

wie Königin Juliana samt ihrem Bernhard, der Schah, Karajan oder die Flicks haben's weitgehend aufgegeben.

Auch in Italien wächst die Kritik am Heli-Skiing. Der prominente Sportarzt Professor Renato Ziaco findet die Sache gesundheitlich riskant, ja „sehr gefährlich“. Der Skijournalist Aldo Pacor wettert: „Die Hubschrauberbande, wie man sie nennen sollte, vergewaltigt die Natur und nimmt dem Sport die Zünftigkeit.“

Nur in Frankreich, wo der Skisport ohnedies am stärksten technisiert wurde, verlief die Heli-Ski-Entwicklung unkontrolliert. Angeflogen wurden über hundert Landeplätze, der Hubschrauber-Aufstieg wird als „Methode des Jahres 2000“ propagiert. Der Gipfflug etwa auf den Montblanc kostet 300 bis 400 Franc pro Person — dafür wird eine Abfahrt von 3000 Höhenmetern geboten, die höchste der Welt.



Antiker Reisewagen: Landkarten von sieben Meter Länge

Erst vor einem Jahr wurden auch in den französischen Alpen die Vorschriften verschärft, die Landeplätze etwas eingeschränkt.

Dennoch fliegen die Helikopter, wie im Fall Sachs, ihre Kunden offenbar auch bei Lawinenwarnung hoch. Der Abfahrt-Fan hatte auch nicht dabei, was beispielsweise in Kanada und USA Pflicht ist: einen Mini-Sender, der ständig tickt und das Auffinden eines Verschütteten wesentlich erleichtert. (Die altmodischen Hochtouristen der Vergangenheit, die noch aus eigener Kraft aufstiegen, führten für eben diesen Zweck eine lange, rote Lawinenschnur mit.)

Im amerikanischen Utah fliegt im Hubschrauber sogar stets ein Lawinenhund mit hoch. Dennoch gab es beim Heli-Skiing in der Neuen Welt allein in dieser Saison rund ein Dutzend Lawinen-Tote — mehr als in allen vorhergehenden Jahren zusammen — darunter auch drei Deutsche.

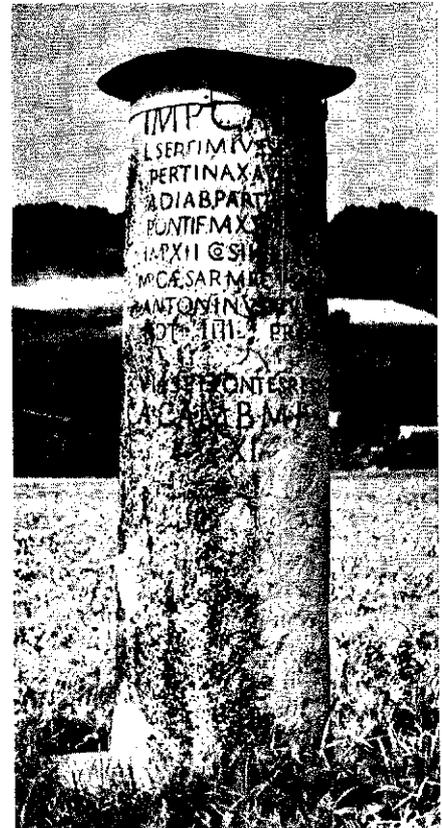
KULTURGESCHICHTE

Hadnachte war hier

Wie die Altvorderen zwischen 3000 vor bis 600 nach Christus reisten, hat der New Yorker Professor Lionel Casson untersucht. Sein Bericht über das Reisen im Altertum stellt ein kaum erforschtes Stück Kulturgeschichte dar.

Kein lustiges Fahren ins Blaue war das Reisen im 3. und auch noch lange im 2. Jahrtausend vor Christus, sondern eher ein beklommenes Tappen in eine diffuse Grauzone. Denn wer immer Haus, Hof oder Dorf verließ, befand sich alsbald im Niemandsland.

Noch gab es keine festen Straßen, nicht einmal Brücken, keinerlei privaten Reiseschutz, keine Wegweiser, keine Landkarten. Unheimlich — so der österreichische Volkskundler Leopold



Römischer Meilenstein
Als bald im Niemandsland

zum Teil bereits über tausendjährigen religiösen Bauwerke des Niltals, etwa die berühmte Sphinx von Giseh oder die Stufenpyramide des Königs Djoser bei Sakkara.

Die beiden untrüglichen Indizien für das Auftauchen der bislang unbekanntesten Touristenspezies: Reisesouvenirs und die seitdem in aller Welt sich stereotyp ähnelnden Erinnerungskritzeleien („Hadnachte, Sekretär des Schatzes... kam hierher...“) an den Wänden der Pyramiden-Kulträume.

Während man aber im Pharaonenreich bequem den Nil als Wasserstraße zu nutzen vermochte, war die Misere antiken Reisens zu Lande noch bis in die griechisch-römische Zeit der Mangel an raschen Transportmitteln, damit an zureichender Beweglichkeit.

Zwar war der vierrädrige offene Kastenwagen mit der noch massiven Rundscheibe als Rad um 3000 vor Christus von den Sumerern erfunden worden, der gedeckte Planwagen dann um 2500. Das Pferd wurde erst von 2300 an aus den Steppen Südrußlands in den Mittelmeerraum eingeführt. Pferde wurden jedoch viel weniger verwendet als Maulesel, Ochsen oder — wie im Nahen Osten — das aus Zentralasien stammende und seit 2000 vor Christus domestizierte Kamel. Das Reisereittier war damals der Esel.

Geritten wurde auf dem bloßen Rücken oder einem Stück Tuch, daher gern im Damensitz. Noch auffällig unpraktischer war man indessen beim Wagen-

Schmidt — war bereits der „nächste Waldrand“.

Nur wer es von Berufs wegen mußte, war daher mit Zagen und unbeholfen unterwegs: Militär, Staatskuriere, ägyptische oder mesopotamische Beamte mit Troß und natürlich Kaufleute mit ihren Karawanen, die ältesten Reisenden der Welt.

Erst von 1500 vor Christus an finden sich, und zwar in Ägypten, so Casson*, „sichere Zeichen für eine Art von Tourismus“. Im üppig florierenden „Neuen Reich“ (1600 bis 1200) unter den Pharaonen Tutmosis, Echnaton und Ramses lockte erstmals schiere Neugier in die Ferne. Reisebegierig war, wie heute, wer Zeit und Geld hatte: Ägyptens Renommierkaste — die Beamten.

Da die Ägypter schon damals, so Casson, „wie in einem Museum lebten“, unternahm man Sightseeing-Trips im eigenen Lande. Visitiert wurden die

* Lionel Casson: „Reisen in der Alten Welt“. Prestel Verlag, München; 452 Seiten; 29,80 Mark.

neue Heyne Taschenbücher

Hier sind 8 von über 30 neuen Heyne-Taschenbüchern im April '77.



Eine vergnügliche „Tour de France“ vom Autor des Weltbestsellers „Die Baskenmütze“. (Heyne 5316/DM 5,80)



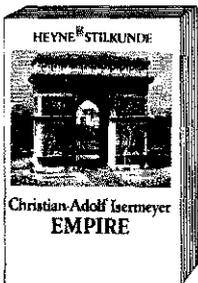
Kessels berühmter Roman „La Belle de Jour“ - die Vorlage für Buñuels gleichnamigen Film. (Das besondere Taschenbuch 4/DM 5,80)



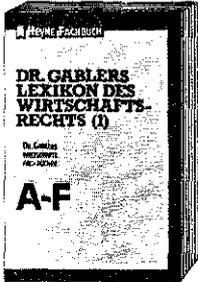
Die brillant geschriebene Biographie über die französische Nationalheldin, die Jungfrau von Orléans: Jeanne d'Arc. (Biographien 37/DM 7,80)



Eine Sexualgeschichte des Christentums. - Viele urteilen: Das ist Deschners bestes Buch! (Heyne 7032/DM 7,80)



Eine umfassende Stilkunde über das Empire mit 133 teils farbigen Abb. (Heyne Stilkunde 7/4519/DM 8,80)



Das unentbehrliche Nachschlagewerk für Praxis und Studium. - Erstmals als Taschenbuchausgabe. 3 Bände in Kassette. (Fachbuch 14/DM 23,40)



Eine verständliche und praxisorientierte Einführung in den gesamten Problembereich der Volkswirtschaft. (kompaktwissen 72/DM 5,80)



Viele liebens- und sammelnswerte Gegenstände aus der „Zeit des Biedermeier“ stellt dieses neueste Heyne-Antiquitätenbuch vor. (Heyne 4530/DM 5,80)

geschirr: Sogar die schlichte Doppeldeichsel kannte man nicht, die doch in Indien schon seit dem 2. Jahrtausend, in China seit dem 4. Jahrhundert vor Christus geläufig war.

Statt dessen behalf man sich mit dem plumpen Joch des Ochsenessens. Das Speichenrad hat erst seit dem 5. Jahrhundert überall die ungefügigeren Radvorläufer abgelöst.

Daher reiste man noch im klassischen Griechenland des 5. bis 3. Jahrhunderts gewöhnlich auf Schusters Rappen, das heißt auf primitiven Sandalen oder etruskischen Schnürschuhen. Wagenfahrten waren auch wegen des miserablen griechischen Straßennetzes zu strapaziös.

Denn sogenannte Geleise-Straßen, bei denen — nach Art heutiger Straßenbahngeleise — 7,5 bis zehn Zentimeter tiefe Kerben mit der Wagenspurweite von 140 bis 150 Zentimeter ins Pflaster eingehauen waren, gab es nur ganz sporadisch, so von Athen nach Eleusis oder abschnittsweise auf der „Heiligen Straße“ von Elis nach Olympia und von Athen nach Delphi.

Die Sänfte, noch, laut Casson, das „schmerzloseste“, freilich auch schleppend langsame Verkehrsvehikel, war bei den Griechen verpönt und blieb Frauen und Kranken überlassen. Erst



Antikes Reiseziel Delphi Devisen zu Wucherpreisen

die Römer trieben mit der sanften Reiseschaukel aufwendigen Luxus: Reisesänften besaßen Liegestatt, Baldachin und Vorhänge. Mietbar am Stadttor, benötigten sie sechs bis acht kräftige Männer. Reiche römische Bürger hatten eigens dafür abgerichtete Trägersklaven.

Da die Griechen als Mittelmeeranrainer — so der Philosoph Platon — „wie die Frösche um einen Teich hockten“, blieb oft das Schiff einziges Reise-

Bestseller

BELLETRISTIK		SACHBÜCHER	
1	Palmer: Der rote Rabe Droemer; 29,80 Mark	(1)	Sheehy: In der Mitte des Lebens Kindler; 29,80 Mark
2	Jong: Angst vorm Fliegen S. Fischer; 29,80 Mark	(2)	Berlitz: Das Bermuda-Dreieck Zsolnay; 25 Mark
3	Kishon: In Sachen Kain und Abel Langen-Müller; 22 Mark	(3)	Däniken: Beweise Econ; 28 Mark
4	Canetti: Die gerettete Zunge Hanser; 34 Mark	(8)	Schreiber: Die Krise in der Mitte des Lebens C. Bertelsmann; 29,80 Mark
5	Ajar: Du hast das Leben noch vor dir S. Fischer; 26 Mark	(9)	Hackethal: Auf Messers Schneide Rowohlt; 18,50 Mark
6	West: Insel der Seefahrer Droemer; 29,80 Mark	(7)	Gruhl: Ein Planet wird geplündert S. Fischer; 19,80 Mark
7	Kunze: Die wunderbaren Jahre S. Fischer; 18 Mark	(4)	Gordon: Lehrer-Schüler-Konferenz Hoffmann und Campe; 22 Mark
8	Ullmann: Wandlungen Scherz; 28,50 Mark	(5)	Ditfurth: Der Geist fiel nicht vom Himmel Hoffmann und Campe; 34 Mark
9	Wallace: Geheimakte R Lübbe; 30 Mark	(6)	Fromm: Haben oder Sein DVA; 22 Mark
10	Benchley: Das Riff Ullstein; 32 Mark	(6)	Maser: Nürnberg Econ; 38 Mark

Im Auftrag des SPIEGEL wöchentlich ermittelt vom Fachmagazin „Buchreport“.

fahrzeug. Doch häuften sich auch im Seewesen die Widrigkeiten.

In der Besegelung kannte man nur den Rahsegler, der abhängig war vom achterlichen Wind und kaum kreuzen konnte. Auch fehlte noch der Kompaß, weshalb Schiffspassagen zeitlich limitiert waren auf die wolkenarmen Monate Mai bis Oktober. Notorisch war die Furcht vor Seeraub und Schiffbruch: „Kein Schiff wird alt“, klagte noch Roms Elegiker Propertius um 22 vor Christus.

Überdies gab es selbst noch in der römischen Kaiserzeit keine Passagierschiffe. Gebucht werden konnte nur für Frachter, und zwar Deckpassage. Denn Kabinen waren knapp und fast unbezahlbar. Auch gab es keine Stewards. Man war Selbstverpfleger und mußte vom Proviant bis zum Bettzeug alles selber mitschleppen.

Auf Großfrachtern mit einer maximalen Tonnage von 350 bis 500 Tonnen und einer optimalen Reisegeschwindigkeit von vier bis sechs Knoten pökelten sich so unter freiem Himmel auf Deck mitunter einige hundert Passagiere, was Reiseromantik selten aufkommen ließ, zumal bei der üblichen Reisedauer.

Auf der häufig befahrenen Route Rom—Alexandria währte, beispielsweise, der Trip selbst als „Traumreise“ (Casson) beim achterlichen Nordwind der Etesien noch zehn bis 21 Tage, die Rückreise wegen des Gegenwindes und daher mit umständlichem Umweg über Kreta, Malta, Sizilien oder über Kleinasien gar 60 Tage und mehr.

Noch mißlicher indessen war das Fehlen fester Fahrpläne. Jedes Auslaufen war abhängig vom passenden Wind. Wer zu Schiff reisen wollte, mußte folglich nicht nur zuerst auf den

Kais im Hafen umherfragen, ob zufällig ein Frachter in der eigenen Reise- richtung ausliefe, sondern auch oft tage-, ja wochenlang mit den Crews auf Wind warten.

Drastisch skizziert Epiktet, der Sklave und Philosoph (55 bis 135 nach Christus), die Alltagsszene: „Wenn uns das Wetter daran hindert, unter Segel zu gehen, sitzen wir griesgrämig da und laufen alle Augenblicke ans Fenster, um zu schauen, was für Wind am Himmel sei: Noch immer Nord! Ach, der leidige Nord! Wann endlich wird einmal der Süd wehen?“

Doch war nicht etwa nur im Hafen beim Geduldspiel der Windwarterei, sondern überall unterwegs — so Casson — „die entscheidende Frage: Wo unterkommen?“ Denn die Geschichte antiken Reisens läuft wegen des Reiseschnecken tempos parallel mit der Geschichte des antiken Gaststättengewerbes.

Das meist unerquickliche Logisproblem stellte sich bei Reisen über Land schon am ersten Abend — mit zusätzlichen Komplikationen. Straßenbeleuchtungen erhellten nur an den Hauptkreuzungen die Finsternis. Auch fehlten Straßenschilder und Hausnummern. Man behalf sich bei der Adressensuche — so nachzulesen beim römischen Komödiendichter Plautus — mit vagen Orientierungsdaten wie „drittes Gasthaus vor dem Stadttor“.

Verdruß bereitete den Reisenden die nächtliche Unsitte, Unrat aus dem Fenster zu schütten, und die Verlegung des Güterverkehrs in die Nachtstunden. Oft rettete den Passanten nur ein Sprung in den Hauseingang, um nicht von einem „gefährlich hin- und herschwankenden Ochsenkarren zerdrückt zu werden“. Abgesehen vom Regie-



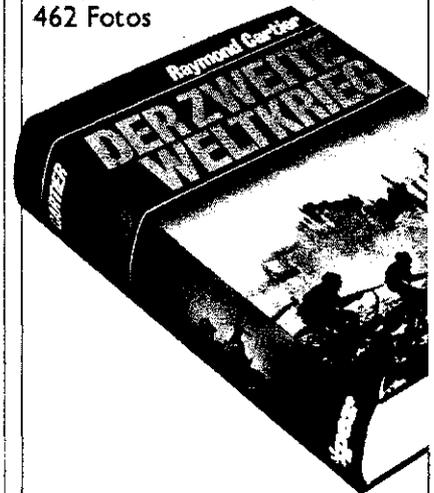
Antikes Reiseziel Olympia: Übernachtung inklusive Prostitution



Das Standardwerk

Jetzt ungekürzt in einem Band: Ein einzigartiges Dokument, brillant geschrieben und von beispielhafter Objektivität

1142 Seiten mit 55 Karten und 462 Fotos



»Das Werk gehört ohne Zweifel zum Besten, was über den Zweiten Weltkrieg geschrieben ist. Cartier verbindet zudem in vorbildlicher Weise die Distanz des Historikers mit verstehender Sympathie für die leidenden Menschen.« Wolf Graf von Baudissin

»Der Autor hat den gewaltigen Stoff wie in einem dramatischen Film festgehalten.« Saarbrücker Zeitung

statt 98.-
29.80

In jeder Buchhandlung
Piper



Römische Landstraße: An 130 Feiertagen ...

rungsraststätten für Dienstreisende, gab es erste örtliche Gasthäuser für den Publikumsverkehr seit Ende des 3. Jahrtausends vor Christus in Mesopotamien. Denn Schulgi, König von Ur (etwa 2100 bis 2050 vor Christus), rühmt sich in einem Hymnus: „Ich machte das Reisen sicher, baute dort ‚große Häuser‘ ... Der Reisende, der nachts auf der Fahrstraße unterwegs ist, dort eine Zufluchtsstätte findet wie in einer wohlgebauten Stadt.“

Doch war das antike Rasthaus von Anfang an von oft beklagtem ordinären Niveau. Meist von Frauen geführt, war es in der Regel zugleich Bordellbetrieb. Ein kurioses mesopotamisches Dokument des 2. vorchristlichen Jahrtausends mahnt etwa: „Ein Mann ... sollte seinen Urin rechts und links von den Eingangspforten der Taverne verspritzen, dann wird er Glück haben.“

Noch in der römischen Kaiserzeit boten Gasthäuser, auch wenn schon immerhin in einer Dichte von rund 20 Kilometern verstreut, kaum mehr als „das bare Minimum“: Übernachtung (Prostitution gewöhnlich eingeschlossen), Essen und Gespannwechsel.

Ausgrabungen zeigen als Gastzimmer winzige, fensterlose Zellen mit dürftiger Möblierung von Bett, Matratze und Lampenständer. Im klassischen Griechenland lag man gar noch auf Strohschütten in toilettenlosen Massenquartieren. Stereotyp war die Wehklage über Ungeziefer.

Im klassischen Griechenland war die Zahl der Touristen „unendlich klein“, beschränkt auf die großstädtische Schickeria, etwa Athens oder Korinths, auf Adel und Geldadel. Herodot, Europas erster Reiseschriftsteller (etwa



Etruskische Schnürstiefel ... in die Sommerfrische

484 bis 425 vor Christus), der Ägypten und sogar Südrußland bereist hat, fällt aus dem Rahmen. Platon hatte in seinen Staatsschriften den Tourismus noch verboten.

Neben Geschäfts- und Staatsreisen gab es indessen drei typisch griechische Reisende: die Festspielbesucher, etwa von Olympia oder den fast noch spektakuläreren Theateraufführungen Athens, dann die Orakelbesucher, beispielsweise Dodonas und Delphis, schließlich der nicht abreißende Strom der Kurgäste, die zu den Heiligtümern der Heilgötter unterwegs waren.

Epidaurus etwa wirkte infolge der Wunderheilungen wie ein Magnete, darin Lourdes vergleichbar. Praktiziert wurde eine Tiefschlafmethode, bei der

nachts im Traum Asklepios, der Heilgott, selber Hand anlegte.

Ausgrabungen förderten eine kurhausartige Anlage zu Tage. 160 Zimmer, je 4,7 Meter im Quadrat. Doch blieb auch hier, wie überall, das Bargeldproblem lästig, der — so Casson — „größte Sorgenpunkt“ auf Reisen überhaupt. Wegen noch fehlender Kreditinstitute mußte der unhandliche Münzbeutel mit der einheimischen Prägung mitreisen, und Geldwechsler strichen die Wuchergebühr von fünf bis sechs Prozent ein.

Veritabler Tourismus oder gar Massentourismus sind stets Erscheinungen ermattender Spätkultur. Entsprechend waren Spätlinge antiker Reisehistorie erst im Hellenismus und in römischer Zeit:

- ▷ der Ferienreisende und Sommerfrischler, denn nicht weniger als 130 alljährliche Feiertage gewährte das kaiserliche Rom;
- ▷ die neue Klasse der Villenbesitzer mit Zweit-, Drittsitzen und mehr an der See oder im Gebirge;
- ▷ der Bildungsreisende mit der Tendenz zum Exotischen, wobei Publikumsrenner waren: Ägypten, Griechenland, Kleinasien und Rom.

In Wechselwirkung entstanden rasch Vorläufer moderner Fremdenindustrie: Baedekerartige Reiseführer erschienen, unhandlich freilich durch das antike Papyrusrollensystem, ebenso Landkarten mit Straßen- und Raststättenverzeichnis, doch unförmig auch sie noch mit Längen von sieben Metern.

Üppig wucherte das Geschäft mit Reiseandenken, Nepp und Reliquien-schwindel. Kuriose Antiquitäten etwa: das Schlüpfel Helenas, Pindars Eisenstuhl oder, später, Jesu Schulbank und -heft.

Derart überhand nahmen Zahl und aufdringliche Beflissenheit der örtlichen Ciceroni, die sich vor den längst zu „Kunstgalerien“ (Casson) herabgesunkenen griechischen Tempeln postierten, daß Roms Satiriker Varro (116 bis 27 vor Christus) witzelte: „Zeus, schütze mich vor Deinen Fremdenführern in Olympia, und Du, Athena, vor Deinen in Athen.“

Als Novität versuchten erstmals Pensionen mit Vollverpflegung die notorische Quartiermisere zu beheben. Der heilige Paulus, beispielsweise, mietete sich in Rom privat ein. Städtische Restaurants häuften sich fast wie heute. In Pompejis Hauptstraße standen sie in Abständen von nur 30 Metern.

Von Freud und Leid römischer Wirte kündigt eine artig in Metren verfaßte Inschrift, gefunden in Tarragona: „Bist Du ein sauberer Mensch, so bist Du ein Schmuck meines Hauses, bist Du schmutzig, gewäh’ ich Dir Bleibe — mit Scham.“ ◆