

von 1915 reißt dann die Fundserie endgültig ab. Dawson liegt seit dem Winter 1915 schwer krank darnieder und stirbt noch im Verlauf des Jahres 1916. Seither wurde trotz verschiedener gründlicher Grabungen in den Piltdown-Kiesen, die zum Teil Smith Woodward durchführte, außer „Eolithen“ (scheinbare Feuersteinwerkzeuge) nicht das mindeste mehr an fossilen Tier- und Menschenknochen gefunden.

War nun Dawson wirklich der Urheber der Fälschung? Das läßt sich nicht direkt nachweisen, da Dawson nicht bei der Fälschung überrascht wurde. Die Untersuchungen Weiners ergaben nur, „daß es nicht möglich ist zu behaupten, Dawson könne nicht der wirkliche Täter gewesen sein“ (S. 202). Er besaß eben alle die Eigenschaften, die oben schon erwähnt wurden, nämlich die Erfahrung und das notwendige Wissen, die Beziehungen und die Fähigkeit, Färbungen vorzunehmen, die Kenntnis der Fundplätze und die Orientierung über die sich immer weiter entwickelnde Piltdown-Angelegenheit, so daß er die Fälschung durch ihre verschiedenen Phasen hätte steuern können. Niemand war so eng über so viele Jahre mit der Fundgeschichte verbunden wie er. Das Tun und Handeln des Fälschers, wie es sich nachträglich rekonstruieren ließ, deckt sich weithin mit dem Verhalten Dawsons. Ihn als Täter auszuschließen, dagegen steht auch die Schwierigkeit, „sein uns bekanntes Tun als vereinbar mit einem völligen Nichtunterrichtetsein über die wirkliche Lage der Dinge anzunehmen“, wie Weiner es formuliert (S. 203). So bleibt der Verdacht an Dawson haften.

Was mag nun, so fragen wir noch, Dawson oder wer es auch gewesen sein mag, zu dieser großangelegten Fälschung veranlaßt haben? Jede Aussicht auf finanziellen Gewinn scheidet als Tatmotiv völlig aus. Wohl kommt persönlicher Ehrgeiz in Frage. Die Tatsache, in einer nachweislich dem Tertiär (Spätpliozän, nach der heutigen Einteilung: frühestes Eiszeitalter) angehörenden Kiesschicht

einen menschlichen Schädel mit äffischen Merkmalen in Begleitung von Steinwerkzeugen geborgen zu haben, der als echter Rivale des Heidelberger Unterkiefers (gefunden 1907) vorgewiesen werden konnte, mußte dem Finder als Entdecker des „missing link“ (fehlendes Glied) zwischen Affe und Mensch weltweiten Ruhm einbringen. Vielleicht gelänge es ihm auf diese Weise sogar, der hohen Ehre eines Mitglieds der Royal Society teilhaft zu werden. Dazu konnte unter dem starken Einfluß der Evolutionstheorie die Vorstellung, mit „Eo-anthropus“ „das gut zu machen, was die Natur zwar geschaffen, aber zu bewahren versäumt hatte“ (S. 118), auf einen fanatischen Biologen und Paläontologen eine unwiderstehliche Anziehungskraft ausüben.

Paul Overhage SJ

### Autobusreisen

Man kann sich fragen, ob das Auftauchen der Eisenbahn das Leben unserer Vorfahren so gründlich umgestaltet hat, wie es heute durch das Auto und insbesondere durch den Autobus geschieht. Das Reisen und der Tourismus jedenfalls sind mit dem Autocar in ein ganz neues Stadium getreten; und, wie immer, wenn die Zeit einen Schritt vorwärts tut, nehmen es viele mit Entsetzen zur Kenntnis.

Das Stahlroß hat sich schließlich auf den Bahnkörper und den oft ziemlich abgelegenen Bahnhof beschränkt; der Bus dagegen dringt mitten in unser Stadtbild ein. Allenthalben begegnen sie uns: die verchromten, glasgedeckten Autobusse aus Berlin und Schweden, aus Madrid und dem Rheinland. Aus allen Ländern der (freien) Welt kommen sie in unsere friedliche Stadt und durchqueren sie, während der Reiseleiter am Mikrophon seine Erklärungen abgibt. Dreißig oder vierzig Gesichter mit dunkler Sonnenschutzbrille blicken zum Rathaus hinüber, und schon biegt der Bus um die Ecke.



Wir sind, wie gesagt, entsetzt über den Welttourismus, der auf vollen Touren läuft. Dennoch sollte man mit den Äußerungen des Entsetzens zurückhaltend sein. Ist der Tourismus wirklich so neu? Jeder Geschichtskundige weiß von den „Itinerarien“ der Alten, womit teils bädeckerartige Reiseführer, teils Schilderungen vollbrachter Reisen gemeint sind. Aber geben wir uns Rechenschaft über den Umfang, den das Reisewesen in der alten Welt bereits angenommen hatte?

Kenner der Spätantike z. B. sind der Meinung, daß die Menschen von damals weder weniger häufig noch weniger weit gereist sind als wir heutzutage. Sowohl einzeln wie in Gruppen waren damals Unzählige zu Pferd, zu Fuß, zu Wagen oder auf Schiffen unterwegs. Aus allen möglichen Anlässen sieht man ganze Volksteile in Bewegung, und oft führt die Reise in weit entlegene Länder.<sup>1</sup> In dem Augustus-Buch von Lord Tweedsmuir kann man nachlesen, wie dabei den Reisenden ein Verkehrsnetz zur Verfügung stand, das praktisch erst von unserm modernen Bahnnetz übertroffen werden sollte.<sup>2</sup>

Die Religion war übrigens nicht die letzte Macht, die die Menschen zu solchen Reisen in Bewegung setzte. Bezeichnend ist, wenn wir gleich die christliche Weltzeit ins Auge fassen, daß die Apostelgeschichte bereits einen großen Reisebericht darstellt. Die apostolische Tradition des Wanderns wird von den Bischöfen der ersten Jahrhunderte aufgenommen. Es gibt ausgesprochene „Reisebischöfe“; als ihnen vom Jahre 314 an die Kaiserliche Post für die Reise zu Kirchenversammlungen kostenlos zur Verfügung steht, nimmt ihre Reisefreudigkeit geradezu beunruhigenden Charakter an. Nach dem (allerdings heidnischen) Geschichts-

schreiber Ammianus Marcellinus, der um 400 starb, versetzte „die ständige Inanspruchnahme der Postpferde durch die Menge der Prälaten, die von Synode zu Synode eilten... (die Leute) des öffentlichen Verkehrswesens (geradezu) in eine gereizte Stimmung“.<sup>3</sup>

Daß das Wandern schon früh zu den Gepflogenheiten des östlichen und westlichen Mönchtums gehörte, ist bekannt. Es gab auch hier förmliche Gruppenreisen. „Die Mönche von Tabennisi z. B. standen mit Alexandrien in regelmäßiger Verbindung. Sie besaßen Schiffe, die den Verkehr zwischen den verschiedenen Mönchskolonien aufrechterhielten und bis zur Hauptstadt fuhren, wo sie die von den Mönchen gefertigten Waren absetzten und die nötigen Einkäufe tätigten.“<sup>4</sup> Aber auch sonst finden sich auf jeder Seite der frühen Kirchengeschichte die Namen bedeutender Reisender: von Hegesipp, Polycarp und Irenäus bis zu Melania, Paula und Atheria.

Die Kirchengeschichte als Reise-geschichte, das wäre eine verlockende Fährte, der wir hier unmöglich folgen können. Denn mit dem Fortgang der Jahrhunderte schwillt diese Pilgerbewegung nur immer mehr an. Man denke etwa an die iroschottischen Wandermönche. Die Geschichte der Weltmission im besonderen ist eine einzige Geschichte kühner, abenteuerreicher Fahrten; und wir sollten uns vielleicht weniger wundern, so manchen Generaloberen oder so manche Generaloberin auf den internationalen Fluglinien anzutreffen. Es ist das nur, auf die heutigen Möglichkeiten übertragen, der dynamische Geist jener Männer und Frauen, die den Auftrag verspürten, das Reich Gottes bis an die Grenzen der Erde auszubreiten. Zog nicht selbst die Klöster gründende Teresa von Avila mit ihren Schwestern im Planwagen über die staubigen, glühenden Straßen der kastilischen Hochebene?

<sup>1</sup> H. Leclercq in: Dictionnaire d'Archéologie chrétienne et de Liturgie. Bd. XV, 2, Paris 1953, Sp. 3209—3236.

<sup>2</sup> Lord Tweedsmuir: Augustus, der Herr der Welt. Stuttgart 1955, Steingrüben-Verl.

<sup>3</sup> Hist. Rom. XXI. zit. b. H. Leclercq a. a. O. Sp. 3220.

<sup>4</sup> H. Leclercq a. a. O. Sp. 3214.



Dennoch wird niemand im Ernst leugnen können, daß unser technisches Zeitalter den Welt- und Reiseverkehr unheimlich intensiviert hat. Der Teufel selbst gibt in einer Satire von Sigismund von Radecki die Anweisung: „Es ist dahin zu wirken, daß alle Menschen alle Jahre überallhin reisen, denn dann wird man schon sehen ... So lange es ein Idyll gibt, das nicht Parkplatz geworden ist, dürfen wir unsere Aufgabe noch nicht als erfüllt betrachten. Die Fabriken sind anzuspornen, unermüdlich noch mehr Autos in die Welt zu schicken, weil Autos zur Reise ja fast zwingen. Sie müssen alle Straßen, Plätze, Waldwege, Aussichtspunkte und Meeresstrände überziehen wie eine Insekteninvasion, wie eine Prozession von Milliarden Blech-Milben, jedoch so, daß auch die Luft durch Auspuffgase infiziert und die Stille durch Motorgeräusch, Lautsprecher und Türenklappen überläutet wird.“<sup>5</sup>

Die von den Reisebüros organisierten Autobusfahrten haben innerhalb der Gesamterscheinung Auto ihre Sonderproblematik: Da werden 40 oder 50 Menschen in wenigen Tagen durch alle möglichen Länder, Städte und Sehenswürdigkeiten geschleust; ein Eindruck jagt den andern, und man kann sich fragen, ob selbst die Reisenden mit Vorbildung und echter Aufnahmefähigkeit nicht überfordert und überfüttert werden. Wie soll einer das alles in sich aufnehmen und verarbeiten? Und wie wird es erst in Kopf und Herz derer aussehen, die von Rom und Hellas bisher keine Ahnung hatten und nun mit dem vorliebnehmen müssen, was der Reiseleiter durchsagt. Und wenn er ein Mann von Fach ist und erschöpfend sein will, ist es am Ende noch am schlimmsten.

Armer Reiseleiter, dessen Beruf zu den schwersten und undankbarsten auf dem ganzen Gebiet des Fremdenverkehrs gehört! Welche Mühe mag es ihn ko-

sten, sein buntscheckiges, auseinanderstrebendes Völkchen zusammenzuhalten und sie an den Schuh- und Blusenläden, an den Cafés und Ansichtskarten-Ständen vorbei zu den Monumenten der Kunst hinzuleiten und sie bei jedem neuen Aufbruch vollzählig und heil wieder beieinander zu haben (von dem Kampf um die Hotelzimmer ganz zu schweigen!).

Ein immer größerer Personenkreis wird vom internationalen Tourismus erfaßt. Immer häufiger begegnet man Menschen, die auf diese Weise schon weit herumgekommen sind (ein besonderes Problem tut sich dabei für die jungen Menschen auf, die durch vorzeitige Auslandsreisen leicht eingebildet und blasiert werden können). Es gibt aber auch innerhalb der Vielen eine ganz besondere, soziologisch interessante Schicht, die sich vor allem aus weiblichen Reisenden zwischen 50 und 65 Jahren rekrutiert. Sie reisen Jahr für Jahr und verwenden offenbar, da sie meist aus bescheidenen Verhältnissen stammen, einen großen Teil ihrer Ersparnisse darauf. Diese Reisenden aus Passion stellen einen ganz bestimmten Typ dar, und die Statistiken kämen wahrscheinlich zu überraschenden Ergebnissen, wenn es gelänge diese „Professionals“, wenn wir so sagen dürfen, von der Menge der Touristen abzuheben.

Dieser ganze Tourismus, der mit der gesamten Fremdenindustrie zusammenarbeitet und von der Gepäckversicherung bis zur Papstaudienz alles regelt und einkalkuliert, fordert eine Satire geradezu heraus. Aber es ist die Frage, ob es sich die Satiriker nicht allzu leicht machen und das Kind mit dem Bade ausschütten. Wenn man die heute in Mode gekommenen Autobusreisen sachlich zu würdigen sucht, stößt man neben evidenten Auswüchsen, die sich beschneiden ließen, doch auch auf unleugbare Leistungen.

Schon daß weiteren Kreisen etwa der Arbeiterschaft ein Blick in Gottes weite Schöpfung: nach Frankreich, Italien, Spanien, in das Mittelmeer und nach Griechenland ermöglicht wird, ist doch

<sup>5</sup> Merkblatt für den Reisetöufel. Eine Satire von *Sigismund von Radecki* in: Frankfurter Allgemeine Zeitung 29. Juni 1957, Nr. 147.



eine soziale Errungenschaft. Bis vor kurzem blieb dieser Genuß einer sehr dünnen Oberschicht vorbehalten. Mag sein, daß es der großen Menge an der nötigen Vorbildung fehlt; dann muß diese Volksbildungsaufgabe eben in die Hand genommen werden. Andererseits handelt es sich bei dieser Erschließung der „Welt“ ja nicht nur und so sehr um eine Frage gelehrter Bildung als vielmehr um ein aufgeschlossenes Herz. Und da mag es sein, daß manche Teilnehmer heutiger Busfahrten die Frische eines unverbildeten Geistes mitbringen, während durch Geld oder Wissen blasierte Snobs auch von den unerhörtesten Naturschönheiten nicht mehr wirklich getroffen werden.

Noch sind die meisten Programme überladen. Das scheint uns ein Grundübel dieses ganzen organisierten Tourismus. Man müßte entschieden weniger Länder und Städte „anlaufen“ und sich für die wenigen, gut ausgewählten Objekte wirklich Zeit lassen. Im übrigen aber erweist sich gerade der Autobus der Bahn gegenüber in mancher Hinsicht überlegen. Er führt wirkungsvoller als die Bahn in ein Land ein, eben weil er wörtlich in es hineinfährt. Die Bahn ist an den Schienenstrang gebunden, der für die Erschließung der Landschaft keineswegs immer günstig verläuft; auch der Bahnhof besitzt oft keine vorteilhafte Lage. Fast möchte man zugespitzt sagen, daß die Bahnfahrt den Reisenden von einem Punkt zu einem andern Punkt befördert, ohne sich sonderlich um das zu kümmern, was dazwischenliegt. Das Autoreisen dagegen schenkt den Kontakt mit dem Zwischenland selbst.

Das Auto und der Bus erlauben außerdem Umwege zu nahe der Reiseroute gelegenen Sehenswürdigkeiten: man kann mit dem Autobus erst einmal um eine Stadt oder ein Monument herumfahren, um einen Gesamteindruck zu gewinnen; dann steigt man aus und besichtigt das Innere. Und wenn es wahr ist, daß der Reisende im Car stärker dem allgemeinen Gespräch (und Geschwätz) ausgeliefert ist als der Reisende im Bahn-

abteil, so ist doch auch wieder wahr, daß die Reisegesellschaft, die „Gruppe“, durch die gemeinsame Fahrt stärker zusammenwächst und sich eine richtige Gemeinschaft entwickeln kann.

Schon stellt die Bundesbahn selbst den Autobus in ihren Dienst und gesteht damit ein, daß sich die Entwicklung nicht aufhalten läßt. Es gibt bereits Kombinationen von Bahn und Bus, von Schiff und Bus und von Flugzeug und Bus. Der Tourismus verbindet sich mit der Wissenschaft zu akademischen Studienreisen; er gestaltet in wachsendem Ausmaß für die gläubigen Menschen Pilgerfahrten zu den Stätten der Andacht und der Gnade (nur sollten dabei Zwitterformen, die weder die Pilger noch die Touristen befriedigen, vermieden werden). Ein uraltes Phänomen der Menschheitsgeschichte und der Religionsgeschichte lebt im modernen Tourismus weiter. Er stellt nur geschäftsgewandt und reichlich unbefangene die Mittel der Technik in seinen Dienst.

Es ist erstaunlich, was heute unter Ausnutzung dieser Mittel und zu erschwinglichen Preisen im guten Sinn an Erschließung und Zugänglichmachung geleistet wird. Wer je solche Fahrten mitgemacht hat, muß gestehen, daß er als einzelner, auf sich selbst angewiesen und vielleicht der Sprache des Landes unkundig, nicht entfernt etwas Ähnliches zuwege gebracht hätte. Er hätte nie so viel gesehen. Aber die Technik macht es nicht allein. Letztlich kommt alles auf den Reisenden an. Er hat zu schauen und geistig zu verarbeiten, was ihm durch die Organisation zugänglich gemacht wird. Und gerade auf dieses persönliche Aneignen und Verarbeiten sollten die Reisepläne von Bildungsfahrten stärker zugeschnitten sein. Die Erholungsreisen scheinen schon konsequent und erfolgreich ihr eigentliches Ziel anzustreben: eben Erholung zu bieten. Vielleicht könnten sich auch die Studienreisen ihnen stärker angleichen. Ihnen gönnte man mehr Muße, die das Gemeinsame ist zwischen Bildung und Erholung.

Franz Hillig SJ