

---

Egypt and Austria

Egypt and Austria Online Papers  
Volume 2

**Elmar Samsinger**

***„Das Innere der Gruft ist leer wie ein  
entlüfteter Pneumatik.“ Aegyptischer  
Automobilismus von Filius.***

Präsentiert am *Egypt and Austria Study Day 2011*  
Kunsthistorisches Museum Wien  
16. Juni 2011

<http://www.egyptandaustria.at/eaop/eaop002.pdf>

Wien 2014

Die *Egypt and Austria Online Papers* sind eine digital edierte Publikationsreihe des wissenschaftlichen Vereins *Egypt and Austria*, Wien, Österreich. Die Autoren der Serie sind verantwortlich für die Klärung etwaiger Publikationsrechte hier veröffentlichter Materialien unter dem Copyright Dritter.

## **„DAS INNERE DER GRUFT IST LEER WIE EIN ENTLÜFTETER PNEUMATIK.“ AEGYPTISCHER AUTOMOBILISMUS VON FILIUS.\***

**Elmar Samsinger**

Der vorliegende Beitrag behandelt das Alte Ägypten nur am Rande, er befasst sich vielmehr mit den Wahrnehmungshorizonten durchschnittlich interessierter Ägyptentouristen um 1900. Von diesen konnte man durchaus den Eindruck gewinnen, dass ihnen der Komfort von Nildampfern und Hotels, ausgiebiges Essen und Trinken, der Smalltalk unter Gleichgesinnten sowie exotische Unterhaltungen wie Schlangenbeschwörung und Bauchtanz wichtiger waren, als die historischen Monumente. Tempel und Pyramiden mussten allerdings besucht werden, da man dies von Ägyptenreisenden allgemein erwartetet, zudem waren die Besichtigungen gebucht und die Monumente durch *Baedeker*-Sternchen geadelt.

Solche Mutmaßungen legen verführerische Prospekte von Reiseveranstaltern und Hotelbetreibern nahe, vor allem aber der bedeutende Stellenwert von Beschreibungen körperlichen Wohlergehens in zeitgenössischen Reiseerinnerungen. Die dünnen Betrachtungen über das Alte (und neue) Ägypten in Reisetagebüchern entpuppen sich demgegenüber vielfach als mit schwülstigen Plattitüden angereicherte Abschreibübungen aus Reiseführern.<sup>1</sup>

Um 1900 standen einige der elegantesten Grand Hotels der Welt in Ägypten. Eine internationale Reisekarawane, die im Sommer die französische Riviera, deutsche Ostseebäder, Italiens Schönheiten, böhmische Kurorte oder die Schweizer Berge mit ihren palastartigen Alpenhotels und Bergbahnen überschwemmte, verbrachte den Winter in Ägypten. Hier genoss man das angenehme Klima und die Exotik des Morgenlandes. Orienthotels, die international keinen Vergleich zu scheuen brauchten, waren das vom Schweizer Direktor Charles Baehler geführte *Shepherd's Hotel* (1850/1891) sowie das *Gezireh Palace* (1893) in Kairo, das *Mena House* (1885) bei den Pyramiden, das *Winter Palace* (1907) in Luxor sowie das *Cataract Hotel* (1899) in Assuan.

Der Österreicher Adolf Schmal-Filius war wahrscheinlich einer jener mit einem Baedeker bewaffneten, durchschnittlich interessierten Ägyptentouristen. Allerdings überraschen seine aus der Sicht eines frühen Automobilisten verfassten Reisebeschreibungen zuweilen durch erfrischende aber auch befremdliche Beobachtungen über Land und Leute. Wir treffen ihn gerade, wie er sein Quartier, vielleicht das berühmte *Shepherd's Hotel* in Kairo, verlässt:

*„Es ist leichter, vom Zentrum Kairos bis zu den Pyramiden zu gelangen, als vom Hoteleingang zu dem auf der Straße wartenden Automobil. Ein Schlangenbeschwörer wollte mir in aller Eile noch die Kunststücke seiner giftzahnlosen Brillenschlange zeigen, begnügte sich aber schließlich, meine Ablehnung mit einem halben Piaster als genügend entschuldigt zu erachten. Doch ein Nubier, in dessen schwarzer Haut sich die Sonne spiegelte, entriss mir meinen photographischen Apparat unter Hinweis darauf, dass es eine große Schande für ihn wäre, wenn ich den Apparat selbst in das Automobil trüge.“<sup>2</sup>*

So berichtete uns Adolf Schmal-Filius über den Start einer abenteuerlichen Automobilfahrt durch Kairo, die ihn trotz einiger Hindernisse auch zu den Pyramiden führte. Filius war seinerzeit ein Star, Automobilist, Reisejournalist, Sportsmann, Herausgeber früher Radsport- und Automobilzeitschriften, Fachbuchautor,

---

\* Filius 1909, 5–17. Der Beitrag erschien in der Allgemeinen Automobil-Zeitung in Wien am 17. 1. 1909.

<sup>1</sup> Es gab allerdings auch höchst informative Publikationen über das Ägypten der Jahrhundertwende, etwa vom Österreicher Hans Mayer, dem anglo-amerikanischen Journalisten und Reiseschriftsteller Amédée Baillot de Guerville, oder dem englischen Generalkonsul in Ägypten, Lord Cromer.

<sup>2</sup> Filius 1909, 5.

Fotograf und einer der ersten Olympiasieger Österreich(-Ungarns). Er gewann auf einem *Swift-Steyr*-Fahrrad bei den ersten Olympischen Spielen der Neuzeit 1896 in Athen überlegen das 12-Stunden-Rennen. Im 10 km Bahnrennen und im 333⅓ m Zeitfahren errang er jeweils den 3., im Fechtwettbewerb den undankbaren 4. Rang. Im Jahr 1900 gründete er in Wien gemeinsam mit Felix Sterne die *Allgemeine Automobil-Zeitung*, deren Herausgeber und wichtigster Redakteur er bis zu seinem frühen Tod war. Weit über Österreich-Ungarn hinaus bekannt wurde er durch seine beiden Fachbücher *Ohne Chauffeur* (1904) sowie *Die Kunst des Fahrens. Praktische Winke, ein Automobil oder Motorrad richtig zu lenken* (1916). Im Jahr 1872 in Dortmund geboren, übersiedelte Filius in früher Jugend mit seinen Eltern nach Wien. Er starb 1919, nur 47-jährig, an einem Herzinfarkt im Salzburger Bahnhof. Warum er heute auch als Reiseschriftsteller weitgehend vergessen ist, bleibt unverständlich.<sup>3</sup>



Abb. 1: Adolf Schmal-Filius um 1890 (Fotografie).

Infolge des Fehlens von Straßen konnte Filius in der Wintersaison 1908/09 Ägypten nicht mit dem Automobil durchqueren. Selbst zwischen Alexandria und Kairo gab es keinen Fahrweg. Automobile, welche wohlhabende Europäer zuweilen per Schiff ins Land am Nil schickten, wurden deshalb mit der Bahn nach Kairo weitertransportiert. Filius absolvierte die übliche Ägyptentour daher auf einem Cook'schen Nildampfer.<sup>4</sup> Den Manager des Schiffs traf er übrigens im Jahr darauf auf einer Automobiltour durch die Alpen als Oberkellner eines Dolomitenhotels – so international war Tourismus schon damals!

Dazu bedurfte es allerdings jahrelanger und energischer Anstrengungen einiger Tourismuspioniere. Der Wichtigste unter ihnen war der nahe London geborene Thomas Cook (1808–1892), ein Wanderprediger aus England mit unternehmerischem Weitblick und einem offenen Ohr für den verkehrstechnischen Fortschritt seiner Zeit. Selbiger gründete maßgeblich auf der zunehmend genutzten Kraft der Dampfmaschine. Regelmäßig betriebene Dampfschiffrouen (seit etwa 1790) und Dampfeisenbahnlinien (seit 1825) führten innerhalb weniger Jahrzehnte zur rasant fortschreitenden Globalisierung im Transport- und Reisegeschäft. Die weltweit erste, im Jahr 1841 von Thomas Cook organisierte Eisenbahnreise (zu einer Antialkohol-Veranstaltung) zog die rasche touristische Eroberung der Erde nach sich. Cook erste Weltreise fand im Jahr 1872 statt, sie dauerte 222 Tage.

Thomas Cook gilt als Vater des modernen Tourismus. Seine bahnbrechende Erfindung war 1868 der Reise- und Hotelgutschein. In der Folge konnten sämtliche touristische Leistungen, von der Schiffs- und Eisenbahnfahrkarte bis zur Hotelübernachtung, von der Verpflegung bis zum Trinkgeld mit Vouchers bezahlt werden. *Rundreisebillets* ermöglichten bargeldloses Gruppen- und Individualreisen. Gleichzeitig modernisierten sich auch die übrigen Reiseerfordernisse. Den luxuriösen Schlaf- und Speisewagen konzipierte in Europa Georges Nagelmackers (1845–1905), der zudem 1874 die Internationale Schlafwagengesellschaft

<sup>3</sup> Adolf Schmal-Filius publizierte unter dem Kurznamen *Filius*. Als erste Veröffentlichung seit Jahrzehnten ist sein Reisebericht *Eine Automobil-Reise durch Bosnien, die Herzegovina und Dalmatien* (Wien 1908), ergänzt durch eine historisch-touristische Einführung, neu aufgelegt worden (Wien 2011). *Durch Ungarn im Automobil* (Wien 1914) soll in gleicher Ausführung als Reprint 2012 erscheinen.

<sup>4</sup> Filius illustrierte seinen Ägypten-Reisebericht mit eigenen Fotografien. Diese zeigen Motive aus Alexandrien, Kairo, vom Nil, Philae, Luxor und Karnak – alles Stationen in Cooks Nilprogrammen.





Abb. 2: *Shepherd's Hotel*, Kairo (Werbekarte).

gründete.<sup>5</sup> Das dem beschränkten Platzangebot von Schiffskabine und Waggoncoupé entsprechende Reisegepäck produzierte Louis Vuitton (1821–1892). Daneben wurde der imponierende Schrankkoffer zum Leitfossil einer reisewütigen Gesellschaft. Zusammen mit dem Reiseführerverleger Karl Baedeker (1801–1859) erfanden diese Tourismuspioniere lange vor 1900 fast alles, was das Reisegeschäft von heute ausmacht.

Nachdem Europa und Nordamerika mit Cook-Touristen überschwemmt war, kündigte Cook für Frühjahr 1869 eine Orient-Gruppenreise an – nicht durch die Wüste auf schwankenden Kamelen, sondern mittels moderner Dampfschiffen am Nil. Damit war der Grundstein für das Ägyptengeschäft von *Cook & Son* gelegt, und dieses Reisebüro beherrschte das Orientgeschäft trotz zunehmender Konkurrenz über Jahrzehnte imperial. Nach amtlichen Statistiken besuchten 1906/07 (überwiegend in der Wintersaison von November bis April) etwa 70.000 Touristen Ägypten, an erster Stelle Amerikaner vor Engländern, Franzosen und Deutschen. Laut Angaben des k. u. k. Konsulararztes Dr. Becker Bey reisten um 1900 jährlich etwa 500 Touristen aus der Donaumonarchie ins Land am Nil.<sup>6</sup> Angesichts dieser Zahlen kann man bei einer Bevölkerung von etwa 12,5 Millionen Ägyptern durchaus von beginnendem Massentourismus sprechen. Kairo hatte zu dieser Zeit etwa 650.000 Einwohner.

*Cook & Son* unterhielt weltweit zahlreiche Reisebüros und Agenturen, das Büro in Kairo öffnete schon 1872 seine Pforten, das Wiener Büro dagegen erst 1888. Andere international tätige Reiseveranstalter waren in Berlin *Carl Stangen* und in Wien *Schenker & Co*, wobei die Ursprünge dieses Reisebüros im Transport- und Auswanderergeschäft lagen. Mit Reise- und Hotelgutscheinen und seit 1879 zusätzlich noch mit Cooks Reisecheques ausgestattet, reiste der Tourist um 1900 äußerst komfortabel. Davon profitierten allerdings nur wenige privilegierte Orientreisende aus einer adelig-gutbürgerlichen Gesellschaftsschicht, die Geld und Urlaubsanspruch hatten. Das Wissen über Land und Leute erwarb man zumeist aus voluminösen Reiseführern, insbesondere den legendären *Baedekern*.

Karl Baedeker verlegte seit 1828 Reiseführer. Seine ständig aktualisierten, nach englischem Vorbild entwickelten Reisehandbücher zeichneten sich durch Praxistauglichkeit und Genauigkeit aus. Sein erster Ägyptenführer erschien 1877. Die *Baedeker* standen zahlreichen anderen Reiseführern Pate, etwa auch *Meyers Reisebüchern*, die seit 1862 vom Bibliographischen Institut Leipzig verlegt wurden. Der erste

---

<sup>5</sup> Seit 1884 *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*. Diese Aktiengesellschaft gründete 1894 die Tochtergesellschaft *Compagnie Internationale des Grands Hotels*. Beide Gesellschaften betrieben in Ägypten Eisenbahnlinien und Hotels.

<sup>6</sup> Samsinger 2006, 54 f.

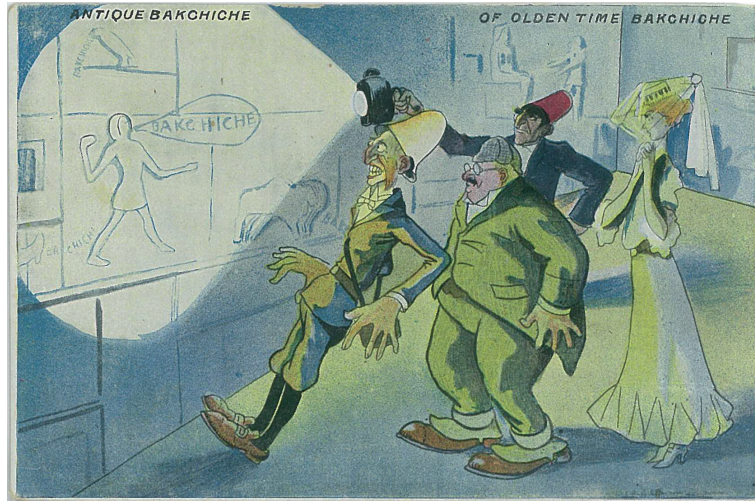


Abb. 3: Bakschisch! (Ansichtskarte).

*Aegypten-Meyer*, der sich mehr an ein allgemeines Reisepublikum richtete, erschien 1881. Die rot gebundenen *Baedeker* mit ihren goldgeprägten Titeln bedienten demgegenüber vorwiegend Bildungsbürger.<sup>7</sup>

Die in Reisehandbüchern enthaltenen praktischen Reiseinformationen bewahrten vor betrügerischen Wirten, Kutschern und Fremdenführern, vorgefertigte Bilder und Wertungen erleichterten den landeskundlich zumeist nur recht oberflächlich gebildeten Reisenden die Wahrnehmung der Fremde. Reiseführer sind heute für die Kultur- und Tourismusgeschichte wichtige Erkenntnisquellen, man tut allerdings gut daran, die Reiseliteratur insgesamt kritisch zu hinterfragen.<sup>8</sup>

Als typische Zeitzeugen lassen alte Reiseführer nämlich wenig Zweifel aufkommen an der vermeintlichen Überlegenheit christlich-westlicher Zivilisation über den unterentwickelten *mohammedanischen* Orient. Damit verband man Stereotype über *Eingeborene*, andersartige Religionen, Sitten und Gebräuche.<sup>9</sup> Auffallend sind zahlreiche bössartige Untergriffe gegen schismatische orientalische, insbesondere griechisch-orthodoxe Christen, Armenier und Levantiner – wenig überraschend, hatten die deutschen Verfasser von Reiseführern doch in der Regel einen protestantischen oder katholischen Hintergrund. Die nachfolgenden tendenziösen Charakterisierungen von Bevölkerungsgruppen aus *Meyers-Reisebüchern* sind nach heutigen Maßstäben zweifelsohne politisch unkorrekt, die groben Verallgemeinerungen förderten seinerzeit die weit verbreitete Fehlsicht der Touristen auf die Fremde:

Die Israeliten „der Türkei [zu der formell auch Ägypten zählte] stammen teils aus Russland, Rumänien und Galizien (Aschkenasim) teils aus Spanien (Sephardim). Sie beschäftigen sich vorwiegend mit Kleinhandel und gewissen Handwerken. In der Türkei sind die Juden nicht zu dem Wohlstand gelangt wie im Okzident, weil der Großhandel in den Händen der Griechen und Armenier liegt, mit denen sie nicht konkurrieren können.<sup>10</sup> Sie gelten in Ägypten weder als die erfolgreichsten noch die unehrlichsten Handelsleute und sind aus religiösem Fanatismus ziemlich verachtet. Sie gelten für schmutzig, doch lehrt die Beobachtung das Gegenteil, denn ihre Quartiere sind sauberer als die arabischen.“<sup>11</sup>

Die Kopten „gelten für finster, heuchlerisch, kriechend gegen die Mächtigen, herrisch gegen Untergebene, und für ebenso habgierig wie ihre Unterdrücker. Im Rechnungs- und Schreibwesen

<sup>7</sup> Im *Ägypten-Baedeker* verfassten prominente Wissenschaftler, beispielsweise der Leipziger Ägyptologe Georg Steindorff (1861–1951) die einzelnen Kapitel, wohingegen im Reisehandbuch von *Meyers* Zusammenfassungen von Fachpublikationen geboten wurden.

<sup>8</sup> Dazu Mittl 2007.

<sup>9</sup> Dazu Kabbani 1993.

<sup>10</sup> Bibliographisches Institut, *Meyers Reisehandbuch Türkei, Rumänien, Serbien, Bulgarien* <sup>6</sup>1902, 149.

<sup>11</sup> Bibliographisches Institut, *Meyers Reisehandbuch Ägypten* <sup>3</sup>1895, 76.

*sind sie diesen überlegen, man findet sie daher als Schreiber, Notare, Kassiere und in anderen subalternen Beamtenstellungen.*<sup>12</sup>

Die Beduinen „äußerlich Muslim, haben sie von dem Islâm nur eine unvollkommene Vorstellung und sind meist nicht fanatisch. Sie sind unwissend, indolent, falsch, verschlagen, habgierig, diebisch, gewissenlos, und man sei daher vor ihnen auf der Hut, gegen das Leben des Fremden, der ihnen friedlich begegnet, unternehmen sie gewöhnlich nichts; doch verleitet sie zuweilen die Gier nach fremdem Eigentum, selbst von geringem Wert, zum Verbrechen; untereinander leben sie in beständiger Fehde, was ein Glück für die Regierung ist.“<sup>13</sup>

Die Levantiner „sind sehr intelligent und talentvoll, sprechen in der Regel geläufig mehrere Sprachen, besitzen aber zumeist keine tiefere Bildung und einen bedenklichen Mangel an moralischen Grundsätzen, was indessen nicht hindert, dass sie zu den bigottesten Katholiken zählen. Sie sind eitel, hochmütig und egoistisch, nennen sich mit Vorliebe ‚Europäer‘ obgleich sie in ihren Anschauungen ganz Orientalen sind; sie kleiden sich nach der neuesten Mode und suchen ihre geistige Armut durch Selbstüberhebung zu überdecken. [...] Die levantinischen Frauen sind vorherrschend, bigott, träge, eitel und putzsüchtig, hängen aber mit großer Liebe an ihren Kindern; der italienische Spruch ‚Wer sich zugrunde richten will, nehme eine Levantinerin zur Frau‘ hat seine volle Berechtigung. Natürlich gibt es unter den Levantinern viele gute Ausnahmen, auf welche die obige Schilderung nicht zutrifft.“<sup>14</sup>

Dass sich letztere Relativierung nur bei den den Europäern verwandten Levantinern findet, fällt auf. Diese und noch weitere, in Reiseführern enthaltene Beschreibungen zeigen allerdings auch das pulsierende levantinische Leben von Menschen unterschiedlichster Nationalität und mit verschiedensten religiösen Bekenntnissen. Auch Österreich-Ungarn war hier prominent vertreten. Allen voran durch die eleganten Dampfschiffe des Österreichischen Lloyd sowie zahlreiche k. u. k. Konsulate und k. k. Levante-Postämter, aber auch durch Wirtschaftstreibende, Ärzte, Handwerker, bis hin zu zahlreichen Hausangestellten aus den ärmlichen Landstrichen Kroatiens und Dalmatiens, die vor allem in Ägypten ihr Glück suchten. Eine bunte orientalische Lebenswelt, die durch Krieg und Vertreibung längst untergegangen ist.<sup>15</sup> Entgegen der abfälligen Charakterisierung anderer Bevölkerungsgruppen kommen in den Reiseführern Ägyptens Bauern erstaunlich gut weg. Ein Grund dafür mag sein, dass die Touristenwelt mit dieser Bevölkerungsgruppe wahrscheinlich am seltensten zusammengetroffen ist, wodurch eine gewisse Idealisierung möglich wurde.

Den Fellachen „ist es alleine ihrer Arbeit und Genügsamkeit zu danken, dass Ägypten immer noch einen Rest der alten Größe bewahrt hat. [...] Wir finden in den Statuen des alten Reiches dieselbe Körperbeschaffenheit, wie unter den heutigen Fellachen, nur verfeinert durch die höhere Bildung und das größere Wohleben der Urbilder der Statuen. Denn jetzt ist das ehemals herrschende Volk eine geknechtete, unter harter Arbeit und Abgaben fast erliegende Menschenklasse.“<sup>16</sup>

Besonders weit klafften orientalische Lebensrealität und die an Geschichten aus *1001 Nacht* erinnernden Vorstellungen westlicher Reisenden über die orientalische Frau und den Harem auseinander: „Harem [...] Dieses Wort erweckt noch heute in der männlichen Phantasie des Uneingeweihten eine lüsterne Vorstellung von Bauchtanz, Musik, Wohlgeruch, Wollust, Sinnenrausch und erotischer Höchsterfüllung.“<sup>17</sup> Und so vermarkteten Orientmaler, Fotografen, Ansichtskartenverleger und Literaten höchst erfolgreich schwülstig drapierte Bilder mit Haremsszenen, Pyramiden, Bauchtänzerinnen, Mumien, Pharaonen, Moscheen und Basaren.

---

<sup>12</sup> Bibliographisches Institut, *Meyers Reisehandbuch Ägypten* <sup>3</sup>1895, 74.

<sup>13</sup> Bibliographisches Institut, *Meyers Reisehandbuch Palästina und Syrien* <sup>3</sup>1895, 46.

<sup>14</sup> Bibliographisches Institut, *Meyers Reisehandbuch Türkei Rumänien, Serbien, Bulgarien* <sup>6</sup>1902, 150.

<sup>15</sup> Samsinger 2006, 85–114.

<sup>16</sup> Bibliographisches Institut, *Meyers Reisehandbuch Ägypten* <sup>3</sup>1895, 72. Es fällt auf, dass alle Zitate aus *Meyers Reisebüchern* stammen. Die um Sachlichkeit bemühten *Baedeker* sind bei Wertungen zurückhaltender.

<sup>17</sup> Djavidan Hanum 1930/1988, 103. Die Autorin, Gräfin Török von Szendrő (1877–1968) stammte aus Ungarn und war Gattin von Abbas II. Hilmi, dem Vizekönig (Khedive) von Ägypten.

Die abgebildeten, mehr oder weniger bekleideten Orientalinnen waren regelmäßig keine Musliminnen, sondern christliche oder jüdische Frauen und Mädchen, die auch Orientalmalern Modell saßen.<sup>18</sup>



Abb. 4: Bauchtanz (Ansichtskarte).

Die künstlichen Inszenierungen dienten jedoch nicht nur als voyeuristische Schaustücke, sie waren auch Projektionsflächen für rigide westliche Moralvorstellungen, nach denen der *unschuldigen* christlich-bürgerlichen Frau Europas die verrucht-sinnliche Erotik der Orientalin gegenübergestellt wurde.<sup>19</sup> Dabei blieben die Harems männlichen Touristen, ebenso wie Malern und Fotografen verschlossen. Nach Beschreibungen weiblicher Reisender scheint im Frauenbereich arabischer Häuser eher große Langeweile als ungezügelter Sinnlichkeit geherrscht zu haben. Orientalische Erotik gab es für Touristen dagegen in einschlägigen Etablissements – in Kairo in einem Viertel namens *Fischmarkt*. Doch auch Touristinnen verfielen manchmal der erotischen Ausstrahlung stattlicher Dragomane.<sup>20</sup>

Der österreichische Reiseschriftsteller Armand von Schweiger-Lerchenfeld entwirft demgegenüber ein anderes Bild der Frau im Orient. Seiner Ansicht nach wird der aufmerksame Reisende, der „*von falschen Vorstellungen befangen, gewohnt war, in dem Weibe des Morgenlandes nichts anderes zu erkennen als eine Art Symbol für prickelnden Sinnesreiz und grausame Gelüste, auf Schritt und Tritt eines Besseren belehrt*“.<sup>21</sup>

Touristen bewegten sich vorwiegend in den europäischen Vierteln orientalischer Städte, sie logierten in Luxushotels und benutzten Nildampfer westlicher Reiseveranstalter. Ägyptens Menschen und Sehenswürdigkeiten dienten ihnen oft nur als exotische Bühnenbilder morgenländischer Reiseabenteuer. *Cook & Son* warb beispielsweise mit dem Slogan „*Die Schönheit Ägyptens ohne notwendige Kontakte mit Ägyptern*“, auf den Punkt gebracht „*Ägypten ohne Ägypter*“.<sup>22</sup> Auf ihren durchorganisierten Touren hatten Reisende wenig

<sup>18</sup> Zu den prominenten Orientalmalern aus Österreich-Ungarn zählte Leopold Karl Müller, der mit Franz Lehnbach und Hans Makart 1873 erstmals nach Ägypten reiste.

<sup>19</sup> In diesem Sinne spricht Edward Said von einem Konstrukt des Orients durch den Westen.

<sup>20</sup> Samsinger 2006, 163–165.

<sup>21</sup> Lerchenfeld 1904, Vorwort.

<sup>22</sup> Osman 1997, VIII.



Möglichkeit, die vorgefertigten, standardisierten Orientbilder aus Prospekt und Reiseführer zu hinterfragen. Auch ihr Bedürfnis, Abstand zu nehmen von mitgebrachten Erwartungen und Sehnsüchten hielt sich in Grenzen, die meisten waren wohl zufrieden, das Morgenland durch ihre westliche Brille zu betrachten.

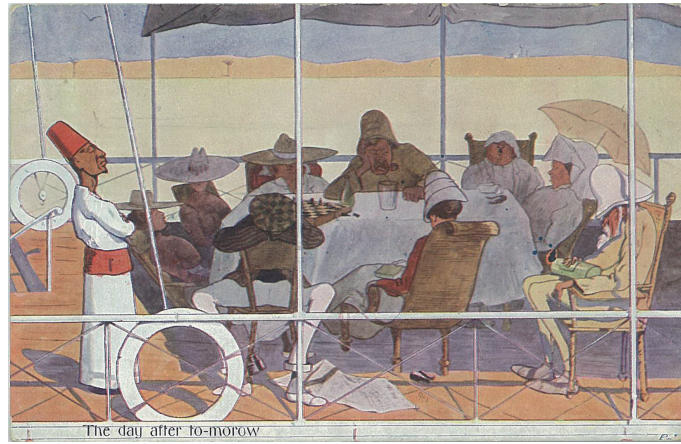


Abb. 5: Tod am Nil? (Ansichtskarte).

Mit Sicherheit war auch die Sicht der Ägypter keine Ausgewogene. Ob allerdings die unbelegte Behauptung im *Ägypten-Baedeker*, wonach „der gewöhnliche Orientale den europäischen Reisenden für einen Menschen von ungemessenem Reichtum und teilweise auch, da ihm der Zweck und die Lust des Reisenden unverständlich sind, für einen Narren [hielt]“ tatsächlich zutraf, sei dahingestellt.<sup>23</sup> Was Orientalen tatsächlich über europäische Reisende dachten, kann wohl nur arabischen Quellen entnommen werden. Nicht für Narren, sondern für Barbaren hielt ein abendländischer Kritiker die *all inclusiv*-Touristen von Cook:

„Doch was ist das für ein Lärm im Heiligtum? [...] O armer Tempel, was geht dort vor! [...] Nein, dies ist beleidigender, als von Barbaren ausgeplündert zu werden, dieses Übermaß grotesker Entweihung! Eine aufgeräumte Tischgesellschaft von dreißig Personen, lauter Vertreter jener besonderen Menschenart, die sich Cookreisende nennen. Korkhelme und die klassischen blauen Brillen. Man trinkt Whisky mit Soda und isst mit langen Zähnen kaltes Fleisch, dessen fettiges Einschlagpapier auf den Steinfliesen herumliegt. Und diese Damen – wie abschreckend hässlich! So aber geht es während der ‚Saisong‘ Tag für Tag her, wie uns der schwarzgekleidete Beduinenwächter versichert.“<sup>24</sup>

Diese böseartig-karikierende Beschreibung stammte vom französischen Marineoffizier und Reiseschriftsteller Pierre Loti.<sup>25</sup> Dessen Orientsicht kippte regelmäßig ins andere Extrem, er glorifizierte das Morgenland und verachtete westliche Zivilisation, insbesondere den Tourismus. So schrieb er etwa über den Pomp ägyptischer Grand Hotels: „Riesenhôtels, die den falschen Luxus ihrer protzigen Fassaden zur Schau stellen; längs der Straßen herrscht Gips vor; ein Karneval aller Stile, Rokoko, Romanisch, Gotik, moderner und altägyptischer Stil; und von allem das Anspruchsvolle und Geschmacklose.“<sup>26</sup> Bei elitären Einzelreisenden machte seinerzeit auch eine boshafte Auflistung von Ungeziefer in Ägypten die Runde: „First, flies; second, mosquitos; third, flying bugs; fourth, Cook’s tourists.“<sup>27</sup> Wenn auch nicht so drastisch wie bei Pierre Loti, erkennt man auch bei Filius zwischen den Zeilen kritische Distanz zur touristischen Vermarktung Ägyptens. Als begeisterter Automobilist sah er den technischen Fortschritt im Orient allerdings positiv:

„Wer automobilistischen Gemütes ist, bekommt es wirklich satt, wenn er den sterblichen Teil seines Ichs drei Wochen hindurch der schwankenden Beförderungsweise des Kamels oder der stoßenden

<sup>23</sup> Baedeker, Handbuch für Reisende Ägypten <sup>6</sup>1906, XX.

<sup>24</sup> Loti 1910, III.

<sup>25</sup> Eigentlich Julien Viaud (1850–1923).

<sup>26</sup> Loti 1910, 31.

<sup>27</sup> Samsinger 2006, 40.

des ägyptischen Esels anvertraut hat. [...] Tatsache ist, dass ich, wenn unsere Gesellschaft im Staub eingehüllt auf schmalen Pfaden dahinritt, an wohlgepflegte breite Straßen, an rhythmisches Motorengeräusch und an surrende Pneumatiks dachte. Isis, Osiris, Amon-Re, der Lichtgott Horus, und wie alle die depossidierten Götter des Niltals heißen, mögen mir verzeihen.“<sup>28</sup>



Abb. 6: Das Mysterium der Sphinx (Ansichtskarte).

Und so mietete er in Kairo ein 10 HP Automobil mit zwei Zylindern samt französischem Fahrer und begab sich auf ein unvergessliches automobilistisches Abenteuer. Im Gegensatz zu vielen Älplern vor allem in der Schweiz, welche die stinkenden und lärmenden Vehikel nicht selten mit Steinen bedachten, erwiesen sich die Kairoaner keineswegs als automobilfeindlich:

„Kein Mensch ballte die Fäuste oder schimpfte. Die einheimische Bevölkerung steht dem Automobilismus weder feindlich noch freundlich gegenüber. Sie betrachtet es nicht als etwas Fremdes, das sich in ihre seit grauer Vorzeit geübten Gebräuche schiebt, sondern gibt ihm gleich die Wege frei. Mag sein, dass sich der Aegypter schon über nichts mehr, was aus dem Abendlande kommt, wundert. Es war etwas viel im Laufe der wenigen Jahre. Dampfschiff, Eisenbahn, Telephon, Telegraph, Grammophon, schwere Geschütze, neue Gesetze und Kinematographen. Warum sollten sie nicht auch noch das Automobil mit in den Kauf nehmen?“<sup>29</sup>

Der französische Chauffeur von Filius war mit den Verkehrssitten in Kairo offenbar vertraut, er fuhr einfach darauf los und ersetzte die Zurufe arabischer Kutscher einfach durch kräftiges Hupen. In den „engen, kleinen, krummen, schmutzigen, von Menschen, Eseln, Kamelen und Wagen vollgepfropften Straßen“ gab es für den Westler allerlei zu bestaunen:

„Der Orientale liebt es, wie man weiß, sein häusliches Leben auf die Straße zu tragen. Betätigungen, die nach unseren Begriffen mehr interne Beschäftigungen sein sollten, werden hier im vollsten Lichte der Öffentlichkeit vollführt, als da sind: Rasierenlassen des Schädels, Kaffeekochen, Tschibukrauchen, Kleiderbügeln, Kinderfrisieren, Fleischbraten, das Ausbügeln der Tabuschen, ec. Diese Art orientalischer Häuslichkeit im Freien macht sich auf den farbenprächtigen Bildern, die man hin und wieder von Kairo zu sehen bekommt, sehr malerisch, ist aber äußerst verkehrsstörend in einer Straße, die gerade nur so breit ist, dass ein Automobil hindurchfahren kann, ohne an den Häusern zu streifen.“<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Filius 1909, 5.

<sup>29</sup> Filius 1909, 6.

<sup>30</sup> Filius 1909, 8.

Doch schließlich kam es, wie es kommen musste, die Besichtigungsfahrt endete in einer Sackgasse Alt-Kairos und Reversieren war angesagt:

*„Dabei leerten wir eine Kiste mit irgend einer unbekannten Frucht langsam aber sicher um, so dass der ganze Inhalt über die schlüpfrig-nasse Straße verstreut wurde. Das war ein Heidenspektakel. Der Verkäufer tobte und ein Dutzend wenig Vertrauen erweckender brauner Gentlemen sekundierte. Ringsherum drängte sich eine Korona interessierter Araber. Dies dauerte aber nur so lange, bis ein eingeborener Polizist in schneeigem Weiß – seine Uniform war gewiß das einzige reine Kleidungsstück der ganzen Umgebung – einem Friedensengel gleich in die Erscheinung trat. Er ordnete den Zwischenfall in der einfachsten Weise, indem er den zwei ärgsten Schreiern ein Paar schallende Ohrfeigen gab und uns bat, weiterzufahren.“<sup>31</sup>*

Diese Schilderungen zeigen deutlich, wer in Ägypten seinerzeit das Sagen hatte. Ägypter mussten alle Segnungen des Westens über sich ergehen lassen, sogar laut hupende Europäer, die mit ihren stinkenden und lärmenden Automobilen quasi durchs Wohnzimmer fuhren. Dass dabei Geschädigte von einem einheimischen Polizisten auch noch zu Unrecht bestraft wurden, wirft ein grelles Schlaglicht auf die Praxis kolonialer Ordnungssysteme. Man gewinnt den Eindruck, dass gerade die „schneeig weiße Uniform“ dem einheimischen Polizisten die Autorität für sein grobes Fehlverhalten lieferte. Ägypten war vor dem Ersten Weltkrieg zwar nicht formell Kolonie, der mächtigste Mann im Land am Nil war jedoch nicht der Khedive, sondern der englische Generalkonsul.<sup>32</sup>



Abb. 7: Verwarnung (Ansichtskarte).

<sup>31</sup> Filius 1909, 8.

<sup>32</sup> Evelyn Baring, 1. Earl of Cromer (1841–1917) war von 1883 bis 1907 erster britischer Generalkonsul im Land am Nil. Für Ägypter war es in keinem Fall leicht, zu ihrem Recht zu kommen. Für Zivilstreitigkeiten zwischen Europäern und Ägyptern waren nämlich bis 1867 die ausländischen Konsuln zuständig. Von 1867 bis 1949 gab es dann gemischte Gerichtshöfe, wobei nur ein Drittel der Richter ägyptischer Herkunft war. Die Strafjurisdiktion über Europäer lag alleine bei den ausländischen Konsuln.

Filius nahm als Europäer an dem von ihm beschriebenen Vorfall wie selbstverständlich keinerlei Anstand, verzichtete allerdings in der Folge auf weitere Erkundungen in Alt-Kairo und schlug den Weg in Richtung Pyramiden ein. Die lange, schnurgerade Straße bewirkte beim französischen Chauffeur „einen Schnelligkeitsschwips von 35 Kilometer pro Stunde“. Am Weg dorthin begegnete Filius auch einigen Automobilen:

*„Sogar sehr schöne und moderne Wagen, wie man sie nirgends in der Welt prächtiger sieht. Sie wurden von arabischen Chauffeuren gelenkt. Den Sitz neben dem Chauffeur hat ein feister Eunuch inne, und im Wagen selbst saßen Türkinnen von heller Gesichtsfarbe, mit zarten, durchsichtigen Schleiern. Wenn die Türkinnen wirklich wollten, würden sie sich des Schleiers längst entledigt haben, aber der Schleier ist einer ihrer raffiniertesten Toilettegegenstände; hinter ihm verbirgt sich in seiner heutigen Durchsichtigkeit nichts mehr als die profunde Kenntnis der menschlichen Schwäche für alles Geheimnisvolle.“<sup>33</sup>*

Hier zeigte Filius wenig Sinn für religiös-gesellschaftliche Gegebenheiten. Er reduziert die Ägypterinnen auf raffinierte Orientalinnen, welche mit ihren Reizen offenbar nur die Aufmerksamkeit des Europäers auf sich zu ziehen suchten und auch nur pro forma von „feisten Eunuchen“ beaufsichtigt wurden. Immerhin lenkten arabische Chauffeure die „sehr schönen und modernen Wagen“. Möglicherweise war das eine oder andere dieser Automobile durch betrügerische Machenschaften in die Hände ägyptischer Eigentümer gelangt. Filius berichtet uns nämlich, dass es mehrfach vorgekommen sei, dass ein wohlhabender Ägypter in Paris ein teures Automobil bestellte und eine Anzahlung leistete. Doch als das Automobil in Alexandria ankam, wurde es trotz vielfacher Mahnungen nicht abgeholt. Nach Monaten versteigerte es der ägyptische Zoll dann zum Spottpreis. Ersteigert wurde das Automobil vom seinerzeitigen Käufer, der offenbar mit den Zollbeamten gemeinsame Sache machte.<sup>34</sup>

Filius war auch von der aus seiner Sicht eigenartigen Nutzung der „schönen und modernen“ Wagen durch die *Einheimischen* befremdet: Die Ägypter schätzen am Automobil nämlich nicht die Geschwindigkeit, sondern den Komfort der geschlossenen Limousinen, mit ihren weichen Polstern, geräuschlosen Pneumatiks sowie den „die Stöße absorbierenden langen Federn.“ Beliebt waren die Automobile bei Hochzeiten, wo sie reich geschmückt im Schneckentempo zwischen Kamelen und Musikanten durch die Stadtviertel Kairs fuhren.

Die Europäer erfreuten sich demgegenüber am kühlenden Fahrtwind im offenen Automobil, das beschwerliche Fußmärsche in der Hitze Ägyptens ersparte. Und dann gab es noch einen gewichtigen Grund, den Wagen zu benutzen: „weil es die Weißen nach Tunlichkeit vermeiden, mit den Farbigen auf der Straße in Berührung zu kommen.“ Mr. Flower, der englische Autovermieter in Kairo, erzählte Filius, dass es in Alexandria eine neue Automobil-Omnibuslinie gäbe, die von *Einheimischen* anfangs gemieden wurde. Erst nachdem die Fahrpreise massiv gesenkt worden waren, benützten die Araber den Automobilomnibus, „damit schloß man aber wieder die Weißen von der Benützung aus.“<sup>35</sup>

Schlussendlich erreichte Filius wohlbehalten die Pyramiden, wobei er seine begreifliche Begeisterung im Hinblick auf seine Berufung als Automobilist jedoch zurückhielt:

*„Da die ‚Allgemeine Automobil-Zeitung‘ in erster Linie den Automobilismus behandeln soll, unterdrücke ich die glänzende Schilderung, die ich jetzt von den Pyramiden geben könnte, sowie der Ergriffenheit, die jeder Reisende hier pflichtgemäß und traditionell seit Herodot zu empfinden hat. Ich versichere nur, dass das Besteigen der Cheopspyramide kein automobilistisches Vergnügen, sondern ein athletisches Missvergnügen ist.“*

*In dem ersten Falle hat man 137 Meter über eine Art Riesentreppe zu steigen, deren jede Stufe 1 Meter 20 Zentimeter Höhe hat. Im zweiten Falle kriecht man in gebückter Haltung durch schräg bergab und bergaufführende stockfinstere Gänge. Die Stufen sind durch die vielen hunderttausend nackte Beduinenfüße im Laufe der Zeit so abgerundet worden, dass dem beschuhten Fuß jeder Halt mangelt. Das Innere der Gruft ist leer wie ein entlüfteter Pneumatik, doch erfordert es weniger*

<sup>33</sup> Filius 1909, 10.

<sup>34</sup> Filius 1909, 14–16.

<sup>35</sup> Filius 1909, 16 für beide Zitate.



*Anstrengung, einen solchen aufzupumpen, als jene zu erreichen. Tatsache ist, dass nach der Besteigung der Cheopspyramide viele Besucher halbtot sind. Während der Reisesaison liegen im Mena House Hotel und in den Hotels von Kairo stets einige ‚Pyramidenkranke‘.“*

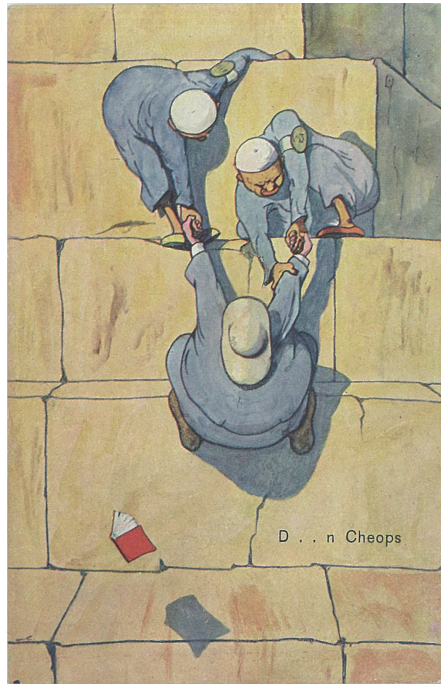


Abb. 8: Besteigung der Pyramide (Ansichtskarte).

Auch Kaiser Franz Joseph bestieg im Jahr 1869 anlässlich seiner Reise zur Eröffnung des Suez-Kanals die Cheops-Pyramide. Stolz berichtete er seiner Gattin, Kaiserin Elisabeth, Folgendes:

*„Nun begann die Accesion in ziemlich scharfem Tempo, indem je ein Beduine meine Hände ergriff, während der dritte folgte, um bei den hohen zu ersteigenden Steinblöcken hinten nachzuschieben, was aber bei mir nur 5 oder 6 mal nothwendig war. Meine Übung beim Bergsteigen kam mir sehr zu gute und sind die Beduinen sehr geschickt, stark und sicher. Sie haben meist nur ein Hemd an, so dass man beim Steigen viel sieht, was der Grund sein soll, dass die Engländerinnen die Pyramiden so gerne und viel besteigen.“<sup>36</sup>*

Den Erinnerungen des Hof- und Ministerialsekretärs im Ministerium des Äußeren, Ludwig Przibram, entnimmt man dagegen, dass der damals fast 40 Jahre alte Monarch bei seiner erheblich jüngeren Gattin mit einer geschönten Schilderung Eindruck schinden wollte. Franz Josef war auf halber Höhe der Cheops-Pyramide nämlich „*derart agaciert*“, dass er Brugsch Pascha, der ihm als fachkundiger Cicerone zur Seite gestellt worden war, erschöpft fragte, ob der weitere Aufstieg denn lohne. „*Das wohl nicht,*“ antwortete der berühmte deutsche Ägyptologe, „*aber seit Friedrich Barbarossa hat kein Deutscher Kaiser die Pyramide bestiegen.*“ Darauf gab der Kaiser Befehl weiterzuklettern.<sup>37</sup>

Schließlich unterzog sich Filius angesichts der Pyramiden dem unverzichtbaren Ritual jedes Ägypten-touristen:

*„Wieder draußen angelangt, erinnerte ich mich angesichts der blendenden Sonne sofort meines photographischen Apparates, und das war gut, denn es wäre bei den Beduinen unangenehm*

<sup>36</sup> Nostitz-Rieneck 1966, 40 f.

<sup>37</sup> Agstner 1993, 31 f.

aufgefallen, wenn ich nicht photographiert hätte. „Nie ohne dieses!“ Wer in Aegypten auf Reputation hält, trägt wenigstens pro forma einen Kodak bei sich. Wenn man dann gerade will, kann man auch photographieren, was sehr zur Hebung der photographischen Bedarfsartikel-Industrie beiträgt, seltener zur Gewinnung hübscher Erinnerungsbilder führt, aber auf alle Fälle im Augenblicke des Knipsens hohe innere Befriedigung gewährt.“<sup>38</sup>

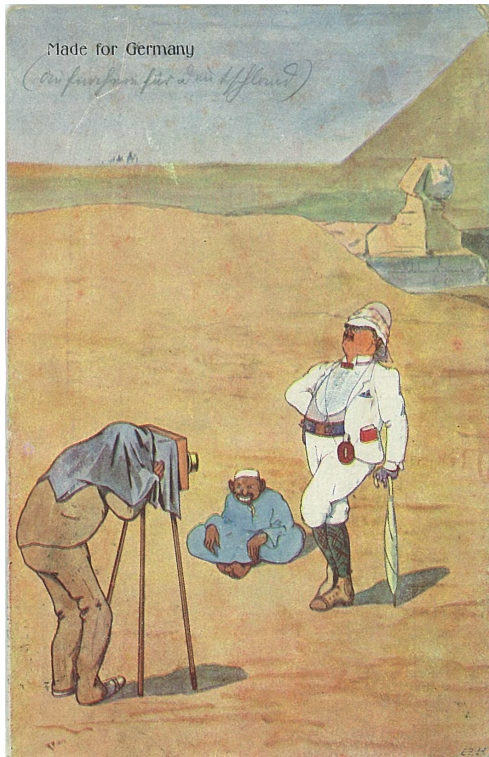


Abb. 9: In Pose vor den Pyramiden (Ansichtskarte).

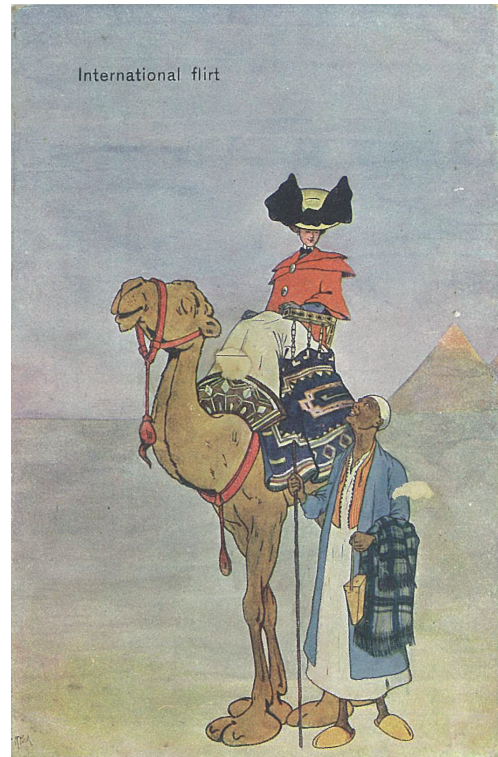


Abb. 10: International flirt (Ansichtskarte).

„Kurz und gut, nachdem ich die Pyramiden, die Sphynx, Kamele, Esel, braune Tagediebe und was es alles in der Umgebung der Pyramiden gibt, photographiert und den letzten kleinen Piaster für Bakschisch ausgegeben hatte, fuhr ich wieder nach Kairo zurück. Hundert Piaster, gleich 24 Kronen, zeigte der Automobiltaxameter. Das war entschieden billiger, als wenn ich mein Automobil aus Europa mitgenommen hätte.“<sup>39</sup>

Und so endet die kurze Beschreibung des Alten Ägypten durch Filius. Die restlichen Seiten des Berichts behandeln spezifische Eigenheiten des Automobilismus in Ägypten, vorzüglich in Kairo. Im Sinne der Themenstellung des heutigen Studententages wohl nur eine dürre Ausbeute, andererseits ein schöner Beleg dafür, wie Reisende vor hundert Jahren (und wohl auch heute) – egal ob Archäologe oder all inclusive-Tourist – die exotische Fremde durch ihre, von westlichen Vorstellungen geprägten, subjektiven Reisebrillen betrachten, im vorliegenden Fall durch eine frühe automobilistische.

<sup>38</sup> In Kairo gab es auch einige Fotografen aus Österreich-Ungarn. Bilder aus dem Morgenland vertrieben zudem der Ansichtkartenverlag *Lichtenstern & Harari* sowie das Fotoatelier *Lehnert & Landrock*. Josef Max Lichtenstern und Rudolf Franz Lehnert stammten ebenfalls aus Österreich-Ungarn.

<sup>39</sup> Filius 1909, 12.

## Bibliografie

- Agstner, Rudolf. 1993. Die Habsburger-Monarchie und Ägypten – eine Bestandsaufnahme. In: *Österreich und Ägypten. Beiträge zur Geschichte der Beziehungen vom 18. Jahrhundert bis 1918* (Schriften des Österreichischen Kulturinstitutes Kairo 4). Kairo, 8–29.
- Baedeker, Karl. <sup>6</sup>1906 mit Nachtrag 1910. *Handbuch für Reisende Ägypten*. Leipzig.
- Bibliographisches Institut. <sup>3</sup>1895. *Meyers Reisehandbuch Ägypten*. Leipzig–Wien.
- Bibliographisches Institut. <sup>3</sup>1895. *Meyers Reisehandbuch Palästina und Syrien*. Leipzig–Wien.
- Bibliographisches Institut. <sup>6</sup>1902. *Meyers Reisehandbuch Türkei, Rumänien, Serbien, Bulgarien*. Leipzig–Wien.
- Böhler, Veronika. 1996. *Österreicher im Orient. Eine Bestandsaufnahme österreichischer Reiseliteratur im 19. Jahrhundert*. Wien.
- Cromer, Lord (Evelyn Baring, 1. Earl of Cromer). 1908. *Das heutige Aegypten*. 2 Bände. Berlin.
- Djavidan, Hanum (Gräfin May Török von Szendrő). 1930. *Harem. Erinnerungen der ungarischen Gemahlin des ägyptischen Khediven*. Nachdruck der Erstausgabe. 1988. Berlin.
- Guerville, Amédée Baillot de. 1905. *Das moderne Ägypten*. Leipzig.
- Kabbani, Rana. 1993. *Mythos Morgenland*. München.
- Loti, Pierre (Julien Viaud). Um 1910. *Im Land der Pharaonen*. Dresden.
- Lerchenfeld, Armand Freiherr von. 1904. *Die Frauen des Orients in der Geschichte, in der Dichtung und im Leben*. Wien–Leipzig.
- Mayer, Hans. 1909. *Ägypten, Reisebilder*. Wien–Leipzig.
- Mittl, Katja. 2007. *Baedekers Reisehandbücher. Funktionen und Bewertungen eines Reisebegleiters des 19. Jahrhunderts* (Alles Buch. Studien der Erlanger Buchwissenschaft 22). Erlangen–Nürnberg.
- Nostitz-Rieneck, Georg. 1966. *Briefe Kaiser Franz Josephs an Kaiserin Elisabeth, 1859–1898*. Band I. Wien–München.
- Osman, Collin. 1997. *Egypt. Caught in Time*. Reading.
- Said, Edward. 1978. *Orientalism. Western Conceptions of the Orient*. New York.
- Samsinger, Elmar. 2006. *Morgenland und Doppeladler. Eine Orientreise um 1900*. Wien.
- Samsinger, Elmar. 2006. *Orient all inclusive. Eine Reise ins Morgenland auf den Spuren der k. u. k. Monarchie* (Ausstellungskatalog herausgegeben vom Touriseum Meran). Wien–Bozen.
- Schmal-Filius, Adolf. 1904. *Ohne Chauffeur*. Wien.
- Schmal-Filius, Adolf. 1908. *Eine Automobil-Reise durch Bosnien, die Herzegovina und Dalmatien von Filius. Reiseschilderungen für Automobilisten mit 63 Abbildungen*. Wien. Reprint herausgegeben von Samsinger, Elmar. 2011. Wien.
- Schmal-Filius, Adolf. 1909. Ägyptischer Automobilismus. *Allgemeine Automobil-Zeitung* Nr. 3 – 1909 (17. 1. 1909). Wien, 5–17.
- Schmal-Filius, Adolf. 1914. *Durch Ungarn im Automobil. Reisebeschreibung einer Fahrt durch ganz Ungarn von Filius*. Wien. Reprint herausgegeben von Samsinger, Elmar. 2012. Wien.
- Schmal-Filius, Adolf. 1916. *Die Kunst des Fahrens. Praktische Winke, ein Automobil oder Motorrad richtig zu lenken*. Wien.