

CHRISTIAN EISERT

» *Man* reise
vorzugsweise
mit der eigenen
Bettdecke«

Meine Deutschland-Reise
mit dem allerersten britischen
Reiseführer im Gepäck

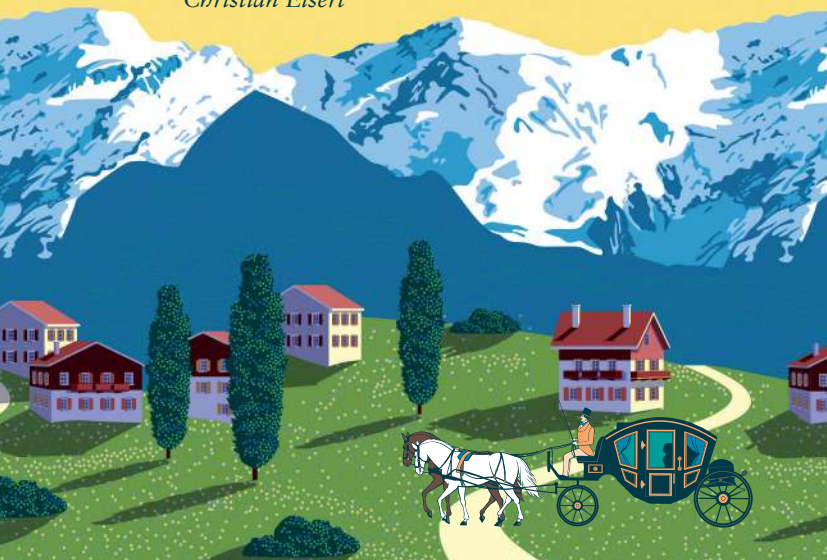


POLYGLOTT

»Es gehört zu den unverständlichsten Eigenheiten der meisten Touristen, ohne eigene Bettdecke zu verreisen. Auch warum so viele auf die Mitnahme eines kleinen Heizlüfters verzichten, erschließt sich nur schwer. Und die Notwendigkeit, in Folie eingeschweißte Wurstwaren mitzuführen, liegt wohl auf der Hand. So würde John Murray, der Welt erster Reiseleiter-Verleger, wohl heute seine britischen Landsleute auf den Besuch solch exotischer Reiseziele wie Bayern oder Baden-Württemberg vorbereiten. Ein kluger Mann.

Mit dem fremden Blick des Briten Murray auf mein Geburtsland lässt sich eine Auslandsreise im Inland unternehmen. Außerdem weiß ich, wie's da schmeckt. Laut Murray fürchterlich! Und mehr noch: Die bald 200 Jahre alten Werke ermöglichen eine Zeitreise. Los geht's!«

Christian Eisert





NORDRHEIN-
WESTFALEN

Düsseldorf

Bad Ems

RHEINLAND-
PFALZ

wü



Vorwort

Es empfiehlt sich für alle Touristen, stets mit der eigenen Bettdecke zu verreisen. Ebenso wenig verzichten sollten Reisende auf einen kleinen Heizlüfter im Gepäck. Und die Notwendigkeit, in Folie eingeschweißte Wurstwaren mitzuführen, liegt wohl auf der Hand.

So würde John Murray (1808–1892), der Erfinder des modernen Reiseführers, wohl heute seine britischen Landsleute auf den Besuch solch exotischer Reiseziele wie Bayern oder Baden-Württemberg vorbereiten. Ein kluger Mann.

Einen Nachdruck der Originalausgaben seiner »Reise-Handbücher« schenkte mir mein guter alter Freund Olaf zu Weihnachten mit der Frage: »'N Vorfahre von dir?« Wie er darauf kommt? Keine Ahnung.

Zugegeben, Nordkorea durchquerte ich vor einigen Jahren trotz ausschließlicher Übernachtung in Hotels mit eigenem Schlafsack. Bei Hunger im Ausland ziehe ich Filialen amerikanischer Fast-Food-Ketten einheimischen Garküchen vor. Was nebenbei dazu führte, dass ich nunmehr in der Lage bin, den Unterschied zwischen einem Peking- und einem in Casablanca erworbenen Big Mac zu schmecken. Auch weiß ich inzwischen, spanische Sommer lassen eingeschweißte Minisalamis tranig werden, während Kanada die Einfuhr europäischen Schweinefleisches gar nicht erst zulässt.

Fernreisen sind etwas Feines. Ich wünschte nur, sie würden weniger Auslandsaufenthalte erfordern. Oder zumindest weniger Abweichung vom Gewohnten bei Ernährung, Raumtemperatur und Bettenausstattung. So gesehen war Olafs Idee, mir den ersten Deutschland-Reiseführer der Welt zu schenken, keine schlechte. Denn mit dem fremden Blick



des Briten Murray auf mein Geburtsland konnte ich eine Auslandsreise im Inland unternehmen. Ich würde Altbekanntes neu betrachten und viel Neues kennenlernen – ich sage nur Bad Sülze, Schrobenhausen, Oberlungwitz! Ich würde Abenteuerchen erleben. Kleine Herausforderungen ohne Lebensgefahr. Lebensgefahr strengt ja nur an.

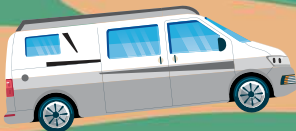
Beruhigend war es zu wissen, wie die Landesküche schmeckt. Laut Murray fürchterlich!

Und nicht zuletzt ermöglichten die bald 200 Jahre alten Werke eine Zeitreise. Ist das nicht wunderbar?

Ein Vorteil von Reisen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestand in der Unmöglichkeit, Anschlusszüge zu verpassen oder gar wegen Streik des Bodenpersonals nicht abheben zu können. Zug und Flug steckten noch in ihren Anfängen. Reisende waren auf Kutschen angewiesen, die zudem den Vorzug besaßen, weder zu explodieren noch abzustürzen. Sie wurden allenfalls von Räubern überfallen, was die Bekanntschaft mit Menschen ermöglichte, die außerhalb der eigenen Filterblase lebten.

Aus all diesen Gründen entschied ich, meine Inlandsauslandszeitreise ebenfalls per Kutsche zu unternehmen. Allerdings nicht von zwei oder vier, sondern von 140 Pferdestärken bewegt. Und doch der schaukligen Kastenförmigkeit der von Murray empfohlenen »Eilwagen« sehr nahekommend: Ich reiste mit einem Wohnmobil. Von Ost nach West, über Südost nach Südwest, in den Mittleren Osten und schließlich ans Kap. Und das alles in Deutschland!

Was klug klingt, erwies sich im Nachhinein als gar nicht so wohlüberlegt, denn es handelte sich um meine erste Reise mit einem Wohnmobil. Ich hätte das vorher üben sollen.



BERLIN – DANZIG

SCHWEITERN, SCHWITZEN, GUMMIBÄRCHEN

Droht ein Reiseplan zu scheitern, lässt sich das leicht erkennen. Beispielsweise daran, dass man seinen Namen nennt und das Gegenüber erwidert:
»So, jetzt is' dit Problem da.«

Möglicherweise trug ich Mitschuld an dem unglücklichen Start meiner Deutschlandreise, denn mein Reiseplan beinhaltete zunächst 13 historische Routen. Zwölf oder 14 wären wohl weniger unheilprovokierend gewesen.

Das Ende einer jeden Reiseroute bildete den Anfang der folgenden. Was zusammenzustellen einige Tage in Anspruch genommen hatte. Alle gemeinsam formten sich zu einer krakeligen Acht. Die steht – krakelig oder nicht – in der christlichen und jüdischen Zahlensymbolik für Neuanfang oder Übergang. Mit jedem achten Tag beginnt eine neue Woche. Eine neue Reise. Und so sollte an diesem Montag meine Reise beginnen: Mit Route 77 aus John Murrays Handbuch für Norddeutschland.¹

Murray zufolge verkehrte zwischen der preußischen Residenzstadt Berlin und der westpreußischen Küstenstadt Danzig zweimal die Woche eine Kutschenverbindung, die die Strecke in 65 Stunden bewältigte. Dabei wurden an festen Stationen regelmäßig Pferde und Kutscher ausgewechselt. *Die Fahrzeit beträgt durchschnittlich 5 ½ Meilen die Stunde.*² Englische Meilen wohlgemerkt, ergibt knapp 9 km/h. Fanden die Briten nicht sehr flott, so dass Murray anmerkt³, die in Preußen *Schnellpost* genannten, nach Fahrplan verkehrenden Pferdewagen hießen zwar wortwörtlich übersetzt *quick-posts*, jedoch würden die Engländer die *Schnellpost* lautmalerisch zu *snail-post* verballhornen.

Mein Reisetempo übertraf an diesem Montagmorgen das einer Schnecke um ein Vielfaches. Dafür fuhr ich nicht ganz bis Danzig. Mein Ziel hieß Hoppegarten. Ein Ort vor der ersten Murray'schen Wegmarke



Vogelsdorf, 1600 Meter hinter der Berliner Stadtgrenze. Dort wartete meine Kutsche auf mich.

Weil in den 1830er-Jahren keine S-Bahnen fuhren und heute keine Schnellpostwagen mehr, hatte ich mich für einen Kompromiss entschieden und mich in den Sattel eines kleinen grauen und bisweilen störrischen Transportmittels geschwungen. Mit fast einem Meter neunzig, davon mehr als die Hälfte Bein, sah ich auf meinem Eselchen recht albern aus. Aber ich liebte es, auch, weil sich mein Drahtesel zusammenklappen ließ. Dann passte er in jede Kutsche.

Meine Reise von Berlin-Mitte Richtung Osten folgte neben Murays Empfehlungen einem 2000 Jahre alten Heer- und Handelsweg. In Gänze verlief er zwischen dem heutigen Belgien und Russland. Von Aachen über Düsseldorf, Dortmund, Magdeburg, Berlin bis Küstrin-Kietz quert er Deutschland noch immer. Als Bundesstraße 1.

Während ich durch die abgasgeschwängerten Straßenschluchten Berlins strampelte, malte ich mir mein Leben in den bevorstehenden Wochen aus. Ich würde schlafen, wo es schön war, kochen, wo es mir gefiel. Und sogar duschen, wann immer ich Lust danach verspürte.

Was ich nicht ahnte: Nur eine dieser Wunschvorstellungen würde wahr werden.

Dabei bestanden für alle drei beste Voraussetzungen: Bett, Küche und Bad hatte ich an Bord. Was fehlte, wartete in Taschen und Kisten

darauf, verstaubt zu werden. Das wollte ich am Nachmittag erledigen und morgen früh würde ich frisch, fröhlich und ausgeruht losfahren. Nicht der Sonne entgegen, sondern von ihr geschoben. Gen Westen.

Vorfreude auf Freiheit erfasste mich. Und beinahe ein abbiegender Transporter.

»Warte nur«, schimpfte ich in Gedanken, »bald bin ich so groß wie du!«

Berlin-Mitte hatte ich längst verlassen, Friedrichshain und Lichtenberg gleich darauf, nun war ich im Begriff, den Stadtteil Mahlsdorf und damit Berlin hinter mir zu lassen. Zu Murrays Zeiten wäre Berlin seit der Hälfte von Friedrichshain zu Ende gewesen.

Von der Gegend zwischen der preußischen Metropole – Murray gibt eine Einwohnerzahl von 256 000 an – und den Städten an der Oder hielt der Brite wenig, wäre es doch *ein Landstrich, der bis Frankfurt sandig, öde und dünn bevölkert ist. Die Gasthäuser sind meistens schlecht.*⁴

Daran hat sich wenig geändert. Kurz vor der Stadtgrenze reihen sich Filialen von Burger King, City Döner und McDonald's aneinander. Jedoch sei *die Straße gut in Schuss*⁴. Was in diesem Abschnitt stimmt.

Da die B1 in den letzten fünf Jahrzehnten nach und nach verbreitert wurde, spendeten die ursprünglichen Alleebäume keinen Schatten mehr und ich war auf meinem Eselchen kilometerlang der gleißenden Sommersonne ausgesetzt.



Schweißgebadet erreichte ich den Hof des Reisewagen-Vermieters. Weiße Wohnmobile glänzten um die Wette. Keines entsprach den Internet-Abbildungen meines gebuchten Modells, das der sogenannten Activity-Klasse angehörte: »Kompakt und wendig – für Pärchen und junge Familien«.

In der schummrigen autohausähnlichen Anmeldungshalle entbot ich dem Mann hinter dem Empfangstresen einen »Guten Morgen« und sagte meinen Namen. Und er sagte: »So, jetzt is' dit Problem da«.

Das Problem ist schnell erklärt: Mein Reisewagen war nicht nur nicht

reisebereit. Er war gar nicht vorhanden. Nur ich. Einen Tag zu früh. Dunkel erinnerte ich mich an Terminschwierigkeiten bei der Buchung.

Der Vermieter meinte, er hätte sich schon gewundert, warum ich Montag kommen wolle, als ich ihm einige Tage zuvor telefonisch mein Erscheinen ankündigte.

»Sie hätten ja was sagen können«, erlaubte ich mir anzumerken.

»Na, so hattense schon mal die Chance, den Weg zu üben.«

Positiv denken, so wichtig!

Mein Wohnmobil sollte morgen eintreffen und mir um 14 Uhr übergeben werden. Ungünstig.

»Wenn wir pünktlich um zwei mit der Übergabe beginnen ...«

»Wenn!«, unterbrach mich eine Frau, die bisher im Hintergrund am Computer herumgetippt hatte. Sie hatte zwei dünne geflochtene Zöpfe, die sie etwa zehn Jahre jünger machten, so dass sie aussah wie Anfang dreißig.

»Naja, ich gehe mal vom Besten aus«, sagte ich, weil ich auch positiv denken wollte. »Also, wenn ... wäre ich hier kurz vor drei weg, dann muss ich zu meiner Wohnung und das Gepäck einladen. Das heißt, vor halb fünf komme ich nicht los. Ich muss aber spätestens halb sieben in Magdeburg sein. Sonst lässt man mich nicht mehr auf meinen Übernachtungsplatz.«

»Und?«, fragte die Zopffrau, deren Chef dieselbe Frage mimisch darstellte, indem er die Augenbrauen hob.

»A10, A2, 2 Stunden«, sagte er.

»Höchstens!«, ergänzte sie.

»Ich darf keine Autobahn fahren!«

Sie wechselten einen Blick. Manche dürfen nur Automatik fahren, andere nicht ohne Sehhilfe, vielleicht gab es ja Menschen mit Autobahnbenutzungsverbot. Man verlangte nach meinem Führerschein.

Zu ihrer Überraschung fanden sie keine behördliche Einschränkung bezüglich deutscher Schnellverkehrsstraßen.

Ich erklärte, warum meine Fahrt nach Magdeburg mindestens vier Stunden dauern würde. »Ich reise nach Empfehlungen aus dem 19. Jahrhundert. Und da gab es noch keine Autobahnen.«

Sie bemühten sich, ihre Gesichter unter Kontrolle zu halten.

»Gibt's denn gar keine Möglichkeit, früher zu starten?«

»Nee, wenn der morgen früh rinkommt, denn müssen wa' den putzen und denn is' eine Stunde Pause. Müssen wa' einhalten vom Gesetzgeber her.« Sie warf einen ihrer Zöpfe über die Schulter und guckte mich an, als warte sie auf etwas.

Ich erinnerte mich eines Eintrags im Handbuch für Norddeutschland. Dort steht unter *Schmiergeld (grease-money): Beim Halt an einer Poststation wird der Reisende oft gefragt: »Wollen Sie schmieren lassen?«*⁵

Diese Frage steht auf Deutsch im englischen Text. Und in Englisch wird erklärt, es handele sich um das Nachfetten der Räder. Was ein wenig ungenau ist. Geschmiert wurden an jeder Poststation die Achsen, damit die Räder sich nicht festfraßen. *Egal ob es gemacht wird oder nicht ... die Gebühr wird erhoben.*⁶ So hat diese Sitte angefangen.

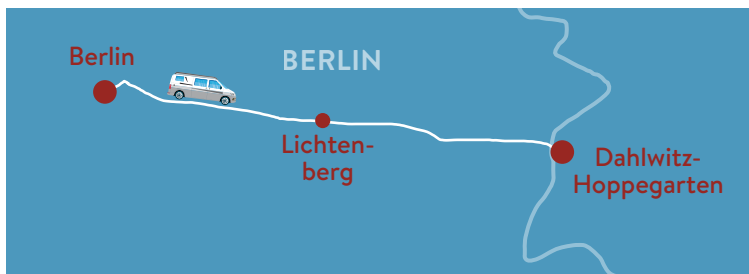
Man kann Schmiergeld – inzwischen sorgt es für den leichteren Lauf von Geschäftsverbindungen – als Betriebsausgabe geltend machen, allerdings darf es keine rechtswidrigen Handlungen als Gegenleistung zur Folge haben^I und muss vom Empfänger als sonstige Einkünfte versteuert werden^{II}.

Mein dickes Portemonnaie in der Hand, beugte ich mich leutselig über den Tresen: »Ich bin sicher, wir finden eine Möglichkeit, den Vorgang zu beschleunigen ...«

Die Vorlaute blickte zum Vorgesetzten. Der nickte.

»Naja, ohne Pause könnten se den um elwe abholen.« Sie warf den anderen Zopf über die andere Schulter. »Krieg ick aber 'ne Tüte Gummibärchen für!«

Das ließ sich machen. Zumal es sich nicht um Schmiergeld handelte, sondern um ein Schmiergeschenk.^{III}



Distanz: 33 km

BERLIN – KÖLN I

GEPÄCK, GEFÄHRT, GARTENZWERGE

»Auszug oder Urlaub?«, fragte mein Nachbar, als ich am folgenden Tag vor dem Haus meine Kutsche belud.

Die Frage war aus zwei Gründen berechtigt.

Zum einen, weil mein Gepäck neben Taschen und Kisten einen Sonnenschirm, einen Campingtisch, eine Schreibtischlampe, einen 3-in-1-Tintenstrahldrucker und einen Router für mobiles Highspeed-Internet umfasste. Zum anderen wegen des Aussehens meines Gefährtes. Zunächst zum Gepäck. Oder genauer: der Garderobe für eine Deutschland-Reise.

Die Schuhe sollten doppelt besohlt sein, mit Eisenabsätzen und Nägeln, wie sie in England beim Schießen getragen werden. Das Gewicht eines Schuhs dieser Art steht der wirksame Schutz der Füße vor spitzen und losen Steinen gegenüber, die Quetschungen verursachen können sowie Müdigkeit und Schmerzen. Sie sollten groß genug sein, um keinen Teil des Fußes einzuklemmen. Der erfahrene Fußgänger beginnt nie eine Reise mit neuen Schuhen, sondern mit einem Paar, das bereits der Fußform angepasst ist.⁷

Zwar war ich kein Fußreisender, doch beabsichtigte ich an die 100 Orte und Örtchen, laute wie stille, aufzusuchen, weshalb ich Schuhwerk, bereits der Fußform angepasst, für alle Witterungen, Weguntergründe und Anlässe mitführte.

Baumwollstrümpfe schneiden die Füße auf einem langen Spaziergang in Stücke; an ihrer Stelle sollten ausnahmslos dicke Kammgarnsocken getragen werden.⁸

Entgegen dieser Empfehlung hatte ich vier Paar Baumwollsocken neu gekauft, dazu kamen mehrere Paar Sneakersöcklinge und zwei Paar Wollkniestrümpfe, damit ich es des Nachts oder an kühlen Tagen untenrum warm hatte.

Es ist ratsam in Stoffhosen zu reisen, nicht in Leinen, die keinen Schutz bieten gegen Regen oder Temperaturschwankungen in Bergregionen.⁸

Keine meiner Hosen bestand aus Leinen. Es handelte sich vielmehr um baumwollene, zum Teil mit Elasthan. Drei lange und zwei kurze. Dazu kamen eine Schlafhose (Baumwolle) und eine Trekkinghose aus Polyamid, die in eine kurze verwandelbar war, weil man die Hälfte ihrer Beine abnehmen konnte.

Ein Gehrock ist besser als eine Jagdjacke, die zwar für abgelegene Orte ausreicht, aber in fremden Städten unangenehm auffällt.⁸

Ich würde in einige fremde Städte kommen. Magdeburg zum Beispiel. Da wollte ich nun wirklich nicht unangenehm auffallen. Also verzichtete ich auf eine Jagdjacke. Was leichtfiel, weil ich gar keine besitze. Nicht mal ein Jagdgewehr. Auch ein Gehrock fehlte meinem Hausstand. Dafür nannte ich andere Jacken mein Eigen und folgte der Schuhstrategie: je eine passend zu Witterung, Gegend und Anlass.

Dass Murray nichts über T-Shirts und Hoodies schreibt, ist nachvollziehbar. Eine Empfehlung für Leibwäsche hätte er wenigstens geben können. Ich packte nach Gutdünken ein. Und auch eine Badehose.

Aber wem vertraute ich mich da in punkto Hosen, Schuhen und Reiserouten eigentlich an?

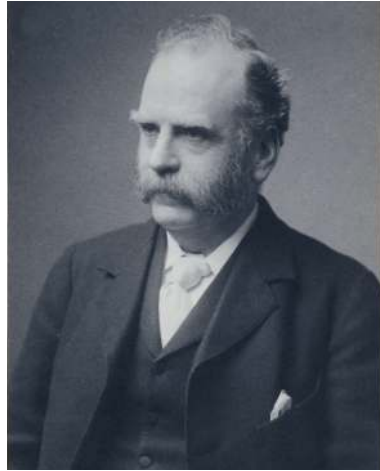
Oder anders gefragt: Wer iss'n John Murray?

Dafür beginnen wir mit seinem Großvater. Der hieß mit Vornamen John und suchte 1768 nach einer Verdienstmöglichkeit. Obwohl er sich in geschäftlichen Dingen für einen *totalen Dummkopf*⁹ hielt, liebte er sich von seiner Frau 700 Pfund und gründete in der Londoner Fleet Street eine Verlagsbuchhandlung. Dank Druck und Verkauf der Werke des dichtenden Lords George Gordon Byron brummte der Laden und Großvater Murray expandierte. Räumlich wie geschäftlich. Er produzierte weitere Erfolge. Darunter Englands erstes Kochbuch für den Massenmarkt. Sein Sohn, er taufte ihn John, führte die Geschäfte fort. 1808 wurde dieser Sohn Vater eines Sohnes, den er überraschenderweise John nannte.

Damit sind wir bei unserem John angelangt. Der studierte ab 1827 an der Universität von Edinburgh, wo er neben Chemie und Mathematik Kurse in Mineralogie und Geologie sowie Französisch und Deutsch belegte. Und Reitstunden nahm. Wovon er später profitierte. Oft legte er größere Reisestrecken im Sattel zurück. Fahrrad fuhr er nicht. Das

erste Fahrrad, wie wir es heute kennen, wurde 1892 vorgestellt, im Jahr seines Todes.

Quicklebendig und jung, verkehrte unser John in Edinburghs Intellektuellenkreisen und lernte unter anderem den schottischen Schriftsteller Sir Walter Scott kennen, dessen abenteuerliche Historienromane, allen voran »Ivanhoe«, Bestseller der europäischen Literatur waren.



Porträt von John Murray, 1904

1828 erlebte Murray in den Sommerferien sein erstes Reiseabenteuer. In Schottland. In den nächsten Sommerferien reiste er bereits ins Ausland. Eine Tradition, die er bis ins hohe Alter beibehielt, schreibt John Murrays Sohn – er hieß übrigens John – in seinen Erinnerungen an den Vater.¹⁰

Wie und warum John III. die Welt der Reiseliteratur revolutionierte, davon schreibt er 1887 höchstselbst in »Murray's Magazine«¹¹: *Da ich seit meiner frühen Jugend von einer leidenschaftlichen Reiselust besessen war, kam mein sehr nachsichtiger Vater meiner Bitte [reisen zu dürfen] nach, unter der Bedingung, dass ich die Sprache des Landes beherrschte, in das ich reiste. So betrat ich 1829, nachdem ich mein Deutsch aufgefrischt hatte, zum ersten Mal den Kontinent in Rotterdam. ... So etwas wie einen Reiseführer für Deutschland, Frankreich oder Spanien gab es damals noch nicht.*¹²

Zwar existierten Reisebeschreibungen für Italien, die Schweiz und Belgien, jedoch fehlte ihnen, Murray zufolge, jede Systematik.¹³

Ich machte mich auf den Weg nach Nordeuropa, ohne mit irgendeinem Führer versehen zu sein, mit Ausnahme einiger handschriftlicher Notizen über Städte und Gasthäuser in Holland ... Es beschämte mich, dass ich bei der Ankunft in Hamburg auf freundliche Hilfe angewiesen war. Dies war es, was mich den Wert praktischer Informationen vor Ort erkennen ließ und ich machte mich daran, alle Informationen zu sammeln,

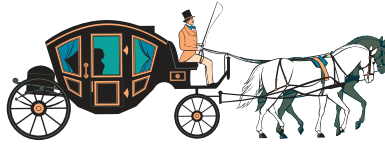
die ein englischer Tourist wahrscheinlich benötigen oder nützlich finden würde. So reiste ich mit dem Notizbuch in der Hand umher. Ob auf der Straße, im Eilwagen oder in der Gemäldegalerie, ich notierte alles, was sich ereignete. Diese Notizbücher (von denen ich viele Dutzend besitze) wurden bei meiner Rückkehr ausgewertet, in Routen geordnet zusammen mit anderen Informationen, die ich über Geschichte, Architektur, Geologie und andere für die Bedürfnisse eines Reisenden geeignete Themen sammeln konnte; und schließlich übergab ich sie meinem Vater. Er ... hielt meine Arbeit für veröffentlichungswürdig und gab ihr den Namen »Handbuch«.¹⁴

Neu für die damalige Zeit war der umfangreiche Prüfungs- und Überarbeitungsprozess des »Handbook for Travellers«.

Nachdem ich meine Routen erstellt und grob typisiert hatte, fuhr ich fort, sie zu testen, indem ich sie an reisende Freunde auslieh, damit sie an Ort und Stelle überprüft oder kritisiert werden konnten. Ich begann erst nach mehreren aufeinanderfolgenden Reisen und Aufenthalten in Kontinentalstädten mit der Veröffentlichung, nachdem ich nicht nur ausgetretene Pfade durchquert, sondern auch verschiedene Gegenden erkundet hatte, in die meine Landsleute noch nicht vorgedrungen waren.¹⁵

1836 erschien der erste Band der Reihe, das »Handbuch für Norddeutschland«. Zwei Jahre später das für Süddeutschland. Der Nord-Band beinhaltete zudem einen umfangreichen Routenteil für Belgien und die Niederlande, der Süd-Band bestand zu zwei Dritteln aus Reiserouten durchs Gebiet des Kaisertums Österreich inklusive seiner Herrschaftsgebiete in Ungarn, Böhmen, Mähren und Galizien, also Teilen des heutigen Tschechiens, Polens und der Ukraine. Die Norddeutschland-Ausgabe hatte einen roten Umschlag. Die süddeutsche erschien in der ersten Auflage zur besseren Unterscheidbarkeit in grünem Einband. Ab der zweiten dann auch in Rot.¹⁶ Was zum Markenzeichen der bald »Red Books« genannten Reihe wurde. Erstmals setzte man auf das Prinzip des Sehenswerten. Also: Wo muss man was gesehen haben und warum. Das später von Murray erfundene Bewertungssystem mit Sternen half bei der Einordnung. Bis 1901 erschienen Handbücher für fast jedes Land Europas. Hinzu kamen ausgewählte außereuropäische Ziele.

Für Sternstunden sorgte der John-Murray-Verlag nicht nur mit seinen Reise-Handbüchern. 1859 brachte John Murray ein Buch heraus, das ebenfalls Neuland beschritt: Charles Darwins »Die Entstehung der Arten«.



An diesem Dienstag um halb zwei wurde nun ich mit Starten des Motors meines vollgepackten Wohnmobils zu einer anderen Art Mensch: zum Camper.

Wir Camper, wir halten zusammen. Helfen uns, unterstützen uns ... und grüßen uns. Das hatte ich bereits auf der Fahrt von Hoppegarten nach Berlin-Mitte entdeckt. Während ich über die auf Berliner Stadtgebiet gar nicht mehr so gut in Schuss befindliche B1 geholpert war, hoben entgegenkommende Camperlenker eine Hand zum Gruß. Ab dem dritten hatte ich verstanden, zu welcher Kaste ich nun gehörte. Und grüßte lässig zurück.

Es ist nicht so, dass ich keine Camping-Kenntnisse besäße. In meinen Kindertagen machte ich mehrmals Familienurlaub in einem Wohnwagen. Der den ganzen Sommer an derselben Stelle stand.

Ein Wohnmobil ist kein solch unselbstständiges Anhängsel. Ein Wohnmobil ist etwas Erhabenes. Ein rollendes Königreich. Von meinem Thron herab schaute ich auf all die Kleinst-, Klein-, Kompakt-, Mittelklasse- und Oberklassewagen. Ja, selbst auf SUV. Denn ich fuhr CUV. Ein Crossover Utility Vehicle.

Utility bedeutet Nutzen oder Nützlichkeit. Treffend, weil Basis meines Wohnmobils ein Nutzfahrzeug war: ein Fiat Ducato-Kastenwagen. Fahrerhaus und Laderaum gehen nahtlos ineinander über.

Ursprünglich und hauptsächlich dienen die zwischen fünf und achteinhalb Meter langen Vehikel Handwerkern, Lieferanten oder Menschen, die umziehen, als Transportfahrzeug.

Doch nicht nur Maurerkellen, Möhren und Möbel lassen sich darin

kommod unterbringen. Auch Urlaubswillige. Sofern am und im Kasten ein wenig geschraubt wird. Das tun Karmann, Malibu, Hymer, Adria, Pössl und viele andere Vertreter der Freizeitindustrie und sorgen für das Crossover. Wer selbst einen Kastenwagen umbauen will, findet dafür inzwischen umfangreiche Bausätze im Fachhandel oder gestaltet selbst nach Lust, Laune und Fingerfertigkeit. Zum Wohnmobil werden die Lieferwagen durch Einbau von Dachluken, bis zu sieben zusätzlichen ausstellbaren Fenstern, einem Küchenblock vor der seitlichen Schiebetür, einem Doppelbett im Heck sowie einer Nasszelle mit Chemiklo gegenüber der Küche und einer Sitzgruppe, die sich aus einer festen Bank, unterm Fenster einzuhängendem Tisch und den drehbaren Fahrer- und Beifahrersesseln bauen lässt. Dazu kommen Wassertanks, Lichtinstallation, Heizung, Staufächer und im Laufe der Zeit Krümel an schwer erreichbaren Stellen.

Bei den fertig konfektionierten CUV bilden neben dem Fiat Ducato häufig Peugeot Boxer oder Citroën Jumper die Basis. Spielt keine Rolle. Technik und Chassis sind aufgrund von Konzernverwandtschaften weitgehend identisch. Dem Sprinter von Mercedes und dem Crafter von VW, bis 2017 ebenfalls baugleich unterm Blech, begegnet man seltener in Camperform.

Egal welche Form ihr Wohnmobil hatte, ich grüßte alle Camper, die mir begegneten. Wie ich es gelernt hatte durch einmal Handheben. Denen in CUV winkte ich enthusiastisch mit wedelnder Hand, weil wir zur selben Camper-Kategorie gehörten. Was mehrere Handwerker irritierte. Von vorn bleibt ein Kastenwagen doch ein Kastenwagen.

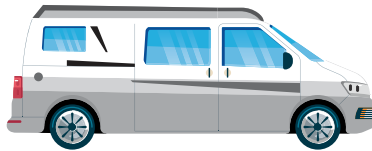
Meiner war außen nicht wohnmobilweiß, sondern grau. Wie ein Esel. Zu meinem kleinen, der zusammengeklappt im Gepäckabteil unterm Doppelbett lag, hatte ich einen großen bekommen. Das Muttertier.

Sechs dynamisch geformte, auf alle Karosserieteile gepappte schwarze Aufkleber verliehen meinem grauen Kastenesel das nötige Outdoor-Freedom-Fun-Outfit.

Mit dem Passieren des Brandenburger Tors hatte ich das Berlin des John Murray verlassen und befand mich auf dem Weg nach Charlottenburg, *ein kleines Dorf an der Spree, hauptsächlich geprägt von Villen*

und Tavernen, eine Sommerresidenz der Reichen und im Sommer Erholungsgebiet der bescheideneren Klassen von Berlin¹⁷.

Abgesehen von ein paar einstöckigen Häusern aus dem 17. Jahrhundert Haubach-/Ecke Wilmersdorfer Straße, hatten vor Stuck tiefende Vier- und Fünfstöcker des ausgehenden 19. und mehr oder weniger formschöne Bauten des 20. Jahrhunderts das dörfliche Charlottenburg verdrängt. Geblieben war das Selbstverständnis der Charlottenburger. Wer in diesem Berliner Stadtteil wohnt, gehört meist zu den Betuchten oder hält sich dafür. In vielen Straßen reiht sich eine moderne Taverne an die nächste und am Lietzensee sucht auch der bescheidenere Berliner Erholung.



Ich suchte den Weg nach Potsdam. Über die Autobahn A115 ist er leicht zu finden. Eine Strecke, die natürlich ausschied.

»Plopp«, machte mein Telefon, was den Eingang einer Nachricht bedeutete.

»Na, wo steckt mein Hasenmann gerade?«, las ich nicht, da ich ja am Steuer saß.

Die vertrauliche Anrede offenbart, die Absenderin steht mir recht nahe. Manchmal ruft sie mich sogar »Hasi«, was insofern erstaunlich intim ist, als dass sie kulturkreisbedingt ihre Großeltern siezt.

Weil ich am Steuer saß, antwortete ich nicht, dass ich auf der Bundesstraße 5 fuhr, eine Fernstraße, die seit Beginn des 19. Jahrhunderts die Gebiete an der dänischen Grenze im Nordwesten mit denen an der Oder im Osten verbindet. Auf ihr reiste – das lässt sich leicht aus der Reihung der Orte in den Routen-Beschreibungen erkennen – schon der selige John. Und da ich auf seinen Spuren wandelte, würde ich in den kommenden Wochen ausschließlich auf Landstraßen unterwegs sein.

FRANKFURT AM MAIN – NÜRNBERG

KÖNIG, BAYERN, EISENBAHNEN

Ab Frankfurt wechselte ich. Vom Handbuch »Northern Germany« zum Handbuch »Southern Germany«.

Murray zufolge würde sich mein Entschluss, mit der eigenen Bettdecke und im Wohnmobil zu reisen, hier als besonders kluge Entscheidung erweisen, denn *der Reisende in Süddeutschland darf keineswegs damit rechnen, auf solch prächtige gut ausgestattete Hotels zu treffen, an die er sich am Rhein, in Frankfurt oder Baden gewöhnt hat. Außer in den Hauptstädten sind die Gasthäuser im Allgemeinen auf niedrigen Gewölben gebaut, der Eingang dient Mensch und Tier und oft durchdringt sie stickiger Stallgeruch. Die extreme Geringschätzung von Sauberkeit und Reinlichkeit, die dem Engländer zutiefst widerwärtig ist, verdient höchsten Tadel. Die Deutschen selbst scheinen sich dessen nicht bewusst zu sein. Es ist zu hoffen, dass ihr verstärkter Umgang mit Engländern eine Vorliebe für Sauberkeit und größere Wertschätzung dieser hervorbringt*⁸⁷.

In Stockstadt, etwa 40 Kilometer östlich von Frankfurt, musste man den Pass vorzeigen. Zu Murrays Zeiten. *Die Unterschrift des bayerischen Ministers ist jetzt unverzichtbar für Einreisende nach Bayern.*⁸⁸ Das gilt heute natürlich nicht mehr, kann jedoch – wenn man manchen politischen Kreisen Glauben schenkt – schneller wiederkommen, als man es sich vorstellen mag.

Aktuell verabschiedet nur ein Schild aus Hessen und ein anderes heißt in Bayern willkommen.

Wie bei allen Ländern stellt Murray dem Kapitel *Bavaria* einführende Hinweise voran. Zum Passwesen, zur geltenden Währung und ihrer Einteilung, wieviel Lohn und Trinkgeld Kutscher bekommen und zum Zustand der Straßen.

Die Straßen in ganz Bayern sind im Allgemeinen schlecht; so wahrlich lobenswert die Förderung der schönen Künste durch den gegenwärtigen



König ist, würde er seinem Lande doch deutlich nachhaltigeren Nutzen bringen, wenn er einen Teil seiner Ausgaben für die Verbesserung der Straßenbaukunst in seinen Herrschaftsgebieten verwendete.⁸⁹

Es ist König Ludwig I. von Bayern, den Murray hier tadelt. Dabei verdankt Bayern dem Monarchen einiges: Seit Ludwigs Hochzeit mit Therese von Sachsen-Hildburghausen 1810 wird auf der Münchner Theresienwiese das Oktoberfest gefeiert. Er initiierte die prachtvollen Bauten an der Münchner Ludwigstraße, ließ Feldherrenhalle, Siegestor, Universität, Glyptothek, Alte Pinakothek und einige prägende Bauwerke mehr errichten, die entweder seine Vorliebe für die Architektur des antiken Griechenlands oder die italienische Renaissance widerspiegeln. Außerdem veranlasste er 1825, das bis dato meist *Baiern* geschriebene Königreich ab sofort ausschließlich anders zu schreiben. Mit dem griechischen Ypsilon.

Ich streifte das bayerische Aschaffenburg, bei dem ich in jungen Jahren gerne nach dem ersten A kichernd ein R hinzudachte, querte bei Wertheim einen Zipfel Baden-Württemberg und kam südlich vorbei an Würzburg. *Die engen Gassen, überhängenden Häuser und spitzen Giebel zeigen das Alter der Stadt; aber die privaten Gebäude sind denen von Nürnberg an Pracht unterlegen.⁹⁰* Da ich mich ungern mit Zweitklassigem abgebe, hielt ich nicht an und weiter auf Nürnberg zu.

Murrays Route dorthin verlief in einem Bogen nördlich um Würzburg herum, er veranschlagte für diese 250 Kilometer 24 Stunden im Eilwagen. Im Auto hätte ich über B27, 26 und 8 Googeline zufolge fünf Stunden gebraucht. Ohne Pause. Für 230 Kilometer A3 rechnete sie zweieinhalb Stunden aus. Ich brauchte mit zwei Staus eine Stunde mehr und musste die Campingplatzaufseherin telefonisch nötigen, länger Dienst zu tun. Zwar können Spätankommer ihre Anmeldung am folgenden Morgen nachholen. Doch wäre ich schon weg gewesen. Ich. Liesel würde in Nürnberg bleiben.

Wo mein Ladekabel geblieben war, fand ich beim Suchen der Sonnencreme heraus. Es steckte in einem der Fächer hinter dem verschiebbaren Badspiegel. Ich erinnerte mich dunkel, mein Telefon zuletzt im Bad aufgeladen zu haben, weil ich an den drei anderen Steckdosen des Wohnmobils andere Geräte geladen hatte. Ich verband mein Handy mit der Steckdose überm Herd. Die Ladekapazitätsanzeige begann zu steigen ... Hach, seufzte ich, es trinkt ...

»Bist du da wieder ganz allein?«, fragte die Hasenfrau. Keuchend. Das Videobild wackelte. Seit Neuestem rannte sie zweimal die Woche durch Friedrichshain.

»Nein, nicht ganz.« Ich schwenkte das Handy und zeigte ihr den rostfleckigen Bulli eines jungen Pärchens aus Cottbus. Unter den hohen Bäumen des Campingparks verloren sich die wenigen Wohnmobile und Caravans. Ich war der Einzige, der unmittelbare Nachbarn bekommen hatte.



Sie lachte, weil sie wusste, wie ich das fand. »Vielleicht sind sie nett.«

»Hm ...«

»Du bist ein Kriegsgram.« Gelegentlich zielte sie am deutschen Ausdruck vorbei. Und traf umso genauer.

»Wann kommst du morgen an?« Ihr Videobild zeigte ein Stück Berlin in sich wiederholenden Halbkreisen.

»Was machst du da?«

»Jumpin' Jacks«, keuchte sie.

Ich stellte sie mir beim Hampelmann-Machen vor...

»Hallooo ...? Wann du ankommst?«

»Kurz nach zwölf. Um zwei bekomme meinen Pieks. Und dann mal abwarten, was passiert.«

Zu Murrays Zeiten wäre nicht möglich gewesen, was ich am nächsten Morgen tat. Wobei »zu Murrays Zeiten« ein unscharfer Zeitbegriff ist, umfasst er – Murrays Reiseaktivitäten zugrunde gelegt – eine Spanne zwischen 1829 und Ende der 1880er-Jahre. In dieser Zeit wurde erfunden, was für die meisten unverzichtbar zum modernen Leben und auch zum Reisen gehört: der Fotoapparat, das Telefon, das Auto und das Fahrrad. Damals am nachdrücklichsten verändert und vorangetrieben wurde das Reisen durch eine britische Erfindung, die eng mit Nürnberg verbunden ist. Und König Ludwig I.

Bis 1835 brauchten die Deutschen für eine Strecke wie von Spandau nach Köpenick, von Dortmund nach Essen oder von Hamburg nach Elmshorn zu Fuß – Pausen eingerechnet – einen Tag, per Kutsche mehr



als einen halben. Von Hamburg nach Italien zu reisen dauerte Wochen, zumal die Kutschen bei der Überquerung schmaler Bergpässe zerlegt und in Einzelteilen hinübergetragen werden mussten. Die Passagiere gingen zu Fuß oder ritten. Und nicht zu vergessen, es kostete ein Vermögen.

Dann wurde die Zeitmaschine erfunden. Sie hat mehrere Väter. Von Müttern weiß man nichts. Fest steht, Erfinder aus Großbritannien haben den größten Anteil daran. Sie erfanden die Dampfmaschine und stellten sie auf Räder. Ab 1825 entstand auf der Britischen Insel ein System aus Schienen, Lokomotiven, Wagen, Bahnhöfen – das Eisenbahnnetz. Fränkische Kaufleute wollten eine Eisenbahnstrecke für den meistbefahrenen Handelsweg in Bayern bauen, den Abschnitt zwischen Nürnberg und Fürth. Die 1833 gegründete Aktiengesellschaft sammelte dafür das nötige Geld ein, Namenspathe für die Eisenbahn sollte König Ludwig I. werden, nicht zuletzt, weil das Projekt staatliche Rückendeckung brauchte. Und Genehmigung. Ludwig fand die Eisenbahn erst ein bisschen doof, favorisierte er doch den Ausbau der Wasserwege durch Kanalbau. Schließlich erteilte er seine Zustimmung und mithilfe britischer Unterstützung durch Techniker und Technik entstand Deutschlands erste Eisenbahnstrecke. Die Eröffnung zum Namenstag des Königs im August 1835 klappte wegen technischer Schwierigkeiten nicht. Am 7. Dezember war es dann so weit. Gezogen von einer vom britischen Lokomotiven-Pionier Robert Stephenson gelieferten Lok, schön deutsch »Adler« getauft, bewältigte der aus neun Wagen bestehende Zug dank Dampfkraft die sechs Kilometer lange Strecke zwischen Nürnberg und Fürth ohne Zwischenfall. Ludwig I. schaute sich das Wunderwerk erst im August des Folgejahres an und war beeindruckt, dass – mit drei Wagen und unter Volldampf – die Strecke in unter sechs Minuten zurückgelegt werden konnte.

Die 430 Kilometer von Nürnberg nach Berlin in unter drei Stunden zurückzulegen, davon träumten die Zugreisenden um 1840 nicht mal. Mit beeindruckenden Zahlen⁹¹ kann die frühe Eisenbahngeschichte dennoch aufwarten: Von 1840 bis 1910 wuchs das deutsche Eisenbahnnetz von 500 auf 63 000 Kilometer. Preußen erkannte in dem neuen Transportmittel die Möglichkeit, seine weit verstreut liegenden Provin-

zen zu verbinden. Deutschlands Zersplitterung wurde überraschend zum Fortschrittstreiber. 1850 beförderten die deutschen Eisenbahnen 200 000 Menschen, 1880 2,5 Millionen und im Jahr 1913 beeindruckende 1,3 Milliarden.

Raum und Zeit schrumpften. Statt einer Woche brauchte man von Berlin nach Köln nur noch 14 Stunden.

Die Zahl derer, die mithilfe der dampfenden Zeitmaschine auf eine Vergnügungstour gingen, Touristen also, wuchs mit zunehmender Verästelung des Streckennetzes. Immer öfter entschied ein Bahnhof darüber, ob ein Kur- oder Ferienort auf- oder wie Schlangenbad abstieg. Andere, bis dahin touristisch unerschlossene Gebiete machten erst durch Schienenanschluss Karriere als Feriengebiet. Durch Einsatz von Schlaf- und Speisewagen wurde die Eisenbahnnutzung noch komfortabler. Panoramawagen mit extragroßen Scheiben ermöglichten Sightseeing von der Schiene aus. Im Orient-Express und ähnlichen Zügen machte man Urlaub in der Eisenbahn. Und gut 100 Jahre nach der Fahrt der ersten deutschen Eisenbahn begann der Bau von Wagen, in denen sich speisen und schlafen ließ und die auf der Straße fahren.



Distanz: 251 km

Kopie von 1835. Was heute da steht, stammt aus dem Jahre 1901. Damit ist der Schöne Brunnen – während des Krieges betonummantelt – so ziemlich das einzige Bauwerk am Hauptmarkt, das vollkommen unzerstört die Bombardements im Januar '45 überlebte.

»Excuse me, would you take a picture of me?«

Auf dem Hauptmarkt wimmelte es vor Menschen. Die einen bummelten, die anderen kauften an Marktständen ein. Um ein Foto von sich machen zu lassen, wählte die Frau mit dem osteuropäischen Akzent den langen Mann mit dem Fahrradhelm auf dem Kopf. Vielleicht hatte sie gesehen, dass ich mein Fahrrad vor dem Brunnen knipste und



Nürnberg: Möglichst nicht von Fremden fotografieren lassen.

schloss daraus auf besondere Fotografierfähigkeiten. Oder sie hatte erkannt, dass wir beiden die Einzigen waren, die nicht zu zweit oder in Gruppen umherschlenderten.

Sie erklärte mir, was ich auf ihrem strasssteinbesetzten Handy drücken sollte, und stellte sich in Positur, dabei ein Bein vors andere setzend. Das macht schlanker.

»With church and fountain please!«, rief sie und ich ging deswegen einige Schritte zurück. Nach meinen ersten Klicks stürzte sie auf mich zu und kontrollierte meine Fotos. »Not good. You can't see my face.«

Entweder waren Brunnen- und Frauenkirchenturmspitze ganz drauf oder ihr Gesicht war groß genug abgelichtet. Wir einigten uns darauf, dass ich die 19 Meter hohe Brunnenspitze abschneiden durfte, die weiter entfernte Kirche aber ganz drauf sein musste. Und ihr Gesicht natürlich. Die zweite Session stellte sie zufrieden.

»Would you also take a picture of me?!«, nutzte ich die Gelegenheit.

Bereitwillig nahm sie mein Handy. Das Problem, dass ab einer gewissen Nähe des Fotografierenden zum Fotografierten die Brunnen spitze nicht mehr aufs Bild passt, versuchte sie zu lösen, indem sie das Handy schief hielt, um die Bilddiagonale zu nutzen. Trotzdem schnitt sie die Brunnen spitze ab. Und meinen linken Fuß. Was besonders schade war, ist er doch der schönere von beiden.

Ich radelte bald hierhin, bald dorthin und fand heraus, dass der Satz *hinter der Frauenkirche befindet sich der Gänsemarkt, versehen mit einem entsprechenden Brunnen, nämlich einer bronzenen Bauernfigur, die unter dem Arm zwei Wasser speiende Gänse trägt*⁹⁵ nicht mehr stimmt. Der Gänsemarkt wurde vegetarisiert und trägt nun den Namen Obstmarkt. Der Gänsebrunnen zog nach dem Krieg in den Hof hinters Rathaus. Er heißt offiziell Gänsemännchenbrunnen und strahlt etwas sehr Heiteres aus.

Auf dem Rückweg kam ich an der Egidienkirche vorbei. *Ein modernes Gebäude im italienischen Stil, fertiggestellt 1718.*⁹⁶ Ein Satz, der lehrt, dass um 1835 gut 120 Jahre alte Kirchen als modern galten. Heute gilt St. Egidien als Nürnbergs älteste Barockkirche. Was daran liegt, dass sie aus dieser Zeit die einzige ist. Das meiste ihrer Bausubstanz stammt allerdings aus den 1950er-Jahren. Murray meinte, *sie ist nicht sehr bemerkenswert*¹²⁰. Falsch!

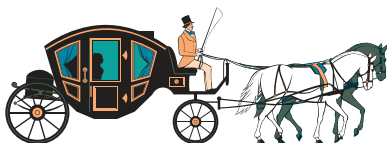
An Sommertagen zur Mittagsstunde scheint die Sonne, wenn sie scheint, durch den Eingang. Wer darin stehenbleibt, wirft einen großen Schatten auf den Pilaster links vom Altarraum und kann sich selbst segnen.

Essen wäre jetzt ein Segen gewesen. Angesichts der vorangeschrittenen Zeit und der bevorstehenden Strecke, beschränkte sich mein Mittag auf ein selbst gemachtes Schinkenbrot. Ich nahm mir vor, am Abend in Regensburg üppig bayerisch zu speisen. Dort hatte ich per E-Mail eine Übernachtung auf einem an der Donau gelegenen Campingplatz angefragt.

Aus Nürnberg Norden schlug ich mich in den Südosten durch, um über die B4 zur ersten Wegmarke der Route, nach Feucht, zu gelangen und durchzufahren.

Die *ansehnliche Anhöhe, namens Gruner Berg, zwischen Feucht und Neumarkt*⁹⁷ konnte ich nur erahnen. Dass es sie gibt, ließ der Hinweis

auf das »Gewerbegebiet Am Grünberg« hinterm Ortsausgang von Postbauer-Heng vermuten. Wie Feucht eine Marktgemeinde. Eine Besonderheit im bayerischen Kommunalrecht. Damit verbunden ist nicht etwa das Recht, Märkte abhalten zu dürfen, wie es im Mittelalter für Städte wichtig war, sondern es drückt, zum Beispiel wegen einer hohen Zahl an Dienstleistungsangeboten, eine Zentrumsfunktion gegenüber den umliegenden Orten aus. Wer zum Markt erhoben wurde, ist keine Gemeinde mehr, der untersten kommunalen Verwaltungseinheit, aber auch noch keine Stadt. Bayern hat rund 400 solcher Mitteldinger.



In Neumarkt in der Oberpfalz hielt ich für eine Radelrunde. In dieser properen bayerischen Kreisstadt (und zwar eine laut Ortsschild »Große Kreisstadt«!) ist Wohnmobilstellen der Parkplatz am Residenzplatz zu empfehlen. Menschen ohne Wohnmobil können nach wie vor im von Murray erwähnten Gasthof *Goldene Gans* nächtigen und dabei gleich überprüfen, ob die Betten immer noch unbequem sind und *die Laken so feucht, dass man sie beanstanden*¹²² muss. Vielleicht hatte Murray auch einfach nur zu viel von dem bis heute im Hause gebrauten Gansbräu konsumiert.

»Wos? A Kanonenkugel? Des is des erste Wort, des i davon hör. Des erste Wort!« Die alte Dame, die in einem schmucken Einfamilienhaus gegenüber von St. Willibald in Deining wohnte, strich ihr weißes Haar zurück. Dabei hatte meine Frage die Haare gar nicht durcheinandergebracht.

Ich zückte den Murray: »Da steht's!« Weil es Englisch war, übersetzte ich: »Deining ... Bernadotte und die Franzosen wurden hier 1796 von den Österreichern unter Erzherzog Karl zurückgeschlagen und über die Berge nach Neumarkt getrieben.« Ich hob den Zeigefinger. »Die Kirche trägt noch heute eine Spur des Geschehens in Form einer über dem Eingang eingelassenen Kanonenkugel.«¹²²

»Wos für a Bernadott?«

Sollte ich ihr am Gartenzaun bei 35 Grad im Schatten die Bedeutung Deinings für Europa auseinandersetzen? Vielleicht hätte es sie mit Stolz erfüllt, dass ihr Heimatort von den Kanonenkugeln der Weltgeschichte gestreift wurde. Und den Koalitionskriegen.

So werden eine Reihe militärischer Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und europäischen Mächten genannt. Sie erwuchsen aus der Französischen Revolution, die ab 1789 den feudal-absolutistischen Ständestaat fortsetzte. Die neu installierte Staatsform Republik missfiel naturgemäß den übrigen Monarchen Europas. Österreich und Preußen sowie einige kleinere deutsche Staaten beschlossen, dem umstürzlerischen Treiben in Frankreich militärisch Einhalt zu gebieten. Bevor es dazu kam, erklärte Frankreich der Koalition den Krieg. Damit begann 1792 der Erste Koalitionskrieg. Erst feierte die Koalition Erfolge, dann die Franzosen. Großbritannien, die Niederlande und Spanien schlossen sich der Koalition an, Preußen und auch Spanien verließen sie wieder. Ab 1796 tat sich ein französischer General namens Napoleon Bonaparte mit beeindruckenden Siegen, besonders in den Italienfeldzügen, hervor, was Österreich zu einem Friedensschluss mit Frankreich nötigte und 1797 den Ersten Koalitionskrieg beendete.

Die folgenden Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und dem Rest Europas sind auch als Napoleonische Kriege bekannt. Wie die endeten, besang ABBA.

Und Deining?

Dafür begeben wir uns in den August des Jahres 1796. Der französische General Bernadotte, der später durch Adoption König von Schweden und Norwegen wurde, plante nach zwei Tagen Aufenthalt in Neumarkt – der Stadt mit den feuchten Laken – mit seinem 6000 Mann starken Korps südwärts nach Regensburg zu ziehen. Bei Deining stieß er auf österreichische Truppen unter Führung von General Nauendorf, einem aus thüringischem Adel stammenden Sachsen. Der wich vor der französischen Übermacht Richtung Süden nach Daßwang zurück.

Inzwischen hatte der österreichische Erzherzog Karl, von Ingolstadt kommend, die Straße Regensburg–Neumarkt erreicht. Den Erzherzog und seine Mannen in der Nähe wissend, griff General Nauendorf am 21. August die Franzosen an und trieb sie hoch bis Batzhausen, auf halber Strecke zwischen Daßwang und Deining gelegen. In der Nacht

zum 22. August zog Bernadotte seine Truppe weiter zurück. Nach Deining. Dort führte eine strategisch wichtige Brücke über die Laber, die er unbedingt halten wollte. Nun aber war Erzherzog Karl mit 28 000 Mann da. »Hurra!«, brüllten die Österreicher und begannen Deining zu bombardieren.

Nach heftigem Widerstand gab Bernadotte auf und verschwand am Abend aus Deining Richtung Neumarkt mit sicherlich nicht mehr 6000 Mann.

Achtzehn Deininger Gebäude schossen die österreichischen Hautbitzen in Schutt und Asche. Der Pfarrhof brannte aus und die Kirche musste eben auch etwas abbekommen haben.

»Gibt es hier noch eine andere Kirche im Ort?«, fragte ich die alte Dame.

»A andre Kirch?«

Ich überlegte, ob ich mich für die Ungeheuerlichkeit anzunehmen, es gebe in Deining neben der katholischen eine weitere Konfession, entschuldigen sollte.

»Na ...« schüttelte sie den Kopf. »Hier gibt's nur die.« Was nicht stimmte, ganz am Ortsrand steht ein evangelisches Kirchlein, das wie ein Schwedenhaus aussieht und altersbedingt keinen einzigen Krieg erlebte.

»Waren's do scho drinnen?«, wies sie auf die makellose gelbweiße Kirche.

»Die Tür ist zu.«

»Na, da müssen's auf die andere Seit'.«

Ich bedankte mich und ging auf die andere Seite. Dort war offen. Wenn ich schon nicht den Feuchtigkeitsgehalt der Laken in der »Goldenen Gans« in Neumarkt geprüft hatte, wollte ich wenigstens der Sache mit der Kanonenkugel auf den Grund gehen.

Innen wirkte St. Willibald genauso makellos wie von außen. Die Farben der Deckenmalerei leuchteten, auf den Heiligenfiguren und der üppigen Orgel glänzten die Vergoldungen. Über keiner Tür steckte eine Kanonenkugel.

Im Pfarrbüro erhielt ich die Auskunft, die Kirche sei in den letzten 200 Jahren öfter erneuert worden. Wenn es die Kanonenkugel je gegeben habe, wäre sie inzwischen bestimmt »wergenoviert«.

Zur Sicherheit und weil sie am Straßenrand stand, stoppte ich bei der Kirche von Daßwang, womöglich hatte Murray was verwechselt. St. Mariä war eingerüstet. Ob sie gerade Kanonenkugeln wegrenovierten? Nein. Und wenn, nur welche aus dem Zweiten Weltkrieg. Die Kirche stammt aus dem Jahr 1935.

»... vielen Dank für Ihre Buchungsanfrage. Leider müssen wir Ihnen mitteilen ...«, begann die Mail vom Campingplatz aus Regensburg, die ich um 17:34 Uhr im Schatten der Daßwanger Kirche las.

Ich atmete tief durch. Ein merkwürdiger Tag.

Gut geschlafen, gestürzt, Bremsen erfolgreich repariert, seltsam fotografiert worden, Gänsebrunnen gefunden. Keine Kanonenkugel. Kein Stellplatz. Die Regelmäßigkeit von Auf und Ab kam aus dem Tritt.

Natürlich konnte ich in meinem Wohnmobil überall schlafen. Theoretisch. Aber ich kannte mich. Ich würde mich unwohl dabei fühlen. Würde die halbe Nacht lauschen, ob jemand kommt. Das hat wenig mit Angst zu tun, ich bewege mich einfach lieber im Rahmen des Erlaubten. Sofern ich weiß, was erlaubt ist und was nicht. Wir erinnern uns: Zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit darf man nur in Wohnmobilen bis 2,8 Tonnen Gesamtgewicht schlafen. CUV und klassische Wohnmobile sind mit vollen Tanks und Reisegepäck meist schwerer.

Mir wurde schon öfter vorgehalten, ich sei sooo deutsch. Ich weiß nicht genau, was das sein soll. Vielleicht gehört korrekt schlafen dazu ...

»Ja, des stimmt«, beantwortete die junge Frau meine telefonische Frage, ob sie eine Übernachtungsmöglichkeit anböte. Auf zahllosen Webportalen offerieren Gartenbesitzer, Bäuerinnen oder Hotels Stellplätze auf ihrem Grund und Boden. Mal mit Stromanschluss, mal ohne. Mal mit, mal ohne schönen Blick. Ich hatte das »Bräustüberl« in Schierling, südlich von Regensburg, ausgeguckt. Das klang nach einem deftigen Abendessen. Zudem brauten sie dort seit 1578 Pils und waren damit die Ersten in Bayern.

Erlebnisvoll und hitzemüde schummelte ich das letzte Stück und rumpelte über die A93 Richtung Bad Abbach. Die Abfolge Betonplatte-Fuge-Betonplatte versetzte mich zurück in die Zeit meiner Kindheit, deren Fahrten in den Urlaub von diesem Rhythmus bestimmt wurden.



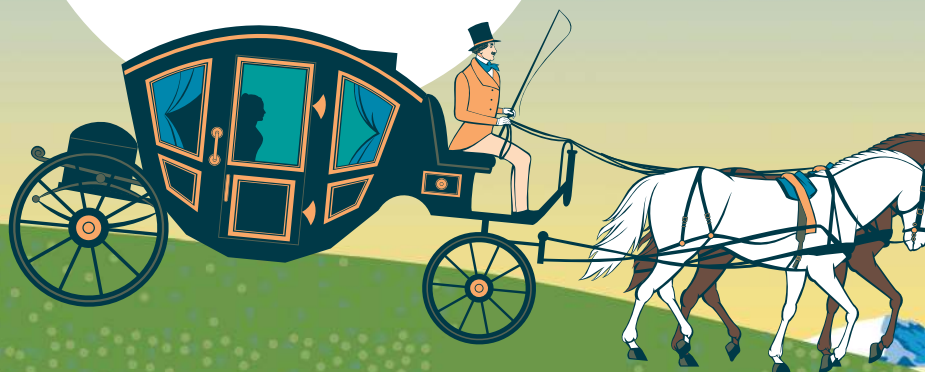
© Ralf Rühmeier

Christian Eisert, geboren 1976 in Berlin, ist TV-Autor, Satiriker und Comedy Coach. Er war acht Jahre Autor für Harald Schmidt und textete ebenso lange für »Shopping Queen«. Eisert lehrt humorvolles Schreiben an Drehbuch- und Journalistenschulen und schreibt Gags u.a. für die Fernsehshows »Alfons und Gäste« und »Grünwald Freitagscomedy« sowie Drehbücher für »Löwenzahn«. Sein Reisebericht »Kim und Struppi – Ferien in Nordkorea« stand über ein Jahr lang ganz oben auf der SPIEGEL-Bestsellerliste.



1836

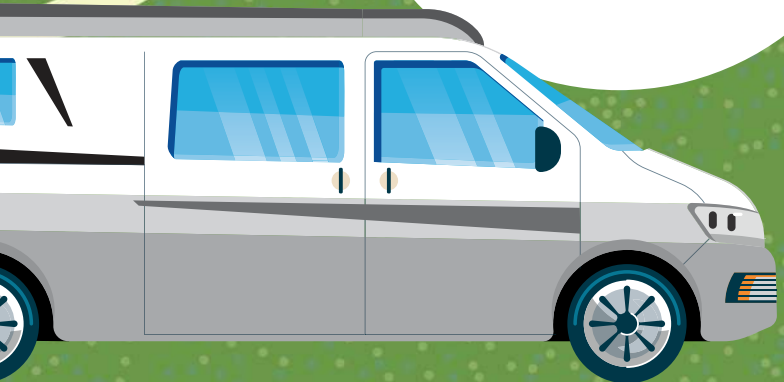
Name: Postkutsche
Baujahr: 1820
Typ: Kastenwagen
Länge: 4,00 m
Breite: 1,25 m
Höhe: 2,65 m
Leistung: 2-4 PS





2021

Name: Knaus Boxlife 600
Baujahr: 2020
Typ: Kastenwagen/CUV
Länge: 5,99 m
Breite: 2,05 m
Höhe: 2,82 m
Leistung: 140 PS



WILLKOMMEN ZUR SKURRILSTEN REISEERZÄHLUNG DES JAHRES!

Bayerns Straßen sind eine Katastrophe, unter deutschen Hotel-Bettdecken droht Reisenden der Tod durch Ersticken, und die teutonische Küche ist das kulinarische Grauen. Der erste britische Deutschland-Reiseführer lässt kaum ein gutes Haar am damals beliebtesten Reiseziel der Welt. 200 Jahre später folgt Christian Eisert mit seinem Camper den damals empfohlenen Routen. Was hat sich seitdem verändert? Und vor allem: Was stimmt noch immer?



WWW.POLYGLOTT.DE