellt, da sich das 16mm-Spulen-System in der Handhabung als sehr umständlich und störanfällig erwiesen hatte. Das neue System mit der 8mm-Film-Kassette – erst im Jahr 1971 von dem kalifornischen Unternehmen *Transcom* entwickelt – stellte demgegenüber vor allem in Hinblick auf die Handhabung eine erhebliche Verbesserung dar. Es handelte sich um ein etwas kleineres Projektions-system mit einer einfachen selbsteinfädelnden Endlos-Schlaufentyp-Patrone. Die Anwendung war damit für die Flugbegleiter an Bord ähnlich leicht zu handhaben wie das Einlegen einer Kassette in einen Videorecorder. Es bestand fortan nicht länger die Notwendigkeit, Mechaniker am Ende eines jeden Fluges an Bord kommen zu lassen, um die großen und schweren Filmspulen auszuwechseln, wie es bei den 16mm-Projektoren noch erforderlich gewesen war. Doch nicht allein die Handhabung vereinfachte sich. Mit diesem neuen Filmvorführsystem war es erstmals möglich, die Filme zugleich in zwei verschiedenen Sprachen vorzuführen.

Für die 1970er Jahre gilt es allerdings generell zu bedenken, dass zu diesem Zeitpunkt noch immer nicht alle Langstreckflugzeuge über die entsprechende Einrichtung für die Bordunterhaltung verfügten. So war zu Beginn der siebziger Jahre die Möglichkeit z. B. an Bord eines Flugzeuges der *Lufthansa*-Flotte das neue *Inflight Entertainment* zu nutzen, noch lange nicht der Normalfall.³⁷⁸ Auch der Zuspruch der Passagiere war wohl zunächst noch verhalten. 1972 beteiligten sich laut einer Passagierbefragung der *Lufthansa* im Zusammenhang mit der Einführung des damals neuen Langstreckenflugzeugs DC-10 und den damit verbundenen Überlegungen, auch

³⁷⁸ Nur die vier Boeing 747, die zu Beginn der 1970er Jahren von der *Lufthansa* betrieben wurden, waren entsprechend ausgerüstet. Sie verkehrten täglich von Frankfurt nach New York bzw. Chicago, ebenfalls täglich von München via Köln/Bonn ebenfalls nach New York, ebenso je zweimal wöchentlich auf der Südafrika-Route (Frankfurt – Athen – Kairo – Nairobi - Johannesburg) und auf der Fernost-Südroute (Frankfurt – Rom – Karachi – Delhi – Bangkok – Hongkong - Tokio). Erst mit der Einführung der DC-10 und der Aufnahme weiterer Jumbo Jets in die *Lufthansa* Flotte verkehrten ab 1973/74 immer mehr mit *Inflight Entertainment*-Systemen ausgestattete Großraumflugzeuge auf den Langstrecken der Gesellschaft.

dieses mit *Inflight Entertainment* Systemen auszustatten, nur eine Minderheit der Passagiere an dem Unterhaltungsprogramm an Bord jener vier Jumbo Jets der Lufthansa-Flotte, die zu diesem Zeitpunkt über entsprechende Einrichtungen verfügten. Der Grund für die Zurückhaltung der übrigen 65 Prozent der Passagiere wurde in der von der IATA festgelegten Gebühr von 2,50 US-Dollar für die Nutzung vermutet.³⁷⁹ Zeitweilig dachte man daher auch daran, die Filmvorführungen wieder aufzugeben. Letztlich ging man dann doch dazu über, alle neuen Großraumflugzeuge im Interkontinentalverkehr mit den Einrichtungen für die Filmvorführung zu versehen.

Die Installation der verbesserten Filmprojektoren zu Beginn der siebziger Jahre veränderte indes nur geringfügig die technische Anordnung zur Filmvorführung an Bord von Flugzeugen. Diese blieb noch immer weitestgehend der originären Rezeptionssituation im Kino. Doch mit der Ablösung der Filmprojektionssysteme durch ein System mit Videoprojektoren veränderte sich mit dem Beginn der 1980er Jahre die auf eine Leinwand hin fokussierte Rezeptionsanordnung immer deutlicher. Die Größe der zugehörigen Leinwand schrumpfte zunehmend und damit verlor sich immer mehr die Nähe zum Kinoerlebnis.

Das amerikanische Unternehmen *Bill & Howell* hatte hierzu gemeinsam mit *Panasonic / Matsushita* auf Basis der Videotechnik³⁸⁰ ein grundlegend neues Videoprojektionssystem für Passagierflugzeuge entwickelt. Infolge seiner Einführung stieg der Prozentsatz störungsfrei gezeigter Filme in den entsprechenden Statistiken geradezu sprunghaft von 70 auf 99 Prozent. Augenscheinlich war es gelungen, einen der größten Schwachpunkte der bisherigen Filmprojektionssysteme zu beheben. Einen Nachteil hatten die neuen Videoprojektoren allerdings. Zu Beginn ihrer Einführung konnten die Videosysteme noch nicht mit der Qualität der Bildwiedergabe eines 16mm- oder 8mm-Filmprojektors konkurrieren. Doch mit zunehmenden Verbesserungen setzte sich das Videoprojektionssystem durch und löste die alten Filmprojektoren endgültig ab.

³⁷⁹ Die Ermittlung des Nutzungsverhaltens der Passagiere erfolgte über die Zählung der ausgegebenen Kopfhörer. Diese wurden dem Passagier nur gegen die Entrichtung der von der IATA vorgeschriebenen Nutzungsgebühr übergeben. Die wiederholte Nutzung der Kopfhörer durch Vielflieger blieb dabei unberücksichtigt, obwohl dieser Tatbestand die ermittelten Zahlen womöglich grundlegend relativiert. Vgl. Bericht über eine Prüfung des *Inflight Entertainments* 1973. Lufthansa Archiv.

³⁸⁰ Die Videotechnik fand hier vor allem ihre Verwendung als Verfahren zur Aufzeichnung, Speicherung und Wiedergabe von Fernsehbildern und Ton auf einen Magnetband. Als ein zum Zelluloid alternatives Speichermedium für Audiovision ermöglichte die Videotechnologie so, die Komplexität und Fehleranfälligkeit der Filmprojektionssysteme zu mindern.

Mit der Umrüstung auf das Videoprojektionssystem, z. B. an Bord der gesamten *Lufthansa*-Großraumflotte, änderte sich nicht nur zunehmend die dispositive Anordnung, sondern es ergab sich nun erstmals Spielraum für den Einsatz von Zusatzprogrammen als Kontrast bzw. als Ergänzung zum Spielfilm. Die Videotechnik erlaubte die kostengünstige Produktion einer Reihe audiovisueller Formate, wie man sie vom Fernsehen her kannte. Nachrichten, Reisereportagen, Interviews sowie Hintergrundberichte zu kulturellen und gesellschaftlichen Großereignissen wurden nun den Reisenden zusätzlich zum Spielfilm angeboten.³⁸¹ Neben solchen Video-Magazinen gibt es heute noch zahlreiche weitere Video-Formate auf den Monitoren an Bord von Flugzeugen zu sehen. Zu ihnen zählen u. a. einmal jährlich produzierte und von den jeweiligen Markenherstellern gesponserte Bordverkaufsfilme, *Zielort-Information-Videos* und mittlerweile auch ein animiertes *Passenger Briefing Video* zur Präsentation der Sicherheits- und Notfallinstruktionen an Bord, welches die gewohnte Demonstration durch die Flugbegleiter begleitet oder ersetzt. Bereits ab Mitte der 1980er Jahre zeigen auch immer mehr internationale Fluggesellschaften neben den Video-Magazinen eigens für sie erstellte Nachrichtensendungen, die den Reisenden über all die aktuellen

³⁸¹ Die Finanzierung erfolgte rasch durch Einschaltung gesponserter Beiträge und Werbeeinblendungen. Allerdings war die Finanzierung durch Werbung nicht sogleich selbstverständlich. Zunächst bestand auf Seiten der Fluggesellschaften noch ein wenig Skepsis gegenüber der Werbeindustrie, und dies äußerte sich in dem Widerstreben, Werbung als Bestandteil der Bordunterhaltung zu akzeptieren. Doch der steigende Kostendruck der Branche bekam alsbald größeres Gewicht als die Programmautonomie bzw. -qualität. So kam es mit Beginn der 1980er Jahre zu den ersten Versuchen. So experimentierte z. B. die amerikanische *Western Airlines* als erste *Major Domestic Airline* in den USA mit der Einführung des sogenannten *hard-sell advertisings*. Man zeigte den Spielfilm nun mit TV-Standardunterbrechungen für Werbung, die dem amerikanischen Fernsehpublikum bereits vertraut waren. Der Verantwortliche bei *Western Airlines* für die Bordunterhaltung räumte damals unumwunden ein, dass in erster Linie die finanziellen Schwierigkeiten der Fluggesellschaften zu diesem Schritt geführt hatten. In Folge wurde Werbung schnell zu einem selbstverständlichen Bestandteil des *Inflight Entertainments*. Insbesondere bei den bereits vorgestellten Video-Magazinen war Werbung schon von Beginn an ein Teil des Formats. Hingegen hat sich die Unterbrechung eines Spielfilms durch Werbespots nicht durchgesetzt, diese Praxis war wohl mutmaßlich auf ein negatives Echo bei den Fluggästen gestoßen. Bevor jedoch die meisten Fluggesellschaften dazu übergingen, ein auf sie zugeschnittenes Videoformat produzieren zu lassen, trat bereits zu Beginn der 1980er das amerikanische Unternehmen *Trans Global Films Inc.* an die Gesellschaften heran und bot ihnen unter dem Titel „World on Parade“ ein Videoformat an, das eine Reihe von Werbespots enthielt. Es hatte eine Gesamtdauer von 6 bis 10 Minuten und sollte wie Kinowerbung vor dem Hauptfilm gezeigt werden. Es war nicht auf eine spezifische Fluggesellschaft abgestimmt und lief daher 1983 zeitgleich u.a. bei *American Airlines*, *Northwest Orient Airlines*, *Pan Am*, *Eastern Airlines*, *TWA*, *Air Canada*, *British Airways*, *SAS*, *Lufthansa* und *KLM*. Vgl. Dina Ingber: The Making of an Inflight Film Commercial. In: AEA - Airline Entertainment Association (1984), Nr. 3, S. 26.

Ereignisse informieren sollen, die sich während der für die Flugdauer anhaltenden Isolation ereignet haben mögen.

Zur endgültigen Abkehr vom Kino-Dispositiv kam es aber erst mit der Ablösung der Projektoren durch mehrere in der Kabine verteilte Monitoren. Nun war eine Verdunklung nicht mehr zwingend notwendig. Doch dies stellte nur eine Zwischenstufe auf dem Weg hin zu einem individuellen Video-Bildschirm für den einzelnen Reisenden dar, selbst wenn es auch heute noch einige Fluggesellschaften für die Masse der Economy-Fluggäste bei den Großmonitoren belassen haben.³⁸² Als erstes Unternehmen hatte *Airvision* 1988 an kleinen Bildschirmen auf Basis einer in der Computertechnik verwendeten LCD-Technologie gearbeitet. Die so entwickelten kompakten und leichten Flüssigkristallbildschirme konnte man problemlos in die Rückenlehne des Vordersitzes bzw. in die Armlehne eines Sitzplatzes integrieren. Damit war die Grundlage geschaffen, mit der sich nun eine fernsehähnliche Rezeptionsordnung an Bord von Flugzeugen umsetzen ließ, so wie es einige amerikanische Fluggesellschaften bereits in den 1960er Jahren versucht hatten. Die bis dahin bestehende kollektive audiovisuelle Rezeptionssituation wurde von Beginn an als Mangel empfunden und erst die fernsehähnlichen Monitore an den einzelnen Sitzplätzen räumte nun die Möglichkeit ein, die audiovisuelle Bordunterhaltung zu individualisieren. Alle sich an diese LCD-Videobildschirme anbindenden Weiterentwicklungen von Bordunterhaltungssystemen können als Verbesserungen und Anpassungen der neuen Basistechnologie beschrieben werden, da der „Fernseher“ am eigenen Sitzplatz - anstelle des „Kinos über den Wolken“ – nunmehr Allgemeingültigkeit für die audiovisuelle Mediennutzung in Flugzeugen beanspruchen kann. Die wesentlichen Veränderungen der Technikentwicklung in den letzten Jahren betreffen damit nicht mehr die grundsätzliche Rezeptionsanordnung. Nachdem die kollektive audiovisuelle Rezeptionssituation abgelöst wurde, zielten die weiteren Bemühungen darauf, die neuen Möglichkeiten einer individualisierten Mediennutzung mit einem immer größeren Selektionsspielraum auszureizen.

Ähnlich wie im Falle der Audiounterhaltung konnte man alsbald mehrere verschiedene audiovisuelle Programme einrichten und deren Anzahl erhöhen. Die dazu

³⁸² Hierbei handelt es sich jedoch zumeist um Charterfluggesellschaften oder vereinzelte Ausnahmen unter den Linienfluggesellschaften wie z. B. die Deutsche Lufthansa. Erst zum Winterflugplan 2007/2008 kündigte jungst die Lufthansa an, ihre Langstreckenflugzeuge auch in der Economy Class mit individuellen Bildschirmeinheiten an jedem Sitzplatz auszurüsten.

gefundenen technischen Lösungen lassen sich durchaus als apparative Hybride³⁸³ beschreiben. Denn hierbei handelt es sich um Systeme mit individuellen Einheiten, die nicht allein auf die Wiedergabe von audiovisuellen Inhalten ausgelegt sind. Es handelt sich vielmehr um universelle Wiedergabemaschinen, die multi-funktional die Vielzahl technischer Medien integrieren. Möglich war diese Kombination infolge jener Fortschritte in der Computertechnologie, die sich unter das Stichwort der Digitalisierung fassen lassen. Die Zusammenführung der klassischen Medien über den Computer ist allerdings nicht nur ein Phänomen der Technikentwicklung der Bordunterhaltungssysteme für Flugzeuge. Schließlich gleichen die Bordunterhaltungssystemeinheiten mit der für sie typischen Integration verschiedener Einzelmedien auf einer digitalen Plattform auch in ihrer Anwendung dem heimischen PC, den man mittlerweile ebenso als multimedialen Hybrid kategorisieren kann. Kombiniert wurden in beiden Fällen zuvor singuläre Medienpraktiken. An die Stelle voneinander geschiedener Dispositive tritt eine universelle Medienmaschine, die sich damit durch eine sehr hohe Komplexität auszeichnet. Dies bezieht sich aber nicht allein auf die Kombination der Einzelmedien, sondern auch auf die quantitative Steigerung des Angebots an unterschiedlichsten Inhalten. Audio und Audiovision sind somit weniger alternative mediale Formationen, als vielmehr zwei mögliche Varianten mit zusätzlich gesteigerter Binnendifferenzierung. Für die Systeme der Bordunterhaltung ist Selektion eines der entscheidenden Parameter. Denn interessanterweise ist die Frage der Selektion seit den ersten regulären Filmvorführungen an Bord von Flugzeugen stets virulent geblieben. Die Selektionsproblematik hat seither zunehmend an Brisanz gewonnen, da sich während der letzten vierzig Jahre die Möglichkeiten durch Selektionen die Medien-

³⁸³ Die Kategorie des Hybriden zeichnet sich durch eine große Anpassungsfähigkeit aus. Sie findet in unterschiedlichsten Zusammenhängen Anwendung, um analoge Prozesse in Bezug auf durchaus sehr heterogene Phänomene zu beschreiben. Irmela Schneider verweist u. a. auf ähnliche Konzepte in naturwissenschaftlichen, technikwissenschaftlichen, soziologischen, ästhetischen, philosophischen oder medientheoretischen Diskursen des Hybriden. Nach Schneider meint Hybridisierung innerhalb der unterschiedlichen Diskurse die Kombination von Materialien oder Energien, die in Bezug auf einige Merkmale different sind, andere aber gemeinsam haben. Hybridisierung meint aber auch die Vereinigung unterschiedlicher technischer Systeme auf einen Träger, so dass dieser multifunktional wird. Kennzeichnend ist dabei, dass sich Hybridisierung stets mit einer Effizienzsteigerung verbindet und eine immer größere Komplexität das Ergebnis von solchen hybriden Prozessen ist. In Anbindung daran zielt der Hybridbegriff in Bezug auf die Mediennutzung an Bord von Flugzeugen auf ein Phänomen der Technikentwicklung der Bordunterhaltungssysteme. Hier lässt sich die Konvergenz der verschiedenen technischen Medien beobachten. Siehe hierzu insbesondere Irmela Schneider: Von der Vielsprachigkeit zur „Kunst der Hybridation“. Diskurse des Hybriden. In: Hybridkultur. Medien, Netze, Künste. Hrg. von dies. und Christian W. Thomsen. Köln 1997, S. 13-65.

nutzung zu individualisieren, fortwährend multipliziert haben – sei es durch neue Medien bzw. durch die Ausdifferenzierung des Angebots der klassischen Medien. Die Digitalisierung eröffnete somit jenen Spielraum, auf den die Entwicklung scheinbar von Beginn an zielte.

Das erste dementsprechende *Inflight-Entertainment-System* stellte *Singapore Airlines* im Jahr 1995 vor. Das System *Krisworld* bot von Beginn an individuelle Bildschirme in jeder Reiseklasse im Verbund mit einer Vielzahl von Selektionsoptionen, u. a. 22 Videokanäle, 14 Spielfilme, Computer-Spiele und anfangs zwölf Stereo-Audio-Kanäle sowie stündlich aktualisierte Textnachrichten der Nachrichtenagentur *Reuters*. Die zunehmende Rückverlagerung der Selektion auf die Passagiere drückte sich aber nicht nur durch die Verbreitung der individuellen fernseh-ähnlichen Kleinbildschirme und die Vergrößerung des Programmangebotes aus. Auch die auf Seiten der Fluggesellschaften selbstgewählten Kriterien der Konfliktmeidung bei der Auswahl medialer Inhalte verlieren zunehmend an Relevanz. Da nun der Passagier selbst über seine Mediennutzung verfügen kann, bedarf es keiner solchen rigiden Vorauswahl mehr. So ermöglicht die neue Unterhaltungstechnik z. B. die Einrichtung einer Kindersicherung der Bildschirme am Platz. Es werden mittlerweile auch vermehrt die *Theatrical Versions*, also die Kinofassungen der entsprechenden Filme, ohne weitere Revision ins Bordfilmangebot aufgenommen.³⁸⁴

In einem blieben aber auch die Systeme wie *Krisworld* zunächst noch beschränkt. Zwar steigerte sich das Auswahlangebot, doch war dieses anfangs noch immer über Programmstrukturen organisiert. So konnte zwar erstmals parallel auf mehreren Kanälen zeitgleich ein Kontrastprogramm von Filmen unterschiedlicher Genres zur Auswahl angeboten werden, doch der Zeitpunkt des Beginns blieb fremdbestimmt. Bei längeren Programmfolgen von mehreren Filmen bzw. fernsehtypischen Formaten und Sendeformen ergab sich nun sogar auch formal und inhaltlich ein der Fernsehrezeption analoges audiovisuelles Angebotsmuster. Es blieb jedoch bei der Vorselektion des zu sehenden Programms. Ende der 1990er Jahre wurden dann die ersten Bordunterhaltungssysteme vorgestellt, bei denen man über eine dem Videogerät bzw. CD-Player

³⁸⁴ Dies geschieht allerdings nur dann, wenn der Film nicht über die in der Kabine verteilten Monitore gezeigt wird. Auch die Praxis z. B. arabischer Fluggesellschaften auf bestimmte Filme zu verzichten, die westliche Fluggesellschaften ohne Bedenken an Bord anbieten, zumindest wenn der Zielflughafen nicht auf der arabischen Halbinsel und in einer der umgebenden Regionen liegt, kann als Indikator dafür gewertet werden, dass auch weiterhin kulturelle Sensibilitäten die Mediennutzung an Bord von Flugzeugen einschränken.

analoge Abspieloptionen verfügt. Mit *Audio-and-Video-on-Demand (AVOD)* kann der Reisende heute über die Touchscreen seines Bildschirms oder über eine Bedienungskonsole auf eine digitale Datenbank zugreifen, einen bestimmten Musiktitel bzw. Kinofilm auswählen und dann nach Wunsch abspielen. Das System ist nach der Logik einer Musikbox organisiert. Damit potenziert sich erneut die Zahl der Möglichkeiten zur Selektion und zugleich werden damit bestehende Programmstrukturen aufgelöst. Die Nutzung eines solch selektiv wahrgenommenen audiovisuellen Medienangebotes ist nun frei von jeglicher vorbestimmter Programmordnung. Damit findet die audiovisuelle Mediennutzung an Bord von Flugzeugen immer weniger ein Äquivalent in der Fernseh-Rezeption, sieht man von Formen des *Pay-TV* ab. Zumindest hier lässt sich eine ähnliche Entwicklung beobachten. Denn Programm hat als dominantes Ordnungsmuster immer mehr an Relevanz verloren.

Das sogenannte *Video and Audio on Demand*-Prinzip gilt mittlerweile bereits als Maßstab für die Bordunterhaltung auf Langstreckenflügen. Neue Flugzeuge werden bereits mit der entsprechenden Technik ausgeliefert, ältere Maschinen umgehend nachgerüstet. Nur wenige Fluggesellschaften machen die Verfügbarkeit zu einem Differenzierungsmerkmal der Serviceklassen, wie z. B. die *Lufthansa*, die bislang nur den Passagieren in der First und Business Class ein interaktives Bordunterhaltungsangebot anbietet. Jene Fluggesellschaften, die die Kosten für die Umrüstung ihrer Flotte auf den neusten Stand der Unterhaltungstechnik scheuen, können indes auf alternative Zwischenlösungen zurückgreifen. Neben tragbaren Video- bzw. DVD-Abspielgeräten, die den Passagieren ergänzend zur bereits vorhandenen Bordunterhaltung auch die Nutzung eigener DVDs und CDs während des Fluges erlauben, sind kleine tragbare Entertainment Einheiten entwickelt worden. Es handelt sich dabei um den sogenannten *digEplayer*, ein batteriebetriebenes digitales Abspielgerät, dessen Speicher bis zu 30 Spielfilme, Cartoons und Sitcoms, bis zu 10 Stunden Musik, elektronische Karten, Sprachkurse und Reiseinformationen fassen kann. Dieses Gerät ist erheblich leichter als die InSeat-Entertainment Systeme, erspart eine Komplettumrüstung der Flugzeuge und bietet dennoch eine große Auswahl an Programmen, ist allerdings in seinen Möglichkeiten deutlich limitiert.

Erstaunlicherweise hat sich dagegen der Live-Empfang von über Satellit verbreiteten Fernsehprogrammen noch nicht als Selbstverständlichkeit etabliert. Erste Versuche scheiterten an den fehlenden technischen Möglichkeiten. Doch selbst als Mitte der 1990er Jahre hier der entscheidende Durchbruch gelang, entschloss sich lange keine

Fluggesellschaft dazu, von der neuen Option Gebrauch zu machen. So demonstrierte die amerikanische Fluggesellschaft *Delta Airlines* bereits im Jahr 1996 mit der erfolgreichen Übertragung einer Sportveranstaltung an Bord einer Boeing 767 die Möglichkeit, Satellitenfernsehprogramme live in Flugzeugen empfangen zu können. Doch erst im April 2000 führte die New Yorker *Low-Cost-Airline Jet Blue Airways*³⁸⁵ als erste Fluggesellschaft der Welt den regulären Empfang von Satellitenfernsehen auf kommerziellen Flügen ein.³⁸⁶

Der Empfang von Fernsehen hat sich, abgesehen von den technischen Schwierigkeiten, wohl vor allem aus zwei Gründen verzögert. Erstens aufgrund der Inhalte, da die Fluggesellschaften keinerlei Interesse besitzen das gesamte Angebot von TV-Kanälen an Bord zugänglich zu machen. Insbesondere Nachrichtensender wie *CNN* würden sich aus ihrer Perspektive sicherlich als eher problematisch erweisen, könnten doch Werbespots der Konkurrenz ebenso wie Bilder von Abstürzen bzw. Flugzeugentführungen plötzlich auf den Monitoren erscheinen. Ein zweiter Grund ist ganz sicher in der mangelnden Zahlungsbereitschaft der Passagiere zu vermuten. Denn die Flugreisenden waren im Zweifelsfall nie bereit, für neue Möglichkeiten der Medienutzung beim Fliegen eine besondere Gebühr zu entrichten. Dies war bereits in den 1960er Jahren anhand der von der *IATA* vorgeschriebenen Gebühr für die Filmvorführung zu beobachten. Auch für den generellen Empfang von Satellitenfernsehen während des Reisefluges gilt, dass es vermutlich für die Fluggesellschaften sehr schwer wäre, die notwendigen Investitionen durch einen höheren Ticketpreis oder durch eine separat für einzelne Sendungen zu zahlende Gebühr zu amortisieren. So musste z. B. *Jet Blue Airways* sich nach einem gescheiterten Versuch für den Fernsehempfang an Bord Gebühren zu erheben, damit abfinden, es bei einem kostenlosen Zusatzangebot zu belassen. Vermutlich war *Jet Blue Airways* aus eben diesem Grund lange die einzige Fluggesellschaft, die über den individuellen Kleinbildschirm in der Rückenlehne des Vordersitzes den Empfang von 24 verschiedenen Satellitenfernsehkanälen³⁸⁷ möglich machte. Dies änderte sich erst im Oktober 2002, als mit *Frontier Airlines* aus Denver eine weitere der sogenannten Billigfluggesellschaften ihre Flotte für den Empfang von

³⁸⁵ *Jet Blue Airways* ist ein am New Yorker John F. Kennedy Airport beheimateter *Low-Fare-Carrier*, dessen Erstflug am 11. Februar 2000 stattfand.

³⁸⁶ Vgl. Website von *Jet Blue Airways* [<http://www.jetblue.com/learnmore/factsheet.html> (Mai 2002)].

³⁸⁷ Der Empfang von Satellitenfernsehen ist demnach derart verschlüsselt, dass nicht alle Kanäle, sondern nur eine ausgewählte Zahl von mit dem Flugbetrieb inhaltlich kompatiblen Programme, wie *The Weather Channel*, *The Travel Channel*, *The History Channel*, *Food Network* oder dem *Discovery Channel*, gesehen werden können.

Satellitenfernsehen ausrüstete³⁸⁸. Mittlerweile folgten noch weitere Fluggesellschaften in den USA und Kanada. Interessanterweise handelte es dabei auch weiterhin vornehmlich um die sehr dynamisch am Markt agierenden *Low-Cost-Airlines* und nicht um die etablierten großen US-Fluggesellschaften wie *American Airlines*, *United Airlines* oder *Delta Airlines*.³⁸⁹

Der Empfang von Satellitenfernsehen an Bord kommerzieller Passagierflugzeuge beschränkt sich damit im Moment noch vor allem auf den amerikanischen und kanadischen Inlandsflugverkehr. Erst in jüngster Zeit beginnen einige internationale Fluggesellschaften damit, Vorkehrungen für den Live-Empfang auf interkontinentalen Flügen zu treffen. Hierbei handelt es sich allerdings um eine Art Zweitverwertung der für den Internetzugang notwendigen Technologie. Bis zu vier Live-Fernsehkanaäle könnten direkt über die Antenne für den High-Speed-Internetzugang auf dem Notebook des Passagiers verfolgt werden. Offenbar hat sich die Sensibilität auf Seiten der Fluggesellschaften gegenüber dem Live-Empfang von Nachrichtensendern wie *BBC* oder *CNN* erheblich relativiert. Denn die Programme der *News-Networks* gehören zu den Ersten, die nun zur Nutzung freigegeben werden sollen.³⁹⁰

³⁸⁸ Vgl. [<http://www.frontierairlines.com/frontier/flight-info/inflight-entertainment.do>].

³⁸⁹ In den letzten Jahren haben vor allem die amerikanischen Major-Carrier eigene Billigfluchtöchter gegründet, um der Konkurrenz begegnen zu können. So verlagerte die US-Fluggesellschaft *United Airlines* einen Großteil des Verkehrs von seinen Drehkreuzen zu einer Vielzahl von touristisch geprägten Destinationen in Florida, Arizona und Kalifornien auf die Tochter *TED*. Auch *Delta Airlines* entschloss sich in direkter Konkurrenz zu *Jet Blue* ihre Verbindungen zwischen den Nordosten der USA und Florida von der neu gegründeten Low-Cost-Tochter *SONG* betreiben zu lassen. Sowohl *TED*, als auch *SONG* machten das Unterhaltungsprogramm auf ihren Flügen zum Mittelpunkt der Werbekampagnen zur Premiere ihres Flugbetriebes. Neben LiveTV, wurden auch Computerspiele und Audio MP3 Downloads, sowie *Inflight Shopping* den Passagieren von Beginn an offeriert. Interaktiv sollten des Weiteren die Passagiere von *SONG* über alle Dienstleistungen an Bord auf der Homepage der Fluggesellschaften abstimmen, so dass sich das Angebot fortlaufend den Erwartungen der Reisenden anpasst. *SONG* ging mittlerweile wieder in der Muttergesellschaft auf. Diese hat sich entschlossen, das Geschäftsmodell und das damit verbundene Konzept zur Bordunterhaltung für den eigenen Flugbetrieb zu übernehmen. In Kanada bietet die landesweit operierende *Low-Cost Airline West Jet* LiveTV an Bord an. Erst im Frühjahr 2008 hat sich mit *Continental Airlines* erstmals eine der großen amerikanischen Network-Carrier dazu entschlossen, ihre Inlandsflotte mit *LiveTV* zu versehen.

³⁹⁰ Die Boeing-Geschäftssparte *Connexion by Boeing* bot auf ausgewählten Flügen von *Singapore Airlines* den Satellitenempfang von vier Fernsehprogrammen an. Ab dem Sommer 2006 konnten Flugpassagiere die Programme von *NBC Universal*, *EuroNews*, *Eurosport* und *BBC World* auf ihrem Laptop verfolgen. Noch im selben Jahr sollte der Dienst auf jene Fluggesellschaften ausgeweitet werden, die bereits mit dem High-Speed Internet-Service von *Connexion by Boeing* ausgestattet waren. *Connexion by Boeing* arbeitete desweiteren mit seinen Airline-Kunden (*Lufthansa*, *SAS*, *Japan*

Innerhalb dieses massiv expandierenden audiovisuellen Medienangebotes an Bord gibt es zu guter Letzt einen interessanten Sonderfall. Hierbei handelt sich um die als Unterhaltung organisierte Selbstbeobachtung in Form der sogenannten *Air Show* sowie um spezielle Außenvideokameras. Die so genannte *Airshow*³⁹¹ stellt auf einer animierten Weltkarte die jeweils aktuelle Position des Flugzeuges dar und zeigt zugleich den Weg der bisher zurückgelegten Flugroute an. Dies geschieht mithilfe von besonderen Softwareprogrammen, die mit den Navigationssystemen im Cockpit gekoppelt sind und mittels einer Computergrafik die unterschiedlichen Reiseflugdaten auf den Kabinenmonitoren zur Darstellung bringen. So informiert das System auch über die Flughöhe, die Außentemperatur, die Reisegeschwindigkeit und die restliche Flugzeit bzw. die seit dem Abflug verstrichene Zeit. Die Passagiere erhalten also die Möglichkeit, sich selbst bei ihrer Passage durch Raum und Zeit zu beobachten. Jederzeit können sie sich des eigenen unentwegt transitorischen Standortes versichern, was zuvor nur mit den seit der 50er Jahren an Bord ausliegenden Streckennetzkarten³⁹² und den Ansagen

Airlines, ANA und Singapore Airlines) und Anbietern von Bordunterhaltungsprogrammen daran, dass das Fernsehprogramm via Internet auch auf den Bildschirmen in den Rückenlehnen empfangen werden kann. Auch Lufthansa-Fluggäste konnten seit dem 23. Januar 2006 Live-Fernsehkanaäle direkt durch den High-Speed-Internetzugang auf ihrem Notebook empfangen. Mittlerweile wurde das Tochterunternehmen *Connexion* vom Flugzeughersteller Boeing wieder aufgegeben. Hierzu und zur Verbreitung des Internetzugangs an Bord von Flugzeugen folgen noch detaillierte Ausführungen im Zusammenhang der Entwicklungsgeschichte von Telekommunikationstechnologien als Teil der organisierten Mediennutzung in Flugzeugen. Vgl. Kapitel 5.2.4.

³⁹¹ Gegen Ende des Jahres 1984 wurde den Fluggesellschaften mit dem System *Airshow*, dem *Cabin Video Information System* des Unternehmens *ASINC Inc.*, nicht ein neues Inflight Unterhaltungssystem, sondern vielmehr ein System zur Information der Passagiere über zahlreiche Flugdetails angeboten. Das kalifornische Unternehmen hatte bereits im Jahr 1980 mit der Entwicklung eines solchen Informationssystems für Flugpassagiere begonnen. Seit 1981 wurde es als *Airshow 100 Cabin Video Information System* zunächst auf Geschäftsreiseflugzeuge installiert. Ab 1984 verhandelte man schließlich auch mit den großen internationalen Fluggesellschaften. 1989 gehörten SAS, Swissair, Qantas, Air New Zealand und Lufthansa zu den Ersten, die ihren Passagieren die neue *Airshow* als besonderes Angebot einführten.

³⁹² Bei der Einführung von Fluggast-Streckenkarten im Jahr 1957 wurde in der Pressemitteilung der Lufthansa bereits deutlich gemacht, dass man diese als Hilfestellung zur Bestimmung der eigenen Position im Bewegungsvollzug des Fluges nutzen könne: „Zur Orientierung ihrer Fluggäste auf den europäischen Strecken hat die deutsche Lufthansa erstmals eine Streckenkarte herausgebracht, die dem Passagier nicht nur bei guter Sicht aus dem Flugzeug, sondern auch bei schlechtem Wetter einen Überblick über die beflogene Route ermöglicht. Sie stehen jedem Fluggast an Bord in der Lufthansa-Mappe zur Verfügung und geben ihm damit ein ausgezeichnetes Mittel in die Hand, während der ganzen Dauer der Fluges die beflogene Strecke auf der Karte zu verfolgen.“ Aus einer Pressemitteilung der Lufthansa vom 1.8.1957. Lufthansa Archiv.

der Piloten möglich gewesen war. Mit der mittlerweile im Flugalltag fest etablierten *Airshow* wird dem Reisenden also ein explizit privilegierter Beobachterstatus über die eigene Präsenz im Vollzug der Bewegung eingeräumt, der höchstens in den Navigationssystemen für den Straßenverkehr ein Äquivalent findet. Der entscheidende Unterschied besteht jedoch eben darin, dass der Flugreisende diese Hilfestellung nicht zur aktiven Navigation nutzt, sondern einzig passiv sich des Weges seiner fremdbestimmten Bewegung versichern kann. Den Passagier könnte man daher als einen beteiligten Zuschauer beschreiben. Jederzeit kann er sich selbst verorten, ohne aber Einfluss auf den Verlauf des Fluges nehmen zu können. Der beteiligte Zuschauer unterscheidet sich vom Konzept des unbeteiligten Zuschauers – im Sinne von Hans Blumenberg – dadurch, dass er sich nicht in Distanz zum beobachteten Geschehen setzen kann. Der unbeteiligte Zuschauer hingegen ist nur mittelbar betroffen.³⁹³ Der Flugpassagier befindet sich demnach in einem spezifischen Modus der Beobachtung, wenn er von der audio-visuellen Rezeption zur Selbstbeobachtung wechselt.

Die Selbstbeobachtung mittels der sogenannten *Airshow* erfährt bei einigen Fluggesellschaften noch eine Ergänzung bzw. Erweiterung in einer Kamera am Bug der Maschine, die Start und Landung live in die Flugzeugkabine überträgt, also sogar eine Selbstbeobachtung bei den Übertritten am Ausgangspunkt und Zielort der Passage ermöglicht, die nicht allein auf animierte Navigationsdaten beruht.³⁹⁴ Aber auch die

³⁹³ Als unbeteiligten Zuschauer können bei allen Differenzen im Einzelnen, die Theater- und Kinozuschauer, aber auch jene Zuschauer, die ein katastrophales Realgeschehen beobachten - die einem Schiffbruch zuschauen, am Ufer stehen und mit ihren Augen die Gefahren und Nöte verfolgen, die andere durchstehen müssen - aufgefasst werden. Vgl. Hans Blumenberg: *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*. 4. Aufl. Frankfurt/M. 1993.

³⁹⁴ Zuerst gelangte ein solches Kamerasystem 1997 in einem Airbus A340-300 der *Austrian Airlines* zum Einsatz. Es war mithilfe von zwei Objektiven im Bereich des Bugs der Maschine imstande, horizontale und vertikale Bilder von Start, Flugverlauf und Landung zu liefern, die live in das Bordunterhaltungssystem eingespielt wurden. Business-Class Passagiere können seitdem sogar am eigenen *InSeat*-Monitor die Landschaftsaufnahmen in Form von zwei zusätzlichen Kanälen auswählen, wobei im Steig-, Sink- und Reiseflug wahlweise nach vorne oder nach hinten gesehen werden kann, bei Rollen, Abheben und Landen dann aber nur nach vorne. In der Economy Class schaltete das System automatisch um, jeweils in Abhängigkeit von der Stellung des Fahrwerks. Von Beginn an hatte allerdings der Pilot die Möglichkeit, aus dem Cockpit heraus die Bildübertragung - z. B. im Falle von Turbulenzen - zu unterbrechen. Für die weitere Zukunft erachtete man damals schon als technisch machbar, dem Flugpassagier die Möglichkeit einzuräumen, die Bildausschnitte des überflogenen Gebietes individuell selbst zu wählen und diese dann sogar mithilfe eines Zooms zu vergrößern. Vgl. Günter Jaunig: Cockpit-Aussicht für Airbus-Kabine. „Landscape“-Videokamera von Latecoere feiert Airliner-Premiere. In: *Aero International* (1997), Nr. 8, S. 36.

animierten Kartenausschnitte der *Airshow* werden von den Systementwicklern den Videokamerabildern immer weiter angenähert. Mittlerweile sind Systeme entwickelt worden, die mit der Präzision eines Flugsimulators den Blick nach außen simulieren. Man sieht eine realistische Darstellung des Flugzeuges, in dem man sich gerade befindet, über das virtuelle Abbild des soeben überflogenen Territoriums gleiten. Je nach Flughöhe können immer mehr Details der Landschaft betrachtet werden, allerdings handelt es sich um ein künstlich hergestelltes Abbild, das nicht mit den Kamerabildern korrespondieren muss. Die Frage nach der Authentizität stellt sich jedoch in beiden Fällen nur peripher, da die Bilder nicht zueinander in Konkurrenz treten. Es handelt sich eher um analoge Operationen an der Schnittstelle von Außen vs. Innen, was in Anbetracht der mit der Flugzeugkabine gegebenen Isolation eine ganz besondere Brisanz besitzt.³⁹⁵ Denn sie leisten zweierlei. Zum einen eben die Verortung, also die Anbindung an den im isolierten Vehikel durchquerten Raum, worin vielleicht eine Analogie zu dem oft bemühten Blick aus dem Eisenbahnfenster besteht. Zum anderen markieren sie natürlich die Grenzen zwischen Innen vs. Außen und dies umso deutlicher, je mehr diese Grenze ausgeblendet werden soll.

5.2.4 Telekommunikation

Seit der Frühzeit der kommerziellen Passagierluftfahrt ist das Fliegen von der Geschlossenheit der Flugzeugkabine geprägt. Zur Auflösung der das Fliegen bestimmenden Isolation kam es erst in den 1980er Jahren. Es waren in erster Linie US-amerikanische und kanadische Fluggesellschaften, die 1984, nach einer achtjährigen Entwicklungsphase, damit begannen, ihre Flugzeuge mit Telefonsystemen auszurüsten. Hierbei handelte es sich allerdings ausschließlich um terrestrische Systeme. Die Möglichkeit aus dem Flugzeug heraus zu telefonieren, war damit allein über Gebieten mit terrestrischer Vollversorgung möglich. Entsprechend gab es zunächst nur auf den Kurz- und Mittelstrecken in den USA und Kanada die Gelegenheit, das kontinentale

³⁹⁵ An dieser Stelle wird zudem deutlich, dass selbst bei dem Konzept einer durch Technik vermittelten Selbstbeobachtung, man nicht viel damit gewinnen würde, wollte man versuchen diese dispositive Anordnung mit der Metapher von der Kamera als Auge zu umschreiben. Selbst wenn hier die Kamera augenscheinlich eine solche Funktion zugeeignet bekommt, muss zumindest soweit differenziert werden, dass der Reisende die Beobachtung der Kamera beobachtet. Zum Stellenwert der Metapher von der Kamera als Auge bzw. auch vom Bildschirm als Fenster bei der Habitualisierung der Fernsehrezeption in den 1950er Jahren vgl. Elsner / Müller: Der angewachsene Fernseher, S. 392-415.

Nordamerika, einschließlich Alaska und Hawaii, telefonisch zu erreichen. Zu der technischen Ausrüstung, die dazu in den Flugzeugen untergebracht werden musste, zählten neben einer speziellen Radioausrüstung, zwei kleine Antennen unter dem Flugzeugrumpf, sowie einen oder mehrere in der Flugzeugkabine installierten schnurlosen Handtelefonapparate, den der Passagier mittels einer Kreditkarte aus einer an der Kabinenwand angebrachten Apparatur entnehmen konnte. Mit dem schnurlosen Handtelefongerät konnte er dann von seinem Sitzplatz aus Telefongespräche führen.

Aber erst mit der Entwicklung von satellitengestützten Systemen setzten sich Bordtelefone international durch. So führte *Singapore Airlines* 1992 als erste Fluggesellschaft satellitengestützte Bordtelefone ein. Im Gegensatz zu den bodengestützten Systemen war es nun möglich global zu kommunizieren. Auch europäische Fluggesellschaften folgten alsbald dem Beispiel amerikanischer und asiatischer Fluggesellschaften. So begann z. B. die *Deutsche Lufthansa* im Sommer 1994 damit, ihre Langstreckenflotte mit Satellitentelefonen auszurüsten. Zuvor hatte man die in den USA und Kanada üblichen terrestrischen Systeme auf Kurzstrecken getestet, sich dann aber gegen die Ausrüstung der Kurz- und Mittelstreckenflotte entschieden. Man war zu der Einschätzung gelangt, dass auf den kurzen Flügen innerhalb Europas keine ausreichende Nachfrage von Seiten der Passagiere bestehen würde. Anders beurteilte man dies hinsichtlich des Reiseverhaltens der Flugpassagiere auf Langstreckenflügen, selbst wenn regelmäßige Passagierbefragungen ergeben haben sollen, dass auch auf Langstrecken das Bedürfnis zum Telefonieren nicht sehr ausgeprägt sei.³⁹⁶ Während aber andere Fluggesellschaften gleich in jedem Sitz an Bord ein Telefon integrierten, beschränkte *Lufthansa* von Beginn an die Zahl der Apparate auf einige wenige in der Kabine verteilte Einheiten.³⁹⁷

Der technische Aufwand für die Kommunikation via Satellit ist jedoch auch heute noch ungleich aufwendiger als bei den terrestrischen Telefonsystemen. Infolge dessen waren die für die terrestrischen Systeme notwendigen Investitionen auch nur halb so hoch wie im Falle des Satellitensystems *Satcom*. Entsprechend sind die Gesprächs-

³⁹⁶ Vgl. Andres Spaeth: Call im Jet. Kommunikation an Bord In: Business Traveller. (2000), Nr. 5, S. 20-25.

³⁹⁷ Partner zur Realisierung von *Satcom*, der dazu notwendigen satellitengestützten Kommunikationstechnologie, war die British Telecom. Sie stellte als *Service Provider* die Telefontechnik an Bord, die Infrastruktur am Boden sowie alle erforderlichen Dienstleistungen einschließlich der Abrechnung der Telefongebühren zur Verfügung. Vgl. Lufthansa-Presseinformation: Angebot von Kommunikation, Information und Unterhaltung 1994. Lufthansa Archiv.

gebühren beim Telefonieren via Satellit um zwei Drittel teurer.³⁹⁸ Die hohen Gebühren der Satellitenkommunikation stellen einen nicht zu unterschätzenden Faktor dar. In ihnen ist die entscheidende Ursache für das zurückhaltende Nutzungsverhalten der Reisenden zu vermuten. Denn wider Erwarten blieb der Zuspruch eher verhalten, womit sich nach der ersten Euphorie immer größere Ernüchterung auf Seiten der Fluggesellschaften einstellte. Denn der geringe Zuspruch der Passagiere machte es sehr schwer die hohen Investitionen zu amortisieren.³⁹⁹

Trotz der Kosten wurde die Satellitenkommunikation weiterentwickelt. Es hat sich allerdings gezeigt, dass selbst die terrestrischen Systeme mit ihren im Vergleich zur Satellitenkommunikation niedrigen Gesprächsgebühren letztlich auf eine nur sehr geringe Resonanz stoßen. Daher hat sich z. B. *American Airlines* bereits im Jahr 2002 dazu entschlossen, fortan nur in den Flugzeugen ihrer Interkontinental-Flotte satellitengestützte Inflight-Telefonsysteme weiter zu unterhalten. Aus allen Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen der US-Fluggesellschaft wurden die Telefonsysteme wieder entfernt. Diese Maßnahme verringerte deutlich das Fluggewicht und minderte damit – wie von Seiten der Fluggesellschaft erwartet – die Treibstoffkosten. Der mit dem Gewicht der Systeme verbundene Treibstoffverbrauch hatte in keinem ökonomisch vertretbaren Verhältnis zu dem Ertrag aus den Gesprächsgebühren gestanden.⁴⁰⁰

Eine Alternative zu den verkabelten Telefonsystemen an Bord könnte die Nutzungsfreigabe für Mobilfunktelefone darstellen. Doch bislang standen dem vehemente Sicherheitsbedenken entgegen, die sogar ein gesetzliches Handy-Verbot zur Folge hatten. An einer Lösung, welche die Nutzung von Mobiltelefonen auch während des Reisefluges ermöglicht, arbeiten allerdings bereits eine Vielzahl von Hersteller, u. a. der britische Luftfahrt- und Rüstungskonzern *BAE Systems* oder das französisch-niederländische Gemeinschaftsunternehmen *On-Air*. Eine kleine Mobilfunkzelle im Inneren der Flugzeuge soll gewährleisten, dass die Handys mit den globalen Mobilfunknetzen Verbindung aufnehmen können, ohne dass die bislang gefürchteten elektromagne-

³⁹⁸ Der durch die Technik verbundene Nutzlastverlust wird so seit der Einführung nicht durch die Telefongebühren amortisiert, sondern z. B. auch durch Kosteneinsparungen mittels *ADS* (Automatic Dependent Surveillance), einem Kontrollsystem für den Überseeverkehr auf der Basis von *Satcom*. Es ermöglicht durch die Ermittlung schnellerer und effizienterer Flugrouten Einsparungen aufgrund des damit verbundenen geringeren Kerosin-Verbrauchs. Vgl. Lufthansa Presseinformation: Angebot von Kommunikation, Information und Unterhaltung 1994. Lufthansa Archiv.

³⁹⁹ Vgl. Spaeth: Call im Jet, S. 20-25.

⁴⁰⁰ Vgl. Anonymus: American Airlines Scrapping Phones. In: Washington Post vom 6.2.2002.

tischen Störeffekte für die Bordelektroniksysteme der Flugzeuge auftreten.⁴⁰¹ Dabei ist es derzeit höchst umstritten, inwieweit die Handy-Nutzung während des Reisefluges wirklich einen Mehrwert für die Passagiere darstellt. In der aktuellen Debatte sprechen sich die meisten Stimmen, angesichts der Vorstellung, dass in einem vollbesetzten Großraumflugzeug eine Vielzahl von Reisenden zugleich Telefongespräche führt, strikt dagegen aus. Die Kabine eines kommerziellen Passagierflugzeuges wird als öffentlicher Raum empfunden, der den Einzelnen in seinem Handeln dahingehend determiniert, dass einander nur ein begrenztes Maß an Privatsphäre zugestanden wird. Das Telefonieren fällt nun nicht in diesen beschränkten Toleranzbereich, obwohl bereits die Satellitentelefone mittlerweile zum Flugalltag gehören. Doch im Fall der Satellitentelefone haben die hohen Telefongebühren nie zu einer solch extensiven Nutzung geführt, dass diese Systeme auf eine grundsätzliche Ablehnung gestoßen wären. Es sind nun vor allem die Hersteller der für den Handygebrauch an Bord notwendigen Technik, die den Widerstand zu relativieren suchen. Sie verweisen z. B. auf die Möglichkeiten der neuen Technik, das Handysystem auf Nachtflügen deaktivieren zu können. Möglich sei auch ein nur eingeschränkter Betrieb, der allein das Senden und Empfangen der sogenannten *SMS* erlaube bzw. den Klingelton unterdrücke. Ungeachtet solcher Planspiele besteht im Augenblick noch ein gesetzliches Verbot zur Nutzung von Mobiltelefonen an Bord von Flugzeugen. Seit März 2008 ist zumindest in Deutschland eine Verordnung in Kraft, die zwar grundsätzlich an dem Verbot festhält, die aber zugleich die Nutzung dann freistellt, wenn hierfür die notwendigen technischen Voraussetzungen geschaffen sind, mit denen die Sicherheit an Bord gewährleistet sei. Doch auch die Fluggesellschaften selbst verhalten sich im Gegensatz zu den Systementwicklern eher abwartend, da sich schon die Satellitentelefonssysteme eigentlich als Fehlinvestitionen erwiesen haben. Im Jahr 2006 hat dann auch die *IATA* ein Diskussions-Papier an ihre Mitgliedsfluggesellschaften herausgegeben. Es sollte über die Kosten, die logistische Organisation, die Technik und den zu erwartenden Nutzen informieren, aber sprach keine eindeutige Empfehlung aus. Es benennt aber deutlich jene Bedenken, die darauf aufmerksam zu machen versuchen, dass die Handynutzung bei der Mehrzahl der Flugreisenden auf vehemente Ablehnung stoßen könnte.⁴⁰²

⁴⁰¹ Vgl. u. a. Wolfgang Burger: Beste Verbindungen. – In: *Touristik R.P.O.R.T. extra*. Computer und Kommunikation 2001, S. 52/53.

⁴⁰² Vgl. hierzu u. a. Anonymus: Onboard cellphone: IATA offers guidance to airlines. In: *Shephard Inflight-Online Newsletter* vom 31.5.2006. [<http://www.shephard.co.uk/Inflight/Default.aspx?Action=1000945703&ID=b3b09e45-8f56-4575-a3da-bc7c85cad07b>].

Seit 2006 kündigen erste Fluggesellschaften an, die Handynutzung an Bord in naher Zukunft zu ermöglichen.⁴⁰³ Neben der australischen *Qantas* und *Air France / KLM*, ist es vor allem der größte europäische *Low-Cost-Carrier Ryanair*, der hierbei sehr offensiv vorgeht und so auch die gesetzlichen Vorgaben schnell in seinem Sinne geändert wissen will. So sollte man schon ab Mitte 2007 während der Flüge mit *Ryanair* vor allem auf den Flugstrecken von und nach London-Stansted die Mobiltelefone in vollem Umfang nutzen können. Und auch *Emirates* aus Dubai hatte bereits im Januar 2007 angekündigt, die ersten Langstreckenflugzeuge entsprechend auszurüsten. In beiden Fällen blieb es vorerst bei der Ankündigung. Doch seit dem Frühjahr 2008 kann man nun auf regulären Linienflügen von *Emirates* das Mobiltelefon nutzen, falls das entsprechende Flugzeug schon über die hierfür notwendige technischen Ausrüstung verfügt. Zunächst war nur ein Airbus der Fluggesellschaft entsprechend ausgestattet. Es sollen aber schnell weitere Maschinen nachgerüstet werden.

Andere Fluggesellschaften verhalten sich weiterhin abwartend oder beziehen Stellung gegen eine Freigabe der Handynutzung an Bord. So hat sich die *Deutsche Lufthansa* eben mit dem Hinweis auf die mutmaßlich überwiegende Ablehnung von Seiten der Reisenden deutlich dagegen ausgesprochen. In den USA spricht sich augenblicklich die zuständige Federal Communications Commission (FCC) ganz entschieden gegen eine Lockerung des Mobiltelefonverbots aus, so dass auf einem der größten Märkte des Weltluftverkehrs nicht mit einer raschen Freigabe der Nutzung zu rechnen ist.⁴⁰⁴ Diese Haltung scheint Signalwirkung zu haben, denn im Moment ist es meist nur bei den wenigen euphorischen Ankündigungen und einzelnen Ausnahmen wie *Emirates* geblieben, wiewohl schon im August 2007 die ersten Praxistests an Bord einer Boeing 767 im Inlandsverkehr der australischen *Qantas* erfolgreich abgeschlossen wurden.⁴⁰⁵

Während hier also erst noch die Voraussetzungen geschaffen werden müssen, schien sich die Internetnutzung auf Linienflügen bereits fest etabliert zu haben. Seit Mitte der 1990er Jahre hatte das Tochterunternehmen des amerikanischen Flugzeugherstellers Boeing *Connexion by Boeing* an der für den Internetempfang notwendigen Technologie gearbeitet. Denn für die Bewerkstelligung des Internetempfangs während des Reise- fluges bedurfte es eines besonderen Hochgeschwindigkeits-Datenübertragungssystems

⁴⁰³ Erste Tests der dazu notwendigen Systeme wurden Ende 2006 aufgenommen. Mit einigen Airbus-Flugzeugen der europäischen Fluggesellschaften *TAP Air Portugal*, *BMI British Midland* und *Air France* soll auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken ein Probetrieb anlaufen.

⁴⁰⁴ Vgl. [<http://www.shephard.co.uk/Inflight/newsletter> (5.4.2007)].

⁴⁰⁵ Vgl. [<http://www.shephard.co.uk/Inflight/newsletter> (16.8.2007)].

mit einer aufwändigen Satellitenantennen-Technologie. Eine Übertragungsgeschwindigkeit von mehreren Megabit pro Sekunde ist die unabdingbare Voraussetzung dafür, dass die Passagiere über ihre Laptops E-Mails senden und empfangen, im Internet surfen, das Intranet ihrer Firma nutzen oder sogar an Videokonferenzen teilnehmen können und zwar in derselben Qualität wie am Boden.

Dabei ist *Internet on air* kein wirklich neues Unterfangen, nur waren die Möglichkeiten bei den bisherigen Versuchen erheblich eingeschränkt. Das konkurrierende System des US-Kommunikationsunternehmens *Tenzing* ermöglicht z. B. zwar ebenfalls das Senden und Empfangen von E-Mails, allerdings bietet es bislang nur ein bord-eigenes Intranet mit ausgewählten Websites (*Preloaded Content*), die vor dem Start auf dem bordeigenen Server aus dem *World Wide Web* herunter geladen werden. Diese Lösung war das Zugeständnis an die mangelnde Satellitenabdeckung gewesen die lange der Möglichkeit im Wege stand, Online-Verbindungen in einer gleichwertigen Qualität wie Verbindungen mithilfe terrestrischer ISDN-Anlagen zu gewährleisten. Im Gegenzug dazu hatte dann der amerikanische Luftfahrtkonzern *Boeing* – u. a. gemeinsam mit *Lufthansa* – eine Technologie entwickelt, die den digitalen Datenaustausch zwischen Bord und Boden über Satellit gewährleistet.⁴⁰⁶ Basiseinheit dieses Systems ist eine eigens für den Internetzugang entwickelte Satellitenempfangsanlage, die ursprünglich für die militärische Nutzung entwickelt wurde. Deren flache Antenne wird auf dem Rumpfrücken der Flugzeuge installiert. Fernsehsatelliten sorgen für die Verbindung zwischen der Bodenstation und dem Flugzeug. Die Ausrichtung der Antenne geschieht in jeder Flugphase mit Hilfe eines Rechners, der mit dem Navigationssystem des Flugzeugs gekoppelt ist, wodurch die Bewegungen der Maschine wie Steig- oder Sinkflug automatisch ausgeglichen werden. An Bord der Flugzeuge musste ein vollständiges Netzwerk eingerichtet werden. Im Falle der *Lufthansa* entschloss man sich sogar zu zwei parallelen Netzwerken. Zum Einen für die klassische Verkabelung mit einem Zentralserver an Bord und zum Anderen für ein drahtloses Netz, welches bereits für die zukünftige Entwicklung der Computertechnologie ausgelegt ist. Kleine Sender und Empfänger in der Kabinendecke stellen sicher, dass man in der gesamten Kabine die

⁴⁰⁶ Die führenden US-Fluggesellschaften *American Airlines*, *Delta Airlines* und *United Airlines* hatten sich zunächst maßgeblich an der Entwicklung beteiligt. Doch nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 hatten sie sich aus der Entwicklungspartnerschaft mit dem Flugzeughersteller *Boeing* zurückgezogen. Ausschlaggebend waren hier einzig finanzielle Beweggründe, da es infolge des Anschlages zu einer weltweiten Luftfahrtkrise kam, unter der vor allem die amerikanischen Fluggesellschaften noch bis heute leiden.

entsprechenden Laptops ohne Verkabelung nutzen kann.⁴⁰⁷ Damit waren die Voraussetzungen dafür geschaffen, die Internetnutzung auf Langstreckenflügen freizustellen. Als erste Fluggesellschaft begann Lufthansa ihre Flugzeuge entsprechend auszustatten. Seit Mai 2004 verkehrten die ersten mit der Internettechnologie ausgerüsteten Lufthansa-Flugzeuge auf regulären Linienflügen nach Nordamerika und Asien. Von Beginn an differenzierte sich das Internetangebot in unterschiedliche Nutzungsoptionen aus. Neben dem eigentlichen gebührenpflichtigen Zugriff auf das weltweite Internet bzw. auf das Intranet eines spezifischen Unternehmens, war die Nutzung eines von *Lufthansa* kostenlos bereitgestellten Serviceportals möglich. Das Portal der *Lufthansa* bot Nachrichten aller Art: Finanz-, Reise- oder sogenannte *Life Style*-Neuigkeiten – die alle fortwährend über Satellit aktualisiert wurden. Auch Informationen zu den Zielländern und ein Einkaufsbereich wurden bereitgehalten.⁴⁰⁸

Dem Vorbild von *Lufthansa* folgten bislang nur wenige Fluggesellschaften. Neben der skandinavischen *SAS*, entschlossen sich vor allem asiatische Luftverkehrsunternehmen dazu, ihre Flugzeuge entsprechend nachzurüsten. Zu nennen sind hier u.a. *Japan Airlines*, *ANA*, *China Airlines*, *Korean Air*, *Asiana Airlines* und *Singapore Airlines*. Hingegen haben die großen amerikanischen Fluggesellschaften *American Airlines*, *Continental Airlines*, *Delta Airlines*, *Northwest Airlines* und *United Airlines* keinerlei Schritte unternommen sich dieser Entwicklung anzuschließen. Damit ist die Zahl der entsprechend ausgerüsteten Flugzeuge überschaubar und der entsprechende Spielraum limitiert. Auch bei *Lufthansa* sind erst knapp 60 von 80 Langstreckenmaschinen mit der Internettechnologie versehen. Nimmt man noch die ersten entsprechend ausgerüsteten Flugzeuge der übrigen Fluggesellschaften hinzu, so besitzen derzeit nur an die 150 Langstreckenflugzeuge Einrichtungen für den Anschluss an das Internet.

Entscheidend für das zukünftige Nutzungsverhalten der Passagiere ist neben der generellen Möglichkeit an Bord Zugang zum Internet zu erhalten, vor allem die Höhe jener Gebühr, die der Fluggast für den Service mit all seinen interaktiven Optionen zu entrichten hat. Mit 10 bis 20 US-Dollar pro Stunde fiel sie allerdings zunächst bedeutend geringer aus als bei den Satellitentelefonen an Bord, bei denen der gleiche Be-

⁴⁰⁷ Vgl. Anonymus: Surfen in 10.000 Metern Höhe. Lufthansa bietet das Onlinebüro im Langstreckenflugzeug. Lufthansa Newslink 4/2001[http://www.lufthansa.com/dlh/de/htm/presse/newslink_2001_06/index.html].

⁴⁰⁸ Vgl. „Flynet“ Informations- und Werbebroschüre der Lufthansa zum neuen Internet-Angebot.

trag mitunter allein für eine Minute berechnet wird.⁴⁰⁹ Augenscheinlich war diese Gebühr aber noch immer nicht attraktiv genug, um eine ausreichende Nachfrage zu generieren. Zwar verwies *Lufthansa* wiederholt auf eine durchweg positive Resonanz auf das neue Angebot, doch schließlich kündigte im August 2006 der Systemhersteller und Betreiber *Connexion by Boeing* an, den Breitband-Hochgeschwindigkeits-System-Service wieder aufzugeben. Der bisherige Geschäftsverlauf hätte sich nicht im dem Maße entwickelt, wie es in Erwartung gestellt worden war. Nach Angaben von *Connexion by Boeing* nutzten nicht genügend Reisende den Internet-Service. Von Seiten der Fluggesellschaften werden indessen gegenteilige Angaben verlautbart. Vermutlich ist die Verweigerung der amerikanischen Fluggesellschaften hier von größerem Gewicht als die tatsächliche Nachfrage von Seiten der Passagiere. Hier war auch langfristig nicht abzusehen, wann sich die finanzielle Situation der amerikanischen Airlines soweit verbessert haben würde, dass sie sich zur Ausrüstung ihrer Langstreckenflotten entschließen würden.

Damit stellt sich im Augenblick für *Lufthansa* die gegenwärtige Situation so dar, dass das Internet-Angebot zum Ende des Jahres 2006 wieder eingestellt werden musste, da bis dahin kein alternativer Betreiber ausgemacht werden konnte. Am Markt agiert derzeit kein zu *Connexion* adäquater Anbieter. Eine Neuaufnahme ist damit nun auch abhängig von der Bereitschaft der betroffenen Fluggesellschaften, einen Technologiewechsel zu einem neuen System in Kauf zu nehmen. Es gibt bislang allerdings nur die Ankündigung von *Panasonic Avionics* anstelle von *Connexion* Flugzeuge mit einem satellitengestützten Internetzugang auszurüsten zu wollen und es alsbald auch zu können. Die bereits installierten Empfangssysteme des gescheiterten Projektes *Connexion by Boeing* sollen adaptiert und weitergenutzt werden. Die Nutzungsgebühren sollen zudem geringer ausfallen, da man nicht mehr wie *Connexion* eigene Satelliten nutzen will, sondern nur die entsprechenden Kapazitäten ankaufen wird. Die notwendige Technik sei soweit entwickelt, war aber noch nicht zum Jahresende 2006 verfügbar. Es gibt daher nun eine Übergangszeit, innerhalb derer kein Internetangebot gewährleistet werden kann. Als wesentliche Voraussetzung dafür, das Projekt überhaupt voranzutreiben, benennt *Panasonic Avionics* allerdings die Bereitschaft von Seiten der Fluggesellschaften, Absichtserklärungen für insgesamt mindestens 500 Flugzeuge abzugeben. Erst dann sei ein kostendeckender Betrieb überhaupt möglich. Man kann allerdings einige Zweifel anbringen, dass diese Sollgrenze kurzfristig erreicht werden

⁴⁰⁹ Darstellung anhand: Surfen in 10 000 Meter Höhe. Lufthansa-Presseinformation. Bürger: Beste Verbindungen, S. 52-53.

kann. Im Augenblick ist also der Verlauf der weiteren Entwicklung noch nicht abzusehen.

Hier zeigt sich einmal mehr, was generell für die organisierte Mediennutzung beim Fliegen zu gelten scheint: Es handelt sich eher um eine angebotsgetriebene als um eine nachfrageorientierte Entwicklung. Für alle Mediennutzungsformen scheint zudem zu gelten, dass sie nur mit großer Resonanz angenommen werden, wenn hierfür keinerlei Gebühren entrichtet werden müssen. Vor diesem Hintergrund relativiert sich die Mutmaßung, dass es ein grundsätzliches Unbehagen an der Isolation der Flugzeugkabine auf Seiten der Reisende gibt und daher alle Vorkehrungen zur Telekommunikation höchst willkommen sein müssten. Vielmehr scheint das Reisen in einem Flugzeug schon soweit habitualisiert, dass die damit verbundene Isolation eher hingenommen wird, als gegen ein entsprechendes Entgelt ein Satellitentelefon oder eine Internetverbindung zu nutzen. Die Mediennutzung ist kein existenzielles Grundbedürfnis der Reisenden.

Nichtsdestotrotz prägten die unterschiedlichen medialen Formationen den Wandel der sozialen Ordnung an Bord von Flugzeugen in den vergangenen fünf Jahrzehnten. Denn vor dem Zeitalter des Düsenflugzeugs war das Reisen in den zumeist exklusiven Beförderungsmitteln noch ein soziales Ereignis, während nunmehr der exklusive Reisekomfort des 21. Jahrhundert gerade in der Ungestörtheit und der Konzentration auf die individuell bestimmbare Unterhaltung und Kommunikation liegt. Aber nicht nur in der First und Business Class, sondern auch in der beengten Economy Class kann sich der Passagier mittlerweile vorrangig mit sich selbst und hierzu mit Medien beschäftigen. Diese sollen ihm augenscheinlich den Rückbezug auf sich selbst erleichtern. Überspitzt formuliert, ließe sich hier ein Konzept vermuten, welches die Systeme der Bordunterhaltung als Hypnoseeinheiten konzipiert und deren Mehrwert eben darin sieht, dem Passagier die Bedingungen des Fluges vergessen machen zu lassen.

5.3 Zur Diskursivierung der Mediennutzung beim Fliegen

5.3.1 Zur Bedeutung publizistischer Beobachtung

Inwieweit die Ausbildung von medialen Praktiken an Bord von Flugzeugen als Gegenstand eines öffentlichen Diskurses beobachtet werden kann, soll im Folgenden aufgezeigt werden. Gefragt wird also nach diskursiven Aussagen zum *Inflight*

Entertainment. Oder präziser formuliert: Welche diskursiven Zuschreibungen zur Mediennutzung beim Fliegen lassen sich rückblickend in der publizistischen Berichterstattung z. B. in einem Nachrichtenmagazin wie *Der Spiegel* oder im auf das Reisen und die Luftfahrt bezogenen Fachorganen finden, und welches spezifische Medienkonzept lässt sich dort beobachten?

Beim Sondieren des entsprechenden Materials fällt zunächst auf, dass z. B. im Falle des deutschen Nachrichtenmagazins *Der Spiegel* allein schon der Beginn regelmäßiger Filmvorführungen an Bord von Flugzeugen in den 1960er Jahren nur marginal Gegenstand der Berichterstattung gewesen ist. Bei der ersten Erwähnung handelt es sich nur um eine Kurzmeldung, die knapp über die Pläne der US-Fluggesellschaft TWA informiert.⁴¹⁰ Erst als die amerikanischen Fluggesellschaften im Jahr 1965 damit begannen, die Filmvorführungen auch auf ihre Flüge über den Nordatlantik auszuweiten, erscheint im *Spiegel* ein etwas ausführlicherer Bericht.⁴¹¹ Die Irritation hinsichtlich dieser Entwicklung war indes scheinbar nicht sonderlich groß, vielmehr wird die Erwartung formuliert, dass dergleichen alsbald schon zum Flugalltag gehören werde. Der Artikel schließt denn auch mit dem eher anekdotischen Hinweis auf Berichte von amerikanischen Stewardessen darüber, dass sich nach dem Ende der Filmvorführung Warteschlangen vor den Toiletten bilden würden. Der Flug schien durch die neue Attraktion in einer unvermuteten Weise beeinflusst. Was auf den ersten Blick aber nur wie eine Anekdote anmutet, ist letztlich aber schon ein Hinweis darauf, dass es eine Art Gespür dafür gab, dass die Überführung des Kino-Dispositivs mit gewissen Adjustierungen verbunden war bzw. sich das Reisen im Flugzeug dadurch veränderte. Problematisiert wird dies indes nicht. Es findet keine Kontroverse zu dieser anscheinend nicht sonderlich bemerkenswert erscheinenden Entwicklung statt. Dem sogenannten Kino über den Wolken kommt in der durch die publizistische Berichterstattung geleisteten Fremdbeobachtung überraschenderweise bereits bei seiner Einführung nur ein geringer Stellenwert zu und das gilt nicht nur für Deutschland.⁴¹² Dabei wäre es nicht abwegig, hier auf Irritationen zu treffen. Dergleichen wird durch die

⁴¹⁰ Vgl. Anonymus: Fliegendes Kino. In: *Der Spiegel* (1962), Nr.7, S. 15.

⁴¹¹ Anonymus: Bord-Service: Küsse und Nüsse. In: *Der Spiegel* (1965), Nr. 7, S. 99.

⁴¹² Zu den Ausnahmen zählt ein Artikel aus der englischen *Time*, in dem es recht euphorisch heißt: „They have tried champagne, caviar and credit, but the latest dogfight in the skies is over a rapidly spreading innovation that promises to change the whole character of flights: movies and TV shows in the air. In-flight entertainment [...] is causing more excitement in the industry than anything since the jet.” Anonymus: Coffee, Tea or Doris Day. In: *Time* vom 16.10.1964, S. 57. Zitiert nach Nyenhuis: *Inflight Entertainment. Vom Bordkino zur fliegenden Videothek*, S. 398.

Neuerung augenscheinlich aber nicht evoziert. Auch in den folgenden Jahrzehnten ändert sich daran wenig. Die rudimentäre Beobachtung verschiebt sich immer mehr auf die Berichterstattung, die von Fachorganen und Magazinen zur Luftfahrt und zum Tourismus geleistet wird.⁴¹³

In den Periodika, die Reisende und Luftfahrtinteressierte spezifischer adressieren, bindet sich die Beobachtung dann vor allem an die Schlüsselkategorie der Unterhaltung. Alle Medienpraktiken, aber insbesondere die Filmvorführungen verbürgen, dass „die Zeit, wie im Fluge vergeht“. Ein solcher Zusammenhang zwischen Zeiterleben und Mediennutzung wird immer wieder formuliert. Die Phrase ist alsbald eine Formel, die einer scheinbaren Banalität zumindest noch einen gewissen Charme verleiht. Es scheint die zentrale Quintessenz zu sein, auf den sich jede Beschreibung des Phänomens beziehen kann und wodurch es sich zugleich von selbst zu erklären scheint. Doch bleiben die Beobachtungen nicht auf diese Zuspitzung beschränkt. Denn sucht man nach Differenzierungen, entdeckt man, dass in dem Augenblick, in dem die Projektionssysteme abgelöst wurden, dies durchaus als eine Verschiebung vom Kino hin zum Fernseh-Dispositiv umschrieben wird:

Der Fluggast sitzt in einer klimatisierten Druckkabine und bedient sich beim Kampf gegen die Müdigkeit per Knopfdruck eines hochwirksamen Gegenmittels: der Unterhaltungsindustrie. Damit auf langen Flugreisen nicht das „tödliche“ Gefühl der Langeweile aufkommt, bieten die internationalen Luftverkehrsgesellschaften ihren Gästen ein sogenanntes „Inflight Entertainment“ an, das in den letzten Jahren immer vielfältiger und technisch raffinierter geworden ist. [...] Um die Passagierkabinen in fliegende Kinosäle zu verwandeln, wurden anfangs noch Filmprojektoren benutzt. Zuerst im 16-Millimeter-Format, später dann in Super 8. Seit den 80er Jahren ist die Videokassette Standardausrüstung für den Fernseh-Spaß am Himmel.[...] Bei einigen Fluggesellschaften bekommen die Fluggäste die laufenden Bilder sogar individuell auf einem in den Vordersitz integrierten Mini-Bildschirm präsentiert – fast wie im Fernsehsessel zu Hause.⁴¹⁴

Im Zusammenhang mit solchen Verschiebungen kommt es dann aber auch zuweilen zu kritischen Einschätzungen. Dies betrifft aber nie die Medienpraktiken an sich, sondern nur die Art und Weise der Adjustierung. Gefragt wird danach, ob sich die Anpassungen

⁴¹³ Im *Spiegel* findet die Entwicklung der Bordunterhaltung in der Folgezeit kaum mehr eine ausführliche Beachtung. Im Zusammenhang mit der zivilen Luftfahrt sind in den 1960er Jahren vornehmlich die Preispolitik der IATA und die umstrittene Einführung des damals mutmaßlich überdimensionierten Jumbo Jets die Themen der Berichterstattung.

⁴¹⁴ Anonymus: Kurzweil über den Wolken. Inflight Entertainment wird immer raffinierter. In: Luftverkehr (1994), Nr. 2, S. 28-29.

als adäquat erweisen oder ob und warum, der sich von den Medien erwartete Mehrwert eben nicht einstellt. Vor allem solche Beschränkungen, die durch die jeweiligen technischen Möglichkeiten begründet sind, werden dabei als Mangel verhandelt. Was vermisst wird, ist die Option auf Selektion.⁴¹⁵ So wird denn auch die Ausweitung der Wahlmöglichkeiten geradezu als Sehnsucht postuliert.⁴¹⁶ Als Zielvorstellung wird die vollkommen selbstständig kontrollierte Mediennutzung auch im Flugzeug formuliert. Man zielt auf die Autonomie des Mediennutzers gegenüber dem vorausbestimmten Medienprogramm.

Entsprechend werden die Verbesserungen der Bordunterhaltung in erster Linie daran festgemacht, inwieweit sie neue Möglichkeiten der Auswahl eröffnen. Ist dies der Fall, dann werden sie zumeist auch als eine erfolgreiche und gelungene Adjustierung gewürdigt. Daneben gibt es aber auch vereinzelt Stimmen, die den grundsätzlichen Nutzen der Bordunterhaltung in Abrede stellen. Sie kommen allerdings erst in den 1990er Jahren auf und stellen selbst dann eine Ausnahme dar. Diese Einzelstimmen bezweifeln vehement, dass Passagiere die Zeit ihres Aufenthaltes an Bord in erster Linie mithilfe der organisierten Mediennutzung gestalten⁴¹⁷ und führen zur Bekräftigung ihres Zweifels gegenteilige Beobachtungen an. So sei es z. B. grundsätzlich attraktiver zu schlafen oder zu lesen, als dem Bordprogramm zu folgen.⁴¹⁸ Den Medien selbst wird aber ihre Funktion als *Zeitkatalysatoren* damit nicht abgesprochen. Denn auch hier ist

⁴¹⁵ Insbesondere die Filmprojektionssysteme werden immer wieder kritisiert. Dies wird umso deutlicher formuliert, je greifbarer mögliche Alternativen sind. Sobald sich die individuellen Kleinbildschirme am Sitzplatz durchzusetzen beginnen, werden die Projektionssysteme sogar als Zumutung beschrieben: „Vorbei die Zeiten, als die Fenster auf Kommando zur Vorführung eines flackernden Zwangsfilms verdunkelt werden mussten oder die Passagiere auf langen Flügen nur durch Essen und rauschendes Audioprogramm aus Plastikkopfhörern Zerstreuung fanden. Heute gibt es bei einigen Airlines auf Fernstrecken Entertainment total“. Vgl.: Andres Spaeth: Bordunterhaltung. Show total. Die Amusement-Revolution ist da. In: brtravel (1997), Nr. 3, S. 12-14.

⁴¹⁶ Das Problem der Selektion ist hier also von Beginn an ganz anders gelagert als in dem Diskurs um den Fernsehzuschauer in den 1950er und 1960er Jahren. In den Zuschauerkonzepten der Frühzeit des Fernsehens firmiert der Zuschauer als ein unmündiger Zuschauer, der eine selbstbestimmte Selektionsleistung gar nicht erbringen kann. Der Rezipient war damals als zur Wahl unfähig entworfen worden. Die Einschätzungen hinsichtlich seiner mangelnden Entscheidungskompetenz blieb lange unwiderrprochen. Vgl.: Christina Bartz: „Das geheimnisvolle Fenster in die Welt geöffnet“ – Fernsehen. In: Einführung in die Geschichte der Medien. Hrsg. von Albert Kümmel / Leander Scholz / Eckhard Schumacher. Paderborn 2004, S. 199-224.

⁴¹⁷ Vgl. Spaeth: Call im Jet, S. 20-25.

⁴¹⁸ Vgl. ders.: Enge Sitze, großer Bildschirm. High-Tech an Bord ist eine Milliardenspiel. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16.10.2003.

Unterhaltung erneut die zentrale Schlüsselkategorie, scheint doch mit ihr unzweifelhaft das Versprechen auf das Nichterleben von Langeweile verbunden zu sein. Wie schon mehr als hundert Jahre zuvor im Falle der Eisenbahnlektüre erscheinen Medien wieder als eine Art Medikament gegen jene Nebenwirkungen, die nun einmal mit dem Reisen verbunden seien.⁴¹⁹

Bordunterhaltung wird also nicht als Sonderfall, sondern vielmehr als selbstverständliche Ausdifferenzierung des Mediensystems angesehen, die nur einer entsprechenden Adjustierung bedarf. Diese können sich als inadäquat erweisen oder auch als überflüssig gewertet werden, was dann der mangelnden Attraktivität einer fremdbestimmten und organisierten Mediennutzung zu Schulden komme. Doch eine grundsätzliche Verwunderung darüber oder Ablehnung dessen, dass sich Strukturen formiert haben, welche die individuelle Mediennutzung für den Aufenthalt in einem Flugzeugrahmen, gab es von Seiten der publizistischen Berichterstattung nie. Dies änderte sich erst wieder im Zusammenhang mit der bevorstehenden Überführung von Internet und Mobiltelefonie. Allerdings werden die neuen Medientechnologien grundsätzlich verschieden bewertet.

Der Anschluss ans Internet wird unumstritten als Mehrwert begrüßt. Es verspreche die „Schließung von Kommunikationslücken“.⁴²⁰ Das so formulierte Versprechen von Gegenwärtigkeit wird dabei sowohl auf die räumliche Präsenz, also auf die Unabhängigkeit vom Standort, als auch auf die zeitliche Aktualität bezogen. Der Mehrwert bestehe demnach in der Überwindung jener mit der Flugzeugkabine verbundenen Isolation. Hierüber besteht geradezu ein Konsens. Anderslautende Einschätzungen finden sich nicht. Die publizistische Beobachtung gestaltet sich denn auch

⁴¹⁹ Dementsprechend liest es sich z. B. in einem Artikel aus dem Jahr 1998 wie folgt: „Vor Jahren noch jagte einem die Vorstellung von einem Langstreckenflug nach Amerika, Afrika oder Australien kalte Schauer über den Rücken; denn was zum Teufel soll man schon tun, wenn man zehn Stunden lang in den Sitz gepfercht ist, einen schnarchenden Nachbarn hat und einen Vordermann, der seinen Sitz ganz nach hinten klappt. Und dann diese Langeweile. [...] Die Fluggesellschaften haben inzwischen erkannt, dass sie ihre Gäste auf den immer länger werdenden Flügen irgendwie beschäftigen müssen. [...] Flugzeuge werden zu mobilen, interaktiven Konferenz-, Kommunikation- und Unterhaltungszentren. Wenn die Passagiere aus Kostengründen schon nicht mehr Platz bekommen, dann sollen sie davon wenigstens abgelenkt werden. Da kann man sich den Bordpsychologen sparen, der sonst in akuten Fällen von Platzangst eingreifen müsste.“ Vgl. Jens Flottau: Fliegende, interaktive Kommunikationszentren. Ob Unterhaltungsprogramm oder Ablenkungsmanöver, in den modernen Jets bekommt der Gast immer mehr geboten. In: Süddeutsche Zeitung vom 13.1.1998.

⁴²⁰ Heiko Stolzke: Internet über den Wolken. In: [<http://www.tagesspiegel.de/tsa/sonderthema10/artikel.asp?TextID=47571#>] (22.2.2003)].

nicht als Kontroverse. Berichtet wird vielmehr über die Leistungen und über die Möglichkeiten der für die Internetnutzung im Flugzeug basalen technischen Einrichtungen und inwieweit die Versprechungen der Fluggesellschaften und der Hersteller wirklich eingelöst werden.

Solcherlei Einschätzungen und Zuschreibungen wären auch im Zusammenhang mit der Freigabe der Nutzung von Mobiltelefonen an Bord zu erwarten, schließlich kann diese ebenso dazu verhelfen, die Isolation der Flugzeugkabine zu überspielen. Diese Entwicklung müsste daher auch auf eine ähnlich positive Resonanz treffen. Doch genau das Gegenteil trifft zu. Die mögliche Freigabe der Handynutzung findet ein eindeutig negatives Echo. Die Aussicht in Zukunft an Bord uneingeschränkt Telefongespräche führen zu können, wird mehrheitlich als Minderung der Reisequalität beschrieben. Das Telefonieren wird geradezu als zu ächtende Ruhestörung verhandelt.⁴²¹ Eine solch vehemente Ablehnung und Kritik schließt sicher an die allgemeine Kontroverse um die Nutzung der Mobiltelefone in der Öffentlichkeit an. Die fortwährende Debatte, welche die Habitualisierung der Mobiltelefonie begleitet hat, wird hier in ihren zentralen Aussagen wieder aufgenommen. Dementsprechend wird die Notwendigkeit von Handyverboten⁴²² und handyfreien Zonen⁴²³ thematisiert. Da erscheinen dann zuweilen die Telefone gar als Bedrohung jener ureigenen Isolation des Fliegens, die mit einem Mal eine bislang ungewohnte Wertschätzung erfährt:

Über den Wolken ist die Freiheit schon bald nicht mehr grenzenlos. Denn in absehbarer Zeit, vielleicht schon im kommenden Jahr, werden Reisende über ihre Mobiltelefone auch in 10.000 Meter Höhe erreichbar sein. Damit ist die letzte von vielen Geschäftsreisenden geschätzte Ruhezone in der durch modernste Telekommunikationstechnik vernetzten Welt in Gefahr.⁴²⁴

Letztlich gilt auch aber auch hier, dass die Beschäftigung mit den Medienpraktiken von Flugreisenden eher in wenigen Fachorganen als in der allgemeinen breiten publizistischen Berichterstattung stattfindet. Die organisierte Mediennutzung beim Fliegen ist seit den eigentlichen Anfängen in den 1960er Jahren kein bedeutendes

⁴²¹ Sascha Koesch / Fee Magdanz / Robeert Stadler: Horrorszenario. Handy-Quasselstrippen im Billigflieger. In: Spiegel Online [<http://www.spiegel.de/netzwelt/mobil/0,1518,434731,00.html> (1.8.2006)].

⁴²² Anonymus: Das Handy-Verbot im Flugzeug ist ein Segen. In: Focus Magazin vom 4.12.2006, S. 134.

⁴²³ Annika Graf: Handy-Gespräche im Flug. Lästig oder nützlich? In: Spiegel Online [<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,448153,00.html> (9.11.2006)].

⁴²⁴ Anonymus: Telekommunikation. Handy-Telefonate sind bald auch im Flugzeug möglich. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 8.7.2005, S. 14.

Thema in der publizistischen Berichterstattung. So gibt es seither eine auffällige Diskrepanz zwischen dem notwendigen organisatorischen und finanziellen Aufwand für die Adjustierung von im Alltag bereits fest etablierter Medienpraktiken für das Fliegen und einer nicht geleisteten kritischen Beobachtung dieser Anpassungsprozesse durch die Massenmedien. Scheinbar wird von Beginn an die sogenannte Bordunterhaltung als Gebrauchs-, nicht aber als Reflexionsgegenstand erachtet und betrachtet.⁴²⁵ *Inflight Entertainment* wird als Teil einer Technikentwicklung gesehen, infolge derer sich das Reisen in Zukunft einfach angenehmer gestalten soll. Die Ursache hierfür ist ganz sicherlich darin zu suchen, dass es sich um die Überführung von bereits habitualisierten Medienpraktiken handelt. Das erzeugt augenscheinlich kaum mehr Irritationen. Die Möglichkeit den Aufenthalt in einem Flugzeug mit einer immer größeren Reihe unterschiedlicher Medienpraxen zu verbinden, wird als ein Normalfall der Ausdifferenzierung der Medien erachtet. Die medialen Dispositive konnten demnach ohne gravierende Veränderungen an die Bedingungen des Reisens mit einem Flugzeug angepasst werden. Allerdings könnte man die Bemühungen von Seiten der Fluggesellschaften, der Mediennutzung einen spezifischen Mehrwert zuzuschreiben, als einen Hinweis dafür werten, dass diese Entwicklung nicht so reibungslos verlief, wie es sich bis jetzt darstellt. Denn zieht man z. B. Printanzeigen amerikanischer Fluggesellschaften aus den 1960er Jahren heran, so zeigt sich von ganz unerwarteter Seite doch so etwas wie Irritation und Unsicherheit.

5.3.2 Selbstbeschreibungen und ihre dominanten Muster

Bei der Suche nach jenen diskursiven Zuschreibungen, die die Ausbildung von Strukturen organisierter Mediennutzungsformen beim Fliegen begleitet haben, kam der Verdacht auf, dass bei der Diskursivierung eine Reihe ganz bestimmter Muster eine dominierende Rolle einnehmen. Hierbei handelt es sich vor allem um solche Zuspitzungen, die durch die Selbstbeschreibungen von Seiten der Fluggesellschaften formuliert werden. Daher soll diese diskursiven Zuschreibungen von Seiten der Flug-

⁴²⁵ Fragen danach, was möglich ist und was der Passagier wünscht und was nicht, bestimmen letztlich alle diskursiven Äußerungen zur organisierten Mediennutzung an Bord von Flugzeugen. Hierbei besteht von Beginn an eine Anbindung an die Figuration des Konsumenten, wie sie von der Wirkungs- und Werbeforschung geführt wird. Um sich den heterogenen Erwartungen und Bedürfnissen der Flugreisenden annähern zu können, begannen die Fluggesellschaften bereits in den 1960er Jahren damit, empirische Befragungen durchzuführen.

gesellschaften nun eingehender betrachtet werden. Im Detail wird nach dem diskursiv zugeschriebenen Mehrwert gefragt, wie er in erster Linie in der Werbung der verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften seit etwa 1960 entworfen und verfochten wird.

Als in den 1960er Jahren die ersten Fluggesellschaften dazu übergingen Filme an Bord zu zeigen, war dies selbstverständlich von Beginn an von Bemühungen begleitet, diese Neuerung als einen besonderen Zugewinn für das Reisen mit dem Flugzeug zu kommunizieren. Nimmt man die Printanzeigen der Fluggesellschaften jener Zeit in den Blick, wird man davon überrascht, dass der behauptete Mehrwert aber sogleich wieder relativiert wird. Den Printanzeigen sind um 1965 deutlich Verunsicherungen darüber eingeschrieben, ob die neue Bordunterhaltung auf eine positive Resonanz aller Flugpassagiere treffen mag. Es stand augenscheinlich im Zweifel, ob die Fluggäste der Bordunterhaltung den Mehrwert zusprechen, wie er durch die Fluggesellschaften mit ihren nicht unerheblichen Investitionen in die dafür notwendige Technik eigentlich in Erwartung gestellt wurde. Man könnte dazu verleitet sein, die Werbekampagnen als einen Versuch zu beschreiben, die Erwartungen an die neue Bordunterhaltung genau zu kanalisieren und damit die Formationen der Mediennutzung im Grunde genommen in eigenem Sinne vorzuprägen.⁴²⁶

Hierbei erweist sich *Unterhaltung* wieder als die zentrale Schlüsselkategorie. Die mit der neuen Bordunterhaltung in Aussicht gestellte Unterhaltung verspreche das negativ entworfene Zeiterleben der Flugdauer kurzweiliger zu erfahren. Neben dieser Setzung erhalten solche Hinweise ein ganz besonderes Gewicht, die darauf aufmerksam machen, dass man sich den Neuerungen aber auch einfach durch Nichtachtung entziehen könne.⁴²⁷ Der uninteressierte Passagier werde nicht wesentlich durch sie

⁴²⁶ Ähnliches lässt sich bereits vor den ersten regelmäßigen Filmvorführungen beobachten, indem den Passagieren u. a. die Lektüre von Zeitungen und Zeitschriften oder das Verfassen von Briefen anempfohlen wird, um die Reisezeit im besten Sinne zu nutzen. So heißt es in der Bordpublikation „Gute Reise“, die den ersten Passagieren in den Langstreckenflugzeugen der neu gegründeten *Lufthansa* 1956 als eine Art Gebrauchsanweisung für das Fliegen ausgehändigt bekamen: „Langeweile? Wie im Fluge vergehen die Stunden an Bord – und Sie sollten diese Zeit benutzen, um sich einmal richtig zu entspannen: Schach und andere Brettspiele auf den Langstreckenflügen, dazu Karten, Rätselhefte, aktuelle Zeitungen und Zeitschriften – alles das bringt Ihnen die Stewardess gern. Zwischendurch ein Brief... Im Flugzeug spüren Sie ja kaum eine Erschütterung. Bequem können Sie – besonders auf Langstreckenflügen – ein paar Briefschulden erledigen. In der SUPER STAR und in der SUPER-G fehlt es darum weder an Briefpapier noch an Schreibzeug – sogar eine kleine Schreibmaschine steht zur Verfügung.“ Gute Reise. Hrsg. von Lufthansa 1956.

⁴²⁷ So heißt es in einer Anzeige der United Airlines aus dem Jahr 1965: „Here’s a unique new experience in travel entertainment: United Jetorama Theater. A superb variety of entertainment available for your

beeinträchtigt.⁴²⁸ Mit solchen Hinweisen wollte man wohl sicher stellen, dass die Bordunterhaltung sich in jedem Fall als Gewinn für den Reisenden darstellte. Natürlich wird hierzu die damals neue Bordunterhaltung in der Sprache der Werbenden als Attraktion beschrieben. Allerdings fehlt nie der Vermerk, dass man sich bei Desinteresse dem Ganzen ganz leicht entziehen könne. Auch noch fünf Jahre später, als die *Lufthansa* an Bord des neuen Jumbo Jets erstmals Filme auf Langstreckenflügen zur Aufführung brachte, bleibt es ein gewichtiges Argument, dass man gegebenenfalls der Filmvorführung auch entgehen könne. *Lufthansa* stellte es in einer Reihe von Anzeigen im Jahr 1970 sogar als besondere Dienstleistung heraus, dass man dazu nicht alle Bereiche des neuen Großraumflugzeugs mit Filmprojektoren und Leinwänden ausgerüstet hatte.⁴²⁹ In der Folgezeit verschwinden aber derlei Hinweise. Sicher ist dies ein Indiz dafür, dass die audiovisuelle Bordunterhaltung sehr schnell zu einem geradezu selbstverständlichen Bestandteil des Aufenthaltes an Bord eines Flugzeuges geworden ist. Wichtiger als die Option, sich der organisierten Mediennutzung an Bord auch entziehen zu können, wird, auch nach dem Tenor der Anzeigen der Fluggesellschaften, immer mehr die Option, unter einer Vielzahl von Medien wählen zu können bzw. eine

enjoyment only on United. You can watch a wide-screen movie. Or listen to classical music in stereo. Or a variety show in stereo. Or light classics. Or popular music. Or Jazz. Even Children's stories. Head phones and controls at every seat allow you to make your own selection. Only United gives you so many choices. There's something for everyone. But don't worry if you're not in the mood for entertainment. You're free to ignore the whole thing". Nachdruck in Heimann: All-American Ads 60s, S. 921.

⁴²⁸ Vgl. hierzu den Text einer Anzeige der Trans World Airlines: „TWA Star Stream Theater: Wide-screen colour movies presented by Inflight Motion Pictures. Plus 8 audio channels, including popular and classical music in stereo, jazz, musical theatre, drama, comedy, history. Private headphones, individual volume controls. You won't be disturbed, you won't disturb anybody else". Nachdruck in Heimann: All-American Ads 60s, S. 920.

⁴²⁹ Man hatte sich dazu entschlossen, auf diese Weise all denjenigen Passagieren, denen es vielleicht eher daran gelegen wäre; die Filmvorführung zu meiden, die Möglichkeit einzuräumen dieser durch einen Wechsel seines Sitzplatzes entgehen zu können. Dementsprechend heißt es z. B. 1970 in einer englischsprachigen Anzeige, die dazu eine Flugaufnahme des Jumbo Jets mitführte: „If you don't like the Lufthansa movie, you can walk out. Movies aren't entertaining when you're not in the mood, or when you've got more important things to do. And putting down the earphones isn't a good solution, because you'll catch yourself staring at the screen and wondering what's going on. We've found a great solution to this problem. The Boeing 747. The world's largest and fastest jetliner. This plane is different from any other plane. It has four big Economy-class "living-rooms". And we reserved one of them for those passengers who don't want to watch movies. As far as we know, we are the only airline to give you this choice. Actually, you can do some walking around in this spacious plane. In two wide aisles. And in first class you can even walk out of the movie and go upstairs. To a bar-lounge. You'll enjoy our new plane. With or without movies".

Möglichkeit unter einer Vielfalt von unterschiedlichen Medieninhalten wählen zu können. Hier treffen sich die Selbstbeschreibungen mit der Fremdbeobachtung erneut auf einer so frappierenden Art und Weise, dass man nicht umhin kommt festzustellen, dass nicht nur die Selbstbeschreibungen fortwährend um einen Gemeinplatz kreisen.

Alle Medienpraktiken werden von Beginn an einem einzigen umfassenden Nutzungskonzept untergeordnet. Alle Medien werden offensichtlich als eine Art Zeitkatalysator konzipiert. Medien verbürgen, dass der Flug nicht als langweilig erfahren werde. Um dies optimal gewährleisten zu können, sei es die vorrangige Verpflichtung einer jeden Fluggesellschaft, eine möglichst große Anzahl unterschiedlicher Medien zur Nutzung an Bord bereitzuhalten. So könne jeder Fluggast auf die von ihm bevorzugte Mediennutzungsform zurückgreifen. Ganz in diesem Sinne postulieren die Fluggesellschaften ihre Anstrengungen:

Kein Mensch fliegt – es sei denn, er wäre Sportflieger -, um sich auf angenehme Weise die Zeit zu vertreiben. Im Gegenteil. Die meisten fliegen, um Zeit zu gewinnen; das gilt zumal für Geschäftsreisende. [...] Doch zu einer rundherum guten Reise gehören auch Service und Komfort. [...] Zum Lufthansa-Service gehört aber auch Unterhaltendes, wie Kino oder Kinderspielzeug. Jeder Film, den wir an Bord zeigen, wird nach bestimmten Kriterien überprüft, und die Zusammensetzung unserer Passagiere macht uns die Auswahl nicht leicht. Viel Mühe geben wir uns auch bei der Zusammenstellung des Hörprogramms [...]. Über 100 Stunden Musik und Unterhaltung werden pro Jahr ausgesucht und zu reizvollen Programmen zusammengestellt, die von Meisterwerken der Klassik über Oldies bis zum Pop reichen. Man müsste schon sehr viel fliegen, um dieses Programm schnell langweilig zu finden. Daß wir ein umfangreiches Sortiment an Zeitungen und Zeitschriften an Bord haben, sei nur der Vollständigkeit erwähnt. Für Unterhaltung ist also bestens gesorgt, [...].⁴³⁰

Immer wieder erscheint *Unterhaltung* als die zentrale Kategorie. An den Begriff knüpfen sich alle Erwartungen und Versprechungen hinsichtlich der gesamten medialen Aufrüstung von Flugzeugen. Allerdings bleibt stets im Ungefähren, was letztlich mit der Nennung des Begriffes wirklich ausgesagt ist. Dies gilt nicht nur für die Zuschreibungen von Seiten der Fluggesellschaften. Auch die diskursiven Setzungen der publizistischen Berichterstattung pflegen die Unbestimmtheit des Begriffs. Konkretisiert wird der Unterhaltungsbegriff bis heute nicht. Einzig durch die Anbindung an das Kino als Chiffre wird seit den 1960er Jahren versucht, den durch die Medien mit Unterhaltung verbürgten Erlebniswert irgendwie zu spezifizieren.

⁴³⁰ Lufthansa-Bordbuch 3/1984, S. 12-13.

Gemeint ist hier nämlich der vom Dispositiv konstituierte Erlebniswert, der dem Kino als ureigen unterstellt wird. Schließlich wird dem Kino seit den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts die Eigenschaft zugeschrieben, ein Ort der Zerstreuung zu sein. Kino war schon mit der Frühzeit und auch noch in den 1960er Jahren das genuine Dispositiv der Zerstreuung und der Unterhaltung, also unabhängig davon, was genau auf der Leinwand zu sehen war. Dieser Erlebniswert wird so nun auch der audiovisuellen Bordunterhaltung zugeeignet. Denn für das Kino über den Wolken scheint gleichfalls zu gelten: Kino wird als Erlebnis sui generis erfahren und zwar völlig unabhängig von dem Film, der zu sehen ist. Die dispositive Anordnung mit der Verdunkelung der Flugzeugkabine und die Ausrichtung des Blicks auf die Leinwand schafft demnach primär das als Unterhaltung konzipierte Erlebnis. Dies gilt selbst heute noch, wo kaum mehr eine Flugzeugkabine mit jenen Filmprojektions-Systemen ausgestattet ist, die eine der Kinosituation analoge Rezeptionssituation an Bord eines Flugzeugs erlebbar machen würde. Noch immer erscheint *Kino* als Referent für *Unterhaltung*. Beispielsweise stets wenn vom *Kino über den Wolken* die Rede ist und hierzu auf das audiovisuelle Medienangebot an Bord verwiesen wird⁴³¹.

Sogar auf der Bildebene von Printanzeigen wird zu einer Ikonographie gefunden, welche die Kinoanalogien markant visualisiert. An das Symbol *Kino* bindet sich noch immer die zentrale Zuschreibung, dass Langweile per se durch Medien unterbunden werde könne. Hiervon wird nur abgerückt, wenn die spezifischen Unterschiede verschiedener audiovisueller Dispositive instrumentalisiert werden. Dann gilt es das Augenmerk auf die Vorzüge bzw. auf die Nachteile des jeweiligen Dispositivs zu lenken. Dies zeigte sich vor allem im Jahr 1965, als die anfängliche Unentschiedenheit, ob man sich bei der Entscheidung für eine Form der damals neuen audiovisuellen

⁴³¹ Hierzu sei z. B. einen Beitrag zum Inflight Entertainment im Bordmagazin der Lufthansa verwiesen: „Es wird gekichert, gegluckst, gelacht, gewiehert, ja das ganze Kino scheint vor Vergnügen zu beben. Köstlicher Film! Spürt man nicht förmlich die Sitze vibrieren? Sie vibrieren wirklich, und sogleich leuchtet überall „Fasten Seat Belt“ auf. So erinnert eine zufällige Luftturbulenz die Zuschauer daran, dass sie in 12 000 Meter Höhe sitzen: Kino über den Wolken. Als Fliegen noch ein Abenteuer war, brauchte niemand über Langeweile in der Luft zu klagen. [...] - der Luftweg war mit Aufregungen gepflastert. [...] Heute ist alles anders. Zehntausende überqueren täglich den Atlantik. Abgebrühte Vielflieger behaupten gar, am Fenster zu sitzen und sieben Stunden lang die Wolken von oben zu betrachten, sei nicht unterhaltsamer als an der Reling zu stehen und sieben Tage lang das Meer anzustarren. Wer fliegt, verliert die Welt aus den Augen. Die Erlebniswelt des Reisenden hat sich von außen nach innen verlagert, in die Kabine. Die Fluggesellschaften bedienen sich der Musik, des Films, der bewährten Mittel der Unterhaltungsindustrie, um das Wohlbefinden ihrer Passagiere zu steigern.“ Dieter Vogt: Das fliegende Kino. In: Lufthansa-Bordbuch 1/1993, S. 2-4.

Bordunterhaltung an dem Modell der kollektiven Kinorezeption oder an dem der Fernsehrezeption orientieren sollte, geradezu als Wettstreit um das richtige Dispositiv inszeniert wird. So heißt es z. B. in den konkurrierenden Anzeigen der beiden Kontrahenten *American Airlines* und *TWA*:

We might add, that we did not make this move to Astrovision hastily. The first system we considered, in fact, was the traditional big screen. We discarded this, feeling it might make our passengers a captive audience. Astrovision, with its smaller screen and choice of entertainment, will not intrude, and never needs a darkened cabin.⁴³²

The word is out: Only TWA shows wide-screen colour movies in flight. Take off on a sleek, wift TWA Star Stream jet... and take in a full-length feature film! They're up front on a big wide screen, not on a small black-and-white TVset. If they're made in colour, they're shown in colour.⁴³³

Dieses Kalkül mit der - auch jenseits der Bordunterhaltung - akuten Medienkonkurrenz endete in dem Moment, in dem sich für mehr als zwanzig Jahre die Projektionssysteme durchsetzten. Erst als sich zu Anfang der 1990er Jahre die Kleinbildschirme am Sitzplatz zu etablieren begannen, wird die Analogie zur Fernsehrezeption unter dem Aspekt der Individualisierung wieder stark gemacht.

Bezogen auf die Selbstdarstellung der Fluggesellschaften bedeutet dies, dass nun der Bildschirm prominent ins Bild gerückt wird. Dieser erscheint beinahe als eine Art Ikone, so sehr gleichen sich die Bildfindungen in den Anzeigen der konkurrierenden Luftfahrtunternehmen. Nichtsdestotrotz bleibt dabei die Anbindung an das Kino virulent. Ausschlaggebend dafür mag der Umstand sein, dass sich zwar die Rezeptionsanordnung an Bord immer mehr dem Fernseh-Dispositiv angeglichen hat, es sich jedoch in Hinblick auf das Livemedium Fernsehen keine vollkommene Deckungsgleichheit einstellen wollte.

Die Mediennutzung an Bord verbürgt aber nicht nur das Nichterleben von Langeweile. Eine weitere Zuschreibung bindet sich ebenso prominent an die Verfügbarkeit von Medien beim Fliegen. Gemeint ist das Versprechen auf einen Zugewinn an Privatsphäre von Seiten der Fluggesellschaften, wie es von diesen seit Anfang der 1990er Jahre verstärkt in Aussicht gestellt wird. Insbesondere für die Reisenden in der First und

⁴³² American Airlines-Anzeigentext. In: *Aviation Week & Space Technology* vom 14. September 1964, S. 56.

⁴³³ TWA-Anzeigentext. In: *Aviation Week & Space Technology* vom 11. Januar 1965, S. 35.

Business Class zielt die Gestaltung der Flugzeugkabine, der Sitze, der Serviceabläufe und der Mediennutzung an Bord immer deutlicher wieder auf die Imitation des privaten Wohnraums. Die entscheidenden Kristallisationspunkte bilden hierbei Intimität, Individualisierung und Autonomie. Über sie wird in den Selbstbeschreibungen der Fluggesellschaften versucht, die Schaffung einer solchen Sphäre der Häuslichkeit zu konkretisieren. Diese Versuche sind hingegen so neu nicht. Wie bereits zuvor wiederholt angemerkt, haben die jeweils historisch neuen Transportmittel bei der Gestaltung ihrer Innenräume oftmals Wohnräume adaptiert. Dies gilt für die Pullman-Waggons der amerikanischen Eisenbahn ebenso wie für die Schlafwagen und Salonwagen der europäischen Eisenbahnen. Auch die Passagierlinienschiffe glichen in Raumordnung und Ausstattung eher Hotels als Schiffen. Selbst die Flugboote der 1930er Jahre suchten noch die Nähe zu Wohnräumen. Reisen verbindet sich also oftmals mit Formen des Nicht-Reisens. Hatte sich das Reisen in einem Flugzeug spätestens in den 1960er Jahren mit der Einführung der Jetflugzeuge eine Zeit lang davon gelöst, so ist nun diesbezüglich eine Art Renaissance zu beobachten. Zumindest werden in den aktuellen Anzeigen von Fluggesellschaften vermehrt solche Bildmotive und semantische Zuordnungen aufgegriffen, die versprechen, dass sich der Aufenthalt an Bord durch nichts von Alltagspraktiken an Boden unterscheidet. Und hier kommen dann auch wieder die Medien ins Spiel. Sie stellen gewissermaßen ein Verbindungsglied zwischen Reise und Alltag dar. Denn die Kompatibilität von Fliegen mit den verschiedenen habitualisierten Formen der Mediennutzung soll genau den Sachverhalt verbürgen, dass Fliegen frei von Einschränkungen sei.

Die Option auf ein selbstbestimmtes und individuell steuerbares Medienhandeln – soweit es die aktuellen technischen Medien-Dispositive an Bord einräumen – erscheint als die Gewähr für die individuelle Autonomie des Reisenden und für die Einlösung des Versprechens auf Privatsphäre. Denn dergestalt scheint die Evidenz gefunden, dass der Reisende des 21. Jahrhunderts sich an Bord eines Flugzeuges mit den Insignien seiner Privatheit⁴³⁴ – die Medien sind ihnen zu zurechnen - umgeben könne. Auf jeden Fall

⁴³⁴ Privatheit meint hier die Freiheit, bei der individuellen Wahl der eigenen Lebensführung vor Eingriffen von anderen geschützt zu sein. Vgl. Beate Rössler: Der Wert des Privaten. Frankfurt/M. 2001, S. 23-25. Und Ralph Weiß / Jo Goebel (Hg.): Privatheit im öffentlichen Raum. Medienhandeln zwischen Individualisierung und Entgrenzung. Opladen 2002, S. 31. Die uneingeschränkte Mediennutzung scheint das Abstraktum beispielhaft zu konkretisieren. Zudem besteht zwischen dem, was die Fluggesellschaften als Zugewinn an Privatsphäre zu vermitteln versuchen und dem historisch gewachsenen Konzept der Privatheit nur eine mittelbare Verbindung. Die Trennung von

gilt, dass eine Reihe von einstmals kollektiven Mediennutzungsformen sich im Laufe des 20. Jahrhunderts individualisiert haben und zugleich der Sphäre des Privaten zugeordnet wurden. So hat sich die Audivision zwar zunächst als kollektive Medienpraktik durchgesetzt, entwickelte dann aber in Form des Fernsehens eine alternative Rezeptionssituation. Fernsehen setzte sich vor allem als Heimmedium durch, selbst wenn für eine Übergangszeit das Fernsehgerät noch als Fremdkörper in dem familiären Privatraum empfunden wurde und die Habitualisierung des Fernsehens als Hybridisierung der Bereiche von Öffentlichkeit und Privatheit beschrieben werden kann.⁴³⁵

In dem Moment, in dem sich die Individualisierung der Mediennutzungsformen während des Fluges in eine Analogie zur Fernsehrezeption setzen lässt⁴³⁶, kann so denn auch das zugehörige Konzept von Privatheit aktiviert werden. Entsprechend wird dies in den Selbstbeschreibungen apostrophiert. So kann selbst dem Reisenden in der Economy Class selbstbestimmtes Medienhandeln als unmittelbar erfahrbare Realität individueller Autonomie versprochen werden. Denn auch ihm wird von immer mehr Fluggesellschaften die individuelle Verfügung über die für ihn organisierten Mediennutzungsoptionen garantiert. Hier kommt den neusten *Inflight Entertainment* Systemen eine entscheidende Bedeutung zu, schließlich ermöglichen erst sie dieses selbstbestimmte Medienhandeln, wie es sich mit der Sphäre privater Häuslichkeit zu verbinden scheint.

Es zeigt sich, dass die verschiedenen diskursiven Zuschreibungen zu guter Letzt immer die grundsätzliche Motivation für den Gebrauch von Medien an Bord zu bestimmen suchen. Die zugeschriebene Funktion bestimmt dann zugleich stets jenen Mehrwert, der

Öffentlichkeit und Privatheit als historisch gewachsene Dichotomie, die in der funktionalen Ausdifferenzierung der Gesellschaft fundiert ist, ist vor allem in Zusammenhängen des Wandels der Öffentlichkeit von Bedeutung. Denn hier wird gemeinhin von einem Dualismus von Öffentlichkeit vs. Privatheit ausgegangen. Die Begriffe und die unter sie gefassten Konzepte sind dabei durch ihren Bezug aufeinander bestimmt. Insbesondere dann, wenn die Öffentlichkeit als eine politische durch Kommunikation strukturierte Öffentlichkeit verstanden wird, die die gesellschaftliche Willensbildung zum Ziel hat. In diesem Zusammenhang fungiert das Private als Gegenkonzept, das jene Sphäre fasst, die dem Bereich des Öffentlichen entzogen ist. Das Konzept des Privaten trägt sich seit seiner Ausdifferenzierung im Rahmen der Aufklärung bis ins 21. Jahrhundert, selbst wenn hierbei eine Vielzahl von Differenzierungen anzubringen wären. Über das Modell von Privatsphäre, wie man es in den Selbstbeschreibungen der Fluggesellschaften beobachten kann, wird hingegen nicht als Teil des Funktionierens von politischer Öffentlichkeit verhandelt. Der historisch gewachsene Dualismus ist in diesem Zusammenhang nur noch in dem Maße von Bedeutung, in dem auf die historischen Zuschreibungen bzgl. Privatheit bzw. Öffentlichkeit zurückgegriffen wird.

⁴³⁵ Vgl. hierzu u.a. Elsner / Müller: Der angewachsene Fernseher, S. 392-419.

⁴³⁶ Vgl. Kapitel 5.2.3.

sich damit mutmaßlich verbindet. Die Schlüsselkategorie ist dabei immer wieder *Unterhaltung*. Sie verbürgt mit der Mediennutzung eine angenehme Flugerfahrung bzw. kompensiert all jene Einschränkungen, die für den Passagier mit dem Fliegen verbunden scheinen. In dem Maße, in dem der Reisende dann auch auf Medien der Telekommunikation zugreifen kann, relativiert sich allerdings der Stellenwert der Kategorie *Unterhaltung*. Wichtiger scheint nun der Konnex, dass mit der Mediennutzung eine Reihe von Alltagspraktiken auch während des Aufenthalts in einem Flugzeug aufrecht erhalten werden können. Dergestalt bestimmte und beförderte die Überführung von habitualisierten Formen der Mediennutzung auch die Habitualisierung des Vehikels.

6. Kontinuität und Diskontinuität von Entwicklungen

Nachdem das Augenmerk vor allem darauf lag, die historisch gewachsenen Formationen der Mediennutzung für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug zu rekonstruieren, werden nun die dabei gemachten Beobachtungen konzise zusammengeführt. Dabei soll vor allem untersucht werden, inwieweit man Analogien und Differenzen zwischen den historischen Stationen der Genese spezifischer Formationen der Mediennutzung für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug beobachten kann. Denn es stellt sich natürlich die Frage danach, ob sich die gesamte Entwicklung als ein kontinuierlicher Prozess darstellt bzw. ob und inwieweit es Brüche gegeben hat. Schließlich ging die Transformation verschiedener Medienpraktiken mit ihrer direkten Anbindung an das spezifische Verkehrsmittel in einem jeweils sehr unterschiedlichen historischen Umfeld vonstatten.

Hierzu werden eine Reihe immer wiederkehrender Problemkomplexe betrachtet, zu denen sich die bisherigen Einzelbeobachtungen bündeln lassen. Dabei gilt es aber zu bedenken, dass diese nicht isoliert nebeneinander Bestand haben, sondern letztlich stets untereinander im Bezug stehen. Sie bedingen einander und verweisen damit aufeinander. Dieses Wechselspiel haben die folgenden Ausführungen auch vor Augen, wenn abschließend auf das diskursive Feld eingegangen wird, in das die verschiedenen medialen Formationen für das Reisen eingefügt sind. Hier wird insbesondere der Frage nachgegangen, warum sich bis heute keine eigenständige Diskurslinie - die prominent das Phänomen verhandelt - ausgebildet hat. Der Suche nach einer befriedigenden Erklärung kommt vielleicht eine besondere Bedeutung zu, weil das hier verfolgte Phänomen schließlich nicht nur in Deutschland aus dem Blickfeld publizistischer und wissenschaftlicher Diskurse geraten ist.

6.1 Prozesse der Adjustierung von Medienpraktiken

Geht man vom Status Quo aus, so scheint für Formationen der Mediennutzung beim Reisen die fortwährende Tendenz von Medien, überall verfügbar zu sein, ganz besonders zu gelten. Spätestens mit dem Beginn der Industrialisierung lässt sich das Aufkommen von ersten Massenmedien beobachten. Infolgedessen und im Zusammenhang mit steten Innovationen im Bereich des Verkehrswesens kam es zu fundamentalen Veränderungen auf vielerlei Ebenen. Hervorzuheben sind hier vor allem die weitreichenden Dynamisierungsprozesse von Raum und Zeit. Man spricht hier gerne von

der Schrumpfung des Raums und der Beschleunigung der Zeit. Beides ist unlösbar an die immer neuen Möglichkeiten der Verkehrs- und Medientechnologien gebunden. Raum und Zeit sind relativ geworden. Sie werden heute weniger als naturwissenschaftlich eindeutig fixierbare Kategorien begriffen, sondern vielmehr als Konzepte und Konstrukte sozialer Organisation.⁴³⁷

Die in diesem Zusammenhang vielbeschworene neue Unabhängigkeit vom Standort bringt aber nicht nur die durch Medien immer wieder vorangetriebene Nivellierung von Zeit und Raum zum Abschluss, sondern kennzeichnet bzw. motiviert von Beginn an alle Bemühungen, Medien-Dispositive an die spezifischen Gegebenheiten des Reisens mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug anzupassen. Man kann daher die These vertreten, dass dieses Phänomen als ein symptomatisches Indiz für das Bemühen, räumliche Ferne und Ortsgebundenheit zu bagatellisieren, anzusehen ist. In dieser Hinsicht sind Verkehrssysteme und Medien sicherlich eindeutige Indikatoren der Globalisierung bzw. deren unabdingbare Voraussetzungen.

Längst sind einzelne Medienpraktiken nicht mehr vornehmlich nur auf ein bestimmtes Verkehrsmittel bezogen. Lektüre, Audio und Audiovision, Telekommunikation und Computer haben alle ihren Platz in den modernen Massenverkehrsmitteln. Einzelne Formen sind durchaus konkret an ein bestimmtes Transportmittel gebunden. Dies ist aber nicht immer nur die Folge davon, dass bestimmte mediale Dispositive sich nicht in jedes Vehikel überführen lassen. So steht die Einrichtung von Schiffsbibliotheken bzw. die Anwesenheit eines Bordphotographen auf Kreuzfahrtschiffen in der spezifischen Tradition der Passagierlinienschiffahrt. Beides hat sich in dieser Form hingegen für die Eisenbahn und das Flugzeug nicht bis ins 21. Jahrhundert behaupten können. Wenn es jedoch um die Anbindung an moderne Medientechnologien geht, dann soll der Anschluss an die globalen Netze moderner Telekommunikation in demselben

⁴³⁷ So beobachtet u. a. Anthony Giddens im Rahmen von Entwicklungsprozessen der Moderne, dass Raum und Zeit in neue Relationen überführt wurden. Gemäß seiner Beobachtung determinieren Raum und Zeit immer weniger den Wirkungskreis des Menschen. Durch das Herausheben sozialer Lebensbereiche aus orts- und zeitgebundenen Interaktionszusammenhängen werde soziales Handeln unabhängig vom Raum organisiert. Den Umstand, dass die Kategorie Raum als Parameter für soziales Handeln und Identitätsbildungsprozesse nivelliert zu werden scheint, beschreibt auch Marc Augé. Er diagnostiziert, dass eine Reihe spezifischer, d. h. mit besonderer kultureller und geschichtlicher Bedeutung besetzter Orte sich zu „Nicht-Orten“ wandeln. Als die Summe solcher „Nicht-Orte“ manifestiere sich beispielsweise das Netz der globalen Verkehrsinfrastruktur, da dessen globale Uniformität zwar rasche Passagen ermögliche, aber keine Identitätsräume mehr biete. Im Hinblick auf die von Giddens und Augé beobachteten Veränderungen gilt Ubiquität sogar in einem doppelten Sinne, zum einen bezogen auf die Reichweite sozialer Interaktionszusammenhänge und zum anderen auf die hierfür basale Infrastruktur. Vgl. Anthony Giddens: *Konsequenzen der Moderne*. Frankfurt/M. 1995, S. 28-43. Marc Augé: *Orte und Nicht-Orte*. Frankfurt/M. 1994, S. 92f.

Maß und ohne jeden Unterschied sowohl für Eisenbahn, Schiff und Flugzeug gelingen. Mittlerweile scheinen sogar die technischen Lösungen dafür gefunden, dass nicht nur die Reisenden in Hochgeschwindigkeitszügen⁴³⁸ und auf Kreuzfahrtschiffen zukünftig während der Fahrt fest mit dem Zugang zum Internet rechnen können. Auch über den Wolken haben die notwendigen technischen Systeme ihre sogenannte Feuertaufe bestanden, selbst wenn im Moment die entsprechend ausgerüsteten Flugzeuge wieder *offline* sind. Inwieweit es sich in Zukunft dann doch durchsetzen wird, ist ebenso offen wie die Frage, ob man in Zukunft auch an Bord von Flugzeugen ohne Einschränkungen Mobiltelefone nutzen können. Dabei wird mediale Allgegenwärtigkeit augenblicklich vor allem daran prägnant festgemacht, in welcher großen Dynamik sich die Mobiltelefontechnologie entwickelt und verbreitet hat,⁴³⁹ zumal das Mobiltelefon seit geraumer Zeit nicht mehr nur zum Telefonieren gebraucht wird. Die Distribution audiovisueller Medieninhalte nunmehr auch über die mobilen Telefonapparate ist keine Kuriosität mehr. Inwieweit die damit einhergehenden Möglichkeiten zukünftig auch die Mediennutzung beim Reisen prägen wird, bleibt abzuwarten. Hierzu müsste zunächst einmal die Handynutzung während des Reisefluges freigegeben werden. Es könnte dann am Ende sogar möglich sein, dass sich die Organisation der Bordunterhaltung langfristig darin erschöpfen wird, den Betrieb von multimedialen Wiedergabeeinheiten zu unterstützen, zu denen sich Mobiltelefone zu entwickeln scheinen. Einen Anfang in diese Richtung unternehmen zumindest aktuell schon einige Fluggesellschaften in Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Computerhersteller *Apple*. Als Speicher für ein individuell zusammengestelltes audiovisuelles Programm soll der von *Apple* produzierte *iPod* das *Inflight Entertainment* Angebot der jeweiligen Fluggesellschaften⁴⁴⁰ ergänzen. Über die *Inflight Entertainment* Systemeinheiten am eigenen Sitzplatz können zukünftig die auf dem *iPod* gespeicherten Mediendaten abgerufen und wiedergegeben werden. Dies könnte durchaus den Anfang vom Ende der aufwendig organisierten Mediennutzung für die Reisenden bedeuten, wie man sie bislang in Gestalt des sogenannten *Inflight Entertainments* kennt.

⁴³⁸ Beispielsweise ist es aktuell seit Ende Oktober 2007 auf den Strecken Dortmund – Düsseldorf – Köln – Frankfurt und Frankfurt – Stuttgart – München in den InterCityExpress-Zügen der Deutschen Bahn möglich, das Internet während der Fahrt zu nutzen.

⁴³⁹ Siehe hierzu z. B. die Ausführungen der Herausgeber in der Einleitung der Publikation: Daumenkultur. Das Mobiltelefon in der Gesellschaft. Hrsg. v. Peter Glotz / Stefan Bertschi / Chris Locke. Bielefeld 2006, S. 11.

⁴⁴⁰ Apple arbeitet hierzu mit Panasonic Avionics Corporation und sechs internationalen Fluggesellschaften (*Air France, Continental, Delta, Emirates, KLM* und *United Airlines*) zusammen.

Schließlich gehört zu den augenfälligsten Grundmustern, wenn Medien an die Augéschen *Nicht-Orte* Eisenbahn, Schiff und Flugzeug überführt werden, dass mehr oder minder alle im Alltag etablierten Medienpraktiken über kurz oder lang transferiert werden. Entscheidend war und ist die Kompatibilität der jeweiligen Medienpraktiken mit den spezifischen Gegebenheiten der verschiedenen Reisemaschinen. Ist diese gegeben, so wird die alltägliche Mediennutzung in die Reise hinein verlängert. Es stellt sich damit geradezu als eine Grundkonstante in der Mediengeschichte dar, dass die Expansion der Massenmedien mit auffälliger Selbstverständlichkeit auch solche Grenzbereiche umfasst, wie die Passagen mit Eisenbahn, zu Schiff oder im Fluge. Die Ausbildung moderner Massenmedien war sogar in gewissen Grenzen die Folge des Medienverhaltens der Nutzer der im 19. Jahrhundert neuen Massenverkehrsmittel Eisenbahn und Dampfschiff.

Insbesondere für das 19. Jahrhundert gilt, dass der Aufstieg der Massenmedien Buch, Zeitung sowie Zeitschrift sich eben auch maßgeblich in Gestalt der Eisenbahnlektüre vollzog. Der Bahnhofsbuchhandel kann sogar als dasjenige Distributionssystem angesehen werden, ohne welches der Vertrieb der neuen literarischen Massenproduktion gar nicht so rasch hätte gewährleistet werden können, zumal der Sortimentsbuchhandel noch lange die Programmatik verfolgte, sich der populäreren Unterhaltungsliteratur gänzlich zu verschließen, um sich so deutlich vom Kolportagebuchhandel abzugrenzen. So waren die Veränderungen im 19. Jahrhundert gegenüber denen im 18. Jahrhundert bezogen auf das Lesen auch eher quantitativer als qualitativer Natur. Zwei quantitative Veränderungen erscheinen hierbei rückblickend von zentraler Bedeutung. Dies sind zum einen die Durchsetzung der literarischen Massenproduktion und zum anderen die erfolgreiche Alphabetisierung auch jener Bevölkerungsteile, die bis dahin als Analphabeten nicht zum Leserkreis zählen konnten. Beide Entwicklungen nahmen ihren Anfang bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert.

Die literarische Massenproduktion hatte neben dem steten Anwachsen der Nachfrage nach literarischen Produkten, das man schon vor 1800 beobachten kann, in erster Linie eine ganze Reihe von technischen Innovationen bei der Papier- und Buchproduktion zur weiteren Voraussetzung. Hier sind insbesondere die Einführung der Zylinderdruckmaschine, die sogenannte Schnellpresse im Jahr 1812 und später maßgeblich u. a. die Erfindung der Setzmaschine sowie die Etablierung der Rotationsmaschine auch in Deutschland im Jahr 1872 zu nennen. Ohne die daraus resultierende Verbilligung der Produktion wäre u. a. der Boom der Zeitungen, Zeitschriften und des Kolportageromans nicht denkbar gewesen. Die Neuerungen in den Druckverfahren nach

1800 ermöglichten indes erst die Massenproduktion, mit der die entscheidende Verbilligung von Druckerzeugnissen einherging. Die Erfindung und der Ausbau der Eisenbahn verliefen hierzu nahezu zeitgleich, also in demselben historischen Umfeld, welches gemeinhin unter dem Begriff der Industrialisierung gefasst wird. Letztlich wird das ganze 19. Jahrhundert und nicht nur der Wandel des Buches zu einem ersten Massenmedium von einer Vielzahl verwandter Einflussfaktoren bestimmt. Technischer Fortschritt und ökonomisches Wachstum, die Urbanisierung und eine erfolgreiche Alphabetisierung bilden jenes Gefüge, aus dem letzten Endes die massenmedialen Strukturen des 20. Jahrhunderts hervorgingen. Auch die Eisenbahnlektüre und der Bahnhofsbuchhandel haben hier ihren Ort. Indem der Aufbau von mobilen Verkaufsständen an den Haltepunkten bereits mit der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien Hand in Hand ging, konnte sich z. B. schon frühzeitig ein zum Sortimentbuchhandel alternatives Vertriebsnetz als Fortsetzung des Kolportagebuchhandels entwickeln. Der Verkauf von billigem Lesematerial an den Bahnhöfen veränderte nachhaltig die althergebrachten Distributionsstrukturen. Spätestens seit den 1860er Jahren begannen in Europa und den USA nicht nur die einzelnen Eisenbahnlinien langsam ein zusammenhängendes Netzwerk zu bilden, auch die Eisenbahnlektüre und der Verkauf von Lesematerial am Bahnhof waren nun bereits auf beiden Seiten des Atlantiks zu einer Alltagserscheinung geworden.

Auch die Transformation medialer Alltagspraktiken für die maritime Reisekultur schließt hier an. Nur stellten die Distributionsnetze für die literarischen Produkte speziell für Reisende spätestens ab 1900 nicht mehr eine der entscheidenden Vorbedingung für die massenmediale Expansion dar. Die neuen audiovisuellen Medien Kino und Fernsehen entstanden bereits im Umfeld einer nicht mehr zurückzudrängenden Populärkultur. Nach ihrer erfolgreichen Habitualisierung wurden die audiovisuellen Dispositive dann auch Teil jener Dinge, mit denen sich Reisende während der Eisenbahnfahrt, einer Passage nach Übersee oder beim Flug umgeben. Interessant ist dabei allerdings, dass sich dies zunächst nicht mit der gleichen Selbstverständlichkeit vollzog wie im Falle der Lektüre, was unter bestimmten Aspekten durchaus naheliegend gewesen wäre. Doch es gab Abwehrhaltungen, zuerst auf Seiten der Reedereien in den 1920er Jahren und später auf Seiten der Fluggesellschaften in den 1960er Jahren. In beiden Fällen handelte es sich nicht um ein grundsätzliches Misstrauen oder um konkret fassbare Vorbehalte gegenüber den verschiedenen Dispositiven der Audiovision. Kino und später auch Fernsehen waren

bereits zu dem Zeitpunkt weitgehend als Unterhaltungsmedien anerkannt, zu dem ihre Übernahme fürs Reisen anstand. Es war vor allem der ökonomisch fundierte Widerwille, dort Investitionen zu leisten, wo noch überhaupt kein Mangel bzw. ein Bedürfnis von Seiten der Reisenden benannt war, der eine Transformation anfänglich verzögerte. Der Zweifel an dem langfristigen Mehrwert war das entscheidende Hemmnis.

Sowohl in den 1920er Jahren als auch vierzig Jahre später war am Ende die Kalkulation mit einem besonderen Attraktionswert audiovisueller Massenmedien für die weitere Entwicklung ausschlaggebend. Zwar waren jeweils die Mehrheit der Reedereien und der Fluggesellschaften zunächst noch, um Einzelvorstößen unter Konkurrenten zuvorzukommen, zu bindenden Verichtsvereinbarungen unter den konkurrierenden Transportunternehmen übereingekommen. Doch letztlich hat dies die Entwicklung nur ein klein wenig verzögert. Denn sobald man von Seiten der Verkehrsunternehmen zu dem Urteil gelangt war, dass der mit der neuen Attraktion verbundene Wettbewerbsvorteil das finanzielle Risiko aufwiegen würde, begann der bereits ausführlich dargestellte Wettstreit um die bestmögliche Transformation eines bereits im Alltag etablierten Medien-Dispositivs.

Mit der Transformation etablierter Mediennutzungsordnungen verband sich schließlich stets die Herausforderung, die Dispositive entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten neu einzurichten. Diese Notwendigkeit ergab sich aber nicht erst mit den elektronischen Massenmedien. Bereits die Eisenbahnlektüre war an gewisse Voraussetzungen gebunden, die weder das Buch noch die Eisenbahn sogleich erfüllten. Solange vor allem die Reisenden in der dritten und vierten Klasse in offenen Waggons jeder Witterung ausgesetzt waren oder in überfüllten Abteilen verharren mussten, war an Lesen gar nicht zu denken gewesen. Auch die Beleuchtung der Waggons war selbst in den höheren Reiseklassen nicht einfach von Beginn an gegeben und die ersten Öllampen waren in den Zügen eher ein mangelhaftes Provisorium, welches das Lesen nicht wirklich begünstigt hatte. Erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zeichneten sich die Eisenbahnwagen durchgängig durch jenen Komfort aus, der über den reinen Transport hinausging und Lesen endgültig zu einer beliebten Tätigkeit von Reisenden werden ließ. Auch die literarische Textsorte der sogenannten Eisenbahnbibliotheken unterlag am Anfang mehreren kleinen Veränderungen, um sie dem Lesen im fahrenden Zug besser anzupassen. So kamen z. B. die Verleger den Forderungen nach einem größeren Druckbild umgehend nach. Deutlichere Spuren hinterlassen die Prozesse der Adjustierung auf

den Linienschiffen. Denn die Einrichtung von spezifischen Lesezimmern und Bordbibliotheken steht am Ende eines längeren Prozesses, während dessen sich das Raumprogramm von Hochseepassagierdampfern soweit ausdifferenziert hatte, dass bestimmte Tätigkeiten ihren jeweils eigenen Ort an Bord erhielten. Selbst die Umbauten, die für die ersten mobilen Kinos an Bord nötig waren, können und müssen als Adjustierung beschrieben werden. Um die für das Kino-Dispositiv typische Anordnung von Projektor, Zuschauer und Leinwand in Übereinstimmung mit den damals gültigen Sicherheitsvorschriften umsetzen können, hatte es eines nicht unbedeutenden Aufwandes bedurft. Ein dem Kinosaal ähnliches Auditorium kam erst ab Mitte der 1930er Jahre auf.

Noch deutlicher werden die Prozesse der Adjustierung, wenn zwei konkurrierende Dispositive ihre jeweilige Tauglichkeit für den Betrieb unter den besonderen Umständen des Reisens unter Beweis zu stellen hatten. Als in den 1960er Jahren die amerikanischen Fluggesellschaften miteinander darum wetteiferten, nicht nur die erste, sondern auch die bestgeeignete Lösung zur Vorführung von Filmen an Bord zu bieten, standen eine Zeitlang Kino und Fernsehen als alternative audiovisuelle Dispositive in direkter Konkurrenz zueinander. Trotz der langfristigen Vorherrschaft von Projektionsystemen hat sich schlussendlich dann doch eine eher fernsehanaloge Rezeptionsanordnung durchgesetzt.

6.2 Individualisierung

Eine erfolgreiche Adjustierung wurde schon sehr früh daran festgemacht, inwieweit die dazu gefundene mediale Formation im Einklang mit der Heterogenität der an Bord befindlichen Passagiere stand. Schon die Zusammensetzung der Bestände der Schiffsbibliotheken befand sich stets in dem Spannungsfeld, auf einem begrenzten Raum eine größtmögliche Auswahl jener Werke vorzustellen, die von den Reisenden mit unterschiedlicher nationaler Herkunft und kulturellem Hintergrund präferiert wurden. Augenscheinlich konnte dies niemals zu aller Zufriedenheit geleistet werden. Klagen über eingeschränkte Wahlmöglichkeiten bzw. der besondere Hinweis auf eine außergewöhnlich große Auswahl sind immer wieder in den unterschiedlichen Quellen aufzufinden. Dies gilt aber nicht allein für den Betrieb von Bibliotheken auf Schiffen. Denn fast ausnahmslos alle Medienpraktiken zeichnen sich nach ihrer Transformation in die mobilen Räume des Reisens durch vielerlei Einschränkungen aus, die durch die spezifischen Gegebenheiten unumgänglich scheinen. So werden auch die ersten

regulären Kinovorführungen auf kommerziellen Linienflügen in den 1960er Jahren entsprechend rasch als defizitär beschrieben. Die Notwendigkeit die Kabine verdunkeln zu müssen und der jeweils von der Fluggesellschaft ausgewählte Film, zu dem es keine Alternative gab, wurden und werden oft als Ärgernis beschrieben. Die Passagiere empfinden sich nicht als Kollektiv - es sei denn, dass der Absturz droht. Dann glaubt man sich als ein Teil einer Schicksalsgemeinschaft. Entsprechend erwiesen sich kollektive Rezeptionsmodelle langfristig nicht als angemessen für die sogenannte Bordunterhaltung. Daher blieben z. B. die ersten Versuche in den 1950er und 1960er Jahren die Passagiere durch die Beschallung der gesamten Flugzeugkabine mit Musik zu unterhalten, nichts weiter als äußerst kuriose Provisorien. Erst als das Tonübertragungssystem *MUX* in den 1960er Jahren die individuelle Rezeption von verschiedenen zur Wahl gestellten Hörprogrammen ermöglichte, wurde eine solche Einrichtung als Mehrwert angenommen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es folgerichtig, dass die zuvor auf kollektive Rezeption hin ausgerichteten medialen Anordnungen neu formiert werden. An ihre Stelle treten dispositive Ordnungen, die ganz auf die individuelle Rezeption hin fokussiert sind. Bis heute wird diese Umstellung als unbestrittener Mehrwert ausgewiesen. Dies lässt sich geradezu an allen diskursiven Zuschreibungen ablesen, die hierauf Bezug nehmen. Selbst wenn Fragen danach, was der Passagier wünscht und was nicht, wann er etwas wünscht und wann nicht, nur selten in publizistischen Texten aufgeworfen werden, gelten sie dann doch immer als der entscheidende Gradmesser dafür, ob das Neue hier einen Gewinn darstellt oder nicht. Nur wenn man an den neuen Möglichkeiten einen Zugewinn individueller Entscheidungsspielräume festmachen kann, wird davon gesprochen, dass es sich tatsächlich um Verbesserung althergebrachter Medien-Dispositive handelt. Der individuelle Bildschirm am Sitzplatz und die sogenannten *Audio-and-Video-On-Demand-Systeme* werden so gewürdigt und begrüßt, als erfüllten sich mit ihnen heute schon sehr lang gehegte Sehnsüchte.

Der Mangel an Selektionsofferten stellt also eines der zentralen und immer wiederkehrenden Problemfelder dar. Auch wenn vermutet werden kann, dass es erst durch die anhaltende massenmediale Ausdifferenzierung im 20. Jahrhundert an Brisanz gewann, so lassen sich ähnliche Erwartungen bereits in Bezug auf die Bestände von Bibliotheken in Zügen und an Bord der *Oceanliner* beobachten. Die als defizitär ausgewiesene Lage gewann vor dem Hintergrund einer stetig wachsenden Zahl neuer Medien vielleicht an zusätzlicher Stärke. Unbestritten erhöhte jedes neue Medium die allgemeine Fülle an Entscheidungsspielräumen. Stellt dies doch stets einen zentralen

Brennpunkt jener Kontroversen dar, welche die Einführung eines neuen Mediums begleiten. Doch im Bezug auf die Situation in der Flugzeugkabine oder auf hoher See, tritt das Problem der Selektion immer erst dann auf den Plan, wenn die neue Fülle der jeweils historisch neuen Medien bereits kanalisiert und allgemein als Gewinn anerkannt ist. Infolgedessen wurde und wird es stets als Defizit wahrgenommen, wenn die Möglichkeiten an Bord Medien zu nutzen, durch Einschränkungen geprägt sind. Jeder Zugewinn an Entscheidungsspielraum oder auch die Individualisierung zuvor kollektiver Rezeptionsanordnungen werden im Grunde genommen immer schon als Reaktion auf eine stets als defizitär ausgewiesene Situation an Bord verstanden. Vor dem Hintergrund der fortwährenden Individualisierung aller Lebensbereiche werden sie letztlich sogar als realer Zugewinn an Individualität verhandelt und ausgewiesen.

Die einer solchen Entwicklung scheinbar innewohnende Logik erkennt Jonathan Crary bereits am Kinetoskop und dem Phonographen von Edison. Beiden Apparaten gemein war nach Crary die Strukturierung der Wahrnehmungserfahrung im Sinne eines vereinzelt statt eines kollektiven Subjekts und dieses Prinzip finde sich heute wieder „in der wachsenden Wichtigkeit des Computerbildschirms als dem primären Werkzeug der Distribution und Konsumtion elektronischer Unterhaltungsware.“⁴⁴¹ Crary ordnet also Formen der beginnenden Massenkultur des späten 19. Jahrhunderts, den Computerbildschirm, aber auch das Fernsehen einem umfassenden Prozess der Individualisierung zu.⁴⁴² Betrachtet man unter diesem Gesichtspunkt die Art und Weise, in der die dispositiven Anordnungen an Bord von Flugzeugen und Hochgeschwindigkeitszügen ausgerichtet sind, so hat sich deren Formation genau an einer solchen Fluchtlinie orientiert. Wie bereits wiederholt herausgestellt, galt das Kino über den Wolken aufgrund seiner kollektiven Rezeptionsanordnung stets als defizitär, während die individuelle Bordunterhaltung am Sitzplatz, mit eigenem Bildschirm und interaktiven Zugriffsmöglichkeiten auf die Inhalte, von Beginn an eine uneingeschränkt positive Resonanz erfahren. Individualisierung und die Formation der Mediennutzung scheinen Hand in Hand zu gehen. Entsprechend erkannte man auch schon im 19. Jahrhundert ein vergleichbares Zusammenspiel. So wurde damals von den Zeitgenossen bemerkt, dass die individuelle Eisenbahnlektüre an die Stelle der gemeinschaftlichen Konversation getreten sei, die noch in der Postkutsche unter den Reisenden floriert habe, aber dann in

⁴⁴¹ Jonathan Crary: Aufmerksamkeit. Wahrnehmung und moderne Kultur. Aus dem Amerikanischen von Heinz Jotha. Frankfurt/M. 2002, S. 35.

⁴⁴² Vgl. ebenda, S.65.

der Eisenbahn wohl schnell unüblich geworden ist.⁴⁴³ Das Reisen in einem Massenverkehrsmittel ist von Anonymität geprägt, was den Rückzug auf sich selbst zu fördern scheint. Die Eisenbahnlektüre ist hierzu eher Hilfsmittel als auslösendes Moment bzw. bildet eine allgemeine Entwicklung ab. Es wäre aber zu kurzfristig die Formationen der Mediennutzung für das Reisen und die allgemeine Medienentwicklung auf ein dominantes teleologisches Prinzip eng zu führen. Man mag es hier vielleicht als einen überzufälligen Zusammenhang begreifen, der in der retrospektiven Betrachtung zielgerichteter erscheint, als er es wirklich gewesen ist.

6.3 Gewöhnungsprozesse

Für die Form, in der sich die Strukturen organisierter Medienpraktiken ausgebildet haben, ist es bezeichnend, dass die Transformation von im Alltag bereits etablierten Mediennutzungsformen immer dann forciert wurde, wenn sich ein neues Verkehrssystem als Massenverkehrsmittel durchzusetzen begann. Vertraute Medien wie das Buch und die an sie gebundenen Alltagspraktiken – z. B. Lesen und Schreiben – gehörten zu eben den Dingen, die die Fremdartigkeit des neuen Vehikels zu mindern versprachen. Dementsprechend war die strukturgebende Rahmung der Mediennutzung von Reisenden stets eingebunden in jene Strategien, die für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug zunächst die Sphäre häuslichen Wohnens zu imitieren versuchten.

Es wäre sicherlich überzogen, die Habitualisierung von Eisenbahn, Flugzeug und Schiff in ihrer Funktion als Massentransportmittel maßgeblich an den jeweiligen Möglichkeiten der Mediennutzung festzumachen. Ein solcher explizit kausaler Zusammenhang besteht sicher nicht. Doch lassen sich bis heute solche Versuche beobachten, einen an Medien gebundenen Mehrwert für die *Veralltäglichung* des Reisens zu nutzen. So bürgt schon in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Möglichkeit, in der Gemütlichkeit eines Salons an Bord eines Dampfers lesen zu können, in den Berichten der Familienzeitschrift *Die Gartenlaube* für die Sicherheit einer Atlantiküberfahrt. Auch die ersten Bahnhofsbuchhändler werben bereits um 1860 mit dem Hinweis, dass sich mit der Lektüre eine nur zu begrüßende Kurzweil einstellen werde. Das gleiche Argument begleitet fast einhundert Jahre später die Inbetriebnahme von Bordkinos in Flugzeugen. Immer ist es die Verfügung über Medien, die verspricht all jene Widrigkeiten vergessen zu lassen, die mit dem Reisen verbunden scheinen.

⁴⁴³ Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 63f.

Differente Einschätzungen ergeben sich dann, wenn sich die zeitgenössische Beobachtungsperspektive verlagert. Wenn es nämlich nicht mehr vornehmlich um die zugeschriebenen Funktionen und Leistungen der Medien geht, sondern um die Folgen expansiver Mediennutzung beim Reisen, dann verkehren sich mitunter die zunächst beschworenen Vorteile genau in ihr Gegenteil. Dies ist jedoch nicht an der Differenz von Selbst- vs. Fremdbeobachtung festzumachen. Die öffentliche Wahrnehmung war anfangs durchaus deckungsgleich mit den Selbstbeschreibungen der Bahnhofsbuchhändler und Verleger. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden die fortwährenden Versuche, der für das Reisen so wichtigen Unterhaltungsfunktion von Medien einen ganz besonders hohen Selbstwert zuzuschreiben, durch die vehemente Kontroverse um Schmutz und Schund in der Unterhaltungsliteratur konterkariert. Es wurde zu einem alsbald weithin akzeptierten und gültigen Gemeinplatz, dass Reiselektüre von mindermem Wert sei. Die Popularität der Eisenbahnlektüre war nun Anlass für Ermahnungen und Tadel. Hierfür mag entscheidend gewesen sein, dass zum Ende des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn einen festen Bestandteil der allgemein gültigen Alltagserfahrung darstellte. Die massenhafte Lektüre während der Eisenbahnfahrt ab den 1870er Jahren kann man daher als ein Indiz dafür heranziehen, dass die Habitualisierung der Eisenbahnfahrt jetzt abgeschlossen war. Aus dem Buch, das anfänglich teilweise als Hilfsmittel zum Betrachten der am Eisenbahnfenster vorbeiziehenden Landschaft diente, war ein allzu selbstverständlicher Reisebegleiter geworden, was sich für manchen dann als ein ganz besonderes Ärgernis ausnahm.

Besitzt um 1900 also die Reiselektüre im Kontext der „Schmutz- und Schund-Debatte“ noch den Ruch des Minderwertigen, so wird in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts den Medien nicht nur von Seiten der Fluggesellschaften wieder ein solch ungeheurerer Mehrwert ausgestellt, dass unübersehbar ist, dass sich hier die historischen Rahmungen wieder grundlegend gewandelt haben. Unterhaltung bleibt zwar auch noch nach 1950 aus dezidiert durch Prestigedenken geleiteter Perspektive ein problematisches Unterfangen, ist aber selbstverständlicher geworden. Indem unentwegt der besondere Nutzen der Unterhaltung beispielsweise für den Aufenthalt in einem Flugzeug hervorgehoben wird, ist zugleich implizit auch jener Mangel benannt, der sich vermeintlich bei deren Fehlen einstellen würde. Demnach macht auch im 21. Jahrhundert erst die Verfügbarkeit über Medien die Last des Reisens zur Lust. Und als die größte Mühe des Reisens galt schon zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Langeweile.

Doch gerade hier muss man differenzieren, beispielsweise in Hinblick darauf, dass um 1850 im Großteil der frühen Erlebnisberichte über die ersten eigenen Eisen-

bahnerfahrungen die Fahrt als Rausch beschrieben wird. Vor allem die Wahrnehmung der vorüberziehenden Landschaft kam einer solchen Sensation gleich, dass die ersten Klagen über Reiselangeweile sich kaum mit den euphorischen Zeugnissen in Einklang bringen lassen. Nur fiel der Wahrnehmungswechsel mitunter nicht so heftig aus, wie es die erste Begeisterung vieler Zeitgenossen rückblickend heute erscheinen lässt. So hat u. a. Klaus Beyrer in seiner Studie zu dem Reisesystem der Postkutschen nachgewiesen, dass schon die Eilposten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine analoge Wahrnehmungserfahrung ermöglicht haben.⁴⁴⁴ Man sollte hier also von der Gleichzeitigkeit einer großen Bandbreite von unterschiedlichen Eindrücken unter den ersten Eisenbahnreisenden ausgehen, die dann selbst Widersprüche nicht ausschließen. Auch geht der Anteil der Eisenbahnlektüre an der Habitualisierung der Eisenbahnreise über bloße Zuschreibungen hinaus. Eine ganze Reihe von frühen Eisenbahnreiseführern sind in erster Linie Hilfestellungen für das Betrachten der am Abteifenster vorbeiziehenden Landschaft gewesen. Neben diesem Hilfsmittel erschienen zeitgleich eben auch jene Eisenbahnbibliotheken, die als Textsammlungen vermehrt die volle Aufmerksamkeit des Lesers auf sich zogen. Die These von Schivelbusch, dass dies in einen unmittelbaren Zusammenhang mit einer visuellen Überforderung der Eisenbahnreisenden steht, mag auch hier auf den ersten Blick zu überzeugen, bestätigt sie doch den Verdacht, dass Medien und Vehikel gezielt miteinander gekoppelt wurden. Allerdings lösten die Textsammlungen mit eher unterhaltendem Charakter die Reisebeschreibungen nicht ab, sondern sie ergänzten einander.

Es scheint aber dennoch ein gesicherter Tatbestand zu sein, dass sich in der Frühzeit die Habitualisierung der Eisenbahnreise mit dem Aufgreifen von vertrauten medialen Alltagspraktiken verband. Mit Abstrichen galt dies auch für die Linienschiffahrt und auch für die Luftfahrt, allerdings erst ab dem Zeitpunkt, in dem sich das Flugzeug ab Ende der 1950er Jahre als Massenverkehrsmittel etablierte. Über das Moment des *Populären* scheinen sich also Massenmedien und Massenverkehrsmittel miteinander zu verbinden. In dem Moment, wo Medien und Reisen nicht mehr eine Ausnahmeerscheinung bilden, gibt es die Tendenz beides bewusst miteinander zu verbinden. Dabei ist es im Einzelfall nur ein gradueller Unterschied, ob sich dies als sich wechselseitig bedingender Prozess ausnimmt oder ob die Habitualisierung des einen Elements der des anderen vorausgeht. Die Eisenbahn traf auf das wesentlich ältere Buch, das durchaus schon zu einem Massenmedium geworden war. Auch der Film war

⁴⁴⁴ Klaus Beyrer (Hg.): *Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600-1900*. Karlsruhe 1992, S. 247 und S. 16f.

schon lange als Unterhaltungsmedium etabliert, als das Kino-Dispositiv für Vorführungen auf regulären Linienflügen transformiert wurde. Zumindest im Falle der Eisenbahnlektüre kann man aber auch davon ausgehen, dass sie selbst zu den Faktoren gehörte, die die Expansion massenmedialer Strukturen im 19. Jahrhundert begünstigt haben.

Relativiert wird der hier skizzierte Konnex zwischen Medien und der Habitualisierung von neuen Verkehrsmitteln hingegen vor allem durch den Umstand, dass Medien fast immer zunächst einzig als Attraktion und Luxus für die Reisenden der ersten Klasse verfügbar waren, bevor sie allen Passagieren zugänglich gemacht wurden. Entsprechend wurden im Laufe des 19. Jahrhunderts zuerst nur in den Eisenbahnabteilen der ersten Klasse jene Voraussetzungen geschaffen, die das Lesen ungestört von der Witterung und unabhängig von der Tageszeit möglich machten. Auch die Schiffsbibliotheken waren zunächst nur Bestandteil der öffentlichen Räume der ersten Klasse. Für die Passagiere in den oberen Reiseklassen waren die Räume organisierter Mediennutzung Orte gesellschaftlicher Repräsentation. Das Zwischendeck wurde in fast allen Belangen sich selbst überlassen. Erst in den 1920er Jahren begann man damit, auch in den unteren Reiseklassen Schiffsbibliotheken einzurichten. Ähnliches wiederholte sich in der Passagierluftfahrt seit den 1960er Jahren. Die ersten regulären Filmvorführungen blieben zunächst auf die First Class beschränkt und auch noch heute neigen einige Luftverkehrsunternehmen dazu, die medialen Möglichkeiten an Bord entsprechend der Reiseklassen auszudifferenzieren. Andere Fluggesellschaften nehmen genau davon Abstand. Sie verzichten dann aber auch nie darauf, explizit auf die egalitären Bedingungen der Mediennutzung an Bord ihrer Maschinen hinzuweisen - ein Hinweis, der nur in Anbetracht dessen Sinn macht, dass der Status quo in den meisten Fällen doch noch ein anderer ist.

Medien wurden also und werden zum Teil noch immer im Verbund mit weiteren Unterschieden im Komfort zunächst dazu eingesetzt, die in den Verkehrsmitteln aufrechtgehaltene Klassentrennung zu markieren. Sie dienen als Indikatoren dafür, dass die in der Gesellschaft gültigen sozialen Hierarchien auch dort Bestand haben. Der Umstand, dass diese soziale Differenzierung im 19. Jahrhundert und auch noch zu Beginn des 20. Jahrhundert von einem strengen *Klassenbewusstsein* getragen wurde, das in dieser Form heute weitgehend nicht mehr existiert, hat an diesem Entwicklungsmuster nicht viel verändert. Die einzige wirklich entscheidende Veränderung könnte

man in dem Zeitraum erkennen, nach dessen Ablauf der Nutzerkreis um die Passagiere in den unteren Reiseklassen erweitert wird. Dies mag vielleicht nur der Ausweis für eine zunehmende Dynamik der gesamten Entwicklung sein und weniger die Konsequenz davon, dass die durch gesellschaftlichen Hierarchien gesetzten sozialen Grenzen unter dem Einfluss von Demokratisierungsprozessen fortwährend an Relevanz verloren haben.

6.4 Erfahrung und Kompensation der Isolation

Isolation stellt den mithin wichtigsten Bezugspunkt für all jene Erfahrungswerte dar, die sich mit dem Reisen in einem geschlossenen Vehikel verbinden. Die Reisenden sehen sich von dem zu durchquerenden Raum getrennt. Die einzige Bezugnahme erlaubt der viel bemühte Blick auf die vorbeiziehende Landschaft. Doch schon mit der Zunahme der Reisegeschwindigkeiten im 18. Jahrhundert durch die Einführung der Eilposten beginnt das Moment der Isolation verstärkt ins Bewusstsein zu treten.

In der Folgezeit wurde die Isolation vor allem an der zunehmenden Wahrnehmung der eigenen Ohnmacht festgemacht. Auslösendes Moment ist hier eine Folge von spektakulären Eisenbahn- und Schiffsunglücken gewesen, die allzu deutlich in Erinnerung riefen, dass man in den neuen Reisemaschinen der Technik vollends ausgeliefert war. Bei aller Fortschrittsgläubigkeit verunsicherte dies zutiefst. Das Eisenbahnabteil der europäischen Eisenbahn war von Beginn an nicht nur ein Ort der Gemütlichkeit. Aufseherregende Raubmorde in Abteilen der ersten Klasse verschärften die Situation so sehr, dass man von Seiten der Eisenbahngesellschaften damit begann, nach Lösungen zu suchen, die Isolation der geschlossenen Abteile zu mindern. Die Aufnahme eines Seitengangs, der die einzelnen Abteile miteinander verband, gab den Passagieren in den Waggons mehr Bewegungsfreiheit auch während der Fahrt und befreite zugleich den Reisenden aus der geschlossenen Abgeschlossenheit des Abteils.⁴⁴⁵ Es blieb aber bei der die Isolation bestimmenden Dichotomie von Innen und Außen, zumal sich die Reise zunehmend auf die reine Dauer zwischen Abfahrt und Ankunft reduzierte. Trotz der faktischen Verkürzung der Reisezeiten mehrten sich die Klagen über Langeweile. Die Reise verkam „zum bloßen Unwohlsein des Wartens auf Ankunft“⁴⁴⁶. Die Entwertung der Reisezeit, die die Folge der mit der Eisenbahn fort-

⁴⁴⁵ Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 56f.

⁴⁴⁶ Vgl. Paul Virilio: Fahrzeug. In: Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik. Hrsg. von Karlheinz Berg / u. a.. Leipzig 1993, S. 47-70, hier S. 52.

schreitenden Nivellierung räumlicher Weite war, als auch die durch das automatisierte Vehikel gegebenen Isolation gegenüber dem zu überwindenden Raum hatten unterschiedlichste Anstrengungen zur Folge, die genau darauf abzielten, das Innen und Außen wieder stärker miteinander in Beziehung zu setzen. Nicht zufällig spielen hier die Medien eine besondere Rolle.

Das Aufkommen der im Zug gedruckten Tageszeitungen auf den transkontinentalen Eisenbahnlinien im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wie auch die seit ca. 1900 übliche Ausgabe einer täglich erscheinenden Schiffszeitung können als solche Versuche betrachtet werden, auch unabhängig von einem festen Standort Anschluss an die zeitliche Aktualität zu gewinnen und damit eben die alles bestimmende Isolation aufzubrechen. Beides war indes gebunden an die Erfindung des Telegraphen. Beispielsweise erreichten um 1870 die neusten Meldungen der Nachrichtenagenturen einen Zug auf seinem Weg von der Ost- zur Westküste der USA an jedem Bahnhof und zwar über die zur Eisenbahnstrecke zumeist parallel geführten Telegraphenlinien. Im Falle der Schiffszeitungen verzögerte sich die Entwicklung bis zur Erfindung der drahtlosen Telegraphie. Im Jahr 1899 experimentierte man mit der drahtlosen Telegraphie erfolgreich über die Distanz des Ärmelkanals hinweg. Schon zwei Jahre später gelang es, eine Botschaft mithilfe der drahtlosen Telegraphie über den Nordatlantik hinweg zu senden. Erstmals konnten die aktuellen Nachrichtenmeldungen auch mitten auf dem Nordatlantik ihre mutmaßlichen Adressaten erreichen.

Im 20. Jahrhundert wurden Eisenbahn und Schiff auf den langen transkontinentalen und interkontinentalen Strecken durch das neue und wesentlich schnellere Transportmittel Flugzeug verdrängt. Durch das Flugzeug verkürzten sich die Reisezeiten erheblich. Und obwohl das Reisen im Flugzeug noch existenzieller durch die Erfahrung der Isolation geprägt ist als das Reisen mit Eisenbahn und Linienschiffen, wird sie als Zugeständnis für den großen Zeitgewinn scheinbar bereitwillig hingenommen. Bis in die 1980er Jahre war die Flugzeugkabine ein in sich geschlossener Kosmos, zumindest für die Dauer der Passage. Ab Mitte der 1980er Jahre sind dann aber die Voraussetzungen dafür gegeben, dass die Reisenden zunächst mit Hilfe bodengestützter Funktelefone und später auch mit Satellitentelefonen die Isolation zumindest qua Fern-Kommunikation überspielen können.⁴⁴⁷

⁴⁴⁷ Erst seit knapp zwanzig Jahren ist der von Rudolph Stichweh hervorgehobene Umstand, dass in modernen Gesellschaften die Adressierbarkeit unabhängig vom eigentlichen Standort gegeben sei, damit auch für Flugreisende gültig. Vgl. Rudolph Stichweh: Die Weltgesellschaft. Soziologische Analysen. Frankfurt/ M. 2000, S. 227.

Soweit aber die Isolation, trotz des Versprechens der Telekommunikation auf Gegenwartigkeit, nicht zu überspielen ist, weil z. B. die zugrundeliegenden Technologien das noch nicht zu leisten vermögen, werden Medien vornehmlich als *Zeitkatalysatoren* herangezogen, sollen sie doch einen als negativ erlebten Überschuss an Zeit verwerten. Dies geht allerdings über die wiederholt angesprochene Unterhaltungsfunktion hinaus. Nimmt man das „Warten auf Ankunft“ als eine für das Reisen in Massenverkehrsmitteln typische Erfahrung für gegeben, dann provoziert dies einen fundamentalen Konflikt mit den seit der Neuzeit gültigen Zeitkonzepten, welche den Umgang mit Zeit maßgeblich dem ökonomischen Prinzip der Effizienz unterordnen.

Im 19. Jahrhundert verfestigte sich die Dichotomie von Freizeit vs. Arbeit und man wies die Freizeit als den Zeitraum der Regeneration aus. Dies bedeutete, dass Freizeit keinen wirklichen Freiraum darstellte, sondern in ihrer Ausgestaltung nur dem Endziel der Regeneration verpflichtet sein sollte. Unterhaltung legitimiert sich innerhalb dieser neuen konzeptuellen Rahmung also nur, insoweit sie der Regeneration zuträglich ist. Das „Warten auf Ankunft“ als Leiden an der Reisedauer kam unter dieser Perspektive einer Zeitverschwendung gleich. Man könnte sogar davon ausgehen, dass eine Notwendigkeit bestand bzw. auch noch heute besteht, hierzu gezielt Gegenstrategien zu entwickeln, die einer solchen Verschwendung ganz entschieden begegnen. Die leere Zeit galt es einer produktiven Nutzung zuzuführen. Die Reisezeit ist entsprechend der weithin gültigen Dichotomie von Arbeit vs. Freizeit entweder für die Regeneration bzw. für die Erwerbstätigkeit zu nutzen, je nach dem eigentlichen Anlass der Reise. Sie ist entweder Bestandteil des Urlaubs oder Vorlauf für die berufliche Tätigkeit am Zielort. Die Nutzung von Medien kann indes beiden Konzepten beigeordnet werden. Über ihre Unterhaltungsfunktion verkürzen Medien das Warten auf das Erreichen des Ortes, wo der eigentliche Aufenthalt zur Erholung beginnen soll. Insoweit Medien aber als Hilfsmittel für die Erwerbstätigkeit genutzt werden, erlauben sie die berufliche Tätigkeit in die Reise hinein zu verlängern.

Ein entsprechender Gebrauch der Reisezeit durch Geschäftsreisende setzt bereits im 19. Jahrhundert ein. Schivelbusch weist z. B. darauf hin, dass schon vor 1850 Vorteile der neuen Eisenbahn gegenüber der Eilpost eben daran festgemacht wurden, dass man erstmals während der Fahrt ungestört zu lesen und zu schreiben vermöge, womit Kaufleute nun auch bei der Reise ihren Geschäften nachgehen könnten.⁴⁴⁸ Später wurden gezielt Vorkehrungen getroffen, um den Interessen von Geschäftsreisenden

⁴⁴⁸ Vgl. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 62f.

entgegenzukommen. An Bord der luxuriösen Expresszüge der amerikanischen Eisenbahnen, die bis in die 1960er Jahren die großen Wirtschaftsmetropolen miteinander verbanden, als auch an Bord der *Oceanliner* waren Sekretärinnen und Schreibkräfte fast schon eine Selbstverständlichkeit. Dagegen wirkt das Bereithalten einer Kofferschreibmaschine auf den Langstreckenflügen der Lufthansa in den 1950er und 1960er Jahren eher kurios. Zielgerichteter erscheint da schon die mit Beginn der 1990er Jahre aufgenommene Ausrüstung von Langstreckenflugzeugen und Hochgeschwindigkeitszügen mit Stromanschlüssen am Sitzplatz zur Unterstützung des Betriebs von Laptops. Auch das Vorhaben von *Singapore Airlines* ab Herbst 2007 die individuellen Bordunterhaltungseinheiten nun auch mit der Word Office Software und USB Anschlüssen zu versehen, schließt hier an. Es ist also kein Novum der jüngsten Zeit, dass auf Geschäftsreisen der Aufenthalt im Vehikel als Bestandteil der Arbeitszeit gedacht wird und die Medien-Dispositive hierfür entsprechend justiert werden. Dass sich hier seit dem 19. Jahrhundert die Verhältnisse in vielerlei Hinsicht gewandelt haben, steht dabei natürlich außer Frage.

Hieran zeigt sich erneut, dass auch eingedenk mancher Unterscheide im Detail wesentliche Grundmuster der Entwicklung seit ihren Anfängen konstant bleiben. Sowohl die Motivation Medien beim Reisen zu nutzen, als auch das Bemühen dieser Nutzung einen ganz spezifischen Mehrwert zuzusprechen, sind durch die Kontinuität ihrer Parameter und der Argumente geprägt. Dies gilt auch noch dann, wenn man all die Veränderungen in Rechnung stellt, welche die Entwicklung dieses Phänomens bis heute begleitet haben, wie z. B. das Aufkommen immer neuer Medien. Als das zentrale, stets wiederkehrende Moment ist dabei der Umstand anzusehen, dass Medien fortwährend die Leistung zugesprochen wird, eine der Reise eigene defizitäre Situation zumindest zu relativieren. Als defizitär beim Reisen gelten und galten dabei die Fremdheit der jeweils neuen Reisemaschinen, die Isolation während der Passage und die damit einhergehende mangelnde Erreichbarkeit und Langeweile. Die Verlängerung von im Alltag vertrauten Medienpraktiken in die Zeiträume von Passagen hinein sollen diese Defizite kompensieren. Hierbei soll die Formel gelten, dass Medien unterhalten. Die damit in Medien gesetzten Erwartungen wurden und werden allerdings nur teilweise eingelöst. An der daraus resultierenden Enttäuschung ließe sich festmachen, warum die jeweils historisch neuen Medien-Dispositive alsbald auch für das Reisen aufgegriffen wurden. Neue Medien galten wohl stets als leistungsfähiger, ganz in dem Sinne, dass der Technikentwicklung gemeinhin immer Progress eingeschrieben sei. Allerdings ersetzte

ein neues Medium nicht ein altes Medium – hier verhält es sich im speziellen Fall der organisierten Mediennutzung auf Reisen nicht anders als in der Mediengeschichte allgemein. Komplementarität gilt vor dem Hintergrund der Ausdifferenzierung der Massenmedien und der fortschreitenden Individualisierung geradezu als das Erfolgsrezept für eine gelungene Organisation von Medienpraktiken im Hinblick auf die Gegebenheiten der Reisemaschinen.

Dagegen zeichnet sich die Diskursivierung des Phänomens, Medien auf Reisen zu nutzen, nicht durch besondere Kontinuität aus. Irritationen, die einen Diskurs zur Folgenabschätzung hätten initiieren können, lassen sich in erster Linie nur für das 19. Jahrhundert und den Beginn des 20. Jahrhunderts ausmachen. Allerdings generieren sie nicht ein eigenes diskursives Feld, sondern artikulieren sich in Form von Anschlüssen an die zeitgenössischen Mediendiskurse und an die in diesen aufgeworfenen Problemzusammenhängen.

6.5 Zur Spezifik der Diskursivierung der Mediennutzung von Passagieren

Das Aufkommen der Eisenbahnlektüre, des Bahnhofsbuchhandels und der ersten Schiffsbibliotheken fand in etwa demselben historischen Umfeld statt, in dem die sogenannte Massenkultur und die ersten Massenmedien expandierten. So ist auch die speziell auf die Bedürfnisse und besonderen Erfordernissen von Reisenden ausgerichtete Mediennutzung als Teil der mit der Massenkultur einhergehenden revolutionären Umwälzungen wahrgenommen worden. Vor allem der kaum zu kontrollierende schnelle Umschlag von Druckerzeugnissen an Bahnhöfen und Schiffsanlegestellen wurde im letzten Drittel des 19. Jahrhundert zunehmend als ein besonders großes Ärgernis wahrgenommen. Galt der Bahnhofsbuchhandel doch rasch als eine der Hauptquellen für die Verbreitung minderwertiger und moralisch mehr als zweifelhafter Unterhaltungsliteratur.

Die mit dem Ende der 1860er Jahren aufkommende Debatte um Schmutz und Schund fand darin ein einladendes Aktionsfeld. Infolgedessen nahm die allgemeine Debatte um das richtige Medienhandeln auch zur Eisenbahnlektüre ausdrücklich Stellung. Wie bereits herausgestellt, hat die Kontroverse aber weniger auf das Lesen im fahrenden Zug selbst gezielt, sondern vielmehr auf die dazu gewählten Lesestoffe. Und selbst dies findet erst ab den 1870er Jahren statt. Als um 1855 die ersten Eisenbahnbibliotheken auch in Deutschland aufkamen, stießen diese zunächst noch auf eine durchweg positive Resonanz. Auch besaß die ansonsten so verdächtige Unterhaltungs-

funktion populärer Lesestoffe noch nicht jene Brisanz, die sie dann später gewinnen sollte. Sie wurde erst mit dem Erstarken der „Schmutz- und Schunddebatte“ zu einem Problem. Fortan stand zwar nicht das Lesen unter Vorbehalt, aber es wurde über die Distribution mutmaßlich minderwertiger Literatur gestritten. Auf diskursiver Ebene kam es zu vehementem Ringen um die Kontrolle über das Selektionsverhalten der Reisenden bzw. der Leser. Die dazu im Verlauf der „Schmutz- und Schunddebatte“ bemühte Argumentation hat eine lange Genealogie, die bereits angedeutet wurde und der nun ein wenig ausführlicher nachgegangen werden soll. Denn auf diesem Weg kann deutlich gemacht werden, dass die für die Reisenden gestifteten Strukturen organisierter Mediennutzung von Beginn an nur im Anschluss an die dominierenden Kontroversen der damals aktuellen Mediendiskurse in den Fokus öffentlicher Aufmerksamkeit gerieten. Die Infrastruktur der Eisenbahnlektüre war nur ein Exempel im Streit um viel Grundsätzlicheres.

Der wichtigste Bezugspunkt für die Ursprünge der „Schmutz- und Schunddebatte“ findet sich in der Kontroverse um jene Lesesucht, die um 1800 geradezu zu einem Gemeinplatz geworden war. Mit der Umstellung auf eine funktional ausdifferenzierte Gesellschaft hatten sich die alten Ordnungsmuster aufgelöst. Damit gewannen auch Fragen nach der Kontrolle und der Regulation der Mediennutzung eine ganz neue Brisanz. Nicht erst mit der Aufklärung formierte sich das Programm der Volks-erziehung, aber im Zusammenhang mit der Aufklärung erhielt es eine besondere Bedeutung.⁴⁴⁹ Die durch die Aufklärung angestoßene Alphabetisierung begann immer mehr an Zugkraft zu gewinnen, zeitigte aber auch Folgen, die man so nicht beabsichtigt hatte. Daher sollte sie fortan durch eine hinreichende Anleitung zum angemessenen Umgang mit der neu erworbenen Lesefähigkeit begleitet sein. Vor allem herrschte die weitverbreitete Sorge, ob die Fähigkeit zu lesen mit der notwendigen Medienkompetenz einhergehen würde. Diese sollte sich dadurch auszeichnen, das Richtige auf die richtige Art und Weise zu lesen.

Die Verunsicherung äußerte sich schließlich um 1800 in die Lesesucht-Debatte. Nun wurde das nicht mehr zu kontrollierende Lesebedürfnis stetig wachsender Bevölkerungsschichten von den Eliten als ausschweifende Lesesucht denunziert.⁴⁵⁰ Man gab zu Bedenken, dass der allgemeine Gewerbefleiß und der Hang zur nützlichen

⁴⁴⁹ Vgl. Rudolf Schenda: Volk ohne Buch. Studien zur Sozialgeschichte der populären Lesestoffe 1770-1910. Frankfurt/ M. 1970, S. 62 und S. 95.

⁴⁵⁰ Vgl. ebenda, S. 63.

Beschäftigung unter exzessivem Lesen leiden müsse. Derlei Zeitvertreib bringe zwangsläufig Sittenlosigkeit und Religionsverachtung mit sich.⁴⁵¹ Man sprach von der Gefährdung des häuslichen Friedens, im Extremfall sogar der staatlichen Ordnung.⁴⁵² Als einzig möglichen Ausweg proklamierte man vehement das Maßhalten bei der Lektüre. Schlussendlich bildete sich eine Diätetik der Mediennutzung aus.⁴⁵³ Die Lesesucht-Diskussion war aber nicht nur im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts eine markante Erscheinung, sondern prägte eine Vielzahl von Zuschreibungen und Topoi, die noch bis heute wirksam sind. Dabei steht sie selbst in der Tradition noch viel älterer Dispute ums Lesen. Schließlich ist die Fragwürdigkeit des Lesens so alt wie das Lesen selbst. So lässt sich z. B. das grundsätzliche Misstrauen gegen alle fiktive Literatur bis zu Plato zurückverfolgen.⁴⁵⁴

Die Frage nach dem Nutzen des Lesens und die Überlegungen, wer, was, in welchem Umfang und zu welcher Zeit lesen solle, erlebte um 1800 eine besondere Konjunktur, weil mit dem wachsenden Lesebedürfnis weitreichende Veränderungen bei der Produktion und beim Vertrieb von Literatur einhergingen. Aus dem Buch war nunmehr auch eine Ware geworden. Als ein wesentlicher Auslöser für die Lesesucht-Debatte um 1800 kann also, neben dem Übergreifen des Lesens in die sogenannten niederen Stände, die weitgehend unkontrollierbare Distribution einer stetig wachsenden Menge populärer Lesestoffe gelten. Dafür machte man maßgeblich den Kolportagebuchhandel verantwortlich. Der Vertrieb von Büchern durch Hausierer war immer weniger zu kontrollieren. Der Argwohn, mit der das Treiben des Kolportagebuchhandels betrachtet wurde, weist entsprechend Bezüge zu den Vorbehalten auf, die man später dem Bahnhofsbuchhandel entgegenbrachte. In beiden Fällen steht schließlich die grundsätzliche Frage nach der Kontrolle der Distribution im Hintergrund.

Für den Bahnhofsbuchhandel suchte man ebenso nach Korrektiven und Instrumenten zur Regulation, wie sie schon zuvor für den Kolportagebuchhandel verhandelt wurden. Schließlich stellte der Bahnhofsbuchhandel als eine Art Katalysator für die Verbreitung des Massenmediums Buch keine qualitative, sondern nur eine quantitative

⁴⁵¹ Vgl. Rudolf Schenda: Volk ohne Buch, S. 95.

⁴⁵² Vgl. Dominik von König: Lessucht und Lesewut. In: Buch und Leser. Vorträge des ersten Jahrestreffens des Wolfenbüttler Arbeitskreises für Geschichte des Buchwesens. 13. und 14. Mai 1976. Hrsg. v. Herbert G. Göpfert. Hamburg 1977, S. 89-124, hier S. 91.

⁴⁵³ Vgl. ebenda, S. 100. Albrecht Koschorke: Körperströme und Schriftverkehr. Mediologie des 18. Jahrhunderts. München 2003³, S. 393-430, hier S.403f.

⁴⁵⁴ Vgl. Alberto Manguel: Eine Geschichte des Lesens. Berlin 1998, S. 335.

Veränderung gegenüber dem schon am Ende des 18. Jahrhunderts beargwöhnten Kolportagebuchhandel dar. Der schnelle Warenumschlag an den Bahnhöfen war einfach nur noch effizienter beim Vertrieb großer Mengen populärer Unterhaltungsliteratur. Ein altes Problem schien nur vertagt worden zu sein und forderte daher nun nach einem noch entschiedeneren Eingreifen. Folglich handelte es sich bei der Auseinandersetzung um Schmutz und Schund in der Unterhaltungsliteratur im Allgemeinen und dem Bahnhofsbuchhandel im Besonderen ab etwa 1870 in manchem um eine weitere Variante jener Kontroversen von 1800 und noch älterer Auseinandersetzungen. Die Irritationen, die der Buchdruck und der Wandel des Buches zum Massenmedium von Beginn an evoziert hatten, wirkten unvermindert fort.

Im 19. Jahrhundert lebten die Argumente der Lesesucht-Kritik in der Besorgnis der Eliten und selbsternannten Volkserzieher über die lesenden Unterschichten also nur wieder von Neuem auf. Die von der neuen Arbeiterschaft bevorzugten populären Lesestoffe erschienen den in aller Regel konservativen Eliten als höchst problematisch. Man stieß sich – zugespitzt formuliert – an allem, was die populären Lesestoffe zu kennzeichnen schien. Geradezu verdächtig war das allzu offensichtliche Kalkül der Produzenten der expandierenden Populärliteratur, mit Sensation und Sentimentalität, Sexualität und Gewalt, lokale Folkloristik und Exotik Leser zu gewinnen.⁴⁵⁵ In Anbetracht dessen erschien der endgültige Verlust der Kontrolle über das Medienverhalten des neuen Massenpublikums als eine ganz konkrete Gefahr für das gesamte soziale Gefüge.⁴⁵⁶ Allzu offensichtlich verweigerte sich die zunehmend öffentlich präsente Populärkultur in jederlei Hinsicht den etablierten Normen „bürgerlicher Kultiviertheit“.⁴⁵⁷ Im Anschluss an die Lesesucht-Debatte wurde nun die Expansion einer Unterhaltungsindustrie mit ganz besonderem Argwohn verfolgt. Beinahe automatisch wurden alle Formen populärer Unterhaltung sogleich als Indizien für die moralische und ästhetische Dekadenz der gegenwärtigen Epoche erachtet. Sittliche Verfehlungen, Verbrechen, Realitätsverlust, Wirklichkeitsflucht, Vergnügungssucht und Verschwendung galten allesamt gleichermaßen als unmittelbare Folge der Populärkultur.⁴⁵⁸ Kulturelle und gesellschaftliche Fehlentwicklungen wurden also als Medien-

⁴⁵⁵ Vgl. Kasper Maase: Schund und Schönheit. Ordnungen des Vergnügens um 1900. In: Schund und Schönheit. Populäre Kultur 1900. Hrsg. von Ders. / Wolfgang Kaschuba. Köln 2001, S. 9-29.

⁴⁵⁶ Vgl. ebenda, S. 9-29.

⁴⁵⁷ Vgl. ebenda, S. 14.

⁴⁵⁸ Vgl. Kasper Maase: Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur. 1850-1970. Frankfurt/M. 1997, S. 27. Sowie Koschorke: Körperströme und Schriftverkehr, S. 406.

wirkung beschrieben. In publizistischen und politischen Diskursen wurde es üblich, der expandierenden Populärkultur die Schuld an fast allen sozialen Problemen der Zeit zuzuweisen. Nach 1900 war es schließlich ein allgemeingültiges Deutungsmuster, dass das Fehlverhalten Heranwachsender direkt auf den verderblichen Einfluss populärer Vergnügungen zurückzuführen sei, was einem auch noch heute seltsam bekannt vorkommt.⁴⁵⁹

Der Erfolg der Populärkultur stellte die volkserzieherische Programmatik gleich doppelt in Frage. Die neuen Anbieter versuchten erst gar nicht sich einer didaktischen Programmatik unterzuordnen. Zudem machte der unaufhaltsame Aufstieg der Unterhaltungsindustrie allzu deutlich, dass der Kampf eigentlich schon verloren war.⁴⁶⁰ Die Zensur war dann eines der letzten Mittel, mit denen man noch versuchte der Entwicklung irgendwie Einhalt zu gebieten. Bahnhofsbuchhändler waren angehalten Bestandslisten den Behörden vorzulegen und die Eisenbahnen drohten mit dem Entzug der Verkaufskonzessionen, sollte ein Händler Schmutz und Schund am Bahnhof vertreiben. Wirklicher Erfolg war aber allen Versuchen der Regulation nicht beschieden. Die nicht mehr rückholbare Verselbstständigung der Mediennutzung breiter Bevölkerungsschichten sowie die damit einhergehende Marginalisierung volkserzieherischer Maßnahmen und des von den gesellschaftlichen Eliten verfochtenen Kulturverständnisses, kennzeichnen noch bis weit ins 20. Jahrhundert die Auseinandersetzungen um Medien und das Populäre. Die Kontroverse um den Bahnhofsbuchhandel verebbt schließlich mit dem Aufkommen der neuen audiovisuellen Medien.

Medienwirkung könnte man als das zentrale Problemfeld auch der Mediendiskurse des 20. Jahrhunderts bezeichnen, denn ein kausaler Zusammenhang zwischen der Darstellung von Gewalt und Sexualität, deren Rezeption und einem mitunter daraus resultierenden Fehlverhalten wird wie in den Jahrhunderten zuvor immer wieder thematisiert. In Deutschland gewinnen die Kontroversen um die Medienwirkung nach 1900 eine neue Brisanz, weil die „Schmutz- und Schunddebatte“ nun das neue Medium

⁴⁵⁹ Diese Sicht der Dinge war nicht nur auf Deutschland beschränkt, sondern auch in anderen europäischen Staaten und in den USA kam es um 1900 zu Sittlichkeitsbewegungen. Man war auf beiden Seiten des Atlantiks fest davon überzeugt, dass die populäre Literatur einen verderblichen Einfluss insbesondere auf die Jugend ausübe. Als eines der Hauptübel galt dabei nicht nur die Lektüre moralisch zweifelhafter Literatur, sondern zum Teil sogar der Lese-Akt selbst. Vgl. Manguel: *Geschichte des Lesens*, S. 330-336.

⁴⁶⁰ Vgl. Maase: *Schund und Schönheit*, S. 16f.

Film bzw. präziser auf das Kino als neuen und nun primären Schauplatz der sogenannten Massenkultur in den Blick nahm. Die Kinematographie löste ab ca. 1907 ähnlich grundsätzliche Bedenken aus wie die nicht mehr zu kontrollierende Verbreitung populärer Lesestoffe vor allem durch den Bahnhofsbuchhandel. Noch vor dem Ersten Weltkrieg setzte die Kritik am Kino nach einem ähnlichen Muster ein. Wieder ist der unkontrollierte Zugang zu den Medieninhalten der eigentliche Anstoß für heftige Debatten. Zu den zeitgenössischen Stimmen gehört das Urteil, dass das Kino gar keine Kunstform darstelle, sondern vielmehr auf bedenkliche Weise massensuggestiv sei und die Jugend verderbe⁴⁶¹. Der angestrebte Schutz vor Schmutz und Schund im Film knüpfte damit unmittelbar an die Auseinandersetzungen um die populäre Unterhaltungsliteratur an. Der ausgesprochen kulturkritische Diskurs wurde zwar von Zeit zu Zeit unterschiedlich geführt, gänzlich eingestellt wurde er hingegen nie.⁴⁶² Auch die Kinodebatte ist nur Teil eines fortwährend geführten Diskurses um Sittlichkeit und Medienkompetenz - vor allem der sozialen Unterschichten. Die Mediendiskurse des frühen 20. Jahrhunderts verhandelten wieder jene Zusammenhänge, in denen der Bahnhofsbuchhandel gegen Ende des 19. Jahrhunderts so sehr in die Kritik geraten war. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts verlagerte sich das Hauptaugenmerk der Mediendiskurse nun ganz eindeutig auf den Film und das Kino.

Unentwegt wird um die Disziplinierung der Mediennutzung gerungen: Lese- suchtkritik um 1800, Bilderflutphobie bei der Einführung des Fernsehens und auch das Einklagen einer Mobiltelefonetikette. Es dominieren zum Teil bis heute stets kulturkritische Argumentationsfiguren, die ganz von der Differenz zwischen Hoch- und Trivialekultur beherrscht werden und stark im 19. Jahrhundert verankert sind. Doch das Phänomen der Formation organisierter Mediennutzung für das Reisen wird in der publizistischen Berichterstattung nicht mehr kontrovers diskutiert. Gleiches lässt sich auch für den wissenschaftlichen Diskurs beobachten.

Während sich die kontinuierliche Auseinandersetzung um Medienwirkung fortschreibt, also die Darstellung von Gewalt und Sexualität unvermindert ein Problemfeld darstellt, wandelt sich das problematische Phänomen *Unterhaltung* in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem institutionalisierten Programmauftrag des öffentlich-

⁴⁶¹ Vgl. Corinna Müller: Der frühe Film, das frühe Kino und seine Gegner und Befürworter. In: Schund und Schönheit. Populäre Kultur um 1900. Hrsg. von Kasper Maase / Wolfgang Kaschuba. Köln 2001, S. 62-91.

⁴⁶² Vgl. Rudolf Stöber: Mediengeschichte, S. 62f.

rechtlichen Rundfunks – mitnichten ein Zufall, sondern dezidiert der Versuch das kaum je wirklich zu fassende Phantom zu domestizieren. Entsprechend wird das Fernsehen schon recht früh als „Unterhaltungsautomat“ konzeptualisiert, also Fernsehen mit Unterhaltung identifiziert,⁴⁶³ selbst wenn noch lange Gegenkonzepte verfochten wurden. Reiselektüre und Bordunterhaltung verlieren mit dieser fortschreitenden Institutionalisierung von Unterhaltung an Brisanz bzw. geraten erst gar nicht mehr ins Fadenkreuz der Kritik. Bei dem auf die Mediennutzung beim Reisen bezogenen Unterhaltungsbegriff firmiert das Stichwort Unterhaltung nur noch als Indikator für eine primär durch die Medien verbürgte und positiv konnotierte Erlebnisqualität. Bereits die ständige Einrichtung von Bordkinos auf Schiffen Mitte der 1920er Jahre löste schon keinerlei grundsätzliche Kontroverse mehr aus, wohl weil das Kino zu diesem Zeitpunkt bereits weitgehend als Unterhaltungsmedium etabliert war. Die Kinoreformbewegung hatte mittlerweile fast gänzlich an Zugkraft verloren, der Kinokunstdiskurs verhandelte nun primär ästhetische Maßstäbe.⁴⁶⁴

Relativ rasch war also darüber entschieden, dass Unterhaltung im Zusammenhang mit Reisen nicht mehr länger verdächtig sei. Sobald die Reiselektüre nicht mehr vornehmlicher Gegenstand des Mediendiskurses war, ist das einstige Reizwort Unterhaltung seither das unumstrittene Indiz für einen an Medien gebundenen Mehrwert. Allein schon durch die Verfügung über Medien soll der Reisende sich unterhalten wissen. Die Präsenz von Medien-Dispositiven in Räumen des Reisens verbürgt einen als angenehm empfundenen Aufenthalt in den modernen Reisemaschinen. So wird im direkten Bezug auf die organisierte Mediennutzung bis heute auch nur noch über Erfolg und Misserfolg der Adjustierung der jeweiligen Medien-Dispositive geurteilt. Hier finden bis heute Innovationen kurzfristig publizistische Aufmerksamkeit. Doch im Hinblick auf die seit der „Schmutz- und Schunddebatte“ um 1900 geführten Mediendiskurse hat die Entwicklung der Strukturen und der Technologien, die sich ausschließlich auf die Erfordernisse von Passagieren ausrichten, beinahe gänzlich das Interesse der breiten Öffentlichkeit verloren.

So stellt z. B. das Sondieren von Zuschauerkonzepten, wie es in den frühen 1950er Jahren, als das Fernsehen in Deutschland eingeführt wurde, in der

⁴⁶³ Vgl. Brigitte Weingart: Fatales Wort in Gänsefüßchen. „Unterhaltung“ im Mediendiskurs der 50er Jahre. In: Irmela Schneider / Peter M. Spangeberg (Hrsg.): Medienkultur der 50er Jahre. Diskursgeschichte der Medien nach 1945. Band 1. Wiesbaden 2002, S. 299-321, hier S. 299.

⁴⁶⁴ Zu den Auseinandersetzungen um das Kino zu Beginn des 20. Jahrhunderts vgl. Corinna Müller: Der frühe Film, das frühe Kino und seine Gegner und Befürworter, S. 62-91.

publizistischen Debatte stattgefunden hat⁴⁶⁵, keine Orientierung für ähnlich gelagerte Überlegungen dar, wie sie im Zusammenhang mit der zeitlich später liegenden Einrichtung von audiovisuellen Dispositiven an Bord von kommerziellen Verkehrsflugzeugen zu vermuten gewesen wären. Denn eine vergleichbare Kontroverse findet im Zusammenhang mit der Bordunterhaltung gar nicht statt. Der Flugpassagier wird hinsichtlich seiner jeweiligen Mediennutzung nicht problematisiert. Zu eindeutig ist der Konsens über die Unterhaltungsfunktion von Medien beim Reisen. Dies legt den Schluss nahe, dass die Adjustierung von bereits habitualisierten Medien-Dispositiven an die Gegebenheiten der hier besprochenen Massentransportmittel doch nicht von solch fundamentalen Verunsicherungen begleitet wurde, wie sie u. a. für Deutschland noch im Umfeld der Fernseheinführung zu beobachten sind. Die Aufmerksamkeit der publizistischen und wissenschaftlichen Mediendiskurse war Mitte der 1960er Jahre noch immer gebannt von der weiteren Entwicklung des neuen gesellschaftlichen Leitmediums Fernsehen.

Doch nicht allein an der Ungleichzeitigkeit von Debatten lässt sich festmachen, dass es nicht mehr zu Anschlüssen an aktuelle Mediendiskurse kommt. Selbst wenn im gleichen zeitlichen Umfeld ähnliche Problemzusammenhänge diskutiert werden, finden die Kontroversen isoliert voneinander statt. Dies lässt sich gut beim Aufkommen der deutschen Kontroverse um die Videotechnologie am Ende der 1960er Jahre beobachten. Innerhalb des publizistischen Diskurses kam es damals vermehrt zu Forderungen nach der Selbstbestimmtheit des Zuschauers. Der Zuschauer solle autonom werden, er sollte aus dem zeitlichen Fluss der Fernsehsendungen auswählen können.⁴⁶⁶ Eine damit vergleichbare Zielvorstellung vom autonomen Nutzer begleitet über Deutschland hinaus auch die Debatten um die Ausgestaltung der Bordunterhaltung in kommerziellen Verkehrsflugzeugen. Man könnte daher durchaus vermuten, dass es sich im Hinblick auf ein mögliches Zusammentreffen mit der diskursiven Sondierung von Video-Utopien um einen überzufälligen Zufall handelt. Schließlich ließen sich die vereinzelt diskursiven Aussagen zur Bordunterhaltung, die seit 1965 um eine als defizitär ausgewiesene Selektion kreisen, unmittelbar an die Figur des autonomen Zuschauers

⁴⁶⁵ Vgl. Irmela Schneider: Konzepte vom Zuschauen und vom Zuschauer. In: Medienkultur der 50er Jahre. Diskursgeschichte der Medien nach 1945, Band 1. Hrsg. von Dies. / Peter M. Spangenberg. Wiesbaden 2002, S. 245-269.

⁴⁶⁶ Vgl. Torsten Hahn / Isabell Otto / Nicolas Pethes: Emanzipation oder Kontrolle? – Der Diskurs über ‚Kassetten-Fernsehen‘, Video und Überwachungstechnologie. In: Einführung in die Geschichte der Medien. Hrsg. von Albert Kümmel / Leander Scholz / Eckhard Schumacher. Paderborn 2004, S. 225-253, hier S. 225f.

anschließen. Da scheint es nahe zu liegen, dass sich Aussagen zu den Defiziten der Bordunterhaltung an der Zielvorstellung vom autonomen Zuschauer orientieren, selbst wenn sie in einem ganz anderen Zusammenhang ausgebildet worden ist. Man könnte zumindest von einer mittelbaren Korrelation ausgehen. Letztlich erscheint es aber fraglich, dass hier ein unmittelbarer Bezug existiert. Die Zielvorstellung autonomer Selektion bei der Mediennutzung an Bord von Flugzeugen wird nicht angesichts der neuen Möglichkeiten der Videotechnologie entwickelt. Sie richtet sich allein an den Defiziten des Kinos über den Wolken aus. Entsprechend werden selbst noch heute die neuen Eingriffsmöglichkeiten, die den Passagier selbst zum Manipulator der Zeitabläufe machen, als Erfüllung einer lang geforderten Abstellung eines gravierenden Mangels begrüßt und zwar ohne auch nur einmal in der Argumentation eine Analogie zum Video-Dispositiv zu suchen.

Was sich an diesen beiden Beispielen zeigt, bestätigt sich auch in den Folgejahrzehnten. Es kommt nicht mehr zu Anschlüssen an aktuelle Mediendiskurse. Die Entwicklung der organisierten Mediennutzung auf Reisen scheint der Brisanz zu entbehren, die eine entsprechende Aufmerksamkeit binden könnte. Die publizistischen und wissenschaftlichen Mediendiskurse verhandeln anhand der neuen digitalen Medien über Netzkulturen oder virtuelle Identitätsentwürfe lange bevor überhaupt Schritte unternommen wurden, den mobilen Internetzugang oder die Mobiltelefonnutzung auch den Passagieren in den modernen fliegenden Reisemaschinen einzuräumen. Die Habitualisierung von Internet und Handy und die damit verbundenen Debatten gehen der Transformation voraus und somit hat sich schließlich die Neuheit der neuen Medien immer schon erschöpft, wenn die Ausweitung der neuen Mediennutzungsordnungen in den transitorischen Zeitraum der Passage hinein vonstatten geht. Das Phänomen verfügt dann einfach nicht mehr über jene Brisanz, die eine Kontroverse evozieren könnte. Die immerhin mittlerweile technisch machbare Option, selbst beim Reisen in Jet-Geschwindigkeit in die globalen Kommunikationsnetze eingebunden zu sein, stellt offensichtlich keine Sensation mehr dar. Sie erscheint einfach als fällige Einlösung all jener Erwartungen, die sich an das Potential der digitalen Kommunikationsinfrastruktur knüpfen. Diskurse zur Folgenabschätzung sind in diesem Zusammenhang entbehrlich. Es fehlt an spezifischen Rahmungen, innerhalb derer die neuen Medienformationen als Innovation erkannt werden und dann über deren Potential und die möglichen negativen Folgen verhandelt wird.

Der anfängliche Verdacht, dass Verunsicherungen auftreten müssten, wenn habitualisierte Mediennutzungsordnungen neu justiert werden, indem sie z. B. in die transitorischen Räume des Reisens überführt werden, muss also relativiert werden. Entscheidend ist nämlich, inwieweit die adaptierten Modi der Mediennutzung jenseits des Eisenbahnwaggons oder der Flugzeugkabine noch in der Diskussion stehen. Wie bereits aufgezeigt, ist z. B. der Bahnhofsbuchhandel vor allem daher ein Gegenstand der zeitgenössischen Kontroversen gewesen, weil der Wandel des Buches zu einem Massenmedium auch noch im 19. Jahrhundert fortwährend fundamentale Irritationen evozierte. Durch die frühzeitige Rahmung der audiovisuellen Medienformationen Kino und Fernsehen durch Strukturen der Populärkultur sind vergleichbare langanhaltende Irritationen schneller aufgefangen worden. Da die Transformation der Audiovision in Form der sogenannten Bordunterhaltung dann genau jene Unterhaltungsfunktion nutzbar machen will, die sowohl Kino und Fernsehen gemäß ihrer Rahmung durch die Populärkultur bereits zugeschrieben worden ist, kommt es bis heute nicht zu weitreichenden Irritationen. Infolgedessen provoziert das Phänomen auch kaum mehr diskursive Aufmerksamkeit. Als allzu große Selbstverständlichkeit ist es nun in der Regel sowohl für publizistische als auch für wissenschaftliche Diskurse einfach unattraktiv.

7. Schluss: Wagnis und Weite

„Wo sind wir, wenn wir reisen?“⁴⁶⁷ – Diese Frage stellt Paul Virilio am Beginn seiner Gedanken zu der Phänomenologie des Fahrzeugs. Und Virilio gibt seinerseits auch gleich eine Antwort. Er verortet den Reisenden in der Bewegung, im „Geschwindigkeitsrausch“:⁴⁶⁸ Mobilität wird von ihm begriffen als Existenz in der Passage, nunmehr ein „Warten auf Ankunft“⁴⁶⁹. Der Bahnhof und der Flughafen erscheinen gemäß dieser Perspektive als Raum-Zeit-Schleusen, Orte des Übergangs in den „Geschwindigkeitsraum“.⁴⁷⁰ Globale Mobilität ist dergestalt vor allem eine logistische Herausforderung. Die Koordination eines weltumgreifenden Systems der Streckennetze und Knotenpunkte hat dabei nur ein Ziel. Es handelt sich um nichts Geringeres als den alltäglichen Versuch die Reichweitengrenzen menschlicher Existenz zu beugen und nach Möglichkeit gänzlich aufzuheben.⁴⁷¹ Dank der modernen Reisemaschinen verdichtet sich die Weite des Raumes auf die Zeit bis zur Ankunft. Doch nicht allein die Verkehrssysteme überformen den Raum. In gewissem Sinne leisten auch die Medien Vergleichbares. Auch sie überwinden die räumliche Ferne. Folgt man Marshall McLuhan, dann besteht dabei zwischen Mobilitäts- und Kommunikationstechnologien in letzter Konsequenz nur ein gradueller Unterschied. Beide sind Hilfsmittel, um die Reichweiten des menschlichen Körpers zu vergrößern⁴⁷². Medien und Massenverkehrssysteme bilden ein Dispositiv der Mobilität.

Es bleibt aber doch eine entscheidende Differenz. Verkehrstechnologien gewährleisten die Bewegung des Menschen selbst durch Raum und Zeit, wohingegen Medien

⁴⁶⁷ Vgl. Virilio: Fahrzeug, S. 47.

⁴⁶⁸ Vgl. ebenda, S. 70.

⁴⁶⁹ Vgl. ebenda., S. 56.

⁴⁷⁰ Vgl. Burckhardt: Metamorphosen von Raum und Zeit, S. 278. Augé: Orte und Nicht-Orte, S. 120f.

⁴⁷¹ Dass dabei alle Versuche Raum und Zeit zu beugen mit Risiken behaftet sind, ist nicht nur ein Gemeinplatz. Bereits der Ikarusmythos berichtet von dem Wagnis des Unterfangens, die Weite des Raumes im Flug zu überwinden. Ein jeder Absturz bezeugt die Realität der in diesem Raum wirkenden Gravitationskräfte. Aber nicht nur das Projekt des Fliegens hat seinen Preis. Das 19. Jahrhundert ist reich an spektakulären Eisenbahnunglücken. Zu den Technikmythen des 20. Jahrhunderts, die von der menschlichen Hybris erzählen, gehören der Untergang der Titanic, als auch die Hindenburg-Katastrophe. Die Katastrophe ist letztendlich aber nur eine Störung, die das große Projekt, Raum und Zeit zu nivellieren, nicht grundsätzlich in Frage stellt. Sie wird trotz aller Aufgeregtheit hingenommen. Die Utopie der Entgrenzung ist schließlich eines der zentralen Momente der Moderne.

⁴⁷² Vgl. Marshall McLuhan: Die magischen Kanäle – Understanding Media. Düsseldorf/Wien/New York/Moskau 1992, S. 18.

es dem Menschen ermöglichen, sich das Ferne näher zu bringen, ohne dass er selbst dazu in die Ferne zu reisen gezwungen ist.⁴⁷³ Auch wenn man diese Differenz bedenkt, bleiben Medien und Massenverkehrsmittel durchaus kompatible Raumnivellierungstechnologien. Bis zur Erfindung der Telegraphie waren sie hinsichtlich ihrer Reichweiten und Geschwindigkeiten sogar oft aneinander gebunden. Die Netzwerke der Post erwachsen aus den neuzeitlichen Botendiensten und waren später dann die Grundlage für einen fahrplanmäßig organisierten Reiseverkehr mit Postkutschen.

Im 19. Jahrhundert wird das Postkutschensystem von der Eisenbahn abgelöst und zugleich erlebt ein neuer Topos eine ganz besondere Konjunktur. Trotz oder gerade wegen des neuen Tempos der Reisemaschine Eisenbahn, wird es nun Mode über Reiselangeweile zu klagen. Die eigentliche Herausforderung des Reisens scheint immer mehr das „Warten auf Ankunft“ zu sein. Die Lektüre während der Fahrt gilt bald als probates Gegenmittel. Im Zeitalter der Industrialisierung werden Raum und Zeit so recht bald nicht mehr allein im Akt der Passage überwunden. In Gestalt der Eisenbahnlektüre erhält die Reise neben dem eigentlichen Zielort einen weiteren Fluchtpunkt, nämlich jenen der Kommunikation. Die kompatiblen raumgreifenden Modi des Verkehrs und der Medien folgen aber mitunter dimentral entgegengesetzten Vektoren. Sei es nur, dass der Eisenbahnreisende des 19. Jahrhunderts Jules Vernes *Reise zum Mittelpunkt der Erde* liest, während sich die Dampflok einen Berg hinauf müht. Das Beispiel mag recht banal erscheinen, doch nimmt hier eine Paradoxie ihren Anfang, die immer mehr an Brisanz gewonnen hat. Denn je mehr sich die Reisenden in dahin rasenden Vehikeln, von dem Raum, den sie durcheilten, getrennt sahen, stellte sich um so schärfer die Frage danach, wo man sei, wenn man reist. Als bald hat die Passage ihren neuen Ort. Mit dem Aufkommen der Eisenbahnlektüre beginnt sich das Reisen zum Aufenthalt in medialen Erlebnisräumen zu wandeln. In dem Maße, in dem die Eisenbahn keine eigentliche Sensation mehr darstellt, gewinnen Bücher als Reisebegleiter an Bedeutung. Während die Erlebnisleere der Passage unentwegt zu wachsen scheint, je schneller die Reise vonstatten geht, glaubt man schon ein Korrektiv gefunden zu haben.

Sich beim Reisen ganz selbstverständlich mit Medien zu beschäftigen, zeigt aber nicht nur an, wie sich das Reisen verändert hat, sondern ist auch Ausdruck der Wandlungsprozesse, die das 19. Jahrhundert bestimmt haben. Denn die Umwälzungen dieser Zeit betreffen auch die medialen Konstellationen. Es kommt zu einer ganzen Reihe neuer medialer Formationen. Die Eisenbahnlektüre erscheint im Vergleich zu der

⁴⁷³ Vgl. Vilém Flusser: Vom Fernsehen und der Vorsilbe ‚tele‘. In: Ders.: Lob der Oberflächigkeit. Für eine Phänomenologie der Medien. Mannheim 1995², S. 214-221, hier S. 214.

Photographie oder dem Kino eher unbedeutend, doch bildet sich für die Lektüre im fahrenden Zug eine umfassende Infrastruktur aus, die auch den massenmedialen Strukturen des 20. Jahrhunderts die Wege bereitet. Im Hinblick auf ihre Spezifik lassen sich die Eisenbahnlektüre und der Bahnhofsbuchhandel als eine der ersten medialen Formationen beschreiben, die sich ganz auf die Bedürfnisse von Passagieren hin ausrichten. Für die Transformation etablierter medialer Alltagspraktiken, wie der Lektüre, entstanden mit ihnen jene Strukturen, die sicherstellen sollen, dass auch unter den Gegebenheiten in den Reisemaschinen die gewohnten Modi der Mediennutzung aufrecht erhalten werden können. Insofern kann man nicht nur im Falle der Eisenbahnlektüre, sondern auch bei allen anderen hier verhandelten medialen Spielarten der Reisenden von Formen organisierter Mediennutzung sprechen.

Die vorliegende Studie hat versucht diese Formen als Transformationen etablierter Medien-Dispositive zu rekonstruieren. Entsprechend wurden die Konstitution und das Fungieren der unterschiedlichen Formationen organisierter Mediennutzung hinsichtlich der sie bestimmenden Parameter dargestellt und analysiert. In exemplarischer Auswahl wurden die Genese medialer Infrastrukturen für das Reisen mit Eisenbahn, Schiff und Flugzeug und deren historische und kulturelle Rahmenbedingungen in den drei Hauptkapiteln nachgezeichnet und schließlich einem Vergleich zugeführt, der die Kontinuität und Diskontinuität von verschiedenen Entwicklungsmustern deutlich gemacht hat.

Den Ausgangspunkt der Studie bildete die Feststellung, dass es schon immer eine große Selbstverständlichkeit gewesen zu sein scheint, Medien beim Reisen zu nutzen. Dies gab den Ausschlag dafür, danach zu fragen, warum und ab wann es sich um eine solche Selbstverständlichkeit handelt. Im Hintergrund stand dabei die Annahme, dass die Transformation von etablierten Medienpraktiken anfangs sicher Irritationen provoziert haben muss. Schließlich ist die Formation neuer Medien-Dispositive bislang immer durch eine diskursive Sondierung der möglichen Folgen begleitet gewesen. Im Hinblick auf die Formen organisierter Mediennutzung von Passagieren handelt es sich gewiss nicht um die Emergenz genuin neuer Medien-Dispositive. Doch machte die Rekonstruktion der verschiedenen medialen Spielarten deutlich, dass zur Transformation durchaus Neujustierungen notwendig waren. Nicht ohne weiteres ließen sich Medien in die Räume des Reisens überführen. Hierzu mussten sowohl die Vehikel, als auch die etablierten Medien-Dispositive aneinander angepasst werden. Die Einführung von Leselampen und die Vergrößerung des Schriftbildes der Eisenbahnbibliotheken sind dafür eingängige Beispiele.

Die Annahme, dass die Prozesse der Transformation eine diskursive Sondierung der damit einhergehenden Veränderungen nach sich gezogen haben müssten, hat sich nur zum Teil bestätigt. Denn es hat sich gezeigt, dass das Phänomen insbesondere dann eine besondere diskursive Aufmerksamkeit gefunden hat, wenn es in die zentralen Kontroversen der jeweils aktuellen Mediendiskurse eingebunden werden konnte. Eine Voraussetzung hierfür war, dass es die Zeitgenossen als ein außerordentliches Massenphänomen wahrgenommen haben. Letztlich fanden nur die Eisenbahnlektüre und der ihr zugehörige Bahnhofsbuchhandel eine besondere Aufmerksamkeit, weil sich das Lesen im Zug als eine der bevorzugten Tätigkeiten von Reisenden im jenen Umfeld durchgesetzt hat, in dem sich auch der Aufstieg der Populärkultur vollzog. So konnten die sozialen Umbrüche, die durch die Industrialisierung bedingt waren, auch anhand der Eisenbahnlektüre und der ihr zugrundeliegenden Infrastruktur abgearbeitet werden, zumal der Bahnhofsbuchhandel hier bestimmten Veränderungen besonders Vorschub geleistet hat. Gestritten wird vor allem um die Frage, inwieweit noch eine Kontrolle über das Medienverhalten der insbesondere in den Städten stetig wachsenden Bevölkerung ausgeübt werden konnte. Der kaum zu kontrollierende Verkauf von populärer Unterhaltungsliteratur an den Bahnhöfen musste in diesem Zusammenhang nahezu zwangsläufig einen Stein des Anstoßes bilden. Die zeitgenössischen Kontroversen um das Populäre stellen dabei im Grunde aber nur eine Fortsetzung von viel älteren Debatten dar. Entsprechend lassen sich wohlbekannte Argumentationsmuster, z. B. aus der Lesesuchtdebatte um 1800, beobachten. Ähnliche Aushandlungen lassen sich im Verlauf der Mediengeschichte seit Platons Warnungen vor den verderblichen Wirkungen der Dichtkunst immer wieder aufs Neue verfolgen. Das auch am Bahnhofsbuchhandel festgemachte Problem hatte in gewisser Weise schon eine lange Tradition.

Hingegen haben z. B. die Einrichtung und der Betrieb von Kinos auf Linien Schiffen und an Bord von Flugzeugen kaum mehr eine vergleichbare Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Die bestimmenden Mediendiskurse gingen dieser Entwicklung entweder voraus oder waren durch gravierendere Ereignisse gebannt. Vor allem die relativ frühe Rahmung des Kino- und des Fernseh-Dispositivs durch die nunmehr etablierte Populärkultur ist zweifellos hierfür ausschlaggebend gewesen. Denn im Wesentlichen bestanden im Bezug auf die eigentliche Funktion keine elementaren Unterschiede zwischen dem als Unterhaltungsmedium habitualisierten Kino-Dispositiv und dessen Übernahme zur Beschäftigung auf hoher See und über den Wolken. Zentral ist in beiden Fällen die diskursiv fixierte Unterhaltungsfunktion. Sie ist es bis heute.

Eben dies hat eine weitere Fragestellung der Arbeit zum Ergebnis gehabt. Denn es wurde nicht nur danach gefragt, inwieweit und in welchem Rahmen das hier behandelte Phänomen überhaupt in Diskursen verhandelt wurde, sondern auch danach, welche Funktionszuschreibungen sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts auffinden lassen. Als die wirkungsmächtigste Setzung hat sich jene erwiesen, die die Nutzung von Medien als eine Form der Kompensation fixiert. Medien kompensieren demnach die viel beklagte Reiselangeweile. In gewisser Weise werden sie als *Zeitkatalysatoren* konzeptualisiert.

Die bislang geleistete Forschung zur Eisenbahnlektüre nahm solche Setzungen willkommen auf. So behauptet man immer wieder einen kausalen Zusammenhang zwischen der Lektüre im fahrenden Zug und den spezifischen Bedingungen der Eisenbahnreise, die als ursächlich für die vielbemühte Reiselangeweile angesehen werden. So sei die mit dem Blick aus dem fahrenden Zug einhergehende visuelle Überforderung die unmittelbare Ursache dafür gewesen, dass der Blick aus dem Eisenbahnfenster durch eine andere, die Wahrnehmung in Anspruch nehmende Tätigkeit kompensiert werden musste. Die Geschichte des Bahnhofsbuchhandels lieferte im Rahmen dieser Arbeit indes ein erstes eindeutiges Indiz dafür, dass die These von der Kompensation im Bezug auf den Blick aus dem Eisenbahnfenster so nicht zu halten ist. Die ersten Buchverkaufsstände an Bahnstationen wurden beinahe zeitgleich mit der Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnlinien eröffnet. Das Moment der Latenz ist also nicht nachzuvollziehen. Dem Aufkommen der Eisenbahnlektüre ging keine Phase voraus, in der die Reisenden nicht im Zug gelesen haben, weil sie sich ganz der Faszination des Blickes auf die vorbeiziehende Landschaft ergeben hätten, bis sie schließlich hiervon überfordert gewesen waren.

Die These, dass Medien vornehmlich ein Mittel gegen Reiselangeweile seien, ist nichtsdestotrotz bis heute der wesentliche Fluchtpunkt aller diskursiven Äußerungen, die dezidiert Stellung zur Mediennutzung von Passagieren nehmen. Der Mehrwert der Medien wird auf die Unterhaltungsfunktion verdichtet, getreu der Kurzformel: Langeweile oder Unterhaltung. Ursächlich für die Transformation von medialen Alltagspraktiken in den Zeit-Raum der Passage hinein, ist demnach diese den Medien zugeeignete Unterhaltungsfunktion. Doch nur wenig ist so unbestimmt, wie das, was eigentlich Unterhaltung sei. Daher sind Aussagen zur Unterhaltungsfunktion, unabhängig von der spezifischen Medienpraktik und dem Verkehrsmittel, mit dem diese sich verbindet, durchweg von solchen kritischen Anmerkungen begleitet, die der Ernüchterung darüber Ausdruck geben, dass sich die in die Medien gesetzten Erwartungen nicht erfüllen.

Die Konsequenz daraus war aber nicht ein Verzicht auf weitere Transformationen, sondern vielmehr eine weitere mediale Aufrüstung. Dass dabei den Tele-Medien eine immer größere Bedeutung zugemessen wird, macht deutlich, dass sich hinter der vielbeschworenen Reiselangeweile ein viel wesentlicheres Problem verbirgt. Denn am Ende rührt die Untätigkeit, die die Langeweile evoziert, aus einer Art Störung her, die durch die verschiedenen medialen Spielarten überblendet werden soll. Gestört ist nämlich das Verhältnis von Innen und Außen, durch die einem Vehikel unabänderlich mitgegebene Isolation. Sie ruft bis heute ganz entscheidend die Fremdheit der rasend schnellen Reisemaschinen ins Bewusstsein. Man ist in der Bewegung gefangen und fragt sich daher zu Recht, wo man ist, wenn man reist. Im besten Fall der Fälle tritt ein, was Luhmann als „Bagatellisierung des Standortes“⁴⁷⁴ beschreibt. Denn mit der Einführung satellitengestützter Kommunikation und des Internets wird die Isolation des Vehikels sogar soweit überspielt, dass die sich gegenseitig potenzierenden Reichweiten von Vehikel und Kommunikation die Passage in ihrer räumlichen Dimension vollends zu entgrenzen scheinen. Ist nämlich qua Medien die Adressierbarkeit unabhängig vom Standort gegeben, dann ist der Reisende auch in dem exterritorialen Zeit-Raum der Passage jederzeit verortbar. Der unentwegt transitorische Ort der Bewegung ist darüberhinaus sogar auch noch der Zeit enthoben, wenn die Nutzung von Medien nicht nur das gestörte Verhältnis von Innen und Außen abstellt, sondern sich zudem der Zauber der Unterhaltung einstellt und das Warten auf Ankunft erleichtert. Medien dienen den Reisenden also mithin als *Zeitkatalysatoren*, die aber nicht einfach nur der Langeweile im Sinne der Untätigkeit begegnen. Sie fangen vielmehr die Paradoxie auf, dass man beispielsweise über den Wolken mit einer Geschwindigkeit von ca. 900 Stundenkilometern durch die Weite des Raums rast, dies aber als den unsäglich gedehnten Augenblick eines anhaltenden Stillstands erlebt. Raum und Zeit sind dann mit einem Male doch wieder relativ und das eigentliche Wagnis sich einer rasenden Maschine anzuvertrauen, ist vorerst vergessen.

⁴⁷⁴ Niklas Luhmann: Weltgesellschaft. In: Ders.: Die Geschichte der Gesellschaft. Teilband 1. Frankfurt/M. 1998, S. 145-171, hier S. 152f.

Literatur

Anonymus: Vor 20 Jahren. Premiere der Business-Klasse. In: Aero International (1998) Nr. 10, S. 88.

Anonymus: Photographieren an Bord. In: Agfa-Photoblätter (1930) Nr. 3, S. 82-92.

Anonymus: In-Flight Movie Debate Dominates IATA. In: Aviation Week & Space Technology vom 12.10.1964, S. 34.

Anonymus: Die Büchereien der Hamburg-Amerika-Linie. In: Blätter für Volksbibliotheken und Lesehallen (1909), Nr. 10, S. 49-51.

Anonymus: Der Untergang des Hamburgischen eisernen Schraubendampfschiffes „Austria“ am 13. September 1858. In: Die Gartenlaube (1858), Nr. 44, S.631-636.

Anonymus: Fliegendes Kino. In: Der Spiegel (1962), Nr. 7, S. 15.

Anonymus: Bord-Service: Küsse und Nüsse. In: Der Spiegel (1965), Nr. 7, S. 99.

Anonymus: Das Handy-Verbot im Flugzeug ist ein Segen. In: Focus Magazin vom 4.12.2006, S. 134.

Anonymus: Telekommunikation. Handy-Telefonate sind bald auch im Flugzeug möglich. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 8.7.2005, S. 14.

Anonymus: Musik in Lufthansa–Langstrecken–Flugzeugen. In: Lufthansa-Nachrichten vom 15.8.1957.

Anonymus: Surfen in 10.000 Metern Höhe. Lufthansa bietet das Onlinebüro in Langstreckenflugzeug. Lufthansa-Newslink 4/2000 [http://www.lufthansa.com/dlh/de/html/-presse/newslink_2001_06/index.html].

Anonymus: Kurzweil auf Langstrecken. Wie Lufthansa-Bordfilme ausgesucht werden und den Passagieren die Zeit vertreiben. Lufthansa-Pressetext vom 3.2.1988. Lufthansa Archiv.

Anonymus: Kurzweil über den Wolken. Inflight Entertainment wird immer raffinierter. In: Luftverkehr (1994), Nr. 2, S. 28-29.

Anonymus: "Informationen aus dem LTU-Cockpit / This is your Captain speaking." In: LTU Magazin (1987), Nr.4, S. 4-5.

Anonymus: Onboard cellphone: IATA offers guidance to airlines. In: Shephard Inflight-Online Newsletter vom 31.5.2006. [<http://www.shephard.co.uk/Inflight/Default.aspx?Action=-1000945703&ID=b3b09e45-8f56-4575-a3da-bc7c85cad07b>].

Anonymus: N.N. In: Süddeutsche Buchhändler-Zeitung vom 15. September 1851, S. 201.

Anonymus: Coffee, Tea or Doris Day. In: Time vom 16.10.1964, S. 57.

Anonymus: N.N. In: Unterhaltungen am häuslichen Herd (1854), Nr.33, S. 511.

Anonymus: Eine Eisenbahn-Bibliothek. In: Unterhaltungen am häuslichen Herd (1855), Nr. 29, S. 448.

Anonymus: Eisenbahn-Bibliotheken. In: Unterhaltungen am häuslichen Herd (1855), Nr. 51, S. 815-816.

Anonymus: Anregungen „Unterhaltungslectüre für Reisende“. In: Unterhaltungen am häuslichen Herd (1856), Nr. 46, S. 734-736.

Anonymus: American Airlines Scrapping Phones. In: Washington Post vom 6.2.2002.

Anonymus: Alte und Neue Bordzeitungen der Hamburg-Amerika Linie. In: Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie (1904), Nr. 22, S. 175-176.

Anonymus: Schiffsbibliotheken der Hamburg-Amerika Linie. In: Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie (1908), Nr. 22, S. 133-134.

Anonymus: Unstattliche Benutzung der Passagierbibliotheken durch Schiffsangestellte. In: Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie (1909), Nr. 16, S. 74.

Anonymus: Bordkino auf Dampfern der H.A.L.. In: Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie (1924), Nr. 7, S. 74f.

Anonymus: Tonfilm an Bord. In: Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie (1933), Nr. 1, S. 20-21.

Allen, James Smitih: In the Public Eye. A History of Reading in Modern France 1800-1940. New Jersey/ Princeton 1991.

Augé, Marc: Orte und Nicht-Orte. Frankfurt/M. 1994.

Bartz, Christina: „Das geheimnisvolle Fenster in die Welt geöffnet“ – Fernsehen. In: Einführung in die Geschichte der Medien. Hrsg. von Albert Kümmerl / Leander Scholz / Eckhard Schumacher. Paderborn 2004, S. 199-224.

Baudry, Jean Louis: Ideologische Effekte erzeugt vom Basisapparat [zuerst Cinématique No 6/ 7, 1970]. In: Eikon. Internationale Zeitschrift für Photographie und Medienkunst (1993), H.5, S. 36-43.

Ders.: Das Dispositiv: Metapsychologische Betrachtungen des Realitäts-eindrucks [zuerst Communications No. 23, 1975]. In: Psyche 48 (1994), H. 11, S. 1047-1074.

Bauerkämper, Arnd / Bödeker, Hans Erich / Struck, Bernhard (Hg.): Die Welt erfahren. Reisen als kulturelle Begegnung von 1780 bis heute. Frankfurt/M. / New York 2004.

Bausinger, Hermann: Reisekultur von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München 1999.

Behringer, Wolfgang: Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmungen. München 1990.

Beyrer, Klaus: Die Postkutschenreise. Tübingen 1985.

Ders. (Hg.): Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600-1900. Karlsruhe 1992.

Benjamin, Walter: Das Passagen-Werk. Gesammelte Schriften Band V-1/2. Hrsg. von Herrmann Schweppenhäuser / Rolf Tiedemann. Frankfurt/M. 1982.

Bilstein, Robert E.: Flight in America 1900-1983. From the Wrights to the Astronauts. Baltimore / London 1984

Blumenberg, Hans: Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher. 4. Aufl. Frankfurt/M. 1993.

Bode, Dietrich: Reclam. Daten, Bilder und Dokumente zur Verlagsgeschichte. 1828-2003. Stuttgart 2003

Boljahn, O.: Die Schiffsbibliotheken der Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen. In: Blätter für Volksbibliotheken und Lesehallen (1911), Nr. 12, S. 174 –177.

Philip Bracher: Reisen als kulturelle Praxis: Der Reisebericht und die poetische Form. In: IASLonline [[http://www.iaslonline.de/index.php?vorgang_id=1061\(2.5.2006\)](http://www.iaslonline.de/index.php?vorgang_id=1061(2.5.2006))].

Bruhn, Eiken: Marlene und das Meer. In: taz Nord vom 31.1.2006, S. 23.

Brummund, Peter: Bahnhofsbuchhandel. Von der Versorgung mit Reiseliteralien zum Premiumhandel für Zeitungen und Zeitschriften. (Dortmunder Beiträge zur Zeitungsforschung 61) München 2005.

Buddemeier, Heinz: Panorama, Diorama, Photographie. Entstehung und Wirkung neuer Medien im 19. Jahrhundert. München 1970.

Burckhardt, Martin: Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung. Frankfurt/ M. / New York 1994.

Burger, Wolfgang: Beste Verbindungen. – In: Touristik R.P.O.R.T. extra. Computer und Kommunikation 2001, S. 52-53.

Carter, J. W.: Competition Stirs Transcontinental Traffic. In: Aviation Week & Space Technology vom 29.6.1964, S. 26-27.

Ders.: Pan Am Adopts Films, Rate Cut Remote. In: Aviation Week & Space Technology vom 18.1.1965, S. 36-37.

Ders.: Airline Talks to End Movie Deadlock. In: Aviation Week & Space Technology vom 8.2.1965, S. 29.

Ders.: Inflight Movies Rebound from TWA Blow. North Atlantic carriers favour entertainment ban; domestic competitors meet, but attitudes are mixed. In: Aviation Week & Space Technology vom 22.3.1965, S. 28-29.

Ders.: TWA to Renew Movie Contract. Entertainment Future Uncertain. In: Aviation Week & Space Technology vom 19.4.1965, S. 39.

Coleman, Terry: The Liners. A History of the North Atlantic Crossing. London 1976.

Crary, Jonathan: Aufmerksamkeit. Wahrnehmung und moderne Kultur. Aus dem Amerikanischen von Heinz Jotha. Frankfurt/M. 2002.

Daab, Ralf: Aircraft Interiors. Köln / London / New York 2005.

Davies, R. E. G.: A History of the Worlds Airlines. New York / Toronto 1964.

Deleuze, Gilles: Was ist ein Dispositiv? In: Michel Foucaults Denken. Hrsg. v. Ewald Francois / Bernhard Waldenfels. Frankfurt/M 1991, S. 153-162.

Delius, Peter / Slaski, Jacek: Airline Design. Kempen / New York 2005.

DeMarco, Eileen S.: Cultural Business. Marketing the „Bibliothèque des Chemins de Fer“. In : Leipziger Jahrbuch zur Buchgeschichte 14 (2005), S. 109-123.

Dies.: Reading and Riding. Hachette's Railroad Bookstore Network in Nineteenth-Century France. Bethlehem (USA) 2006.

De Vries, Leonard: Tolle Erfindungen des 19. Jahrhunderts. Oldenburg 1975.

Die Zeit im Fluge. Geschichte der Lufthansa seit 1926. Hrsg. von Deutsche Lufthansa AG, Konzernkommunikation. Frankfurt/M. 2002.

Eco, Umberto: Wie man mit einem Lachs verreist und andere nützliche Ratschläge. München / Wien 1993.

Edwards, Harry und Elwyn: The Aircraft Cabin. Managing the Human Factors. Aldershot 1990.

Eisenbrand, Jochen: „Mehr Beinfreiheit bitte“ – Zur Entwicklung des Flugzeugsitzes. In: Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Hrsg. von: Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand. Weill a. Rhein 2004, S. 125-142.

Ders.: Essen an Bord. In: Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Hrsg. von Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand. Weill a. Rhein 2004, S. 212-228.

Elsner, Monika / Müller, Thomas: Der angewachsene Fernseher. In: Materialität der Kommunikation. Hrsg. v. Hans Ulrich Gumbrecht / K. Ludwig Pfeiffer. Frankfurt/M. 1988, S.392-415.

Dies. / Müller, Thomas / Spangenberg, Peter M.: Thesen zum Problem der Periodisierung in der Mediengeschichte. In: Fernsehen in der Bundesrepublik Deutschland: Perioden – Zäsuren – Epochen. Hrsg. von Helmut Kreuzer / Helmut Schanze. Heidelberg 1991, S. 38-64.

Faulstich, Werner: Medienwandel im Industrie- und Massenzeitalter (1830-1900). Göttingen 2004.

Fitton Hauß, Barbara: Eine Zeitreise in der Flugzeugkabine. In: Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Hrsg. von Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand. Weill a. Rhein 2004, S. 83-122.

Flichy; Patrice: Tele. Geschichte der modernen Kommunikation. Frankfurt/M. / New York 1994.

Flottau, Jens: Fliegende, interaktive Kommunikationszentren. Ob Unterhaltungsprogramm oder Ablenkungsmanöver, in den modernen Jets bekommt der Gast immer mehr geboten. In: Süddeutsche Zeitung vom 13.1.1998.

Flusser, Vilém: Vom Fernsehen und der Vorsilbe `tele´. In: Ders.: Lob der Oberflächigkeit. Für eine Phänomenologie der Medien. Mannheim 1995², S. 214-221.

Foucault, Michel: Die Ordnung der Dinge: Eine Archäologie der Humanwissenschaften. Frankfurt/M. 1974.

Ders.: Dispositive der Macht. Über Sexualität, Wissen und Wahrheit. Berlin 1978.

Ders.: Archäologie des Wissens. Frankfurt/M. 1988³.

Frek, Willy: Vom Photographieren auf Reisen. In: Photofreund (1929), Nr. 13, S. 252.

Galle, Heinz J. : Eisenbahnliteratur. In: Lexikon der Reise- und Abenteuerliteratur. T.2: Themen und Aspekte. Hrsg. von F. Schegte. Meitungen 1988

Ders.: Populäre Lesestoffe. Groschenhefte, Dime Novels und Penny Dreadfuls aus den Jahren 1850 bis 1950. Kleine Schriften der Universitäts- und Stadtbibliothek, Bd. 10. Köln 2002.

Gernsheim, Helmut: Geschichte der Photographie. Die ersten hundert Jahre. Frankfurt/M. / Berlin /Wien 1983.

Gerstäcker, Fr.: Amerikanische Schlaf-Waggon. In: Die Gartenlaube (1868), Nr. 33, S. 519-520.

Giddens; Anthony: Konsequenzen der Moderne. Frankfurt/M. 1995.

Glötz, Peter / Bertschi, Stefan / Locke, Chris (Hg.): Daumenkultur. Das Mobiltelefon in der Gesellschaft. Bielefeld 2006.

Gordon, Sarah H.: Passage to Union. How the Railroads transformed American Life, 1829-1929. Chicago 1966.

Gottdiener, Mark: Life in the Air. Surviving the New Culture of Air Travel. Boston 2001.

Gregory, Alexis: The Golden Age of Travel 1880-1939. London 1998².

Graf, Annika: Handy-Gespräche im Flug. Lästig oder nützlich? In: Spiegel Online [[http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,448153,00.html\(9.11.2006\)](http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,448153,00.html(9.11.2006))].

Großklaus, Götz: Medien – Zeit. Medien – Raum. Zum Wandel der raumzeitlichen Wahrnehmung in der Moderne. Frankfurt/M. 1997².

Haarmann, Hermann / Peckskamp-Lürßen, Ingrid (Hg.): Mit der Kamera in die Welt. Richard Fleischhut (1881–1951), Photograph. Bönen 2005.

Hack, Bertold: August Vaternahm 1874-1974. Kassel 1974.

Ders.: Vom Bahnhofsbuchhandel. Unter der besonderen Berücksichtigung des Zensur-Problems. In: Bibliothek – Buch – Geschichte. Kurt Köster zum Geburtstag. Hrsg. von Günther Pflug / Britt Eckert / Heinz Friesenhahn. Frankfurt/M. 1977, S. 269-279.

Hahn, Torsten / Otto, Isabell / Pethes, Nicolas: Emanzipation oder Kontrolle? – Der Diskurs über ‚Kassetten-Fernsehen‘, Video und Überwachungstechnologie. In: Einführung in die Geschichte der Medien. Hrsg. von Albert Kümmel / Leander Scholz / Eckhard Schumacher. Paderborn 2004, S. 225-253.

Hanlon, Pat: Global Airlines. Competition in a Transnational Industry. Oxford 1999².

Haug, Christine: "Das halbe Geschäft beruht auf Eisenbahnstationen ..." - Zur Entstehungsgeschichte der Eisenbahnbibliotheken im 19. Jahrhundert. In: Internationales Archiv für Sozialgeschichte und Literatur 23 (1998), Nr. 2, S. 70-117.

Dies.: Reisen und Lesen im 19. Jahrhundert. In: Dumjahn's Jahrbuch für Eisenbahn-literatur 1999, S. 111-120.

Dies.: "Reiselectüre" - eine populäre Buchreihe des Stuttgarter Verlagskonzerns Adolf Kröner. Reisebibliotheken als buchgeschichtliche Gattung des 19. Jahrhunderts. In: Aus dem Antiquariat. Beilage des Börsenblatts für den Deutschen Buchhandel. Nr. 34 vom 28. April 2000, S. A220-A234.

Dies.: Der Triester Handelskonzern Österreichisch-ungarischer Lloyd - eine internationale Versicherungsgesellschaft, Reederei und Verlagsanstalt im 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Entstehung des Eisenbahn- und Dampfschiffbuchhandels in der Habsburgermonarchie. In: Bewegung im Reich der Immobilität. Revolutionen in der Habsburgermonarchie 1848-1849. Hrsg. v. Hubert Lengauer / Primus Heinz Kucher. Wien / Köln / Weimar 2001, S. 167-198.

Dies.: Der Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel. In: Geschichte des deutschen Buchhandels im 19. und 20. Jahrhundert. Bd. 1/2. Das Kaiserreich 1871-1918. Teil 2. Im Auftrag der Historischen Kommission herausgegeben von Georg Jäger. Frankfurt/M. 2003, S. 594-620.

Dies.: "Ein Buchladen auf Stationen, wo sich zwei Linien kreuzen, müsste gute Geschäfte machen ...". Der deutsche Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel von 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik im internationalen Vergleich. In: Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970. Hrsg. v. Monika Burri / Kilian T. Elsasser / David Gugerli. Zürich 2003, S. 71-89.

Dies.: "Kriminalromane, auf Reisen". Kriminal- und Detektiv Erzählungen als populäre Reiselektüre um 1900. In: Zeitdiskurse. Reflexionen zum 19. und 20. Jahrhundert als Festschrift für Wulf Wülfing. Hrsg. v. Roland Berbig / Martina Lauster / Rolf Parr. Heidelberg 2004, S. 239-257.

Dies.: Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik. Wiesbaden 2007.

Hayes, J. Kevin: Railway Reading. In: Proceedings of the American Antiquarian Society. A Journal of American History and Culture 106 (1996), Nr. 2, S. 301-326.

Haxthausen, Bruce C.: Seat Pocket Success Story. In: Airline Management and Marketing. April 1970. Lufthansa Archiv.

Heimann, Jim (Hg.): All-American Ads 60s. Köln 2002.

Heine, Heinrich: Sämtliche Schriften, Bd. 5. Hrsg. von K. Briegleb / K.H. Stahl. München 1974.

Hickethier, Knut: Apparat – Dispositiv - Programm. Skizze einer Programmtheorie am Beispiel des Fernsehens. In: Medien/Kultur. Schnittstellen zwischen Medienwissenschaft, Medienpraxis und gesellschaftlicher Kommunikation. Hrsg. v. ders. / Siegfried Zielinski. Berlin 1991, S. 421-447.

Ders.: Dispositiv Fernsehen. Skizze eines Modells. In: montage/AV 4 (1995), H.1, S. 63-84.

Ingber, Dina: The Making of an Inflight Film Commercial. In: AEA - Airline Entertainment Association (1984), Nr. 3, S. 26.

Jäger, Georg: Der Kampf gegen Schmutz und Schund. Die Reaktion der Gebildeten auf die Unterhaltungsindustrie. In: Archiv für Geschichte des Buchwesens (1988), Nr. 31, S. 163-192.

Jäger, Siegfried: Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung. Duisburg 1999².

Jaunig, Günther: Cockpit-Aussicht für Airbus-Kabine. „Landscape“-Videokamera von Latecoere feiert Airliner-Premiere. In: Aero International (1997), Nr. 8, S. 36.

Katalog: CUNARD. Reisen in maritimer Eleganz. Queen Mary 2 – Queen Elizabeth 2. 2006.

Katalog: HAPAG-LLOYD Kreuzfahrten. MS Europa. Die schönste Yacht der Welt. November 2005 - April 2007.

Kiedel, Sigrid und Klaus-Peter: Fernwehbilder. Hans Englmeyer. Bordphotograph auf Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd 1930-1939. Hamburg 1989.

Kilton, Tom D.: The American Railroad as Publisher, Bookseller and Librarian. In: The Journal of Library History, Philosophy & Comparative Librarianship (1982), Band 1, Heft Nr. I, S. 39-64.

Kirchhoff, Theodor: Eine Fahrt mit dem „Hotelzuge“ der Pacificbahn. In: Die Gartenlaube (1870), Nr. 19, S. 296-298.

Ders.: Die wildeste Dampffahrt des Jahrhunderts. In: Die Gartenlaube (1876), Nr. 29, S. 490-491.

Kittler, Friedrich A.: Aufschreibesysteme. 1800. 1900. München 1995³.

Kleinheins, Peter: Die großen Zeppeline. Die Geschichte des Luftschiffbaus. Düsseldorf 1985.

Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. 5 Bde. Hamburg 1986-1990.

Ders.: Das blaue Band des Nordatlantiks. Der Mythos eines legendären Wettbewerbs. Hamburg 1999.

Koesch, Sascha / Magdanz, Fee / Stadler, Robert: Horrorszenario. Handy-Quasselstripfen im Billigflieger. In: Spiegel Online [[http://www.spiegel.de/netzwelt/mobil/0,1518,434731,00.html\(1.8.2006\)](http://www.spiegel.de/netzwelt/mobil/0,1518,434731,00.html(1.8.2006))].

Krohn, Heinrich: Welche Lust gewährt das Reisen. München 1985.

Lentz, Eduard: Bodensee – Arlberg – Innsbruck – München. Mit 2 Karten. Rechts und Links der Eisenbahn! Heft 32. Gotha 1905.

Lexikon des gesamten Buchwesens (LGB). Hrsg. von Severin Corsten / u.a.. Stuttgart 1985².

Link, Jürgen: Elementare Literatur und generative Diskursanalyse. München 1983.

Ders.: Versuch über den Normalismus. Wie Normalität produziert wird. Opladen/Wiesbaden 1999².

Lohan Ralph S.: Verkehrspolitische und wirtschaftliche Auswirkungen des Düsenluftverkehrs. Abdruck eines Vortrages vom 12.9.1957. Lufthansa Archiv.

Löschberg, Winifried: Und Goethe war nie in Griechenland. Eine Kulturgeschichte des Reisens. Leipzig 1997.

Lovegrove, Keith: airline. Identity – Design – Culture. Kempen / New York 2000.

Lufthansa Werbebroschüre „Jet.... noch schneller... noch bequemer... noch moderner...!“ zur Einführung der ersten Boeing 707 Jetflugzeuge.

Luhman, Niklas: Die Realität der Massenmedien. Opladen 1996.

Ders.: Die Gesellschaft der Gesellschaft. Teilband 1. Frankfurt/M. 1998.

Maase, Kasper: Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur. 1850-1970. Frankfurt/M. 1997.

Ders. / Wolfgang Kaschuba: Schund und Schönheit. Populäre Kultur um 1900. Köln 2001.

Maiken, Peter T.: Night Trains. The Pullmann System in the Golden Years of American Rail Travel. Chicago 1989.

McLuhan, Marshall: Die magischen Kanäle – Understanding Media. Düsseldorf / Wien / New York / Moskau 1992.

Mathieux, Johann Paul: Malerische Beschreibung der Eisenbahn zwischen Köln und Aachen und der von ihr durchschnittenen Gegend, deren Sagen und geschichtlichen Erinnerungen, nebst einem Führer durch Aachen und Köln und einer Spezial-Karte des Schienenweges. Köln 1841.

Mauer, Michael (Hg.): Neue Impulse der Reiseforschung. Berlin 1999.

Maxton-Graham, John: Der Weg über den Atlantik. Die einzige Verbindung zwischen Europa und Amerika. Die goldene Ära der großen Luxusliner. München 2000.

Mentzel-Reuters, Arno: Bücher auf der Nordatlantikroute. 1890-1915. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv (DAS) 23. Hamburg 2000, S. 93-142.

Ders.: Das schöne Buch und das Meer. Bücher im Dienst der Passagierschiffahrt der Belle époque. In: Leipziger Jahrbuch zur Buchgeschichte 11 (2001/2002), S. 81-113.

Meyrowitz, Joshua: Die Fernsehgesellschaft. Wirklichkeit und Identität im Medienzeitalter. Weinheim / Basel 1987.

Middleton, William D.: Civil Aviation – A Designer History. [o. O.] 1986.

Mistler, Jean: La Librairie Hachette de 1826 á nous jours. Paris [o. J.].

Morrison, Steven A. / Winston, Clifford: The Evolution of the Airline Industry. Washington 1995.

Müller, Corinna: Der frühe Film, das frühe Kino und seine Gegner und Befürworter. In: Schund und Schönheit. Populäre Kultur um 1900. Hrsg. von Kasper Maase / Wolfgang Kaschuba. Köln 2001, S. 62-91.

Müller, Monika: Zwischen Kunst und Technik. Eisenbahnwaggons und ihre Ausstattung. In: Zug der Zeit. Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985. Band 2. Hrsg. von der Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbh. Berlin / Nürnberg 1985, S. 563-575.

Nyenhuis, Martina: Inflight Entertainment. Vom Bordkino zur fliegenden Videothek. In: Grenzüberschreitungen. Eine Reise durch die globale Filmlandschaft. Hrsg. von Erwin Reiss. Berlin 1992, S. 395-407.

Otness, Harald M.: Passenger ship libraries. In: Journal of Library history (1979), Nr. 14, S.486-495.

Oettermann, Stephan: Das Panorama. Die Geschichte eines Massenmediums. Frankfurt/M. 1980

Paech, Joachim: Unbewegt bewegt – Das Kino, die Eisenbahn und die Geschichte des filmischen Sehens. In: Kino-Express. Die Eisenbahn in der Welt des Films. Hrsg. von Ulfilas Meyer. Luzern / München 1985, S. 40-49.

Ders.: Das Sehen von Filmen und filmisches Sehen. Zur Geschichte der filmischen Wahrnehmung im 20. Jahrhundert. In: Filmgeschichte schreiben. Ansätze, Entwürfe und Methoden. Hrsg. v. Knut Hickethier. Berlin 1989, S. 68-77.

Ders.: Eine Dame verschwindet. Zur dispositiven Struktur apparativer Erscheinungen. In: Paradoxien, Zusammenbrüche, kognitive Dissonanzen. Hrsg. v. Hans Ulrich Gumbrecht / K. Ludwig Pfeiffer. Frankfurt/M. 1991, S. 773-790.

Ders.: Überlegungen zum Dispositiv als Theorie medialer Topik. In: Medienwissenschaft (1997), Heft 4, S. 400-420.

Pensel, Helmut: Weltgeschichte der Seefahrt. Band III. Geschichte der zivilen Schifffahrt. Von 1800 bis 2002. Die Zeit der Dampf- und Motorschifffahrt. Graz / Wien 2002.

Pergande, Frank: Im Blindflug. Seit es Kino gibt, werden Spielfilme für Passagiere entschärft. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.2.2006, S. V1.

Pierry, Michal: In-Flight Entertainment. The Early Years Part I. In: Avion (1988), Nr. 4, S. 9.

Rammeye, Terry: A Million and One Nights (1926). London 1964.

Rohlf, Gerhard: Einige Knackmandeln für Eisenbahndirectoren. In: Die Gartenlaube (1875), Nr. 39, S. 667-668.

Ders.: Auf der nordamerikanischen Eisenbahn. In: Die Gartenlaube (1876), Nr.13, S. 215-217.

Rosentreter, Christine: Bordunterhaltung: „Volle Kanäle und Filme am laufenden Meter“. In: Flugbegleiter (1986), Nr. 7, S.19.

Rössler, Beate: Der Wert des Privaten. Frankfurt/M 2001.

Roth, Peter / Schrand, Axel (Hg.): Touristikmarketing. Das Marketing der Reiseveranstalter, Verkehrsträger und Tourismusdestinationen. München 2003.

Roth, Ralf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914. Ostfildern 2005.

Rötzer, Florian: Telepolis. Urbanität im digitalen Zeitalter. Mannheim 1995.

Schenda, Rudolf: Volk ohne Buch. Studien zur Sozialgeschichte der populären Lese-
stoffe 1770-1910. Frankfurt/M. 1970

Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von
Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München / Wien 1977.

Schneider, Irmela / Thomsen, Christian W.: Hybridkultur. Medien, Netze, Künste. Köln
1997, S. 13-65.

Dies. / Spangeberg, Peter M. (Hg.): Medienkultur der 50er Jahre. Diskursgeschichte der
Medien nach 1945. Band 1. Wiesbaden 2002.

Seifert, Karl Dieter: Der deutsche Luftverkehr 1926-1945. Auf dem Weg zum
Weltverkehr. Die deutsche Luftfahrt XXVII. Bonn 1999

Shaw, Stephan: Airline Marketing & Management. London 1990³.

Schön, Erich: Der Verlust der Sinnlichkeit oder die Verwandlung des Lesers. Men-
talitätswandel um 1800. Stuttgart 1987.

Spaeth, Andreas: Bordunterhaltung. Show total. Die Amusement-Revolution ist da. In: brttravel (1997), Nr. 3, S. 12-14.

Ders.: Call im Jet. Kommunikation an Bord In: Business Traveller. (2000), Nr. 5, S. 20-25.

Ders.: Enge Sitze, großer Bildschirm. High-Tech an Bord ist ein Milliardenpiel. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16.10.2003.

Speich, Daniel: Rechts und Links der Eisenbahn. Zur visuellen Standardisierung der touristischen Eisenbahnfahrt. In: Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970. Hrsg. von Monika Burri / Kilian T. Elsasser / David Gugerli. Zürich 2003, S. 91-109.

Spode, Hasso: Wohin die Reise geht. In: Voyage. Jahrbuch für Reise & Tourismusforschung 1. Köln 1997, S. 9-11.

Ders: „Nichts wie weg hier!“ – Luftfahrt und Tourismus in historischer Perspektive. In: Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Hrsg. von Alexander von Vegesack / Jochen Eisenbrand. Weil a. Rhein 2004, S. 12-34.

Starl, Timm: Knipser. Die Bildgeschichte der privaten Fotografie in Deutschland und Österreich von 1880 bis 1980. München / Berlin 1995.

Stenger, Erich: Das Pleorama. In: Technikgeschichte. Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie 28 (1939), S. 127-131.

Stichweh, Rudolph: Die Weltgesellschaft. Soziologische Analysen. Frankfurt/ M. 2000.

Stöber, Rudolf: Mediengeschichte. Die Evolution „neuer“ Medien von Gutenberg bis Gates. Eine Einführung. Band 1: Presse – Telekommunikation. Wiesbaden 2003

Stolzke, Heiko: Internet über den Wolken. In: [<http://www.tagesspiegel.de/tsa/sonderthema10/artikel.asp?TextID=47571#> (22.2.2003)].

Storem, Mitjam: Literatur und Sittlichkeit. Die Unterhaltungsliteraturdebatte um 1900. In: Das bewegte Buch. Buchwesen und soziale, nationale und kulturelle Bewegungen um 1900. Hrsg. v. Mark Lehmstedt / Andres Herzog. Wiesbaden 1999, S. 369-396.

Suchman, Edward A.: Radio Listening and Automobiles. In: The Journal of Applied Psychology (1939), Nr.1, S.148-157.

Teison, Herbert J.: The In-Flight Magazine Explosion. In: SR, 9. August 1969. Luft-hansa Archiv.

Töteberg, Michael: Exotik und Tourismus: Die Reisefilme der Hapag. In: Hamburger Flimmern. Die Zeitschrift des Film- und Fernseh museums Hamburg e. V. (1999), Nr. 5, S. 2-6.

Ulbrich-Hannibal, Hermann: Mit der Kamera unterwegs. In: Hamburg-Süd Zeitung vom 2.2.1938, S. 9-12.

Verwiebe, Birgit: Lichtspiele. Vom Mondscheintransparent zum Diorama. Stuttgart 1997.

Virilio, Paul: Fahrzeug. In: Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik. Hrsg. von Karlheinz Berg / u. a.. Leipzig 1993, S. 47-70.

Von der Linden, Robert F.: Airlines and Air Mail. Lexington (Kentucky) 2002.

Von König, Dominik: Lesesucht und Lesewut. In: Buch und Leser. Vorträge des ersten Jahrestreffen des Wolfenbüttler Arbeitskreises für Geschichte des Buchwesens. 13. und 14. Mai 1976. Hrsg. von Herbert G. Göpfert. Hamburg 1977, S. 89-124.

Von Plessen, Marie Louise (Hg.). Sehnsucht. Das Panorama als Massenunterhaltung des 19. Jahrhunderts. Katalog zur Ausstellung in Bonn 1993. Basel / Frankfurt/M. 1993.

Von Vegesack, Alexander / Eisenbrand, Jochen (Hg.): Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Weil am Rhein 2004.

Vorsteh, Dieter: Reisen mit der Eisenbahn. Von der Kutsche zur „Reisemaschine“. In: Zug der Zeit. Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985. Band 2. Hrsg. von der Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbh. Berlin / Nürnberg 1985, S. 404-431.

Weingart, Brigitte: Fatales Wort in Gänsefüßchen. „Unterhaltung“ im Mediendiskurs der 50er Jahre. In: Medienkultur der 50er Jahre. Diskursgeschichte der Medien nach

1945. Band 1. Hrsg. von Irmela Schneider / Peter M. Spangenberg. Wiesbaden 2002, S. 299-321.

Weiß, Ralph / Goebel, Jo (Hg.). Privatheit im öffentlichen Raum. Medienhandeln zwischen Individualisierung und Entgrenzung. Opladen 2002.

Wenninger-Muhr, Johanna: David Flexer`s Idee. Inflight Entertainment. In: Lufthansa Flightcrewinfo (1995), Nr. 3, S. 29-32.

Dies.: Ein Hauch von Hollywood und Glamour. Mit Edelgard Schatz geht eine Ära zu Ende. In: Lufthansa Flightcrewinfo (2002), Nr. 1, S. 22-25.

White, John Norman: A History of Inflight Entertainment. [<http://waea.org/Press/History.pdf>].

Winter, Calvin: The libraries on the transatlantic liners. In: The Bookman (1914), Nr. 33, S. 368-375.

Zielinski, Siegfried: Audiovisionen. Kino und Fernsehen als Zwischenspiele der Geschichte. Reinbet 1989.

Internet – Quellen

www.atlasair.de

www.frontierairlines.com

www.jetblue.com

www.lufthansa.com

www.shephard.co.uk

www.singaporeair.com

www.waea.org