Historisch-Geografische Informationssysteme (HGIS) in der Tourismusgeschichte: Transnationale Besucherströme des Ostseetourismus im 19. Jahrhundert

Jan-Hinnerk Antons

ABSTRACT

HGIS in Tourism History: Transnational Streams of Visitors in Nineteenth Century Baltic Sea Tourism

This essay serves a double purpose: First, to demonstrate the potentials of digital methods, particularly Historical Geographic Information Systems (HGIS), in researching tourism history. To this end, it uses the example of nineteenth-century Baltic Sea tourism in order to show what benefits, problems and challenges the use of digital methods entails. Given the volume of data, in this case thousands of entries from Nineteenth Century guest lists of six Baltic Sea resorts, digital tools prove to be crucial to visualize and analyze spatial patterns of early tourist's mobility. Second, on the level of historiographical insights, the essay asks for explanations for the specific spatial patterns of tourism movements. It analyses the spatial origin of visitors of the Baltic Sea resorts Travemünde near Lübeck, Heiligendamm in Mecklenburg, Pernau (Pärnu), Arensburg (Kuressaare), Hanko (Hangö) and Mariehamn (Maarianhamina), all in the Russian Empire, in certain sample years throughout the nineteenth century. The hypothesis of a determination by traffic infrastructure proves to be of only limited relevance. Cultural and climatic factors play considerably more decisive roles in shaping the prevailing north-south and east-west directions of visitor streams.

KEYWORDS: tourism, Baltic Sea, HGIS, transnational history, traffic infrastructure, mobility, digital humanities

Declaration on Possible Conflicts of Interest
The author has declared that no conflicts of interest exist.

Funding Statement
The author received no specific funding for this work.

Dr. Jan-Hinnerk Antons, Helmut-Schmidt-Universität Hamburg, antonsj@hsu-hh.de, https://orcid.org/0000-0002-9888-0645

Historisch-Geografische Informationssysteme in der Tourismusgeschichte: Transnationale Besucherströme des Ostseetourismus im 19. Jahrhundert – ZfO / JECES 70/2021/3
(received 2020-08-31, accepted 2021-02-15)
DOI: 10.25627/202170311016 – eISSN 2701-0449, ISSN 0948-8294

CC BY NC ND

Als Bundespräsident Joachim Gauck im Mai 2015 mit 150 Mitgliedern des diplomatischen Korps aus Berlin das Ostseebad Travemünde bei Lübeck besuchte,* pries er vor den internationalen Vertretern die kosmopolitische Geschichte des Ortes: Insbesondere im 19. Jahrhundert hätten international bekannte Künstler wie Fëdor Dostoevskij, Richard Wagner und Edvard Munch das Flair des Ortes geprägt.[1] Tatsächlich galt Travemünde bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts als mondäner Urlaubsort mit internationalem Publikum. In der wissenschaftlichen Literatur werden schon die frühen Ostseebäder, die zur Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert zunächst an der südwestlichen Ostseeküste entstanden, als „Schauplatz der Transnationalität" bezeichnet.[2] Bei genauerem Hinsehen basieren diese Einschätzungen allerdings lediglich auf Aussagen des Badearztes von Heiligendamm, Samuel Gottlieb Vogel, es habe sich im 1793 gegründeten ersten deutschen Seebad ein internationales Badepublikum eingefunden.[3] Weder qualitativ, also den Inhalt der transnationalen sozialen Praktiken betreffend, noch quantitativ, also die Herkunft und Anzahl ausländischer Touristen betreffend, ist diesem Thema bislang weiter nachgegangen worden.[4]

1 Quellen und Fragestellung

Zumindest für die quantitative Analyse liegt mit den Kur- oder Badelisten jedoch eine Quellengattung vor, die sich für eine Überprüfung anbietet. Beispielhaft werden im Folgenden Sample aus Travemünde, Heiligendamm,

* Ich danke der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien, der Deutschen Forschungsgemeinschaft und dem Nordost-Institut IKGN Lüneburg für ihre Unterstützung der Konferenz „New Approaches in Central and East European History: The Digital and Spatial Turn" in Lüneburg, 7.–9. November 2019, wo ich eine erste Version dieses Aufsatzes präsentieren konnte.

1 Rede Joachim Gaucks vom 21.05.2015, https://www.bundespraesident.de/SharedDocs/Reden/DE/Joachim-Gauck/Reden/2015/05/150521-Diplomatisches-Korps.html?nn=1891550 (15.05.2020).

2 Olga Kurilo: Baltische Ostseebäder als Schauplätze der Transnationalität Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts, in: dies. (Hrsg.): Seebäder an der Ostsee im 19. und 20. Jahrhundert, München 2009, S. 33–54, hier S. 33.

3 Ebenda. Kurilo verweist auf Horst Prignitz: Vom Badekarren zum Strandkorb. Zur Geschichte des Badewesens an der Ostseeküste, Leipzig 1977, S. 29.

4 Ebenda beschreibt Kurilo lediglich das Zusammentreffen und die Abgrenzung von Deutschbalten, Russen und Juden in den Seebädern der russländischen Ostseeprovinzen aus deutschbaltischer Perspektive. Wiebke Kolbe: Deutsche Ostseebäder um 1900. Bäderregionen von Nordschleswig bis zur Kurischen Nehrung im Vergleich, in: Kurilo, Seebäder, S. 15–31, fokussiert auf den quantitativen Aspekt für die im Verband deutscher Ostseebäder zusammengeschlossenen Bäder zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Vor dem Ersten Weltkrieg verzeichneten die west- und ostpreußischen Seebäder 14 % Gäste aus dem Russländischen Reich, während alle deutschen Ostseebäder zusammen nur ca. 7 % ausländische Besucher:innen hatten.

Pernau (Pärnu), Arensburg (Kuressaare), Hanko (Hangö) und Mariehamn (Maarianhamina) aus dem Zeitraum 1823–1904 ausgewertet. Der Umfang der Datenmenge verlangt hier geradezu nach dem Einsatz digitaler Methoden, ohne die ein derartiges Thema im 21. Jahrhundert kaum hinreichend und zeitgemäß zu bearbeiten wäre. Ausgehend von dem Interesse an den Herkunftsorten tritt ein Raumbezug hinzu, der die Anwendung Geografischer Informationssysteme (GIS) sinnvoll erscheinen lässt. GIS ermöglichen die räumliche Analyse einer großen Anzahl von Daten und deren visuelle Darstellung auf digitalen Landkarten – im vorliegenden Fall also individueller touristischer Bewegungen. Die Daten dieser Mobilitätsprofile stammen aus den erwähnten Kur- oder Badelisten, in denen viele der frühen Seebäder neu angereiste Gäste verzeichneten. Diese Praxis geht einerseits darauf zurück, dass eines der Motive der Tourist:innen soziale Distinktion im Sinne Thorstein Veblens war.[5] Sich in einer gedruckten Badeliste wiederzufinden, kam so gesehen dem schriftlichen Beleg einer erstrebten Zugehörigkeit zur *leisure class* gleich. Andererseits hatten die Badeverwaltungen erkannt, dass die Anwesenheit von Berühmtheiten, die über die Badelisten kommuniziert wurde, die touristische Nachfrage erheblich ankurbelte.

In quellenkritischer Hinsicht bringen diese Listen jedoch zwei Probleme mit sich. Erstens ist die Überlieferung für die meisten Orte bestenfalls bruchstückhaft. Über den Zeitraum mehrerer Jahrzehnte änderten sich zudem Listenführung, Erscheinungsweisen und -häufigkeit. Es konnten Informationen zu Ankunft, Abreise, Unterkunft, Name, Herkunftsort, Beruf und Geburtsdatum enthalten sein, meist waren es aber nur Anreisedatum und Name. Manche Badelisten, wie die von Travemünde und Heiligendamm, wurden eigenständig veröffentlicht, in anderen Fällen wurden sie in Lokalzeitungen abgedruckt oder nur als Aushang zugänglich gemacht.[6] Zweitens stand ihre Vollständigkeit schon zur Zeit ihrer Entstehung in Frage,[7] und besonders in kleineren Seebädern fehlte es der Erhebungs- und Veröffentlichungspraxis an Regelmäßigkeit. Es handelte sich hier schließlich um keine fremdenpolizeilichen Listen, für die es eine gesetzliche Grundlage gab. War der Eintrag also grundsätzlich fakultativ?[8] Wollten manche Gäste eventuell inkognito reisen?

---

5 THORSTEIN VEBLEN: The Theory of the Leisure Class, New Brunswick 1992.

6 So für die Bäder Pernau, Arensburg, Hanko und Mariehamn. Für das Arensburger Sample, welches offenbar das einzig überlieferte ist, danke ich dem Saaremaa-Museum in Kuressaare.

7 FRIEDRICH LIEBOLDT: Travemünde und die Seebade-Anstalt daselbst topographisch und geschichtlich dargestellt, Lübeck 1841, S. 106.

8 Die *Pernausche Zeitung* leitete die Veröffentlichung einer Gästeliste folgendermaßen ein: „Indem wir heute eine Fortsetzung der Badeliste bringen, machen wir darauf aufmerksam, daß sowohl die erste, wie die heutige keinen Anspruch auf absolute Vollständigkeit haben können, da hier, um jegliche Formalitäten und unnütze Behelligung zu vermeiden, den Badegästen keinerlei Verpflichtung obliegt, sich in die Badeliste einzutragen.“ Locales, in: Pernausche Zeitung vom 15.07.1897, S. 2. In Arensburg er-

Meldeten alle Hotels und Unterkünfte ihre Gäste regelmäßig bei Badeverwaltungen oder Lokalbehörden an? Und wurde auch das mitreisende Personal der Gäste eingerechnet?[9]

Angesichts dieser Unzulänglichkeiten muss die Aussagekraft der Listen für den Einzelfall etwas eingeschränkt werden. Für das vorliegende Thema liefern entsprechend hohe Fallzahlen im drei- bis vierstelligen Bereich, etwa die 1304 eingetragenen Badegäste Travemündes im Sommer 1860, aber gewiss eine ausreichende Datengrundlage, um den quantitativen Aspekt mittels GIS näher zu beleuchten und räumliche Trends herauszustellen.

Als Ergänzung und notwendiges Korrektiv zu den quantitativen Quellen werden zeitgenössische Reiseführer und Reiseberichte – beides klassische Quellen der Tourismusgeschichte – sowie Berichte über das Tourismusgeschehen in Lokalzeitungen herangezogen.

Die Grundfragen, die hier an das Material angelegt und mit Methoden der Digital Humanities neu beantwortet werden sollen, betreffen die räumliche Struktur des Ostseetourismus im 19. Jahrhundert. Bisher liegen hierzu nur die summierten Statistiken des deutschen Ostseebäderverbands vor, die vor dem Ersten Weltkrieg ca. 7 Prozent „ausländische Gäste" verzeichneten,[10] sowie eine Beschreibung des Zusammentreffens von deutschbaltischen, jüdischen und russischen Gästen in den Bädern der russischen Ostseeprovinzen.[11] In welchem Ausmaß überschritten Besucherströme aber tatsächlich regionale und nationale Grenzen? Welche Rolle spielten staatliche und kulturelle, imperiale, nationale und regionale Räume, die sich in kaum einer europäischen Region so disparat ineinander verschachtelten wie den hier auch im Blickpunkt stehenden Ostseeprovinzen des Russländischen Reiches? An welche Faktoren waren die Reichweite und Zielrichtung touristischer Mobilität geknüpft?

In dieser Hinsicht lautet meine forschungsleitende Hypothese, dass sich das Meer als Verkehrsweg determinierend auf die räumliche Struktur des Tourismus auswirkte und sich folglich internationaler Ostseetourismus insbesondere wechselseitig zwischen den Anrainern herausbildete.[12] Die Überprüfung dieser Hypothese einer touristischen Integration der Ostseeregion gewinnt ihre Relevanz auch aus der in der Gegenwart viel diskutierten Frage nach möglichen historischen Anknüpfungspunkten einer Ostseeidentität, die

hielt die Badeverwaltung die Gästenamen dagegen von der Polizei, Pernausche Zeitung vom 20.08.1899, S. 2.

9 In einem Reiseführer zum Rigaschen Strand werden für das Jahr 1837 zwar 1682 Gäste gezählt, von denen allerdings ca. 500, also fast ein Drittel, zum Personal gehörten, vgl. S. BRAININ: Der Riga'sche Strand. Aerztlicher Führer an denselben, Riga 1885, S. 77.

10 Kolbe.

11 KURILO, Baltische Ostseebäder.

12 Raum ist hier also gleichermaßen naturräumlich determiniert wie sozial geschaffen, denn die Etablierung der Touristenorte beruhte natürlich auf kulturellen Zuschreibungen von Landschaftsbildern etc.

politische Akteur:innen seit dem Ende der Blockkonfrontation beharrlich herzustellen suchen.[13]

Um also insbesondere den geografisch wegweisenden Charakter der Ostsee für den Tourismus des 19. Jahrhunderts herauszustellen, werden im Folgenden Badelisten aus fünf Seebädern exemplarisch nach der Herkunft ihrer Gäste befragt. Die Auswertung einzelner Samplejahre dient einerseits der Herausstellung von Trends hinsichtlich transnationaler und -regionaler Besucherströme und anderseits der Erprobung digitaler Werkzeuge für die Zwecke der Tourismusgeschichte. Im Einzelnen werden für das im fraglichen Zeitraum zu Lübeck gehörende Travemünde die Jahre 1823, 1845 und 1860, für das mecklenburgische Heiligendamm die Jahre 1821, 1838 und 1860 und für die Seebäder des Russländischen Reiches Pernau, Arensburg auf der Insel Ösel, Hanko und Mariehamn auf den Åland-Inseln kleinere Sample der Jahre 1887, 1899 und 1904 ausgewertet.[14]

2 HGIS und Tourismusgeschichte

Die Frage nach der räumlichen Struktur des Ostseetourismus mit dem beschriebenen Quellenkorpus zu operationalisieren, wäre ohne digitale Werkzeuge kaum zu bewerkstelligen. Zunächst erscheint ihre Hilfe vor allem nötig, um die Masse der zu verarbeitenden Daten zu bewältigen. Dazu wäre im Prinzip eine sogenannte *low end*-Lösung aus dem Fundus der digitalen Geschichtswissenschaft ausreichend,[15] also die übersichtliche Darstellung und Zusammenfassung der Daten in einer digitalen Tabelle. Die immer wieder gestellte und ebenso häufig neu beantwortete Kernfrage nicht nur der digitalen Geschichtswissenschaft, sondern der Digital Humanities im Allgemeinen ist aber gerade die nach der epistemologischen Potenz digitaler Methoden. Können Computerprogramme also mehr, als uns nur die Arbeit zu erleichtern?

---

13 Der Ostseetourismus als ein Projekt derjenigen elitären Kreise, die genügend freie Zeit, ökonomisches Kapital und kulturelle Kapazitäten besaßen, um eine touristische Auslandsreise zu unternehmen, könnte durchaus erheblichen Einfluss auf die Formierung einer kohärenten Ostseeidentität genommen haben. Wenn, wie in der Rede des Bundespräsidenten beispielhaft erwähnt, in Travemünde deutsche, russische und skandinavische Künstler mit anderen gesellschaftlichen Eliten zusammentrafen, förderte der frühe Ostseetourismus dann also ein Zusammengehörigkeitsgefühl der mobilen Eliten rund um die Ostsee? Der Baltic Sea Council bezeichnet es als eine seiner drei Langzeitprioritäten, zur Entwicklung einer Ostseeidentität beizutragen, vgl. http://www.cbss.org/regional-identity (10.06.2020). Zu historischen Grundlagen einer Ostseeidentität siehe auch JÖRG HACKMANN: The Baltic World and the Power of History, in: Anthropological Journal on European Cultures 2 (1996), S. 9–33, hier S. 11.

14 Für die arbeitsintensive Übertragung der analogen Daten ins Digitale danke ich den studentischen Hilfskräften der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg Daisy Rüb, Julia Dubinsky und Dario Jentsch.

15 MAREIKE KÖNIG: Digitale Methoden in der Geschichtswissenschaft. Definitionen, Anwendungen, Herausforderungen, in: BIOS 30 (2017), 1, S. 7–20, hier S. 10.

Ermöglichen oder implizieren sie neue Fragestellungen? Können sie helfen, zu historischen Erkenntnissen zu gelangen, die andernfalls nicht erschlossen werden könnten?[16] Bedarf es gar einer ganz neuen Heuristik, um Geschichtswissenschaft mit digitalen Methoden zu betreiben?[17] Oder steigern sie eben nur die Effizienz des Arbeitens und damit das zu bewältigende Datenvolumen? Dieser Fragenkomplex soll hier am Beispiel des relativ jungen geschichtswissenschaftlichen Zweiges der Tourismusgeschichte und mittels des Einsatzes von GIS reflektiert werden.

Tourismusforschung erscheint für solch ein Unterfangen besonders geeignet, ist sie doch ein prinzipiell interdisziplinäres Feld, in dem Anregungen aus den Nachbarwissenschaften leicht aufgegriffen werden können. Methodologische Interdisziplinarität ist bislang allerdings eher die Ausnahme, und ob eine Vereinheitlichung zu einer kohärenten Tourismuswissenschaft überhaupt möglich ist, bleibt unter den Beteiligten umstritten.[18] Maßgeblich wird Tourismusforschung von den Wirtschaftswissenschaften, der Geografie und zunehmend auch der Geschichtswissenschaft betrieben, aber auch Ethnologie und andere Geisteswissenschaften tragen dazu bei, während die Sozialwissenschaften Tourismus bislang kaum als relevantes Feld markiert haben. Der vorliegende Aufsatz soll mithin auch als Versuch und Anregung verstanden werden, geografische Methoden in die historische Tourismusforschung zu integrieren, indem dargelegt wird, dass die Kombination von digitalen geografischen Werkzeugen, historischen Quellen und geschichtswissenschaftlichen Fragestellungen durchaus neue Erkenntnisse verspricht. Räumliche Informationen über historische Tourismusstrukturen könnten beispielsweise mit Klimadaten, Umweltproblemen (Abwasser, Umweltverschmutzung, Naturkatastrophen), konkurrierenden Formen der Landnutzung (militärisch, industriell), sich wandelnden politischen Entitäten oder der historischen Bedeutung von Orten des Tourismus (Stätten von Kriegsverbrechen, Grenzen, Denkmäler etc.) in Zusammenhang gebracht werden und so Einblicke in Variablen und historische Entstehungsbedingungen von Tourismusströmen geben.

Wenn wir uns die Ingredienzen eines derartigen Forschungsaufbaus vor Augen führen – Interdisziplinarität, quantitative Daten, Bedeutung der Geografie und möglicherweise noch lange Zeiträume – sehen wir uns unwillkürlich mit der französischen Annales-Schule konfrontiert, deren Vertreter tatsächlich schon in den 1970ern begannen, große Datenmengen mit Computern

---

16 SAM GRIFFITHS: GIS and Research into Historical „Spaces of Practice“. Overcoming the Epistemological Barriers, in: ALEXANDER VON LÜNEN, CHARLES TRAVIS (Hrsg.): History and GIS. Epistemologies, Considerations and Reflections, Berlin 2013, S. 153–171, hier S. 159.

17 KÖNIG, S. 18.

18 Überblick bei HARALD PECHLANER, ANITA ZEHRER (Hrsg.): Tourismus und Wissenschaft. Wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Perspektiven, Berlin 2017.

auszuwerten.[19] Trotz oder gerade wegen dieses historischen Erbes werden GIS in der Geschichtswissenschaft noch relativ wenig genutzt. Primär geht dieser Umstand sicherlich auf den *cultural turn* zurück, der quantitative Methoden und Strukturfragen, wie sie in der Annales-Schule dominierten, in den Hintergrund drängte und damit auch die übrigen Aspekte ihres Programms anachronistisch erscheinen ließ. Der folgende *spatial turn,* der Raum als Analysekategorie wieder in das geschichtswissenschaftliche Blickfeld rückte, fokussierte zwar neben Raumwahrnehmung und räumlichen Repräsentationen auch die sozialweltliche Reproduktion von Räumen, löste aber mitnichten eine Wiederbelebung oder gar Weiterentwicklung quantitativer raumbezogener Methoden aus. Andererseits wird die digitale Zurückhaltung der Geschichtswissenschaften auf eine mangelnde Passung digitaler Werkzeuge mit den Bedürfnissen der Geschichtswissenschaft zurückgeführt.[20] Historiker:innen, die ihr Metier eher als Handwerk verstünden, könnten hier entgegnen: „Was nicht passt, wird passend gemacht". Im digitalen Zeitalter eignen sich dafür insbesondere Open-Source-Programme, wie in unserem Fall die GIS-Software QGIS. Digitale Werkzeuge können also ohne Weiteres für die Geschichtswissenschaften nutzbar gemacht werden, sofern Historiker:innen, Informatiker:innen und Geograf:innen enger zusammenarbeiten.

Der potenzielle Nutzen von GIS in der Geschichtswissenschaft liegt in der Möglichkeit, Daten räumlich zu strukturieren, sie auf Karten darzustellen, räumlich zu analysieren und vermeintlich inkompatible Quellen oder Datensätze räumlich miteinander in Beziehung zu setzen und auf diesem Weg neue Erkenntnisse zu gewinnen. Räumliche Phänomene können damit leichter erkannt werden, und durch das Übereinanderlegen von verschiedenen Attributen in Kartenebenen (Layern) können komplexe Zusammenhänge sichtbar werden, die ansonsten unentdeckt blieben.[21] Ian Gregory und Alistair Geddies sehen GIS dennoch als ein unspezifisches Werkzeug, welches über die technischen Vorgaben hinaus keine eigene Methodik mitbringe, sondern nur der Organisation von Datensätzen diene, die dann mit den vorhandenen methodischen Werkzeugen interpretiert werden müssten. Eher als Antworten auf historische Fragestellungen wären mithilfe von GIS also neue Fragen zu entwickeln, die zuvor nicht gestellt werden konnten.[22] Der Geograf Alan Baker

---

19 Vgl. ALEXANDER VON LÜNEN: Immobile History. An Interview with Emmanuel Le Roy Ladurie, in: DERS./TRAVIS, S. 15–25.

20 JÖRG WETTLAUFER: Neue Erkenntnisse durch digitalisierte Geschichtswissenschaft(en)? Zur hermeneutischen Reichweite aktueller digitaler Methoden in informationszentrierten Fächern, in: Zeitschrift für digitale Geisteswissenschaften (2016), nicht pag., DOI: 10.17175/2016_011.

21 PETER K. BOL: GIS, Prosopography and History, in: Annals of GIS 18 (2012), 1, S. 3–15, DOI: 10.1080/19475683.2011.647077.

22 IAN N. GREGORY, ALISTAIR GEDDES: Introduction, in: DIES. (Hrsg.): Toward Spatial Humanities. Historical GIS and Spatial History, Bloomington 2014, S. ix–xix, hier S. xv.

formuliert hierzu prägnant: „maps rarely answer questions; far more commonly they pose them.“[23]

Erkenntnistheoretisch verspricht der Einsatz von GIS-Software die Möglichkeit, zwischen den Ebenen der räumlichen Repräsentation und der sozialen Praxis zu vermitteln, wie Sam Griffiths darlegt:

> „If a technology such as HGIS has any potential for advancing historical knowledge, it lies in providing a platform for opening up a dialogue between the images and representations of space that are often textual or highly symbolic in nature and the spaces of everyday life that may only be researchable through maps, plans and artworks but are less accessible to description and interpretation as semiotic systems because, in the first instance, they pertain to the essentially non-representational domain of spatial practice.“[24]

Wenn dieses Potenzial voll ausgeschöpft würde, bestünde mithin die Möglichkeit, die Empirie der Annales-Schule mit dem Repräsentationsfokus des *spatial turn* zu verknüpfen und die Verbindung von Raumanalyse und Geschichtswissenschaft auf eine neue Ebene zu heben – eine Ebene, die auch dadurch an Überzeugungskraft gewänne, dass die durch digitale Methoden ermöglichte Vergrößerung der Datengrundlage und der Komplexität von Forschungsdesigns zugleich Multiperspektivität begünstigt. Nicht zuletzt darin liegt der Mehrwert von GIS in der Geschichtswissenschaft. Der vorliegende Aufsatz verfolgt demgegenüber methodisch bescheidenere Ziele: an einem Beispiel zu demonstrieren, welchen Nutzen der Einsatz von HGIS in der Tourismusgeschichte haben und wie dabei entstehenden Problemen und Herausforderungen begegnet werden kann. Zudem soll ein Ausblick auf weitere Potenziale erfolgen.

3 Ostseetourismus im 19. Jahrhundert

Die Entstehung des modernen Tourismus wird übereinstimmend auf das späte 18. und frühe 19. Jahrhundert datiert und ursächlich mit dem Übergang zur modernen Gesellschaft in Verbindung gebracht.[25] Vorläufer waren die adelige Grand Tour als Bildungs- und Vernetzungsreise sowie die Tradition von Sommerresidenzen. Die Ostsee, die bis dahin vorwiegend der zivilen und militärischen Schifffahrt gedient hatte, verdankte ihre touristische Entdeckung sowohl der Romantik als auch der Medizin. Einerseits etablierten Künstler:innen die Meeresküste als Sehnsuchtsort, andererseits endeckten

---

23 ALAN R. H. BAKER: Geography and History. Bridging the Divide, Cambridge 2003, zit. nach GREGORY/GEDDIES, S. xviii.

24 GRIFFITHS, S. 160.

25 ANDREAS POTT: Orte des Tourismus. Eine raum- und gesellschaftstheoretische Untersuchung, Bielefeld 2007, S. 65–70; HORST OPASCHOWSKI: Tourismus. Eine systematische Einführung, Wiesbaden 1996, S. 63–88; RÜDIGER HACHTMANN: Tourismus-Geschichte, Göttingen 2007.

Ärzt:innen die heilende Wirkung von Seebädern und Seeluft. 1793 entstand das erste Ostseebad (und erste kontinentaleuropäische Seebad) Heiligendamm, 1802 folgte Travemünde, 1803 Boltenhagen und 1805 Warnemünde.[26] Im Verlauf des 19. Jahrhunderts verbreitete sich das Phänomen in östlicher Richtung zunächst in Ostpreußen und den russländischen Ostseeprovinzen, dann in Finnland, Schweden und Dänemark – mit Ausnahme des klimatisch kaum geeigneten Bottnischen Meerbusens ganz im Norden also entlang der gesamten Ostseeküste.[27]

Wenn wir nun fragen, woher die Gäste dieser und später gegründeter Ostseebäder im 19. Jahrhundert kamen, muss zunächst ihre soziale Stellung und die damit einhergehende Mobilität berücksichtigt werden. In ähnlicher Weise, wie sich die adelige Grand Tour zur bürgerlichen Bildungsreise als Vorläufer des Tourismus wandelte, diffundierte das Phänomen Tourismus im Verlauf des 19. Jahrhunderts vom Adel ins Bürgertum und repräsentierte damit auch den Elitenwandel in der Moderne.[28] Eine Demokratisierung des Tourismus, d. h. eine Beteiligung aller gesellschaftlichen Schichten, fand erst im 20. Jahrhundert mit der Gewährung von Erholungsurlaub für Arbeitnehmer:innen statt, auch wenn eine Ausbreitung in gehobenen bürgerlichen Milieus schon im Verlauf des 19. Jahrhunderts erfolgte.

Um die räumliche Konstituierung des historischen Phänomens „Ostseetourismus“ genauer in den Blick zu nehmen, kommen wir zunächst zur forschungsleitenden Hypothese „Determinierung durch Verkehrswege“ zurück, die durch die Eigenheiten der Tourismuswerbung gestützt wird. Wie in Abb. 1[29] zu erkennen ist, wird die Anreise mittels verschiedener Dampfschiffverbindungen nach Arensburg in einem ansonsten bildlosen Reiseführer von 1880 aufwendig grafisch und sogar zweifarbig dargestellt, überdies verwendet der Band fünf Seiten auf die Beschreibung der Anreisemöglichkeiten. Ähnliches galt für die später entstehenden Werbemedien wie Broschüren, Prospekte und Poster der Ostseebäder, in denen die grafische Darstellung der Anreise samt Verkehrsmittel seit Ende des 19. Jahrhunderts *quasi* obligato-

---

26 MICHAEL NORTH: Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen, München 2011, S. 247.

27 Außerhalb der Grenzen des heutigen Deutschlands sind insbesondere Zoppot (Sopot), Cranz (Selenogradsk), Dubbeln (Dubulti), Rigascher Strand (Jurmala), Pernau, Hapsal (Haapsalu), Arensburg, Hanko, Mariehamn, Saltsjöbaden, Mölle und Hornbæk zu nennen.

28 JAN-HINNERK ANTONS: Changing Elites – Persistent Arenas. The Seaside Resort of Heiligendamm and Its International Dimension, in: PETER HEYRMAN, MARTIN KOHLRAUSCH u. a. (Hrsg.): Leisure and Elite Formation. Arenas of Encounter in Continental Europe, 1815–1914, Berlin 2020, S. 19–35.

29 J. B. HOLZMAYER: Das Bad Arensburg auf der Insel Oesel. Ein Rathgeber für Curgäste. Mit Karte und Plan, Arensburg 1880, S. 79.

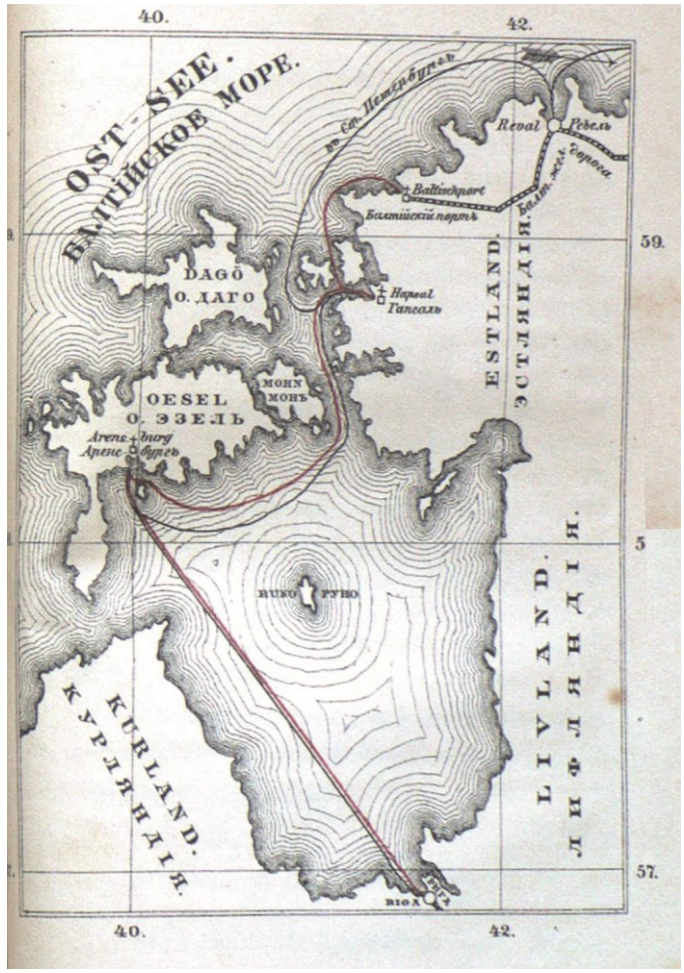

Abb. 1: Anreise nach Arensburg (Kuressaare) 1880

risch wurde.[30] Daraus können wir schließen, dass es für die Auswahl einer Urlaubsdestination entscheidend war, den betreffenden Ort auf einer kognitiven Karte verorten zu können und den Reiseweg in der Imagination vorwegzunehmen. Tourist:innen mögen zwar das kulturell oder landschaftlich Fremde oder Andere suchen, sie werden aber kaum in das geografisch Unbekannte aufbrechen wollen.

Bis in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Eisenbahnverbindungen die zügige Überbrückung weiter Landstrecken in Ost- und Mitteleuropa ermöglichten, waren langsame und unkomfortable Pferdekutschen das gängige Ver-

[30] Vgl. Historisches Archiv zum Tourismus, Berlin, Bestand Repr/Pro/Do62/13/A-Z, Mecklenburg / Pommern vor 1945.

kehrsmittel. Eine Reise z. B. von Berlin nach Heiligendamm dauerte so zwei bis drei Tage.[31] Wer würde sich also aus Warschau, Wien oder Paris den Strapazen einer gegebenenfalls mehrwöchigen Reise nach Heiligendamm unterziehen? Die einzige schnellere und bequemere Art der Anreise bot der Seeverkehr. Mit dem Segelschiff dauerte eine Passage von St. Petersburg nach Travemünde selbst bei ungünstigem Wind nur sechs Tage,[32] und Dampfschiffe machten die Überfahrt noch schneller und zudem besser planbar. Die allerersten ihrer Art benötigten 1828 von Kronštadt (Kronstadt) nach Travemünde ca. vier Tage,[33] 1865 dauerte die Überfahrt von Riga nach Travemünde rund zwei Tage (56 Stunden).[34] Auch gut zwanzig Jahre später war die Seeverbindung zwischen Mittel- und Osteuropa dem Landverkehr noch mindestens ebenbürtig: Per Schiff von Lübeck erreichten Reisende Helsingfors (Helsinki) 1888 dank der neuartigen Schnelldampfer in zwei Tagen (und St. Petersburg in wenigen Stunden mehr), für eine Eisenbahnverbindung von Berlin nach Moskau waren drei Tage zu veranschlagen.[35] Das Meer muss hier mithin als ein verbindendes statt trennendes Element gelten, das die Ostseeanrainer räumlich und zeitlich näher zusammenrücken ließ. Erst das Eisenbahnzeitalter machte demzufolge das Meer allmählich zu einem trennenden Element, da es die gängige Reisegeschwindigkeit verringerte, statt sie zu erhöhen.

Diesen Überlegungen folgend, wäre also zu erwarten, unter den ausländischen Gästen in Heiligendamm und Travemünde mehrheitlich Besucher:innen aus Königsberg, Riga, St. Petersburg, Stockholm und Kopenhagen zu finden. Wer aber war im Heiligendamm des 19. Jahrhunderts überhaupt Ausländer:in? Wenn wir Staatsbürgerschaft als Kriterium anlegen, wären dies vor 1871 alle nicht aus Mecklenburg Anreisenden, also auch Besucher:innen aus Berlin, Lübeck und Hamburg. Gälte der Deutsche Bund als überstaatliches, mit nationalem Adjektiv versehenes Gebilde als Inland, wären Reisende aus den böhmischen Ländern oder polnischen Teilungsgebieten inkludiert. Muttersprache eignete sich hier offenbar schon eher als Definitionselement von Nationalität, doch ist sie in den Quellen nicht vermerkt, und zudem fielen „Preußen polnischer Zunge“ ebenso heraus wie seit Jahrhunderten in Kurland, Livland und Estland ansässige Deutschbalt:innen sowie deutschsprachi-

---

31 FRIEDRICH L. RÖPER: Geschichte und Anekdoten von Doberan in Mecklenburg, Wismar 2005 (Reprint von 1808).

32 NIKOLAJ GOGOL’: Ljubek. 1829, avgusta 13 po novomu stilju [Lübeck. 13. August 1829, neuer Stil], in: DERS.: Pis’ma 1820–1835 godov, https://document.wikireading.ru/71385 (10.6.2020).

33 Pernausches Wochenblatt vom 17.11.1828, S. 2–3.

34 E. HENDSCHEL: Hendschel’s Telegraph. Uebersicht der Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphen-Verbindungen nach Notizen der Coursbureau’s der fürstl. Thurn u. Taxis’schen General-Post-Direction und anderen officiellen Quellen bearbeitet, Frankfurt am Main 1865, S. 293.

35 KARL BAEDEKER: Russland. Handbuch für Reisende, Leipzig 1888, S. XI.

ge Familien aus St. Petersburg dazugehören würden. Und was wäre mit dem oftmals in französischer Sprache erzogenen Hochadel? Da nationale Identität, auch über die Muttersprache hinaus, in vielen Fällen hybride Charakteristika aufweist, kann auf theoretischer Ebene als einzige schlüssige Definition die Selbstidentifizierung gelten, die hier aber sicherlich nur in Einzelfällen festgestellt werden könnte. Angesichts dieser Problematik von Definition und Quellenlage erscheint es für den vorliegenden Fall ratsam, den pragmatischen Weg der staatlichen Zugehörigkeit (inklusive des Deutschen Bundes) zu wählen und zudem nationale durch regionale Herkunft zu ergänzen, denn auch im Russländischen Reich unterschieden sich regionale und imperiale Eliten hinsichtlich ihrer sprachlich-kulturellen Selbstidentifikation, während dynastische oder imperiale Loyalität sie verband.

3.1 Heiligendamm und Travemünde

Das erste kontinentaleuropäische Seebad Heiligendamm gründete Friedrich Franz I., Herzog von Mecklenburg, 1793 auf Anraten seines Arztes, des bereits erwähnten Samuel Gottlieb Vogel, der die medizinischen Vorteile des Seebadens in England kennengelernt hatte. In den ersten Jahrzehnten wurde Heiligendamm nur am Tage besucht, um Bäder zu nehmen und etwas im Kurhaus zu verweilen, während Unterkünfte und Unterhaltung im nahen Doberan geboten wurden. Die ersten Besucher:innen waren persönliche Gäste des Herzogs, und erst allmählich entstand ein vom Landesherrn unabhängiges Badeleben.[36] Waren zunächst adelige Besucher in der Mehrzahl, so sank ihr Anteil zwischen 1798 und 1821 von 57 auf 21 Prozent und verharrte bis in die 1870er Jahre hinein in dieser Größenordnung.[37]

Gästelisten wurden in Heiligendamm von 1794 bis 1878 veröffentlicht. Im ersten Samplejahr 1821 kamen 1118 Badegäste aus 221 Herkunftsorten. Um diese analogen Daten zu digitalisieren, ist zunächst eine manuelle Auszählung und Eingabe notwendig, sodann müssen die Orte zweifelsfrei ermittelt werden, wobei einige unklare oder mehrdeutige Angaben ausscheiden. Schließlich sind die Geokoordinaten jedes einzelnen Ortes zu ermitteln. Hierfür gibt es zwar ebenfalls Softwarelösungen, doch sind diese sehr fehleranfällig. Insbesondere gilt dies natürlich für historische Ortsnamen, etwa im Bereich der russländischen Ostseeprovinzen, die heute nicht mehr gebräuchlich sind.

Wie die Darstellung auf der nach diesen Vorarbeiten mittels QGIS erstellten Karte (siehe Abb. 2)[38] erkennen lässt, kam der allergrößte Teil der Gäste

---

36 WOLFGANG KARGE: Heiligendamm. Erstes deutsches Seebad, Schwerin 2008.

37 ANTONS, S. 21–24.

38 Erstes bis neunzehntes Verzeichniß der beim Doberaner See-Bade angekommenen Cur-Gäste und Fremden, Rostock 1821. Im Gemeinsamen Verbundkatalog (GVK) sind die Doberaner Badelisten unter dem Titel „Verzeichniß der bey dem Seebade zu Doberan angekommenen Cur-Gäste und Fremden“ nachgewiesen.

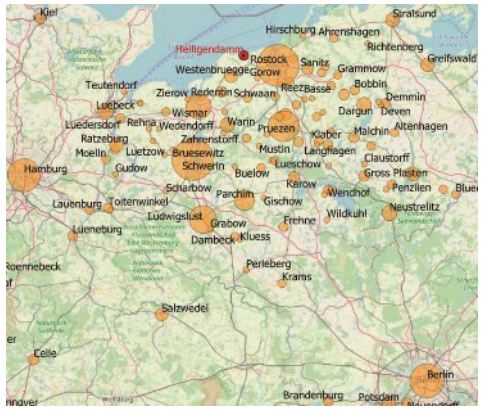

Abb. 2:
Heiligendamm 1821, regionale Dimension

aus Mecklenburg und größeren Städten der Umgebung: 20 Prozent der Gäste kamen aus Rostock, neun Prozent aus Schwerin, sechs Prozent aus Berlin und fünf Prozent aus Hamburg. Die Größe der Kreise, welche die Herkunftsorte bezeichnen, korrespondiert dabei mit der Anzahl der Personen. Im Sinne der obigen Definition sind in Abb. 3 ausländische Herkunftsorte mit roten Linien verbunden, um ihre Verteilung anschaulicher zu machen: Aus dem Ostseeraum außerhalb des Deutschen Bundes finden wir einzelne Besucher im einstelligen Bereich aus Städten des deutschsprachigen Raumes: Königsberg, Danzig (Gdańsk), Memel (Klaipėda) und Riga sowie aus St. Petersburg und Kopenhagen. Wenn wir aber die Perspektive erweitern, kamen ähnlich viele Besucher aus Frankreich und England – die Ostsee war hier als Verkehrsraum also nicht so entscheidend, wie es die eingangs formulierte Hypothese hätte erwarten lassen.

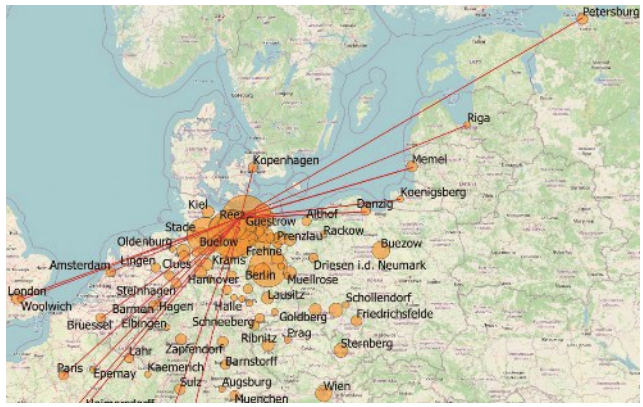

Abb. 3: Heiligendamm 1821, europäische Dimension

Im zweiten Samplejahr, 1838, kamen gut 200 Besucher:innen weniger, aber ihre geografische Verteilung hatte sich nicht wesentlich verändert. Die russländischen Ostseeprovinzen waren nicht vertreten, aber einzelne Besucher aus West- und Ostpreußen, Oslo, Västervik (Westerwik) und St. Petersburg.[39] Im Jahr 1860 finden sich unter den 1683 Gästen aus 247 Herkunftsorten wiederum einzelne aus Danzig, Königsberg, Riga, St. Petersburg und Stockholm, hingegen weniger Gäste aus Frankreich, dafür aber mehr aus England und erstmals auch aus Moskau.[40] Hier spielt vermutlich die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur eine entscheidende Rolle, denn Moskau war mittlerweile über das russische Schienennetz mit St. Petersburg als Ostseehafen und dadurch mit Mitteleuropa verbunden.

Bezüglich der Zahl ankommender Gäste als erste ausländische Stadt war London an neunter Stelle platziert. Die regelmäßigen Besuche aus England, die natürlich ebenso wie die Ostseeanrainer per Schiff anreisten,[41] kamen in erster Linie wegen der Pferderennen, war doch in Heiligendamm 1822 die erste Rennbahn auf dem Kontinent eröffnet worden. Der berühmte englische Jockey Charles James Apperley veröffentlichte die Erlebnisse seiner Heiligendamm-Reise 1829 in einem Sportjournal und machte den Ort damit im Vereinigen Königreich bekannt.[42] Die vorübergehend vermehrte Ankunft französischer Gäste mag eine Nachwehe der Napoleonischen Kriege gewesen sein, in deren Zuge französische Offiziere zur Rekonvaleszenz in Heiligendamm weilten[43] und möglicherweise später als Touristen wiederkamen oder den Ort weiterempfohlen hatten. Gäste aus St. Petersburg kamen nicht zuletzt aufgrund der familiären Verbindungen der Herrscherhäuser von Mecklenburg und Russland.[44] Insgesamt überwog jedoch sehr stark der mecklenburgische Charakter, der sich laut den Erinnerungen des langjährigen Badegastes Julius Freiherr von Maltzahn erst gegen Ende des Jahrhunderts mit dem Eisenbahnanschluss änderte.[45] Leider wurden zu dieser Zeit keine Badelisten mehr ge-

---

39 Erstes bis Einundzwanzigstes Verzeichniß der im Sommer 1838 zu Doberan angekommenen Cur-Gäste und Fremden, Doberan 1838.

40 Erstes bis Zwanzigstes und letztes Verzeichniß der im Sommer 1860 zu Doberan angekommenen Curgäste und Fremden, Doberan 1860.

41 1828 benötigte ein Dampfschiff von London nach Travemünde ca. 100 Stunden, Pernausches Wochenblatt vom 02.06.1828, S. 2; nach Rostock dauerte es vermutlich nur wenig länger.

42 CHARLES JAMES APPERLEY: Aus alten Zeiten (Nimrods Tagebuch). Von Nimrods German Tour aus Sporting Magazine 1829, Bad Kleinen 2011.

43 ADOLF LANGE: Das Ostseebad Heiligendamm bei Doberan in Mecklenburg. Seine Vorzüge als Seebad und Luftkurort, Lage, Naturschönheiten und Umgebungen. Geschichtliches, Berlin 1887.

44 Schon 1799 hatte die Zarentochter Elena Pavlovna Romanova den mecklenburgischen Erbprinzen Friedrich Ludwig geheiratet. 1874 ehelichte der Großfürst Vladimir, Sohn von Zar Aleksandr II., die Tochter des mecklenburgischen Großherzogs, Marie.

45 JULIUS FREIHERR VON MALTZAN: Erinnerungen und Gedanken eines alten Doberaner Badegastes, Rostock 1893, S. 16.

führt. Bis dahin verkehrten im ältesten Ostseebad mehrheitlich mecklenburgische Rittergutbesitzer mit wirtschaftlichen Eliten aus Lübeck, Hamburg, Rostock und Berlin sowie von weiter her angereisten Gästen, die auch die Nähe der gekrönten Häupter suchten, welche hin und wieder Gäste der mecklenburgischen (Groß-)Herzöge waren.[46]

Zum Vergleich betrachten wir nun das zweitälteste Ostseebad Travemünde, bei dem ebenfalls mehrere Jahrgänge der Badelisten komplett überliefert sind. Das Dorf an der Mündung der Trave nahe Lübeck wurde ab 1802 von Lübecker Kaufleuten systematisch als Seebad entwickelt.[47]

Im ersten Samplejahr, 1823, finden wir unter den 663 Gästen ebenfalls einige Besucher aus England, Frankreich und dem Ostseeraum (Königsberg, Riga, St. Petersburg, Stockholm, Kopenhagen).[48] Während England und Frankreich ungefähr gleich stark vertreten blieben, gewann hier 1845 und 1860 der Ostseeraum als Herkunftsgebiet der Tourist:innen maßgeblich an Bedeutung.[49] Nach Hamburg (29 Prozent), Lübeck (25 Prozent) und Berlin (4 Prozent) standen St. Petersburg (3 Prozent) und Stockholm (3 Prozent) 1860 an vierter und fünfter Stelle der Herkunftsorte der 1304 Badegäste (siehe Abb. 4), 1845 war St. Petersburg mit 57 (5 Prozent) von 1066 Gästen sogar drittplatziert.

Abb. 4: Travemünde 1860, europäische Dimension

46 ANTONS, S. 21–25.

47 Die Kaufleute gaben Aktien zur Finanzierung der Bautätigkeit aus. Zunächst hatte es Widerstand seitens der Einwohner der Kleinstadt gegeben, die durch die Einrichtung einer Badeanstalt Preissteigerungen befürchteten. LIEBOLDT, S. 91.

48 Travemünder Bade-Liste No. 1 bis No. 6, vom 1. Juli bis 1. September 1823, Lübeck 1823.

49 Travemünder Badeliste No. 1 und No. 2 bis zum 20. August 1845, Lübeck 1845; Travemünder Bade-Liste No. 1 bis No. 3, vom 30. Juni bis zum 23. August 1860, Lübeck 1860.

Darüber hinaus finden wir auch Besucher:innen aus anderen Städten des Russländischen Reiches, wie Odessa, Moskau, Tver' und sogar Archangel'sk. Andere Quellen bestätigen den Befund einer großen Bedeutung des russischen Adels für das Seebad, die bis in die zweite Jahrhunderthälfte anhielt.[50] Worin liegen also die Ursachen für diese gesteigerte Bedeutung des Ostseeraums für Travemünde im Vergleich zu Heiligendamm? Zunächst ist hier auf die Verkehrsinfrastruktur zu verweisen: Seit 1828 verband eine Dampfschifflinie Kronštadt und Travemünde und damit das Russländische Reich mit Mitteleuropa.[51] Im gleichen Zeitraum entstanden regelmäßige Dampfschiffverbindungen zwischen Lübeck und Kopenhagen (1824), Riga (1833) und Stockholm (1838).[52] Rostock, der Heiligendamm nächstgelegene Hafen, baute dagegen erst in den 1850er Jahren eine Dampfschiffverbindung nach St. Petersburg auf, die überdies vornehmlich dem Güterverkehr diente.[53] Der zweite für Heiligendamm in Frage kommende Hafen, Wismar, verfügte seit 1848 über eine Verbindung nach Kopenhagen und seit 1849 nach Stockholm, nicht aber nach St. Petersburg.[54] Lübeck und Wismar waren zudem 1848 bereits an das Bahnnetz angeschlossen und wurden so zu Verkehrsknotenpunkten.[55]

Zu diesem infrastrukturellen Faktor kam ein kultureller hinzu. Europareisende aus Russland hatten sich schon im 18. Jahrhundert nach Travemünde eingeschifft, 1832 eröffnete dort das „Hotel de Russie", das zur vornehmsten

---

50 A. VON BRANDT: Wie das Seebad Travemünde entstand. Festrede zur 150-Jahr-Feier 1952, in: Der Wagner (1953), https://www.g-v-t.de/travemuende-geschichte/travemuende-geschichte-200-jahre-ostseebad-travemuende/ (10.06.2020).

51 ANTJEKATHRIN GRASSMANN: Der Untergang des „Friedrich Franz II." 1849. Zum Dampfschiffsverkehr Wismars und Lübecks um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: HELGE VON DER WIEDEN (Hrsg.): Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, Köln u. a. 1986, S. 199–218, hier S. 209 f. Zunächst waren die auf russische Initiative zurückgehenden Fahrten des „Kriegs-Dampfschiffes Hercules" in erster Linie eine „Chronometer-Expedition", d. h. sie dienten der nautischen Vermessung der Ostseeküste. Von Anfang an waren aber auch Passagiere an Bord, die in größeren Städten der Ostseeküste zustiegen. O. A.: Über die im Jahre 1833 auf Befehl seiner kaiserlichen Majestät ausgeführte Chronometer-Expedition, in: Dorpater Jahrbücher für Litteratur, Statistik und Kunst, besonders Rußlands 2 (1834), S. 187–192.

52 GRASSMANN, S. 209 f. Die ersten Dampfschiffe steigerten nicht nur die Zahl der Gäste, sondern brachten auch willkommene Abwechslung, LIEBOLDT, S. 96.

53 O. A.: Rostock-St. Petersburger Dampfschifffahrt, in: Mecklenburgisches Gemeinnütziges Archiv 1 (1850), S. 34–37, hier S. 35, http://www.lexikus.de/bibliothek/Rostock-St-Petersburger-Dampfschifffahrt (10.06.2020).

54 GRASSMANN, S. 211.

55 RALPH TUCHTENHAGEN: Historische Verkehrsgeographie Nordosteuropas, in: JÖRG HACKMANN, ROBERT SCHWEITZER (Hrsg.): Nordosteuropa als Geschichtsregion: Beiträge des III. Internationalen Symposiums zur deutschen Kultur und Geschichte im europäischen Nordosten vom 20.–22. September 2001 in Tallinn, Helsinki u. a. 2006, S. 133–171, hier S. 159, Anm. 82.

Unterkunft des Seebades avancierte,[56] ein weiteres Hotel trug den Namen „St. Petersburg“.[57] Bereits 1829 reiste der russische Schriftsteller Nikolaj Gogol’, noch auf einem Segelschiff, nach Travemünde, um sich in dem günstigen Klima und mithilfe medizinischer Seebäder von einer langen Krankheit zu kurieren.[58] Neun Jahre später wählte auch der 20-jährige russische Thronfolger und spätere Zar Aleksandr II. Travemünde als Zielhafen seiner Europareise. Nach seiner Ankunft mit dem Dampfschiff „Herkules“ begrüßten ihn am Kai nicht nur die Notablen Lübecks, Konsuln und Gesandte, sondern auch eine jubelnde Menschenmenge. Zur Erholung von der Seereise kehrte er mit seinem Gefolge im „Hotel de Russie“ ein und besuchte von dort aus Lübeck.[59] Damit gab der zukünftige Zar ein weiteres und noch prominenteres Beispiel für einen Aufenthalt in Travemünde, dem die russische Oberschicht bald massenhaft folgte.[60] Es war also die verkehrsgünstige Lage kombiniert mit kulturellen Anknüpfungspunkten, die Travemünde beim russischen Publikum so beliebt machten.

Abb. 5: Travemünde 1860, globale Dimension

Wenn wir etwas weiter hinauszoomen, hier ganz im wörtlichen Sinne mithilfe der QGIS Visualisierung (Abb. 5), erkennen wir zusätzlich eine globale Bedeutung Travemündes, denn regelmäßig trafen auch Besucher aus Nord- und Südamerika ein. 1845 kamen Gäste aus Batavia (Niederländisch-Indien), Rio de Janeiro, Pernambuco (Brasilien), La Guaira (Venezuela), Saint Thomas (Dänisch-Westindien), Havanna (Kuba), New Orleans und New York

56 Bezeichnenderweise wurde das auch durch seine reichverzierte Holzarchitektur an Russland erinnernde Gebäude 1910 abgerissen und durch das Hotel „Deutscher Kaiser“ ersetzt, welches bis heute besteht.

57 LIEBOLDT, S. 109.

58 GOGOL’.

59 Oesterreichischer Beobachter vom 28.07.1838, S. 4.

60 VON BRANDT.

(Vereinigte Staaten),[61] 1860 aus Bahia, Pernambuco (Brasilien), Caracas (Venezuela), Puerto Caballo (Honduras), Mexiko und New York.[62] Diese globale Vernetzung politischer und wirtschaftlicher Eliten war Ausdruck und Folge des weltumspannenden europäischen Kolonialismus und verweist darauf, dass globale ökonomische Machtstrukturen ihren Ausdruck auch in den Resorts der *leisure class* fanden. Geschäftliche Europareisen mögen einen Anlass geboten haben, sich in Travemünde zu erholen, Netzwerke zu knüpfen oder zu pflegen und demonstrativ zu konsumieren – das Klima wird hier sicherlich keine größere Rolle gespielt haben.

3.2 Pernau, Arensburg, Hanko, Mariehamn

Im Russländischen Reich entstanden Erholungsorte an der Ostsee mit ungefähr zwei Jahrzehnten Verzögerung. In den 1820er und 1830er Jahren fuhr die St. Petersburger Gesellschaft zur Sommerfrische nach Reval (Tallinn), insbesondere in das rund um ein Zarenschloss entstehende Seebad Catharinethal (Kadriorg), und später nach Helsingfors, also in Orte, in denen erste Infrastrukturen zur Beherbergung und Unterhaltung bereits vorhanden waren. Mit der Ausweitung des Tourismus entstand eine Reihe genuiner Seebäder an den Rändern des Imperiums, wie Hapsal 1825, Dubbeln/Rigascher Strand 1834,[63] Pernau 1838, Arensburg 1840 und Hungerburg (Narva-Jõesuu) 1878 in den Ostseeprovinzen sowie Hanko 1879, Terijoki (Zelenogorsk) nahe St. Petersburg und Mariehamn im Großfürstentum Finnland 1889. Die Präferenzen änderten sich in der Anfangszeit mit einem überschaubaren Kreis von frühen Tourist:innen relativ schnell, was unter anderem auf Besuche der Zarenfamilie zurückzuführen war, deren royaler Glanz auf die Badeorte abfärbte.[64] Über einen längeren Zeitraum bis zum Ende des 19. Jahrhunderts betrachtet, konnten die Schwankungen der Besucherzahlen aber auch mit ausbleibenden oder getätigten Investitionen in die touristische Infrastruktur und das Unterhaltungsprogramm erklärt werden, wie die *Düna-Zeitung* 1898 für die Seebäder der Ostseeprovinzen ausführte.[65] Die Besucherzahlen dieser Bäder erreichten erst sehr viel später das Niveau von Heiligendamm und Travemünde, zudem sind die Badelisten sehr viel inkonsistenter geführt und publiziert worden. Die Verzeichnung der ankommenden Gäste erfolgte so unregelmäßig, dass man sich in Arensburg genötigt sah, die Gesamtzahl der

---

61 Badeliste Travemünde 1845.

62 Badeliste Travemünde 1860.

63 Dubbeln war der erste einer aufgereihten Kette von Badeorten am Rigaschen Strand, die 1920 zu Rīgas Jūrmalas und 1959 zur Stadt Jurmala zusammengefasst wurden.

64 KARSTEN BRÜGGEMANN: The Baltic Provinces and Russian Perceptions in Late Imperial Russia, in: BRADLEY D. WOODWORTH, DERS. (Hrsg.): Russland an der Ostsee. Imperiale Strategien der Macht und kulturelle Wahrnehmungsmuster (16. bis 20. Jahrhundert) / Russia on the Baltic. Imperial Strategies of Power and Cultural Patterns of Perception (16th–20th Centuries), Köln – Wien 2012, S. 111–142, hier S. 119.

65 Nachdruck in der Pernauschen Zeitung vom 08.01.1898, S. 2.

Touristen der Saison 1897 aus den Einnahmen der Badesteuer zu schätzen (auf über 1000).[66] Auch Pernau veröffentlichte nur punktuell Gästeverzeichnisse.[67]

Daher können hier nur kleinere Sample aus Gästeverzeichnissen von 1897, 1899 und 1904 quantitativ ausgewertet werden, die gewissermaßen als Probebohrungen zu verstehen sind. Notwendigerweise werden also qualitative Quellen als Ergänzung und Korrektiv herangezogen. Aufgrund des im Vergleich zur westlichen Ostseeküste später gelegenen Zeitpunkts um die Jahrhundertwende muss dabei die inzwischen erfolgte soziale Ausweitung des Tourismus berücksichtigt werden, die sich anhand der für Hanko und Mariehamn verzeichneten, nun auch das Bildungsbürgertum umfassenden Berufe der Badegäste ablesen lässt.[68] Außerdem hatte sich die russische Eisenbahninfrastruktur bedeutend weiter entwickelt, an der Küste der Ostseeprovinzen waren Reval, Baltischport (Paldiski) und Riga an das Schienennetz angebunden, im finnischen Landesteil sowohl Helsingfors als auch Hanko.

In Pernau errichtete im Jahr 1838 eine lokale Aktiengesellschaft die erste Badeanstalt, doch bis zu ihrer Kommunalisierung samt Neubau in den 1880er Jahren blieb die Besuchsfrequenz eher gering.[69] Ebenso wie in Arensburg auf der Insel Ösel, welches in den 1840ern ebenfalls von Deutschbalten als Kurort entwickelt wurde, gab es dort Heilschlämme zur gesundheitlichen Anwendung, die zusätzlich zu den Meerbädern verabreicht wurden. Mariehamn auf den Alandinseln und Hanko an Finnlands Südspitze erlangten erst gegen Ende des Jahrhunderts touristische Bedeutung.[70]

Im Zeitraum vom 1. bis 15. Juli 1899 trafen in Mariehamn 225 Badegäste ein, von denen die Mehrheit aus den finnischen Gebieten des Russländischen Imperiums kam (Abb. 6). Der wichtigste einzelne Herkunftsort war aber

---

66 Pernausche Zeitung vom 12.09.1897, S. 2.

67 Vgl. Pernausche Zeitung, Juni bis August 1897.

68 Z. B. Ingenieur, Apotheker, Professor. Inskrifna badgäster vid Mariehamns badanstalt fran den 8 till den 15 juli [In der Badeanstalt Mariehamn eingetragene Badegäste vom 8. bis zum 15. Juli], in: Nya Pressen (Helsingfors) vom 17.07.1899, S. 2.

69 P. SCHNEIDER: Der Cur- und Seebadeort Pernau an der Ostsee, St. Petersburg 1891; TIIT KASK: Der Kurort Pärnu (Pernau) Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts. Die „kollektive Strandschwärmerei“ oder Die Entdeckung der Meeresstrände an der Ostküste der Ostsee, in: Tourismus im Ostseeraum / Tourism in the Baltic Region, Lüneburg 2011 (Nordost-Archiv, NF 20), S. 53–74.

70 Finnland insgesamt rückte in den 1880er Jahren verstärkt in den Fokus russischer Reisender, wie an der Zahl publizierter Reiseführer abzulesen ist, siehe MARIJA SMIRNOVA: „Mesta voschititel'nye dlja glaza i poučitel'nye dlja uma“. Russkojazyčnye putevoditeli po Finljandii vtoroj poloviny XIX – načala XX vv [„Entzückend für das Auge und lehrreich für den Geist“: Russischsprachige Reiseführer über Finnland von der zweiten Hälfte des 19. bis zum Beginn des 20. Jh.], in: T. VICHAVAJNENA, S. G. KAŠČENKO (Hrsg.): Gel'singfors – Sankt-Peterburg: Stranicy istorii. Vtoraja polovina XIX – načalo XX v., Sankt-Peterburg 2012, S. 66–81, hier S. 71.

Abb. 6: Mariehamn (Maarianhamina), 01.–15.07.1899

Stockholm, gut 26 Prozent der Gäste kamen aus der schwedischen Hauptstadt. Nicht-finnische Gebiete des Russländischen Reiches waren nur mit einstelligen Besucherzahlen aus St. Petersburg, Pulkova (Pulkovo) und Kazan vertreten. Ein Gast kam aus London.[71]

Hanko wurde in demselben Zeitraum von einem deutlich heterogener zusammengesetzten Publikum besucht. Von den 106 Badegästen kamen 35 Prozent aus St. Petersburg und 22 Prozent aus Helsinki, gefolgt von Gästen aus fast allen großen Städten des Russländischen Reiches: Warschau, Kiev, Charkov, Moskau, Tomsk und Riga, um nur die größten zu nennen. Zwei Gäste kamen aus Schweden (siehe Abb. 7).[72] Eine mögliche Erklärung sind die direkte Bahn- und Dampferanbindung von St. Petersburg sowie Zwischenstopps der Dampfschifflinien von Stockholm nach St. Petersburg.[73]

Im Pärnuer Sample von 1897 (7.–15. Juli) kamen sogar sämtliche 109 Besucher aus dem Russländischen Reich. Nach St. Petersburg (27 Prozent) dominierten die baltischen Städte, angeführt von Riga (13 Prozent) und gefolgt von Jur'ev (Dorpat, Tartu), Reval und Rujen (Rūjiena), aber auch aus anderen Städten wie Moskau, Vitebsk, Tula und sogar Sevastopol' waren Gäste zu verzeichnen (Abb. 8).[74] In Arensburg kamen die ersten 48 Gäste des Jahres 1904 (15.–29. Mai) ebenfalls überwiegend aus St. Petersburg (35 Prozent) und Riga (32 Prozent), ansonsten aber aus dem ganzen Russländischen Reich

71 Inskrifna badgäster vid Mariehamns badanstalt fran den 1 till den 7 juli [In der Badeanstalt Mariehamn eingetragene Badegäste vom 1. bis zum 7. Juli], in: Nya Pressen (Helsingfors) vom 10.07.1899, S. 2; Inskrifna badgäster vid Mariehamns badanstalt fran den 8 till den 15 juli [In der Badeanstalt Mariehamn eingetragene Badegäste vom 8. bis zum 15. Juli], ebenda, 17.07.1899, S. 2.

72 Inskrifna badgäster vid Hangö badanstalt fran den 1–7 juli [In der Badeanstalt Hanko eingetragene Badegäste vom 1. bis zum 7. Juli], ebenda, 10.07.1899, S. 2; Inskrifna badgäster vid Hangö badanstalt fran den 7–14 juli [In der Badeanstalt Hanko eingetragene Badegäste vom 7. bis zum 14. Juli], ebenda, 16.07.1899, S. 2.

73 BAEDEKER, Russland, S. 200.

74 Pernausche Zeitung vom 18.07.1897, S. 2.

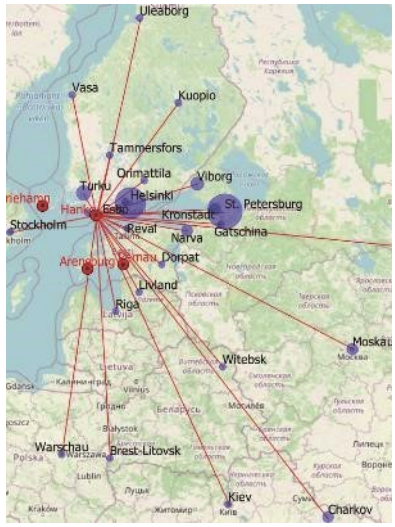

Abb. 7:
Hanko 01.–15.07.1899

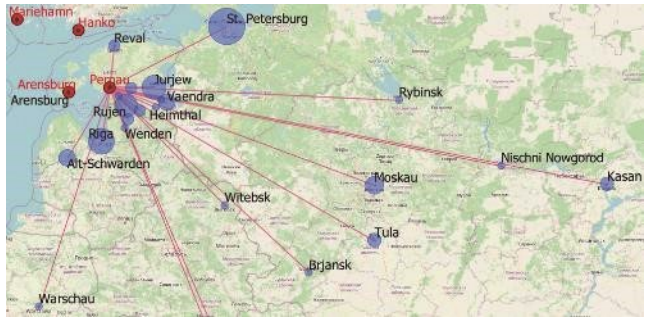

Abb. 8: Pernau (Pärnu) 07.–15.07.1987

(Vilnius, Vitebsk, Lodz, Nižnij Novgorod, Saratov).[75] Dass in diesem Sample mit Ausnahme Rigas kaum Gäste aus der Region zu finden sind, wird am Zeitpunkt Ende Mai liegen. Vermutlich kamen in der Vorsaison mehr Gäste in die Seebäder, die tatsächlich eine medizinische Indikation als Grund ihrer Reise aufwiesen und dafür auch weitere Wege in Kauf zu nehmen bereit waren als die im Juli und August stärker vertretenen Sommerfrischler. Das *Arensburger Wochenblatt* resümierte jedenfalls schon 1899 über die Herkunft der Besucher:innen: „Das Gros unserer Curgäste kommt aus den Ostseeprovinzen oder besteht aus deutschen Familien, die in St. Petersburg oder im Innern des Reichs leben.“[76]

[75] Fremdenliste. Verzeichniß der angereisten Kurgäste vom 15. bis zum 29. Mai, in: Arensburger Wochenblatt vom 08.06.1904, S. 2.

[76] Zit. nach Pernausche Zeitung vom 20.08.1899, S. 2.

Zunächst ist zu diesen Stichproben festzustellen, dass alle vier Bäder in erster Linie regionale Eliten anzogen, in zweiter Linie Gäste aus dem politischen und gesellschaftlichen Zentrum St. Petersburg und schließlich auch Gäste aus Städten des ganzen Zarenreichs. In Mariehamn, das bis 1809 zu Schweden gehört hatte und bis heute schwedischsprachig ist, kam ein bedeutender Anteil an Gästen vom schwedischen Festland hinzu, denn es lag ganz in der Nähe, bot eine vertraute Kultur und war mit einem Zwischenstopp auf der Linie Stockholm–Helsinki verkehrstechnisch gut angebunden. Ob auch ein gewisses nationalistisches Sentiment, also das Motiv einer touristischen Wiederinbesitznahme der für das Mutterland verlorenen Inselgruppe, eine Rolle für die zahlreichen schwedischen Besucher:innen spielte, wäre anhand von qualitativen Quellen zu überprüfen. Für Arensburg berichtet ein Reiseführer von 1858 von fast ausschließlich St. Petersburger Gästen,[77] Teele Saar erwähnt neben Deutschbalten auch einige wenige Gäste aus Norddeutschland,[78] die im vorliegenden Sample von 1897 aber nicht vertreten sind. In jedem Fall spielten Deutschbalten sowohl als Betreiber als auch unter den Besucher:innen der Seebäder Kurlands, Livlands und Estlands eine zentrale Rolle.[79]

In allen vier Beispielen mischten sich regionale, also in diesem Fall deutschbaltische und finnische Eliten, mit imperialen Eliten aus St. Petersburg und anderen, auch weit entfernten Regionen des Reiches.[80] Aufgrund der geringeren Fallzahlen sind in den Abb. 6, 7 und 8 sämtliche Herkunfts-Zielortbeziehungen mit roten Linien markiert, wodurch eine starke Westorientierung der Tourist:innen deutlich wird. Auch um dieses Phänomen erklären zu können, bedürfte es einer hermeneutischen Integration anderer Quellen und Forschungsergebnisse. Allerdings kann auch hier das Instrument QGIS helfen, indem beispielsweise zeitgenössische Karten der Verkehrsinfrastruktur georeferenziert als weitere Layer auf die kartografische Darstellung der Herkunftsorte der Tourist:innen gelegt werden und die Identifikation von direkten Reisewegen ermöglichen.[81]

---

77 HOFRATH DR. SATTERUP: Die Arensburgschen Schlammbäder auf der Insel Ösel, Riga 1858.

78 TEELE SAAR: Steamship Connections to Haapsalu and Kuressaare Resorts, in: Journal of Traffic and Transportation Engineering 3 (2015), S. 103–110, hier S. 106, DOI: 10.17265/2328-2142/2015.02.004.

79 KURILO, Ostseebäder, S. 38–41.

80 KURILO, ebenda, zufolge entwickelten sich aus diesen Kontakten nur sehr selten freundschaftliche Beziehungen. Zwar gab es Begegnungen beim Einkaufen und Promenieren, ansonsten blieben die Milieus aber weitgehend unter sich. Inwiefern evtl. geschäftliche Kontakte geknüpft wurden, bleibt offen.

81 JOHANN POHL, BOHUSLAV WIDIMSKY: Eisenbahnkarte des Oestlichen Europa mit besonderer Berücksichtigung des Russischen Reiches (1 : 2 500 000), Wien 1891; E. G. RAVENSTEIN: Eisenbahn- und Schiffahrts-Karte der Kaiserreiche von Russland und der Türkei (1 : 5 000 000), Frankfurt am Main 1892.

Dennoch sehen wir uns mit dem oben zitierten Diktum „Karten stellen Fragen“ konfrontiert. Zwar lassen sich in den mit QGIS generierten Karten Strukturen erkennen, die andernfalls unentdeckt blieben oder lediglich bei der analogen Erstellung entsprechender Karten auffielen, was wiederum einen weitaus größeren, kaum zu rechtfertigenden Arbeitsaufwand voraussetzte. Jedoch bringen die sichtbar gemachten Muster ohne eine hinreichende Erklärung noch keinen Erkenntnisgewinn. Was lässt sich also aus den Abb. 6–8 ableiten? Ein Aspekt, der aus der Visualisierung der mit QGIS erstellten Karten deutlich wird – und aus den Gästelisten mit analogen Methoden nur schwer herauszufiltern wäre – ist, dass die Badegäste in Pernau, Arensburg und Hanko fast ausschließlich von Osten her anreisten. Das heißt, sie fuhren aus der jeweiligen Region, dem Zentrum und den Weiten des Russländischen Reiches an dessen westliche Peripherien. Nur Mariehamn zog durch seine schwedische Prägung auch Touristen aus dem ehemaligen Mutterland an. Kulturelle Nähe, die auch sprachliche Verständigungsmöglichkeiten inkludiert, ist hier offensichtlich eine noch wichtigere Determinante der Auswahl einer touristischen Destination gewesen als geografische Nähe. Erstens wurde die Überwindung des Raumes im Laufe des 19. Jahrhunderts durch neue Verkehrsinfrastrukturen immer weniger aufwendig. Einige Seebäder auf der Linie St. Petersburg–Riga wurden ab den 1850ern regelmäßig von Dampfschiffen angefahren.[82] Die Arensburger Unternehmer hatten die Bedeutung einer erleichterten Anreise frühzeitig erkannt und beabsichtigten 1858 den Erwerb eines eigenen Dampfers, um ebenfalls eine direkte Verbindung für Tourist:innen aus St. Petersburg zu ermöglichen.[83] Die Anreise nach Hanko erfolgte ab 1873 mit der Eisenbahn, Arensburg und Mariehamn waren aufgrund ihrer Insellage weiterhin nur per Schiff zu erreichen und Pernau besaß zwar eine Dampferverbindung nach Riga, litt aber bis 1896 erheblich unter dem Fehlen eines Bahnanschlusses.[84] Seit 1873 betrieb unter anderem die Arensburger Dampfschifffahrtsgesellschaft Osilia während der Badesaison einen eigenen Dampfer, der Arensburg mit Baltischport, Hapsal und Riga verband und ab 1881 in Baltischport auf den Bahnfahrplan abgestimmt war.[85] Durch die zunehmenden Möglichkeiten der Bahn-Schiff-Kombination vergrößerte sich also auch auf den Inseln der Zulauf aus dem gesamten Reich.

Zweitens orientierte sich das Zarenreich spätestens seit dem 18. Jahrhundert politisch und kulturell an Europa, die Herrscher:innen strebten eine partielle Adaption kultureller Errungenschaften an. Die Bildungsreisen von Mitgliedern der Zarenfamilie nach Westeuropa bildeten für den Hochadel also eine nachahmenswerte Folie, wie im Ostseeraum insbesondere das Beispiel Travemünde zeigt.

---

82 SAAR.

83 SATTERUP, S. 7.

84 KASK, S. 77 f.

85 SAAR, S. 107; C. I. DETHLOFF, ALPH. KRAUSE: Touren-Buch von Estland mit Fortführung der Touren bis in die Städte Nord-Livlands, Reval 1897, S. 159.

Doch es gab im 19. Jahrhundert auch gegenläufige Motive: Nikolaj I. ermahnte seinen Sohn vor dessen Europareise, nicht alles, was er dort lernen würde, auf Russland übertragen zu wollen. Zu gefährlich erschienen insbesondere die politischen Einflüsse des Gedankenguts der Französischen Revolution. Phasenweise war daher für den russischen Adel eine persönliche Genehmigung des Zaren notwendig, um überhaupt in den Westen reisen zu dürfen.[86] Slawophile agitierten aus ideologisch-kulturellen Beweggründen ebenfalls gegen Europareisen.

Zumindest Teile der bürgerlichen russischen Eliten scheuten im 19. Jahrhundert Reisen in den Westen auch aufgrund von Gefühlen kultureller Fremdheit, also mangelnder Kenntnis westlicher Sprachen und Umgangsformen, und nahmen Reisen nach Mittel- und Westeuropa daher nur für höchsten Luxus, wie er beispielsweise in Baden-Baden geboten wurde, in Kauf.[87] Für Heiligendamm belegt die Werbestrategie der Badeverwaltung die Bedeutung der kulturellen Erfordernisse, denn sie schaltete 1858 zwar Annoncen in internationalen Zeitungen in Wien, Riga, St. Petersburg, Brüssel und Kopenhagen, doch mit Ausnahme des dänischen Blattes erschienen alle Publikationen in deutscher oder französischer Sprache.[88]

Für die aufstrebenden russischen Eliten außerhalb des polyglotten Hochadels bot sich also mit den Ostseebädern an der westlichen Peripherie eine ideale Möglichkeit, den Westen kennenzulernen, ohne sich auf allzu große Unwägbarkeiten einzulassen. Diese Orte waren kulturell deutschbaltisch, schwedisch oder finnisch geprägt, als Teil des Reiches aber gleichzeitig mit vertrauten kulturellen Mustern verwoben. Schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts reisten Adelige aus St. Petersburg, denen eine Reise nach Mittel- oder Westeuropa zu kostspielig war, stattdessen in die von Deutschbalten dominierten Zentren der Ostseeprovinzen.[89] Reval war in einigen Tagen per Kutsche zu erreichen, ab 1837 auch per regelmäßiger Fährverbindung und ab 1870 per Bahn.[90] Neben der Westlichkeit lockten sie die in der russischen Romantik verklärten nordischen Elemente der Ostseeprovinzen sowie die größere Freiheit im kulturellen Leben.[91] Damit begann auch eine mentale Aneignung der Gouvernements Kurland, Livland und Estland,[92] die kulturelle

---

86 SUSAN LAYTON: Russian Military Tourism. The Crisis of the Crimean War Period, in: ANNE E. GORSUCH, DIANE KOENKER (Hrsg.): Turizm. The Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism, Ithaca 2006, S. 43–63, hier S. 44.

87 LOUISE MCREYNOLDS: The Prerevolutionary Russian Tourists. Commercialization in the Nineteenth Century, in: GORSUCH/KOENKER S. 17–42, hier S. 42.

88 Landeshauptarchiv Schwerin, 2.21-11 Badeintendantur Doberan, 454, S. 52, 106.

89 BRÜGGEMANN, Baltic Provinces, S. 119.

90 Ebenda, S. 111.

91 MCREYNOLDS, S. 19; KARSTEN BRÜGGEMANN: Einleitende Überlegungen zu einer Geschichte des Tourismus im Ostseeraum am Beispiel der russischen Revalreise in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Tourismus im Ostseeraum, S. 9–33.

92 BRÜGGEMANN, Einleitende Überlegungen, S. 16.

Voraussetzung der gegen Ende des Jahrhunderts betriebenen Russifizierungspolitik war.[93] Entgegen der Entwicklung im Rest des Russländischen Reiches fungierte Tourismus hier allerdings nicht als zivilisatorische imperiale Mission, bei welcher Tourist:innen den Truppen an die Ränder des Imperiums folgten bzw. die Offiziere sich nach Feldzügen dort erholten.[94] Die Seebäder wurden vielmehr von der lokalen deutschbaltischen Oberschicht gegründet und von deutschbaltischem, russischem und jüdischem Publikum gleichermaßen besucht.[95]

Diese kulturelle Westorientierung des russländischen Inlands- wie Auslandstourismus korrespondierte mit einem eklatanten Mangel an entgegengesetztem Reiseverhalten der Mittel- und Westeuropäer:innen, wie die Abb. 6, 7 und 8 nahelegen. Als Reiseziel war zunächst insbesondere die junge Hauptstadt St. Petersburg von Interesse,[96] später auch andere Städte der westlichen Landesteile, die der erste Baedeker-Russlandführer 1883 ausführlich beschreibt, während von den Ostseebädern nur Libau (Liepāja), Dubbeln, Pernau und Arensburg mit jeweils einem Satz erwähnt werden. Die Leserschaft interessierte sich dem Inhalt des Bandes zufolge offenbar mehr für die wirtschaftlichen Strukturen der Ostseehäfen als für die Seebäder,[97] welche im Westen weder durch günstiges Klima oder geografische Nähe noch durch Mondänität für sich werben konnten, zudem versprach ihr Besuch keinen Prestigegewinn. Die beiden zuletzt genannten Punkte scheinen weitere entscheidende Faktoren für die überregionale und -nationale Anziehungskraft der Ostseebäder gewesen zu sein. Die Mobilität stieg mit dem gesellschaftlichen Status, wofür Fremdsprachenkenntnisse, Solvenz und Habitus verantwortlich waren.[98] Es gab also Ostseebäder, die aufgrund der „feinen Unter-

93 Diese betraf auch in erheblichem Maße den Kurorttourismus. Ein russischsprachiger Reiseführer kritisierte 1892 etwa deutschsprachige Schilder in Riga und insbesondere russische Tourist:innen, die sich der dortigen deutschen Lebensart anschlössen, McREYNOLDS, S. 19. Der Ort Hungerburg wurde in den 1870er Jahren zur Steigerung der touristischen Attraktivität in Ust' Narva (Navamünde) umbenannt und gleichsam linguistisch russifiziert (ebenda, S. 37).

94 Ebenda, S. 35.

95 Insbesondere in der Kette von Badeorten am Rigaschen Strand bestand allerdings eine Segregation zwischen den einzelnen Orten. So war es jüdischen Gästen verboten, in Majorenhof, Karlsbad und Assern Quartier zu nehmen, sie besuchten hauptsächlich Dubbeln. Die wohlhabendsten (deutschbaltischen) Gäste konzentrierten sich an den Strandabschnitten Edinburg, Bilderlingshof und Bullen, weniger wohlhabende Russen in Karlsbad und Assern. Vgl. BRÜGGEMANN, Einleitende Überlegungen, S. 11.

96 MAIKE MANSKE: Reiseziel Mare Baltikum. Der Ostseeraum im Spiegel deutscher und französischer Reisebeschreibungen (1750–1815), Hamburg 2016, S. 197–215.

97 KARL BAEDEKER: West- und Mittel-Russland. Handbuch für Reisende, Leipzig 1883.

98 HASSO SPODE: Raum, Zeit, Tourismus. Touristischer Konsum zwischen Regionalisierung, Nationalisierung und Europäisierung im langen 19. Jahrhundert, in: WINFRIED EBERHARD, CHRISTIAN LÜBKE (Hrsg.): Die Vielfalt Europas. Identitäten und Räume, Leipzig 2009, S. 251–264, spricht gar von einer paneuropäischen, „polyglotten Freizeitklasse", die sich im 19. Jahrhundert eine „entortete Spaßgesellschaft" der mon-

schiede“ von gesellschaftlich besonders hochstehenden Gästen besucht wurden und durch deren höhere Mobilität auch einen weitaus größeren Einzugsbereich hatten. Als Marker der „feinen Unterschiede“ können unter anderem Besuche von Monarchen gelten.

Im Vergleich von Heiligendamm und Travemünde, die beiderseits durch Besuche der Zaren- und anderer Herrscherfamilien attraktiv wurden, ist Erreichbarkeit offenbar das zweite ausschlaggebende Kriterium. Hier hatte Travemünde durch seine gute Anbindung große Vorteile. Für westliche Besucher der russländischen Ostseebäder können dieselben Mechanismen beobachtet werden. Während Hapsal, das mehrfach von der Zarenfamilie besucht wurde,[99] und Hanko zumindest zeitweise auch einige wenige Gäste aus dem Westen verzeichnen konnten,[100] obschon in gänzlich anderer Größenordnung als in entgegengesetzter Richtung, wurden die weniger mondänen Orte Mariehamn, Pernau und Arensburg fast ausschließlich von regionalen und imperialen Eliten frequentiert. Auch die preußischen Seebäder wie Cranz (Zelenogradsk) und Zoppot (Sopot) versprachen höheren Komfort und standen somit in Konkurrenz zu den Bädern der russländischen Ostseeprovinzen, wie ein dort erschienener Reiseführer aus dem Jahre 1885, der sich an ein deutschbaltisches Publikum richtete, nahelegte:0

> „Natürlich zog Mancher aus unsern Provinzen es vor, lieber den weiten Weg in’s Ausland zu machen, um dort die verordnete Cur unter bequemen Lebensbedingungen durchzumachen, als sich an unserem nahen Strande in einer elenden Bauernhütte allerlei Entbehrungen auszusetzen.“[101]

Dabei spielten aber sicherlich auch ökonomische Abgrenzungsfaktoren eine Rolle, indem die eleganteren Bäder einen gewissen ökonomischen Status der Gäste voraussetzten. Während Arensburg 1858 in einem Reiseführer als „nicht theuer“[102] beschrieben wurde und Pernau gezielt mit billiger Unterkunft und Versorgung warb,[103] hieß es 1869 über Travemünde: „Fülle deinen Beutel mit Geld, denn billig ist’s hier wahrlich nicht.“[104] Und auch in Heiligendamm legten die großherzoglichen Besitzer und ihre bürgerlichen Nach-

---

dänen Kur- und Seebäder geschaffen habe, für die politische Grenzen ohne Bedeutung gewesen seien. Diese Homogenisierung eines europäischen Elitenraums sei von den höheren bürgerlichen Schichten nachgeahmt worden, aber 1914 zu Ende gegangen.

99 OLGA KURILO: Deutschbalten und ihr Blick auf Russland und das Baltikum (Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts), in: WOODWORTH/BRÜGGEMANN, S. 365–399, hier S. 394.

100 SAAR, S. 108.

101 BRAININ, S. 77. Siehe auch: OLGA KURILO: Zoppot, Cranz, Rigascher Strand. Ostseebäder im 19. und 20. Jahrhundert, Berlin 2011.

102 SATTERUP, S. 6.

103 KASK, S. 69 f.

104 O. A.: Neuester, vollständiger Führer durch Hamburg, Altona und Umgegend. Mit Berücksichtigung von Kiel, Helgoland, Lübeck und Travemünde, Hamburg 1869, S. 146.

folger mehr Wert auf Exklusivität als auf eine Steigerung der Besucherzahlen.[105]

Weiterhin können wir in einigen der grafischen Darstellungen mittels QGIS eine Südorientierung der Tourist:innen ausmachen (vgl. insbesondere Abb. 6). Die Nord-Süd-Richtung der Erholungssuche war eindeutig klimatisch begründet und erklärt zusätzlich, warum westliche Besucher:innen in den russländischen Ostseebädern ausblieben. Während sie in Hanko und besonders Mariehamn deutlich ausgeprägt war, galt sie für Travemünde und Heiligendamm, in deren Norden sich zunächst einmal nichts als Meer befindet, etwas eingeschränkt. Allerdings finden sich auch hier mehrheitlich Touristen aus Norddeutschland, dem Ostseeraum und England. Zahlreiche Quellen bestätigen insbesondere medizinische Motive für das Aufsuchen eines im Vergleich zur Herkunftsregion milderen Klimas. So berichtete z. B. der Travemünder Badearzt Friedrich Liebold 1831: „ein anderer junger Herr aus Rußland war hierhergekommen, um durch ein wärmeres Klima von secundärer Syphilis befreit zu werden.“[106] Dieses stellte jedoch nur eine Seite der erwarteten Heilwirkung dar. Neben dem Baden im Meer und der Seeluft wurden auch Trinkkuren mit Ostseewasser verordnet. Gesundheitliche Aspekte waren allerdings nur einen Gesichtspunkt unter vielen in der für die Masse kaum zu entwirrenden Gemengelage der Reisemotive. Insbesondere Heiligendamm und Travemünde zogen durch ihr mondänes Flair, luxuriöse Unterkünfte, die Pferderennbahn in Heiligendamm und nicht zuletzt die in beiden Orten vorhandenen Spielcasinos[107] ein deutlich mehr auf Vergnügen und Symbolkonsum abzielendes Publikum an.

4 Fazit

Die räumliche Struktur des frühen Ostseetourismus ist maßgeblich durch eine West- und eine etwas schwächere Südausrichtung der Touristenströme geprägt, bedingt durch kulturelle, infrastrukturelle und klimatische Faktoren. Die Forschungshypothese der verkehrsräumlichen Determinierung ist also durch die digitale Verarbeitung der Daten aus den Badelisten mittels QGIS nur bedingt bestätigt worden, kulturelle Aspekte scheinen eine mindestens gleichwertige Rolle gespielt zu haben. Im Fall Travemündes, das eine geradezu globale Bedeutung für die *leisure class* erlangte, verstärkten sich beide Faktoren wechselseitig. Als Ostseehafen mit Zugang zu den Handelszentren Mitteleuropas war Travemünde ein Verkehrsknotenpunkt, der *en passant* für

105 ANTONS, S. 32.

106 FRIEDRICH LIEBOLD: Bericht über das Seebad bei Travemünde im Sommer 1838, in: Jahrbücher für Deutschlands Heilquellen und Seebäder 4 (1839), 3, S. 112–129, hier S. 125.

107 Beiden Spielcasinos wurden nach der Reichseinigung 1871 die Konzession entzogen, in Travemünde kam es 1949 zu einer Wiedereröffnung.

einen Vergnügungs- oder Erholungsaufenthalt in Frage kam und als Kurort gut erreichbar war. Die damit einhergehende Anwesenheit von royaler Prominenz zog weitere Eliten an. Unberücksichtigt geblieben ist bisher jedoch die Rolle, welche die Lübecker Kaufleute bei der Entwicklung des zweitältesten Ostseebades als Elitentreffpunkt gespielt haben, denn sie hatten den Ort ja aus ökonomischen Motiven heraus entwickelt, während Heiligendamm als Gründung des Herzogs von Mecklenburg zunächst repräsentative Funktionen zugewiesen bekam. Hier böte sich im Vergleich mit anderen als Aktiengesellschaften gegründeten Seebädern wie Pernau eine Rekonstruktion ihrer Einschätzung der Marktlage und daraus resultierenden Werbestrategien an.

Auch die Seebäder der russländischen Ostseeprovinzen zogen die St. Petersburger Eliten aufgrund ihrer günstigen Lage und ihres kulturellen Gepräges von Westlichkeit an. Für die Südausrichtung der Reisebewegung waren dagegen eindeutig klimatische Bedingungen ausschlaggebend, die zum Teil auch medizinisch begründet wurden. Während regionale Bezüge die Besucherströme zwar beeinflussten, aber keineswegs bestimmten, kam dem imperialen Raum zumindest im Zarenreich eine gesteigerte Bedeutung zu: In den Seebädern der westlichen Peripherie trafen imperiale und regionale Eliten aufeinander. Das touristische Verlassen dieses Raumes war an kulturelle Kompetenzen, insbesondere Sprachkenntnisse, geknüpft. Tourismus war im 19. Jahrhundert daher nur in den obersten gesellschaftlichen Sphären transimperial, wo entsprechende kulturelle Kompetenzen und Orientierungen vorhanden waren. Transnationaler Austausch unterhalb dieser Ebene – dies trifft ebenso wie auf das Russländische Reich auf Preußen und das Deutsche Kaiserreich zu[108] – fand überwiegend an den Rändern der Imperien statt, deren kulturelle Prägung vielgestaltig war.

Das Erkennen der oben genannten Strukturen ist wesentlich auf den Einsatz des digitalen GIS zurückzuführen. Eine hinreichende Erklärung der Phänomene bedarf jedoch nach wie vor traditioneller Hermeneutik. Eine digitale Geschichtswissenschaft, die ganz im Digitalen verbleibt und von daher ganz neue Heuristiken benötigt, ist weder in Sicht noch erstrebenswert. Vielmehr bedarf es einer Verknüpfung von qualitativen Forschungsmethoden mit der hier ausschließlich der quantitativen Analyse dienenden Verarbeitung historischer Datenbestände mittels GIS-Software, um nicht bei Ergebnissen mathematischer Funktionen und schematischen Darstellungen stehenzubleiben, die kaum Erklärungspotenzial bieten. Als sinnvolles Werkzeug, welches die zu bearbeitenden Datenmengen und damit auch die zu erreichende Komplexität von Forschungsdesigns enorm steigert, konnte das Potenzial von GIS hier beispielhaft skizziert werden. Um tatsächlich die Vorteile größerer Effektivität elektronischer Datenverarbeitung im historischen Arbeiten mit quantitativen Quellen nutzen zu können, bleibt der Übergang vom Analogen ins Digitale eine relevante Schwelle. Erst Historiker:innen des 21. Jahrhunderts, deren

[108] Vgl. KOLBE.

Quellen schon in digitaler Form vorliegen, werden diesen Vorteil in vollem Umfang nutzen können.

Um die hier vorliegenden Daten weiter zu bearbeiten und mit anderen Daten zu kombinieren böte sich zunächst eine Konzentration auf die Verkehrswege an. Anbindungen an Schifffahrts- und Eisenbahnlinien, direkte Verbindungen, Komfort und Zeitaufwand haben sich als wichtige Faktoren von Reiseentscheidungen angedeutet. Mittels QGIS ließen sich aus den Kartendaten nun durchschnittliche Entfernungen und damit Einzugsbereiche der Seebäder berechnen. Wenn wir aber noch andere Informationen in weiteren Layern hinzufügten, wie z. B. zeitgenössische Karten der Verkehrsinfrastruktur und entsprechende Fahrpläne, ließe sich auch der tatsächliche Zeitaufwand für die Anreise angeben. Auch der Faktor des Klimas wäre mit historischen Wetter- und Temperaturdaten weiter zu verifizieren. Wenn einzelne Badeverwaltungen über ausbleibende Sommergäste aufgrund der ungünstigen Witterung klagten, lässt sich die Berechtigung solcher Klagen und mithin die Frage, inwiefern Reiseentscheidungen spontan getroffen oder geändert wurden, anhand zeitgenössischer Klimadaten mittels GIS überprüfen.[109]

Gemessen an der Relevanz für unsere Gegenwart im 21. Jahrhundert wäre aber bspw. eine kartografische Korrelation von historischen Touristenströmen mit Urbanisierung, Industrialisierung und Umweltverschmutzung vielversprechender – nicht zuletzt, um Hans-Magnus Enzensbergers einflussreiche These vom Tourismus als einer Flucht vor der Moderne auf empirischer Grundlage zu überprüfen.[110]

[109] Hier z. B. für Riga: https://data.giss.nasa.gov/tmp/gistemp/STATIONS/tmp_LG000026422_14_0_1/station.txt (29.04.2021).

[110] Hans-Magnus Enzensberger: Vergebliche Brandung der Ferne. Eine Theorie des Tourismus, in: Merkur 12 (1958), 8, S. 701–720.

Bibliography

Sources

Historisches Archiv zum Tourismus, Berlin, Bestand Repr/Pro/Do62/ 13/A-Z, Mecklenburg / Pommern vor 1945.
Landeshauptarchiv Schwerin, 2.21-11 Badeintendantur Doberan, 454.
Rede Joachim Gaucks vom 21.05.2015, https://www.bundespraesident.de/SharedDocs/Reden/DE/Joachim-Gauck/Reden/2015/05/150521-Diplomatisches-Korps.html?nn=1891550 (2020-05-15).

Printed Sources

Arensburger Wochenblatt (1904).
Erstes bis neunzehntes Verzeichniß der beim Doberaner See-Bade angekommenen Cur-Gäste und Fremden, Rostock 1821.
Erstes bis Einundzwanzigstes Verzeichniß der im Sommer 1838 zu Doberan angekommenen Cur-Gäste und Fremden, Doberan 1838.
Erstes bis Zwanzigstes und letztes Verzeichniß der im Sommer 1860 zu Doberan angekommenen Curgäste und Fremden, Doberan 1860.
Fremdenliste. Verzeichniß der angereisten Kurgäste vom 15. bis zum 29. Mai, in: Arensburger Wochenblatt vom 08.06.1904.
MALTZAN, JULIUS FREIHERR VON: Erinnerungen und Gedanken eines alten Doberaner Badegastes, Rostock 1893.
Nya Pressen (Helsingfors) (1899).
Pernausche Zeitung (1897–1899).
Pernausches Wochenblatt (1828).
Travemünder Bade-Liste No. 1 bis No. 6, vom 1. Juli bis 1. September 1823, Lübeck 1823.
Travemünder Badeliste No. 1 und No. 2 bis zum 20. August 1845, Lübeck 1845.
Travemünder Bade-Liste No. 1 bis No. 3, vom 30. Juni bis zum 23. August 1860, Lübeck 1860.

Literature

A., O.: Rostock-St. Petersburger Dampfschifffahrt, in: Mecklenburgisches Gemeinnütziges Archiv 1 (1850), pp. 34–37, http://www.lexikus.de/bibliothek/Rostock-St-Petersburger-Dampfschifffahrt (2020-06-10).
IDEM: Neuester, vollständiger Führer durch Hamburg, Altona und Umgegend: Mit Berücksichtigung von Kiel, Helgoland, Lübeck und Travemünde, Hamburg 1869.
ANTONS, JAN-HINNERK: Changing Elites—Persistent Arenas: The Seaside Resort of Heiligendamm and Its International Dimension, in: PETER HEYRMAN, MARTIN KOHLRAUSCH et al. (eds.): Leisure and Elite Formation: Arenas of Encounter in Continental Europe, 1815–1914, Berlin 2020, pp. 19–35.
APPERLEY, CHARLES JAMES: Aus alten Zeiten (Nimrods Tagebuch): Von Nimrods German Tour aus Sporting Magazine 1829, Bad Kleinen 2011.
BAEDEKER, KARL: West- und Mittel-Russland: Handbuch für Reisende, Leipzig 1883.
IDEM: Russland: Handbuch für Reisende, Leipzig 1888.
BOL, PETER K.: GIS, Prosopography and History, in: Annals of GIS 18 (2012), 1, pp. 3–15, DOI: 10.1080/19475683.2011.647077.
BRAININ, S.: Der Riga'sche Strand: Aerztlicher Führer an denselben, Riga 1885.

BRANDT, A. VON: Wie das Seebad Travemünde entstand. Festrede zur 150-Jahr-Feier 1952, in: Der Wagner (1953), https://www.g-v-t.de/travemuende-geschichte/travemuende-geschichte-200-jahre-ostseebad-travemuende/ (2020-06-10).

BRÜGGEMANN, KARSTEN: The Baltic Provinces and Russian Perceptions in Late Imperial Russia, in: WOODWORTH/IDEM, pp. 111–142.

DETHLOFF, C. I.—KRAUSE, ALPH.: Touren-Buch von Estland mit Fortführung der Touren bis in die Städte Nord-Livlands, Reval 1897.

ENZENSBERGER, HANS-MAGNUS: Vergebliche Brandung der Ferne: Eine Theorie des Tourismus, in: Merkur 12 (1958), 8, pp. 701–720.

GOGOL', NIKOLAJ: Ljubek: 1829, avgusta 13 po novomu stilju in: IDEM: Pis'ma 1820–1835 godov, https://document.wikireading.ru/71385 (2020-06-10).

GORSUCH, ANNE E.—KOENKER, DIANE (eds.): Turizm: The Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism, Ithaca 2006.

GRASSMANN, ANTJEKATHRIN: Der Untergang des "Friedrich Franz II." 1849: Zum Dampfschiffsverkehr Wismars und Lübecks um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: HELGE VON DER WIEDEN (ed.): Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, Köln et al. 1986, pp. 199–218.

GREGORY, IAN N.—GEDDES, ALISTAIR: Introduction, in: IDEM (eds.): Toward Spatial Humanities: Historical GIS and Spatial History, Bloomington 2014, pp. ix–xix.

GRIFFITHS, SAM: GIS and Research into Historical "Spaces of Practice": Overcoming the Epistemological Barriers, in: VON LÜNEN/TRAVIS, pp. 153–171.

HACHTMANN, RÜDIGER: Tourismus-Geschichte, Göttingen 2007.

HACKMANN, JÖRG: The Baltic World and the Power of History, in: Anthropological Journal on European Cultures 2 (1996), pp. 9–33.

HENDSCHEL, E.: Hendschel's Telegraph: Uebersicht der Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphen-Verbindungen nach Notizen der Coursbureau's der fürstl. Thurn u. Taxis'schen General-Post-Direction und anderen officiellen Quellen bearbeitet, Frankfurt am Main 1865.

HOLZMAYER, J. B.: Das Bad Arensburg auf der Insel Oesel: Ein Rathgeber für Curgäste. Mit Karte und Plan, Arensburg 1880.

KARGE, WOLFGANG: Heiligendamm: Erstes deutsches Seebad, Schwerin 2008.

KASK, TIIT: Der Kurort Pärnu (Pernau) Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts: Die "kollektive Strandschwärmerei" oder Die Entdeckung der Meeresstrände an der Ostküste der Ostsee, in: Tourismus im Ostseeraum / Tourism in the Baltic Region, Lüneburg 2011 (Nordost-Archiv, NF 20), pp. 53–74.

KOLBE, WIEBKE: Deutsche Ostseebäder um 1900: Bäderregionen von Nordschleswig bis zur Kurischen Nehrung im Vergleich, in: KURILO, Seebäder an der Ostsee, pp. 15–31.

KÖNIG, MAREIKE: Digitale Methoden in der Geschichtswissenschaft: Definitionen, Anwendungen, Herausforderungen, in: BIOS 30 (2017), 1, pp. 7–20.

KURILO, OLGA: Baltische Ostseebäder als Schauplätze der Transnationalität Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts, in: EADEM (ed.): Seebäder an der Ostsee im 19. und 20. Jahrhundert, München 2009, pp. 33–54.

EADEM: Zoppot, Cranz, Rigascher Strand: Ostseebäder im 19. und 20. Jahrhundert, Berlin 2011.

EADEM: Deutschbalten und ihr Blick auf Russland und das Baltikum (Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts), in: WOODWORTH/BRÜGGEMANN, pp. 365–399.

LANGE, ADOLF: Das Ostseebad Heiligendamm bei Doberan in Mecklenburg: Seine Vorzüge als Seebad und Luftkurort, Lage, Naturschönheiten und Umgebungen. Geschichtliches, Berlin 1887.

LAYTON, SUSAN: Russian Military Tourism: The Crisis of the Crimean War Period, in: GORSUCH/KOENKER, pp. 43–63.

LIEBOLD, FRIEDRICH: Bericht über das Seebad bei Travemünde im Sommer 1838, in: Jahrbücher für Deutschlands Heilquellen und Seebäder 4 (1839), 3, pp. 112–129.

IDEM: Travemünde und die Seebade-Anstalt daselbst topographisch und geschichtlich dargestellt, Lübeck 1841.
LÜNEN, ALEXANDER VON: Immobile History: An Interview with Emmanuel Le Roy Ladurie, in: IDEM/TRAVIS, pp. 15–25.
IDEM—TRAVIS, CHARLES (eds.): History and GIS: Epistemologies, Considerations and Reflections, Berlin 2013.
MANSKE, MAIKE: Reiseziel Mare Baltikum: Der Ostseeraum im Spiegel deutscher und französischer Reisebeschreibungen (1750–1815), Hamburg 2016.
MCREYNOLDS, LOUISE: The Prerevolutionary Russian Tourists: Commercialization in the Nineteenth Century, in: GORSUCH/KOENKER, pp. 17–42.
NORTH, MICHAEL: Geschichte der Ostsee: Handel und Kulturen, München 2011.
OPASCHOWSKI, HORST: Tourismus: Eine systematische Einführung, Wiesbaden 1996.
PECHLANER, HARALD—ZEHRER, ANITA (eds.): Tourismus und Wissenschaft: Wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Perspektiven, Berlin 2017.
POHL, JOHANN—WIDIMSKY, BOHUSLAV: Eisenbahnkarte des Oestlichen Europa mit besonderer Berücksichtigung des Russischen Reiches (1 : 2 500 000), Wien 1891.
POTT, ANDREAS: Orte des Tourismus: Eine raum- und gesellschaftstheoretische Untersuchung, Bielefeld 2007.
PRIGNITZ, HORST: Vom Badekarren zum Strandkorb: Zur Geschichte des Badewesens an der Ostseeküste, Leipzig 1977.
RAVENSTEIN, E. G.: Eisenbahn- und Schiffahrts-Karte der Kaiserreiche von Russland und der Türkei (1 : 5 000 000), Frankfurt am Main 1892.
RÖPER, FRIEDRICH L.: Geschichte und Anekdoten von Doberan in Mecklenburg, Wismar 2005.
SAAR, TEELE: Steamship Connections to Haapsalu and Kuressaare Resorts, in: Journal of Traffic and Transportation Engineering 3 (2015), pp. 103–110.
SATTERUP, HOFRATH DR.: Die Arensburgschen Schlammbäder auf der Insel Ösel, Riga 1858.
SCHNEIDER, P.: Der Cur- und Seebadeort Pernau an der Ostsee, St. Petersburg 1891.
SMIRNOVA, MARIJA: „Mesta voschititel'nye dlja glaza i poučitel'nye dlja uma": Russkojazyčnye putevoditeli po Finljandii vtoroj poloviny XIX – načala XX vv, in: T. VICHAVAJNENA, S. G. KAŠČENKO (eds.): Gel'singfors—Sankt-Peterburg: Stranicy istorii. Vtoraja polovina XIX – načalo XX v., Sankt-Peterburg 2012, pp. 66–81.
SPODE, HASSO: Raum, Zeit, Tourismus: Touristischer Konsum zwischen Regionalisierung, Nationalisierung und Europäisierung im langen 19. Jahrhundert, in: WINFRIED EBERHARD, CHRISTIAN LÜBKE (eds.): Die Vielfalt Europas: Identitäten und Räume, Leipzig 2009, pp. 251–264.
TUCHTENHAGEN, RALPH: Historische Verkehrsgeographie Nordosteuropas, in: JÖRG HACKMANN, ROBERT SCHWEITZER (eds.): Nordosteuropa als Geschichtsregion: Beiträge des III. Internationalen Symposiums zur deutschen Kultur und Geschichte im europäischen Nordosten vom 20.–22. September 2001 in Tallinn, Helsinki et al. 2006, pp. 133–171.
VEBLEN, THORSTEIN: The Theory of the Leisure Class, New Brunswick 1992.
WETTLAUFER, JÖRG: Neue Erkenntnisse durch digitalisierte Geschichtswissenschaft(en)? Zur hermeneutischen Reichweite aktueller digitaler Methoden in informationszentrierten Fächern, in: Zeitschrift für digitale Geisteswissenschaften (2016), not pag., DOI: 10.17175/2016_011.
WOODWORTH, BRADLEY D.—BRÜGGEMANN, KARSTEN (eds.): Russland an der Ostsee: Imperiale Strategien der Macht und kulturelle Wahrnehmungsmuster (16. bis 20. Jahrhundert) / Russia on the Baltic: Imperial Strategies of Power and Cultural Patterns of Perception (16th–20th Centuries), Köln—Wien 2012.