



Article Information

Article Type: Research Article

This article was checked by iThenticate.

Doi Number: <http://dx.doi.org/10.17121/ressjournal.3541>

**STADTENTWICKLUNG UND TOURISMUS. DIE SALZBURGER
IDEE EINER "SAISONSTADT" ANNO 1861 IM VERGLEICH
ZUM BEGINN DES TOURISMUS IM OSMANISCHEN REICH**

**URBAN DEVELOPMENT AND TOURISM. THE SALZBURG IDEA
OF A "SEASONAL CITY" IN 1861 COMPARED TO THE
BEGINNING OF TOURISM IN THE OTTOMAN EMPIRE**

**Otto Holzapfel¹
Umut Balci²**

Zusammenfassung

Die Kommentierung eines jüngst entdeckten Plans zur Stadterweiterung von Salzburg aus dem Jahre 1861 weckt grundsätzliche Fragen zur modernen Tourismusforschung und lässt die Idee reifen, solche Vorstellungen, die für die Hauptstadt des österreichischen Bundeslandes damals wohl ziemlich neu waren, mit möglicherweise parallelen Gedanken, die das Osmanische Reich und besonders Istanbul in der gleichen Epoche betreffen, zu konfrontieren (von einem Vergleich möchten wir nur eingeschränkt sprechen). Dabei geht es auch um jeweils unterschiedliche Sichtweisen, die sich aus persönlichen Erfahrungen des einen Verfassers, Folklorist und Philologe, mit seiner aktuellen Heimatstadt Freiburg im Breisgau (Baden-Württemberg) und mit dem Wohnort eines nahen Teils seiner Vorfahren in Salzburg ergeben, der notwendigerweise anderen Sichtweise des Tourismusforschers und Germanisten in der Türkei gegenüberzustellen und Berührungspunkte zu suchen und zu erläutern. So weit die einzelnen Fakten, die sich aus den jeweils historischen Entwicklungen ergeben, scheinbar und offensichtlich auseinanderliegen, so sehr berühren sie überraschenderweise ähnliche (und damit doch vergleichbare) Fragen nach den angedachten Zielen der jeweiligen Tourismusedwicklung seit den 1860er Jahren, nämlich nach den Vorstellungen, die sich aus Bedürfnissen der notwendigen Infrastruktur für den Tourismus ergeben, nach den Wünschen und Zielen, die mit den damals neuen technischen Möglichkeiten erreichbar scheinen, z. B. mit der Entwicklung der Eisenbahn, mit der Attraktivität von großen, internationalen Ausstellungen, mit - in Istanbul - dem Neubau großer Hotels nach westlichem Vorbild usw. Nachdenklich werden wir, wenn wir manche weitere Entwicklungen zu skizzieren versuchen, die z. B. in Salzburg mit der Regulierung der Salzach größere und folgenreiche Eingriffe in die Natur und die Umwelt bedeuten, und wir schließen mit dem Appell, dass man in unserer Gegenwart Tourismus nicht nur als ökonomisches Vorhaben betrachtet, auch nicht, wie im Beispiel von Salzburg, damals offenbar ausschließlich als

¹ Prof. Dr. Albert-Ludwigs-Universität Freiburg: Freiburg im Breisgau, Baden-Württemberg, DE. E-Mail: ottoholzapfel@yahoo.de, <https://orcid.org/0000-0003-3095-1029>

² Prof. Dr. Batman Üniversitesi, Turizm Fakültesi. E-Mail: balci_u@yahoo.de, <https://orcid.org/0000-0001-8196-4351>

ästhetisches Problem, sondern in vielen Bereichen "Umweltverträglichkeit" und Rücksicht auf die vom Massentourismus betroffenen, einheimischen Stadtbewohner einfordert. Insofern wirft die gemeinsame Arbeit aus zwei ganz unterschiedlichen Wissenschaftsbereichen Fragen auf, die nur in Zusammenarbeit mehrerer universitärer Disziplinen zu beantworten sind.

Schlüsselwörter: Stadtentwicklung, Tourismus, Salzburg, İstanbul, Osmanischer Reich

Abstract

The commentary on a recently discovered plan for the city expansion of Salzburg from 1861 raises fundamental questions about modern tourism research and gives rise to the idea of combining such ideas, which were probably quite new for this capital of an Austrian federal state at the time, with possibly parallel ideas from the Ottoman Empire and especially İstanbul in the same era (we would only like to speak of a comparison to a limited extent). It is also about different perspectives, which arise from the personal experiences of one author, folklorist and philologist, with his current hometown of Freiburg im Breisgau (Baden-Württemberg) and with the place of residence of a close part of his ancestors in Salzburg, and the other author, a tourism researcher and German philologist in Turkey and to look for and explain points of contact. To the extent that the individual facts that arise from the respective historical developments appear to and obviously differ, they surprisingly touch on similar (and therefore comparable) questions about the intended goals of the respective tourism development since the 1860s, namely about the ideas, which arise from the needs of the necessary infrastructure for tourism, according to the wishes and goals that seem to be achievable with the then new technical possibilities, e.g. with the development of the railway, with the attractiveness of large, international exhibitions, with - in İstanbul - the construction of large hotels based on Western models, etc. We become thoughtful when we try to outline some further developments, e.g. in Salzburg, for example, the regulation of the Salzach which means major and far-reaching interventions in nature and the environment, and we conclude that in our time tourism should not only be viewed as an economic project, nor, as in the example of Salzburg, at that time apparently exclusively as an aesthetic problem. We call for "environmental compatibility" and "human" considerations for the local city dwellers which are affected by mass tourism. In this respect, the joint work from two very different scientific areas raises questions that can only be answered through collaboration between several university disciplines.

Keywords: Urban development, tourism, Salzburg, İstanbul, Ottoman Empire

1. DIE MODERNE TOURISMUSFORSCHUNG UND IHRE HISTORISCHEN VORAUSSETZUNGEN

Um das folgende auf Salzburg bezogene, historische Dokument von 1861 zu verstehen und angemessen interpretieren zu können, muss man, aus der Sicht heutiger, moderner Tourismusforschung, es zeitgeschichtlich einzuordnen versuchen und mit den Gegebenheiten aus der Mitte des 19. Jahrhunderts beurteilen. Wir müssen also vom heutigen Begriff "Städtetourismus" erst einmal Abstand nehmen und uns in eine Zeit zurückdenken, in der man als Salzburger Einwohner in einer (nach heutigen Maßstäben) engen "Kleinstadt" wohnte (1860 hatte Salzburg 17.800 Einwohner), wo jenseits der Salzach (da wurde dann 1861 die "Neustadt" geplant) bereits das "Land" begann. Man fuhr (mit der Pferdekutsche) wenige Kilometer "auf's Land". Noch wichtiger ist aber, dass man als Salzburger Einwohner, den es etwa nach Wien verschlagen hatte, sich besonders im Sommer in die Heimatstadt zurücksehnte, weil dort "die Luft frischer und besser" war, als im bevölkerungsreichen Wien. Davon zeugen viele der "Kobler-Spängler-Briefe" aus dem 19. Jahrhundert,³ in deren Zusammenhang das hier zu besprechende Dokument überliefert ist. Folgende Auswahl an Briefstellen möge dieses illustrieren:

[in Salzburg:] *eine sehr schöne Aussicht und eine herrliche Luft [...]* Ich gehe, wie die Witterung schön ist, dort und dahin, auch über Mittag, damit ich die freie Luft genieße. [... in Wien:] *weil so viele Menschen zusammenkommen und die Luft dann so unrein ist und Krankheiten entstehen [... in Salzburg:] da gehe ich gewöhnlich um 5 Uhr [nachmittags] hinaus und genieße noch die herrliche Luft im Freien [...]* so rät mir alles ab, nach Wien zu gehen, da die Wiener Luft keine Erholung gewährt, indem sie so dunstig ist und so viel Wind und Staub [...] die so herrliche Landluft hier [...] ich denke, ich werde, um mich zu erholen und für den Winter vorzusorgen, gewiss auf ein paar Monate in einer Gebirgsluft wandern müssen [...] Wenn die frische, würzige Luft mir wohltut, denke ich immer daran, wie du indessen die heiße, staubige Wiener Luft genießen musst. [...] Ich freue mich schon, wenn ihr nach Salzburg kommt, da wollen wir recht viel mitsammen wohin gehen und die frische Luft genießen. [...] Mein und der Kinder Befinden ist sehr gut, doch wird es uns sicher sehr guttun, die Salzburger Luft zu genießen. [...] Es tut mir schon sehr wohl, hier eine reine, kühlere Luft zu genießen. Und so weiter.⁴

Die „reine, kühlere Luft“, das Salzburger Klima, galt traditionell als gesund; dieser Ruf ist historisch mitbegründend für den Tourismus in der Stadt, wie der Salzburger Stadthistoriker Heinz Dopsch feststellt.⁵ Die genannte, große Briefsammlung aus dem Nachlass der Spängler hilft, sich in diese Zeit hineinzudenken und von "modernen" Vorstellungen vom Tourismus erst einmal Abstand zu nehmen. In unserem heutigen Sinne "Städtereisen" gab sich sicherlich für Großstädte wie Wien, z. B. zur Weltausstellung 1873 (aber gerade vor der wird

³ Vgl. O. Holzapfel (2024), Bearbeiter: "Kobler-Spängler-Briefe", in: (online) *Salzburgwiki*.

⁴ Vgl. O. Holzapfel (2024), Bearbeiter: "Kobler-Spängler-Briefe", in: (online) *Salzburgwiki*, in der Reihenfolge der obigen Zitate die Briefe vom 28. Juni 1870, 20. August 1870, 30. Juli 1872, 28. Juni 1874, 24. April 1875, 17. Mai 1875, 14. Dezember 1875, 15. Juli 1876, 4. April 1878, 11. April 1879, 11. Juli 1879 und 21. Juli 1880. Die Rechtschreibung der Zitate wurde bearbeitet.

⁵ Vgl. H. Dopsch - R. Hoffmann (1996): *Geschichte der Stadt Salzburg*, S. 469.

in den Salzburger Briefen eindringlich gewarnt); für Salzburg galt das nicht. Wir müssen einen völlig anderen Zugang versuchen und befassen uns erst einmal mit der Stadtentwicklung allgemein am Beispiel von Salzburg und Freiburg i. Br.

2.ALLGEMEINES ZUR STADTENTWICKLUNG AM BEISPIEL VON FREIBURG UND SALZBURG

Die Geschichte der Stadtentwicklung im deutschsprachigen Raum hängt historisch eng mit dem Marktrecht zusammen. Handel und Gewerbe waren die Hauptstützen, die einem Ort mit Stadtrecht die notwendigen Einnahmen sicherten. Wurde die Stadt noch dazu unter dem Grundherrn etwa durch eine Burg geschützt und war die Stadt selbst durch Mauern gegen feindliches Eindringen gesichert, trug das wesentlich zur Entwicklung bei. Rechtliche Voraussetzungen, nämlich ein schriftlich festgelegtes Stadtrecht, Organe der Selbstverwaltung wie Bürgermeister und Schöffen, d.h. die niedere Gerichtsbarkeit, Vorkehrungen, dass das Gewerbe durch Zunftordnungen geregelt war und so weiter, all das sicherte, dass (nicht nur sprichwörtlich) "Stadtluft frei machte" (und "Luft" ist hier nicht im obigen Sinne des guten Klimas gemeint).

Ein Ort wie *Freiburg im Breisgau*, der um das Jahr 1100, zu Füßen der Burg der Herrscherfamilie der Zähringer gegründet wurde und noch dazu als Kontrollstelle für einen wichtigen Handelsweg durch und über den Schwarzwald dienen konnte, nahm in seinen Namen bewusst dieses angestrebte Programm, "frei" zu sein, auf. Der Grundherr sicherte den Schutz und ließ sich dafür durch Abgaben bezahlen. Das funktionierte, so lange Adel und Stadtbürgertum sich über die jeweiligen Bedingungen einigen konnten. Und die Zähringer wiederholten ihre Idee an anderen Orten ihres verstreuten, aber weitreichenden Territoriums von Offenburg (Baden) im Norden bis Freiburg im Üechtland bzw. Fribourg in der Schweiz, das 1157 gegründet wurde. Dazu kam, dass Freiburg i. Br. mit dem Silberabbau am Schauinsland (früher "Erzkasten" genannt) eigenes Münzrecht hatte. Der Reichtum war gesichert. Zentrum des Handels in Freiburg i. Br. war die breite Marktgasse, im Mittelalter die "große Gasse", während das heutige Tourismusziel der tägliche grüne Markt um das Münster herum ist, dort wo sich früher der Friedhof befand. Quer zur großen Gasse verlief (und verläuft) innerhalb des in etwa rechtwinklig angelegten Stadtgebiets die "Salzstraße". Bis heute hat sich dieser Name erhalten und erinnert an eines der wichtigsten Handelsgüter: Salz war zur Konservierung von Lebensmitteln notwendig.

Der Handel lebte von den vielen anderen Waren, die über Land, manchmal über weite Strecken befördert wurden. Eines der erhaltenen Stadttore in Freiburg heißt das "Schwabentor" an der Straße, die keltischen und römischen Spuren folgt und (über den Schwarzwald) nach Osten führt, nämlich ins "Schwabenland". Noch heute gibt es entsprechend einen gefühlten (und zumeist nur gefühlten, d.h. nicht realen) Gegensatz zwischen Freiburg in Baden und den Orten jenseits des Schwarzwalds in "Schwaben" (Württemberg). Dass sich regionales Bewusstsein entwickeln und über Jahrhunderte erhalten konnte, hängt auch mit dem Stolz starker städtischer Gründungen zusammen. Das Münster in Freiburg, romanisch begonnen, der Dom eines erst seit dem 19. Jahrhundert existierenden katholischen Erzbistums, dessen gotischer Turm um 1300 vollendet wurde und dessen Bau mit Hochchor um 1500 abgeschlossen war, war und ist eine "Gemeindekirche" im Besitz der Stadt (bzw. eines Münsterbauvereins), gebaut von und im Eigentum der städtischen Bürgerschaft.

Ganz anders das österreichische *Salzburg*, das sich als Stadt auf römische Mauern stützen konnte, deren Verlauf man weitgehend noch heute nachweisen kann und das bis Anfang des 19. Jahrhunderts Zentrum eines mächtigen geistlichen Fürstentums war. Grundherr war der Fürsterzbischof, gleichzeitig geistlicher und weltlicher Herr, und er blieb dieses bis zur Eingliederung in das größere Österreich der Habsburger, die übrigens ursprünglich aus der (heutigen) Schweiz kamen und im Mittelalter sozusagen Nachbarn der Zähringer waren. Aber die Voraussetzungen für die Stadtentwicklung waren ähnlich: Salzburg profitierte vom Salzhandel auf dem Fluss Salzach und bekam daher seinen Namen. Für die soziale Fürsorge hatte die (katholische) Kirche viele verschiedene Orden, die auch, etwa durch Schulunterricht, für die kulturelle Entwicklung sorgten. Und auch das "weltliche" Freiburg holte sich die geistlichen Orden in die Stadt; eine mittelalterliche Stadt war in der Regel charakterisiert durch zahlreiche Klöster. - Nicht behandeln wollen wir den Aspekt, dass Salzburg, schließlich habsburgisch und österreichisch, eine weitere Beziehung zu Freiburg hat, denn diese Stadt geriet nach dem Aussterben der Zähringer ebenfalls in den Besitz der Habsburger und war ein wichtiger Ort (zusammen mit den Besitzungen im Elsass) in "Vorderösterreich". Die Grenznähe zu Frankreich bedingte allerdings unzählige kriegerische Auseinandersetzungen mit dem damals verfeindeten Nachbarn; auch das sei hier nur am Rande erwähnt.

Aus völlig anderen historischen Voraussetzungen als in Freiburg entstand in Salzburg ein Stadtbild, das heute von der mächtigen Festung, von den Kirchenbauten und Klosteranlagen bestimmt ist, die weiterhin das Aussehen der Stadt dominieren, während in Freiburg die Stadtburg der Zähringer heute eine unscheinbare Ruine ist. Von den Mauern einer riesigen französischen Festung auf dem Burgberg sind nur Reste zu sehen. Die aufwändige Stadtbefestigung selbst, ebenfalls aus französischer Zeit um 1680, wurde geschleift (um 1740, ebenfalls von den Franzosen). 1845 bekam Freiburg einen Eisenbahnanschluss. - Salzburg dagegen wird weiterhin (seit dem 11. Jahrhundert) von einer der größten mittelalterlichen, europäischen Burganlagen, die wir kennen, nämlich von der Festung Hohensalzburg dominiert. Die unterschiedlichen Einwohnerzahlen heute (Freiburg ca. 235.000; Salzburg ca. 160.000) spielen in unseren Überlegungen keine Rolle (auch müsste man dabei das unterschiedliche Umland bewerten), auch nicht, dass die Salzach ein veritabler Fluss ist, während Freiburgs Flüsschen Dreisam nach ihrem kurzen Weg aus dem Schwarzwald im Sommer gänzlich zu versiegen droht. Schließlich übergehen wir, dass Salzburg vom Zweiten Weltkrieg relativ verschont wurde, während Freiburg praktisch nach dem Bombenangriff von 1944 völlig neu (aber im alten Stil und mit weitgehend mit den alten Straßenzügen) wieder aufgebaut werden musste. Nur das Münster, der Dom, überstand das Flammeninferno.

Beliebte Tourismusziele sind heute beide Städte; die Unterschiede hierbei spielen ebenfalls für unsere Überlegungen keine Rolle. Allerdings muss man gleich auf einen Aspekt aufmerksam machen, der weit über den ersten Teil unserer Überlegungen hinaus relevant ist: Freiburg feiert 2023 mit über 2 Millionen Übernachtungen in den Hotels einen "neuen Tourismus-Rekord".⁶ Die Stadt *Salzburg* hat mit (2020) 14.100 Hotelbetten 2018 bereits über 3 Millionen Übernachtungen; Corona hat diese Zahlen zeitweise zurückgehen lassen. Man spricht seit 2017 bereits von "Overtourism", einer für die Einwohner Salzburgs an vielen Tagen kaum mehr erträglichen Flut von Touristen aus allen Ländern dieser Welt. Dazu kommen in den Sommermonaten ca. 50.000 Busse mit Tagesgästen.

⁶ Meldung der "*Badischen Zeitung*", Freiburg i. Br., vom 2. März 2024.

Seit 2019 wurde dafür ein "Zeitfenster" eingeführt, für das die Busunternehmen bezahlen müssen, aber "wildes Parken" bleibt ein Problem.⁷

Overtourism, die Steigerung zu "Massentourismus", ist ein gravierendes modernes Problem,⁸ das auch die heutige Türkei betrifft. Wie "vertragen" sich z. B. die "Bettenburgen" in *Antalya* und an der "türkischen Riviera" mit den eigentlichen Bewohnern der Stadt? Darf man das Gegen- und Nebeneinander nur unter dem Aspekt der Ökonomie betrachten, nämlich der willkommenen Einnahmen aus dem Fremdenverkehr, oder muss man der ehrwürdigen türkischen Altstadt, die nach antiker Überlieferung 159 oder 158 vor unserer Zeitrechnung gegründet wurde, ein sozusagen geschütztes Eigenleben zugestehen? Aber das scheint uns ein eigenes Thema zu sein, das hier nicht mit der notwendigen Ausführlichkeit behandelt werden kann. - Wir gehen zum nächsten Komplex unserer Diskussion über und betrachten Salzburg als Stadt um die Mitte des 19. Jahrhunderts.

2.1. Salzburg um die Mitte des 19. Jahrhunderts und die Idee einer "Saisonstadt" von 1861

Wenn wir noch einmal an die etwas ungewöhnliche Einleitung im ersten Kapitel denken: die beliebte, frische Luft in Salzburg - eine Einleitung, die zugegebenermaßen so ungewöhnlich ist, dass man zweifeln könnte, ob sie überhaupt zum Thema gehört -, dann kann man doch zusammenfassen, dass Salzburg wegen seines Klimas beliebt war (und wahrscheinlich gibt es dazu noch weitere Quellen als die oben erwähnten, z. B. in der Reiseliteratur). In dieser Hinsicht musste man also nicht tätig werden, um Übernachtungsgäste anzulocken. Wirklich neu ist also die Idee, aktiv etwas für den Tourismus zu tun. Aber Voraussetzung für Ideen in dieser Richtung waren die Gegebenheiten, welche das Stadtbild nun einmal bedingten.

Die Altstadt von Salzburg bietet bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts das Bild einer befestigten Siedlung mit Mauern, die zum Teil noch den römischen und den hochmittelalterlichen Begrenzungen folgen. Die *Salzach* ist, besonders nach der Schneeschmelze im Frühjahr, ein reißender Fluss, der jedoch als wichtigster Handelsweg diente, während die Wege am Ufer schmal und eingengt waren. Die Stadtmauern der Kernstadt links der Salzach zogen sich auch am Fluss entlang und waren mit den Mauern der riesigen Festung verbunden. Die Altstadt ist von engen Gassen und wenigen offenen Plätzen geprägt; pächtig ist der Domplatz und ein Ort für die Festspiele. Nur die Klöster verfügten über größere Gartenanlagen im Stadtbereich, und nur wo der Fürsterzbischof seinen erhabenen Dom (romanische Mauern und gewaltige, prachtvolle barocke Umbauten) "ins rechte Licht" rücken bzw. umbauen wollte (was nicht geschah), öffnet sich größere Plätze (der Residenzplatz und der heutige Mozartplatz). Eine Marktgasse, wie in Freiburg gibt es in der Altstadt nicht, jedoch mehrere kleine Märkte, die relativ mühsam mit Waren beschickt werden mussten. Das größere Marktgeschehen findet in der Neustadt am anderen Salzachufer statt, gegenüber der Altstadt. Dort war die große Halle der "Schranne", eine Markthalle, zu der man über die alte Salzachbrücke zum Handeln ging. Kleinere Einkäufe erledigte man in der Innenstadt und in den zahlreichen Geschäften dort. Noch heute bietet Salzburg hier keine Großkaufhäuser, sondern viele kleine Spezialgeschäfte.

⁷ Vgl. (online) *Salzburgwiki*: "Fremdenverkehr Stadt Salzburg".

⁸ Vgl. (online) A. Bauer, M.A. Gardini, M.A. und A. Skock (2020), "Overtourism im Spannungsverhältnis zwischen Akzeptanz und Aversion" *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, vol. 12, no. 1, 2020, S. 88-114. <https://doi.org/10.1515/tw-2020-0014>. Vgl. A. Kagemeyer (2021), *Overtourism*, München.

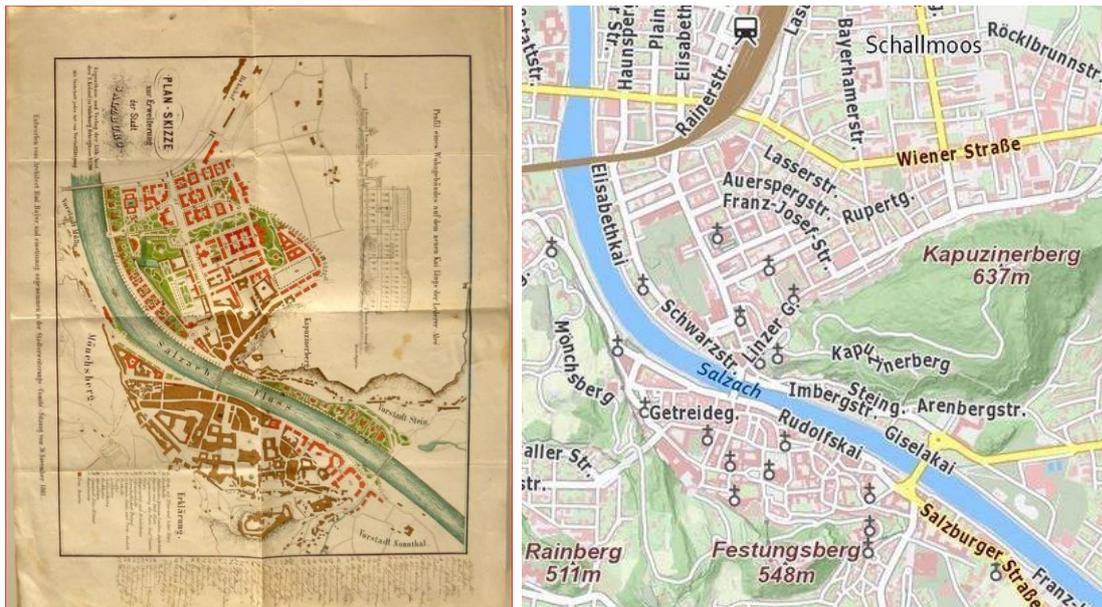
Dominierend ist weiterhin der Charakter einer *Festung*, und es war z. B. undenkbar, Fenster in die äußere Häuserwand zur Salzach hin zu brechen (diese Häuser lehnten sich an die Stadtmauer), ganz zu schweigen von Türen oder Toren. Auch die Stadttore waren eng und ließen gerade nur Fuhrwerke durch. Diese Einengung wurde immer wieder vom Stadtbürgertum beklagt, aber der Charakter einer "Festung" blieb für die gesamte Stadt bis in die 1860er Jahre erhalten. Erst ab 1867 wurde die Stadtbefestigung nach und nach abgebaut; die Hohensalzburg blieb weitgehend unangetastet. 1860 bekam Salzburg einen Bahnanschluss; an der auch heute bestehenden Stelle wurde der (spätere) Hauptbahnhof weit im Nordwesten der (späteren) Neustadt eingeweiht. Freiburg i. Br. bekam 1845 einen Eisenbahnanschluss. Auch in dieser Hinsicht hat man den Eindruck, dass im fürsterzbischöflichen Salzburg die Entwicklung hin zur Moderne langsamer ging. Diese Jahre waren nämlich auch in anderen Städten Zeiten der "gründerzeitlichen Stadterweiterung". Borsig in Berlin baute die erste eigene Lokomotive 1840; ab 1847 entstanden (für damalige Verhältnisse) riesige Fabrikanlagen. In Wien begann mit der Nordbahn 1837 die Industrialisierung. Ab 1850 wurden Vorstädte eingemeindet und parallel mit dieser Stadterweiterung wurden 1858 die Stadtmauern geschleift. Eine alleinartige Ringstraße wurde in Wien so prachtvoll bebaut, wie es einer Residenzstadt des mächtigen Habsburgerreiches würdig schien. Während auch in anderen Großstädten die frühe "Gründerzeit" (einen Höhepunkt erreichten sie in den 1870er Jahren in Deutschland) die Entwicklung von Industrieanlagen und schließlich der Siedlungsbau von Arbeiterwohnungen bedeutete, wollte Salzburg anscheinend andere Wege gehen.

2.2. Der Plan zur Stadterweiterung von 1861

Ein überraschendes und wichtiges Dokument in dieser Hinsicht ist ein *Plan zur Stadterweiterung 1861* und dessen Kommentierung. Ein Sonderdruck der Salzburger Zeitung brachte einen ausführlichen Bericht: "Randglossen über die Planskizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg, 30. November 1861".⁹ Dem Zeitungsdruck lag eine farbige Planskizze bei, die am Rand von einem der Teilnehmer einer Kommission ("Comité") handschriftlich mit den geplanten Namen von Straßen und Höfen versehen wurde. Vieles davon wurde nicht realisiert, aber einige wichtige Punkte blieben und sie prägen das Stadtbild bis heute. Völlig neu und, man muss aus heutiger Sicht sogar sagen, durchaus innovativ war der Ansatz hier keine Industrieanlagen und keine "Residenzstadt" zu planen zu wollen, sondern eine sogenannte "*Saisonstadt*", eine moderne Stadt, die nicht wie andere Städte von der Industrie leben sollte, sondern, unter möglicher Wahrung des bisherigen Stadtbildes, ein Magnet für den *Fremdenverkehr* sein sollte (in der damaligen Zeit vor allem im Sommer, in der Sommer-"Saison").¹⁰ Hier folgt zuerst die farbige Planskizze und dazu die Erklärung der geplanten Namen. Das Blatt wurde "*entworfen von Architekt Rud[olf] Bayer, und einstimmig angenommen in der Stadterweiterungs-Comité-Sitzung vom 30. November 1861.*" Das vorliegende Blatt, im Format 28 x 34 cm, hat handschriftliche Randnotizen, die sich auf die Plan-Nummerierung beziehen. Zum Vergleich daneben eine Skizze der heutigen Stadt in etwa in diesen Grenzen. (Man muss sich etwas umorientieren, weil die Planskizze von 1861, links, nicht genordet ist; dazu drehen wir sie entsprechend. Die Salzach fließt nach Norden.):

⁹ Vgl. O. Holzapfel (2024), Bearbeiter: "Kobler-Spängler-Briefe", in: (online) *Salzburgwiki* / Kobler-Spängler-Briefe 1860 bis 1869 / Briefe von 1861.

¹⁰ Vereine zur Förderung des Tourismus hießen im Land Salzburg im 19. Jahrhundert "Saison-Vereine". Man kann das Wort "Saison" auch allgemein für arbeitsintensive Perioden verwenden (z.B. mit dem Begriff "Saisonarbeiter", die für solche kürzere Zeiträume gesucht werden); im 19. Jahrhundert verstand man darunter vor allem die Sommerferienzeit.



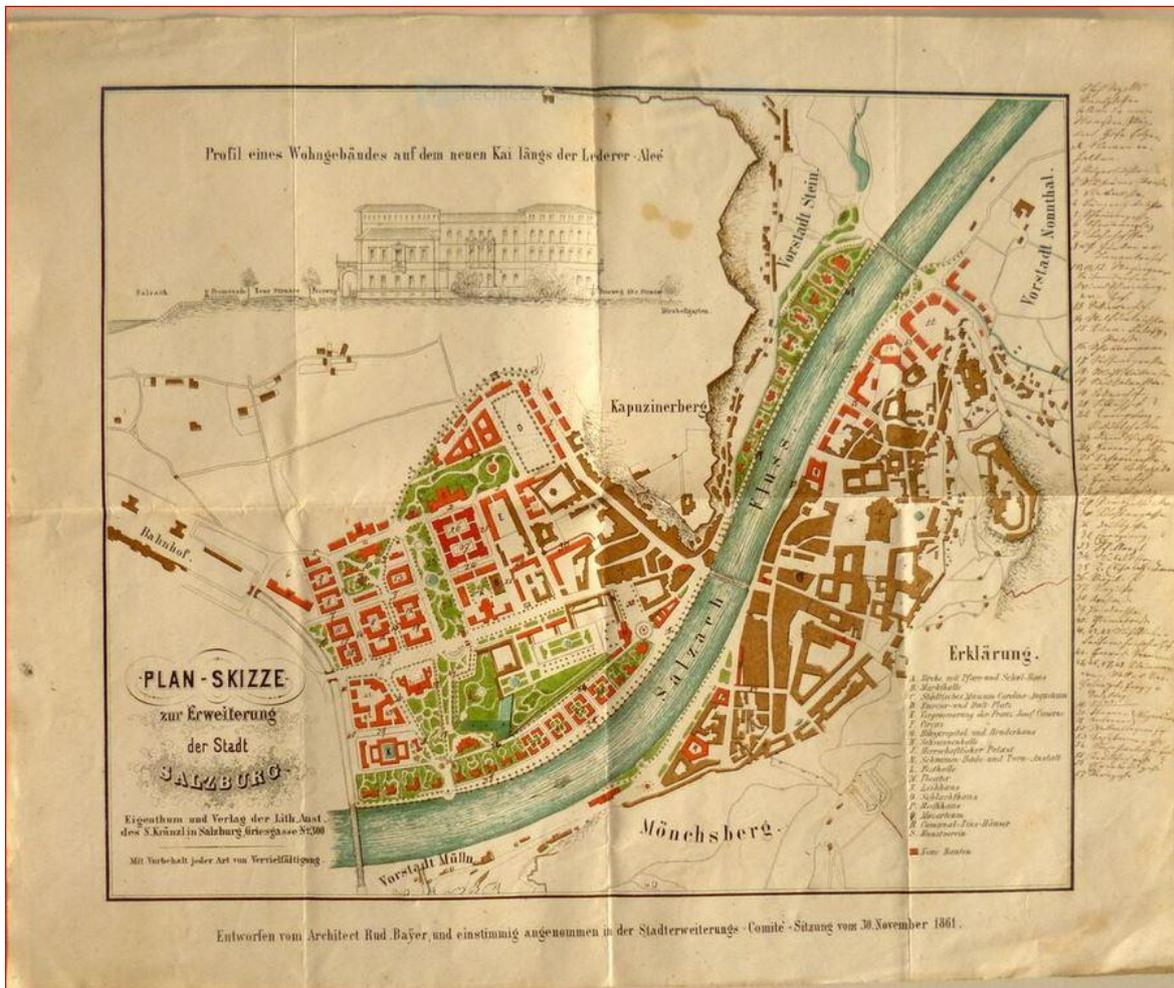
Wir sehen, dass sich die geplanten, rot markierten Neubaugebiete (in der Planskizze links) vor allem auf den Bereich um die heutigen Lasserstraße, Auerspergstraße und Franz-Josef-Straße konzentrieren. Ebenso sehen wir, dass das Gebiet am und hinter dem Elisabethkai anders bebaut wurde. Aber am Giselakai (benannt nach einer Tochter des österreichischen Kaisers), flussaufwärts unter dem Kapuzinerberg, sehen wir einen schmalen Bereich an der neuen Imbergstraße, die offenbar dem Plan entsprechend bebaut wurde. Die dortige große Brücke ist erst ab 1906 errichtet worden. Man erkennt weiterhin an den zahlreichen Markierungen mit Kreis und Kreuz, welche Rolle die Kirche in der Stadt spielte. Es sind vielfach beeindruckende barocke Bauten. - Man sieht auf einer alten Ansicht der Stadt, wie an der alten Steingasse (auf dem Plan rechts: "Steing.") die Häuser direkt am Wasser standen und wie am gegenüberliegenden Ufer der Altstadt, am (heutigen) Rudolfskai nur ein schmaler Fußweg existierte.¹¹



¹¹ Undatierte Abbildung aus (online) *Salzburgwiki*: "Giselakai". Blick nach Norden, im Hintergrund die Stadtpfarrkirche von Mülln.

Eine wesentliche Neuerung, auf die der Plan von 1861 basiert, war der Entschluss, das Flussbett der Salzach einzuengen und auf beiden Seiten (nämlich mit dem Material der geschleiften Festungsanlagen und der Stadtmauern um die Altstadt herum) breite Dämme aufzuschütten. Dadurch wurde erhebliches Neuland gewonnen und eine Straßenführung auf beiden Uferseiten möglich gemacht. Aber das führte zu einer höheren Fließgeschwindigkeit der Salzach, und in unserer Gegenwart muss das Flussbett regelmäßig befestigt werden, um nicht ausgewaschen zu werden und damit die Ufermauern zu gefährden. Jeder Eingriff in die Natur sollte genau überlegt werden, welche Konsequenzen er haben könnte.

Schließlich gibt es einen Bereich am Ufer unterhalb der Festung, in dem man Neubauten plante, die durch die Uferaufschüttung möglich schienen (auf dem Plan, jetzt nicht genordet, rechts oben, gegenüber dem Giselakai; neben der geplanten Bebauung am Giselakai sieht man hier "braun" die bereits bestehende Bebauung der alten Steingasse [neben der Beschriftung "Kapuzinerberg"]). - Die Bebauung auf der Altstadtseite wurde nur zum Teil verwirklicht; auf Einzelheiten gehen wir noch ein. Oben auf dem Plan ist schwach in grauer Farbe ein Gebäude skizziert, wie man sich die "repräsentative Bebauung" an den neu geschaffenen Uferpromenaden vorstellte. Das sind gewiss keine "Sozialwohnungen".



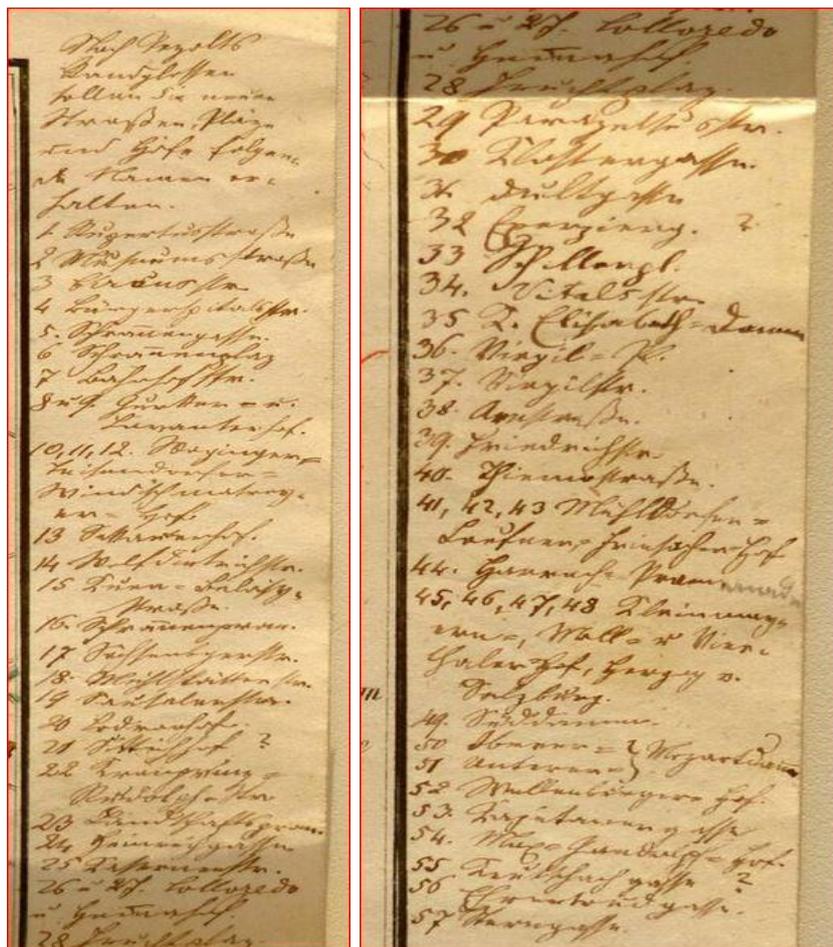
Besonders bemerkenswert sind schließlich die handschriftlichen Randnotizen hier (wahrscheinlich von meinem [O. H.] Urgroßvater Franz Spängler¹²), die sich aus den Erläuterungen des damaligen ersten Denkmalpflegers der Stadt Salzburg,

¹² Vgl. (online) *Salzburgwiki* "Franz II. Xaver Gregor Spängler" (1839-1912).

Georg Pezolt, ergaben. Hier sind alle geplanten Straßenzüge, Höfe und Anlagen mit Namen versehen, die zum Teil dann tatsächlich verwendet wurden, aber oft an anderen Stellen, die aber in ihrer Namengebung etwas wie einen "Glanz" auf die Stadt und auf die gewollte "Pracht" der geplanten Neubauten werfen, und zwar in einer Art, die dem heutigen Flair der Stadt entsprechen: Breite Alleen am Salzacherufer und vornehme Villen. Insofern ist die Idee von der "Saison-Stadt", welche den Fremdenverkehr anlocken sollte, tatsächlich Realität geworden. - Die Identifizierung der Randnotizen ist etwas mühsam, birgt aber wiederum interessante Einzelheiten.¹³

Die handschriftliche Nummerierung beginnt am Ende der Linzergasse neben dem geplanten "Exercier- und Dult-Platz" D [militärisches Übungsgelände und bürgerlicher Festplatz; nicht realisiert] und setzt sich nach Westen in Richtung Bahnhof fort. Die obigen Notizen [kursiv] lassen sich wie folgt [in Auswahl] lesen und in eckigen Klammern durch die heutigen Straßennamen ergänzen bzw. bei den Namen für die Gebäudekomplexe kommentieren:

Nach Pezolts Randglossen sollen die neuen Straßen, Plä[t]ze und Höfe folgende Namen erhalten: 1 Rupertusstraße [Verlängerung der Linzergasse], 2 Museumsstraße [Wolf-Dietrich-Straße, vgl. 14], 3 Emmausstraße [?], 4 Bürgerspitalstraße, 5 Schranngasse [vgl. 25], 6 Schrankenplä[t]z [vgl. 28], 7 Bahnhofstraße.



¹³ Die gesamten Randnotizen sind transkribiert und kommentiert in: (O. Holzapfel:) "Kobler-Spängler-Briefe", in: (online) Salzburgwiki / Kobler-Spängler-Briefe 1860 bis 1869 / Briefe von 1861. Wir beschränken uns hier auf eine Auswahl.

Hier sind wir an einem interessanten Punkt angelangt: Mit dem Bau des *Bahnhofs* weit außerhalb im Norden der Stadt verband sich die Idee, den großen Wochenmarkt in die Nähe der Bahnlinie zu verlegen. Damit wurde sozusagen ein Element der "Industrie" ausgelagert, was um 1860 wohl durchaus modern und sinnvoll erschien. Diese Idee wurde aber nicht ausgeführt, der Wochenmarkt blieb am Platz der alten "Schranne", das ist die Markthalle, blieb also im Zentrum der Neustadt an der geplanten und etwas verändert, viel wuchtiger ausgeführten Andräkirche gegenüber dem Schloss Mirabell. Heute denkt man darüber: Der grüne Wochenmarkt an dieser Stelle ist ein wichtiger Anziehungspunkt auch für den Fremdenverkehr und gehört in die Stadt hinein.

Unter den Nr. 8 bis 13 verbergen sich geplante, prunkvolle Gebäudekomplexe, die wie viele Straßen Namen aus der Geschichte der Stadt und des Landes Salzburg bekommen sollten, die aber nicht ausgeführt wurden. Gleiches gilt für die folgenden Straßennamen bis Nr. 15. Dann folgt die 16. *Schrannenprom.[enade]*. Schon die Namengebung "Promenade" deutet an, dass hier "vornehm" gebaut werden sollte. Auch das wurde nicht ausgeführt, und die "Schranne" blieb in der Stadt. Es folgen wiederum Straßen und Höfe, die "prunkvoll" geplant, aber so nicht gebaut wurden. Auch die Namengebung der wichtigsten Durchgangsstraße der Neustadt orientierte sich an diesem Programm. Sie sollte 22 *Kronprinz-Rudolph-Str.* heißen, das ist die heutige *Rainerstraße*. Sie wird in Richtung des Bahnhofs heute von eher langweiligen Bürobauten gesäumt und hat nichts mehr von dem Glanz neben dem damals bereits bestehenden Mirabellgarten mit der prachtvollen Schloss- und Gartenanlage. Das Schloss Mirabell wurde bereits 1606 als Landsitz des Fürsterzbischofs gebaut. Dieser "Landsitz" war also "weit außerhalb" der (damaligen) Altstadt auf dem anderen Salzachufer. - Auffallend ist auf dem Plan an dieser Stelle die gedachte, breite 23 *Landschaftsprom.[enade]*. Den Namen sollte sie nach der "Landschaftsvertretung", der Standesvertretung bzw. dem "Oberhaus" des Landes Salzburg bekommen, aber das heutige Gebiet zwischen der Hubert-Sattler-Gasse und der Franz-Josef-Straße bietet eine relativ enge Wohnbebauung. So viel "Vornehmheit" konnte sich die Stadt offenbar doch nicht leisten. Selbst ein offensichtlich so wichtiger Durchbruch mit der 30 *Klostergasse* (etwa im Zentrum des Plans ein großer, roter Winkel) wurde nicht ausgeführt. Hier steht noch, in der Nähe des berühmten Friedhofs von St. Sebastian und in gedachter Verlängerung der Fabergasse das Stück einer alten Stadtmauer und versperrt den Weg. Dafür ist die nahegelegene Linzergasse (auf dem Plan ohne Namen in der alten, braun markierten Bebauung, im südlichen Teil am Kapuzinerberg entlang), heute ein Hauptanziehungspunkt für den Tourismus. Hier drängeln sich die Touristen an einem Sommerabend zwischen kleinen Geschäften und Straßenrestaurants. Dort aber bieten die Hinterhöfe langweilige (aber offenbar notwendige) Parkmöglichkeiten, und den idyllisch gelegenen Sebastiansfriedhof muss man gezielt suchen. Auf dem heutigen Stadtplan sieht das folgendermaßen aus (und man sieht hier auch die dichte Bebauung in der nach Norden verlängerten Faberstraße):



Von den Gebäuden am 35. K[aiserin] *Elisabeth-Damm*, heute *Elisabethkai*, wurden einige realisiert, die einen Eindruck vermitteln, wie weitere Villen dort gedacht waren. Auf ein besonderes Haus dort kommen wir noch zu sprechen. Ganz entsprechend geschah es am 49. *Süddamm*, heute *Giselakai*, wo auf der erheblichen Aufschüttung bis zur mittelalterlich engen Steingasse prachtvolle Villen entstehen sollten, und die wurden z.T. auch gebaut. Die Planskizze zeigt hier von der zentralen Stadtbrücke aus nach Süden eine Reihe von Villen, auf die ebenfalls in der unten folgenden Kommentierung von Petzolt hingewiesen wird. Vor der neuen Imbergstraße liegen diese Grundstücke, auf aufgeschüttetem Gelände und beginnend schon westlich des gestrichelt eingezeichneten Mozartstegs für Fußgänger, der erst 1903 gebaut wurde (zum Mozartplatz in der Altstadt hinüberführend). Das reicht bis zur neuen Brücke, gelb eingezeichnet, ebenfalls aus dem Beginn des 20. Jahrhunderts. (Übrigens soll auch von Mozart hier nicht die Rede sein. Ein Mozart-Denkmal wurde seit 1835 geplant und 1842 errichtet auf dem Platz, der dann erst 1849 diesen Namen erhielt.) Auf dem Stadtplan sieht die Gegend heute so aus:



Dem gegenüber auf der Altstadtseite am (heutigen) Rudolfskai waren einige weitere Gebäudekomplexe geplant, die nicht ausgeführt wurden und die wir hier zusammen mit dem Rest der Notizen übergehen. - Wir wenden uns nun der Kommentierung Pezolts zu, die er in einem umfangreichen Zeitungsartikel "Randglossen über die Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg" ausführte. Darin schrieb er u. a., dass auf Vorschlag des Architekten Salzburg eine "Saisonstadt" für Touristen werden sollte. Entsprechend konzipiert sei die "[...] vorgelegte Planskizze, nach welcher unser Salzburg keineswegs den Charakter einer großen Residenz- oder Fabriks-Stadt, sondern das reizende Bild einer Saisonstadt anzustreben habe." Dieser Hinweis ist offensichtlich ein Frühbeleg für den Sommerfremdenverkehr in der Stadt Salzburg, ja wohl für diesen Gedanken überhaupt. Die Stadt Salzburg verzeichnet für 1871 (erst hier beginnt die Statistik) ca. 25.000 "touristische Ankünfte". Das steigert sich langsam bis 1889 auf ca. 52.000. Dazu musste aber weiter geplant werden, z. B. die Erweiterung bzw. der Abriß allzu enger Stadttore (und dazu musste erst der Festungscharakter der Stadt aufgehoben werden). Petzolt nennt u. a. als Hindernisse den "Andräbogen" (heute Sauterbogen; "Bogen" ist hier eine Tordurchfahrt), den Lodronbogen und das Bergstraßtor. Wichtig sei auch, die Umgebung des Schlosses Mirabell neu zu gestalten (das wurde nur ansatzweise verwirklicht). Schwerpunkte des neuen Stadtbildes sind die durch die Salzachregulierung entstehenden Dämme, über die wir gesprochen haben. Eine Hauptlinie der Neustadt geht zum Bahnhof, aber z. B. die gewünschte Verlegung des Schrankenmarktes wurde nicht realisiert (siehe oben).

Zwei neue Friedhöfe werden angelegt, und der von St. Sebastian "steht dann nur beschränkt zur Verfügung" (hier gibt es heute nur noch Urnenbestattungen, aber der Friedhof ist ein Kleinod prachtvoller und wichtiger Familiengräber). An der Steingasse ist die "einst hemmende Passage" gefallen (offenbar ein Stadttor, das abgerissen wurde, aber in der Gasse steht ein weiteres ebenso enges). Und hier am Salzachufer ist Platz für "zehn prachtvolle Villen" geschaffen worden (tatsächlich sind es fünfzehn). Diese "Kaivillen" prägen weiterhin das Stadtbild an dieser Stelle. - Auf der Altstadtseite ist das Michaelstor bereits abgerissen worden, "spurlos" verschwunden, und die Zufahrt zum Mozartplatz ist "offen und frei". Und Georg

Petzolt fügt den Wunsch an, dass "die gänzliche Auflassung der Festungs-Wälle" endlich geschieht und sie durch "anmuthige Promenaden" ersetzt werden. Er schließt mit einigen Schätzungen über die Bodenpreise, über die Kosten für die "Demolierung" (von Mauern und Wällen) und über die Kapazität für "300 Wohnhäuser" und für "18 öffentliche Gebäude".

Von der Stadterweiterung, vor allem auf dem neu gewonnenen Gelände an den Promenaden am Salzachufer profitierten Hotelneubauten wie das heutige 5-Sterne-Hotel "Hotel Sacher", 1866 nach dreijähriger Bauzeit auf der neuen Salzachpromenade am linken Flussufer als "Österreichischer Hof" eröffnet.¹⁴



Und solche Hotels traten in Konkurrenz zu den alteingesessenen Häusern in der engen Altstadt, auf der gegenüberliegenden Salzachseite, z. B. zum ebenfalls heute 5-Sterne-Hotel "Altstadt Radisson Blu", das als Haus seit 1377 nachweisbar ist und als Brauhaus "Zur Hölle" seit 1437, das aber auf römischen Mauern steht.

Zum Schluss dieser Überlegungen soll auf ein Gebäude hingewiesen werden (auf der obigen Postkarte links am "Österreichischen Hof" anschließend), das in der Planskizze von 1861 als geplant (rot) eingezeichnet ist, aber nicht näher benannt wird. Es ist flussabwärts das erste Haus auf dem rechten Ufer nach der Stadtbrücke, auf dem Plan als rotes, spitzwinkliges Dreieck gezeichnet, dessen Spitze abgestumpft ist. Auf diesem Areal entstand dann erst 1882 das "Bazargebäude", der "Bazar" genannt, in einer "Mischung aus historischen und Jugendstil-Elementen". "[...] mit seinem teilweise orientalisches anmutenden Erscheinungsbild (ist es) ein architektonisches Unikum in der Stadt".¹⁵ Heute ist es Sitz der ältesten Privatbank Österreichs, des "Bankhauses Carl Spängler & Co." Ein Unikum? Ja, aber es passt in den Modestil des "Orientalismus"¹⁶, der lange historische Wurzeln hat, zu denen übrigens auch Wolfgang Amadeus Mozart gehört.

¹⁴ Vgl. (online) *Salzburgwiki*: "Hotel Sacher" (historische Abbildung des "Österreichischen Hofes"). Auf der "Plan-Skizze" von 1861 nicht in dieser Größe als Komplex eingezeichnet.

¹⁵ Vgl. (online) *Salzburgwiki*: "Bazargebäude (der Bazar)" mit entspr. Abbildung (Dank an Peter Krackowizer für die Abdruckerlaubnis).

¹⁶ Siehe: Holzapfel und Öztürk, (2008); Holzapfel und Öztürk, (2022); Öztürk, (2015).



Solche Gebäude stehen heute selbstverständlich unter *Denkmalschutz* und werden, soweit das überhaupt möglich ist, in ihrer ursprünglichen Gestalt erhalten oder etwa nach einem Brand möglichst originalgetreu wieder aufgebaut. Für Umbauten gibt es strenge Auflagen. Heute steht praktisch die gesamte Innenstadt von Salzburg, die Altstadt links der Salzach, weitgehend auch die Neustadt rechts der Salzach derart unter Denkmalschutz und wurde 1999 in die Liste des UNESCO - Weltkulturerbes eingetragen. Dass man überhaupt über Denkmalschutz diskutieren und dann auch entscheiden konnte, hat seinen Anfang in solchen Überlegungen zur Ästhetik der Stadtplanung, wie sie für Salzburg zum ersten Mal 1861 angedacht wurden.

3. DER BLICK AUF UND IN DAS OSMANISCHE REICH UM DIE MITTE DES 19. JAHRHUNDERTS

Das 19. Jahrhundert war eine Zeit großer Veränderungen und Entwicklungen in Europa. Die rasanten militärischen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklungen führten in vielen Ländern Europas zu dieser Zeit zu gravierenden Veränderungen. Eines dieser Länder war das Osmanische Reich. Auch das Osmanische Reich war von diesen Entwicklungen betroffen, und mit dem Tanzimat-Edikt (1839) wurden in jeder Hinsicht Modernisierungsbemühungen eingeleitet. Dieses Jahrhundert war auch der Ausgangspunkt für den modernen Tourismus in seiner heutigen Form. 1863 wurde in *Istanbul* eine Ausstellung mit dem Namen "Sergi-i Umumi-i Osmani" (The Ottoman General Exhibition) eröffnet,¹⁷ woran Europa großes Interesse zeigte und Besucher in Gruppen nach Istanbul kamen, um die Ausstellung zu sehen. Diese Reisegruppen waren offenbar die ersten "Touristenkonvois" im größeren Stil, die in das Osmanische Reich kamen; Einzelreisende waren natürlich viel früher unterwegs. Mit der

¹⁷ Vgl. (online) Tozoğlu, A. E. (2022): "Addressing the Modern Regimes of Urban Spectacle: Revisiting the Ottoman General Exhibition of 1863 in Istanbul", in: Journal of Urban History [Summary].

Verbesserung der Transportmöglichkeiten kamen immer mehr Reisende in das Osmanische Reich. Der Orient-Express, der 1883 seine erste Fahrt antrat, verband Europa und Istanbul. Die Eisenbahnen, die bald das gesamte Osmanische Reich bedienten, erleichterten das Reisen und kurbelten den Tourismus erheblich an. (Auch im Beispiel aus Salzburg spielt die Eröffnung der Eisenbahnstrecke eine besondere Rolle.) In der vorliegenden Arbeit sollen die touristischen Aktivitäten, die Transportmöglichkeiten, die in diesem Zusammenhang eröffneten Hotels und Pensionen sowie die von der osmanischen Regierung erlassenen, entsprechenden Vorschriften zwischen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und 1923 untersucht werden, soweit uns dafür Quellen zur Verfügung stehen.

Das Osmanische Reich ist ein Reich mit einer sehr langen Geschichte (von 1299 bis 1922), das über ein sehr großes Gebiet (1.800.000 m²) herrschte und Gemeinschaften aus vielen verschiedenen Kulturen beherbergte (Quataert und Berktaş, 2003). Obwohl in allen Zeitperioden des Reiches von seiner Gründung bis zu seinem Zusammenbruch Bebauungspläne für die eroberten Städte erstellt wurden, gewannen geplante Bauten erst um 1500 an Bedeutung, und in dieser Zeit wurden ernsthafte Planungen vor allem über Gasthäuser (Tr. Hanlar), Karawansereien und Hafenstädte wie Trabzon, Samsun, Sinop, İnebolu, Amasra und Alanya durchgeführt (Faruqi, 2000, 73 ff). Der Handel stand im Mittelpunkt der Bauarbeiten, die in dieser Zeit durchgeführt wurden. Um den Handel zu erhalten und zu stärken, wurden solche Bauarbeiten durchgeführt.

Ab dem frühen 18. Jahrhundert, insbesondere mit der Verkündung des Tanzimat-Edikts¹⁸, gewannen die Verwestlichungs- und Modernisierungsbestrebungen im Reich an Schwung und Bedeutung. Eines der wichtigsten Merkmale dieser Zeitspanne ist es, dass sich die Bauarbeiten nun mehr nicht nur auf den Handel konzentrierten, sondern auch Kunst und Ästhetik in den Vordergrund rückten. Wichtig ist hier aber zu betonen, dass in dieser Zeitperiode nicht nur die Architektur, sondern auch die Musik, die Literatur, die bildende Kunst und andere künstlerische Bereiche, mit anderen Worten, die Aufklärung des Westens in allen Bereichen als Vorbild genommen wurden (für weitere Informationen: Quataert und Berktaş, 2003).

Die Stadtplanung wird in der Türkei generell in vier Perioden untersucht, wobei wir uns in der vorliegenden Studie nur mit der ersten Periode, nämlich der osmanischen Periode von 1850-1930, befassen.

Da die Verwaltungszentren der Osmanen ab den 1850er Jahren aus dem Palast ausgelagert wurden, entstanden in dieser Zeit besonders in Istanbul neue, große Verwaltungsgebäude. Bildungsgebäude (Gymnasien und Universitäten), Krankenhäuser, Militärbauwerke, Moscheen, Paläste, große Industrieanlagen und Geschäftshäuser wurden in dieser Zeit (erste Periode) geplant und größtenteils gebaut. Der Beylerbeyi-Palast, der Topkapı-Palast, der Dolmabahçe-Palast, die Universität Istanbul, das Kuleli-Militärgymnasium, die Mektebi Harbiye (Militärschule), die Taksim-Kaserne, die Selimiye-Kaserne, das Deutsche Krankenhaus und das Galatasaray-Gymnasium gehören zu den wichtigsten Beispielen aus dieser Zeit.

¹⁸ Das Tanzimat-Edikt, der erste konkrete Schritt der Verwestlichung in der türkischen Geschichte, wurde am 3. November 1839 während der Herrschaft von Sultan Abdülmecid verkündet. Mit diesem Edikt erklärte der Staat, dass er sich erneuern müsse. Die Französische Revolution hatte einen großen Einfluss auf die Verkündung des Tanzimat-Edikts, denn das Osmanische Reich erließ dieses Edikt, um die negativen Auswirkungen der nationalistischen Ideen, die mit der Französischen Revolution ins Land kamen, zu verhindern (siehe dazu: Özdemir, Çiğdem und Aktaş, 2014).

Die Planung beschleunigte sich in dieser Zeit nicht nur im Hinblick auf die Gebäude, sondern auch auf den städtischen Verkehr, und es wurden wichtige Brücken, Molen, Straßenbahnen, Bahnhöfe und Stationen im Stil der damaligen Zeit geplant und gebaut. Der Bahnhof Sirkeci, der Bahnhof Haydarpaşa, die Bagdadbahn und die Galata-Brücke sind wichtige Beispiele für die neue und moderne Verkehrsstruktur der damaligen Zeit.

Betrachtet man diesen Zeitraum aus einer allgemeinen Perspektive, so kann man feststellen, dass es keine ganzheitliche Stadtplanung gab und keinen Erhaltungsschutz für kleine, zivile Gebäude. Andererseits wird allgemein festgestellt, dass institutionelle Bauten wie Paläste, Bahnhöfe, Militärbauten, Krankenhäuser und Moscheen in den Vordergrund traten. Allerdings muss man einschränkend sagen, dass die allgemeine Forschung zwar für alle Städte innerhalb der osmanischen Grenzen durchgeführt wurde, dass aber die Stadtplanung und die speziellen Untersuchungen hauptsächlich auf den Beispielen von Istanbul basieren. Die Tatsache, dass Istanbul die Hauptstadt der Osmanen und eine der beliebtesten Städte der damaligen Zeit war, spielt dabei eine große Rolle.

Obwohl die oben genannten großen Gebäude nicht direkt für touristische Zwecke errichtet wurden, sind sie heute zu den beliebtesten Touristenattraktionen in Istanbul geworden. Insbesondere Paläste und große Moscheen sind wichtige touristische Ziele. Dies zeigt, dass die Bauarbeiten und Erneuerungen, die in den 1850er Jahren begannen und bis in die 1930er Jahre andauerten und unter dem Einfluss des Tanzimat sich nun auch an Kunst und Ästhetik orientierten, dadurch gerade für den heutigen Tourismus an Bedeutung gewonnen haben.

Während die Verstärkung in dieser Periode des Osmanischen Reiches fortschritt, und zwar obwohl diese nicht direkt auf den Tourismus ausgerichtet war, hat sie den heutigen Tourismus beeinflusst. Andererseits gab es auch Aktivitäten, die in dieser Periode durchgeführt wurden, die direkt auf den Tourismus ausgerichtet waren. Dazu gehörten vor allem internationale Ausstellungen.

3.1. "Sergi-i Umumi-i Osmani" (Die allgemeine osmanische Ausstellung)

Die erste internationale Ausstellung für Industrie und Handel wurde 1851 in England in London eröffnet. An sie nahm das Osmanische Reich erstmalig auf der internationalen Bühne teil (Çelik, 2020), wobei auch da die Einflüsse des Tanzimat-Edikts eine große Rolle spielten. Der Hauptgrund für die Teilnahme des Osmanischen Reiches an dieser Ausstellung war der 1838 mit England unterzeichnete Handelsvertrag, während andere Gründe darin bestanden, zu zeigen, dass der Verwestlichungsprozess weiterging und dass es ein großes Potenzial für Investitionen in den Handel mit den osmanischen Ländern gab (siehe dazu: Önsoy, 1983). An der zweiten Ausstellung in New York konnte das Osmanische Reich wegen der großen Entfernung nicht teilnehmen, nahm aber an der dritten Ausstellung in Paris teil, die von Napoleon selbst besucht wurde, und das Osmanische Reich stellte mehr als 2000 Produkte aus, darunter Teppiche, Taschentücher, Seidengewebe, Baumwollgarne, Gürtel, Schwerter, Pferdegeschirr, Filz, Tigerfelle usw.¹⁹

Die vierte dieser Ausstellungen fand 1863 mit dem Name *Sergi-i Umumi-i Osmani* in Istanbul statt. Hunderttausende Produkte von Dutzenden teilnehmenden

¹⁹ Für weitere Informationen über die Ausstellung: Önsoy, R. (1983). Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi), Belleten, C. XLVII, S. 185-195. Abrufbar unter: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2500815>.

Ländern wurden auf dieser Veranstaltung ausgestellt. Die Ausstellung erregte große Aufmerksamkeit, und der wichtigste Vorteil dabei war, dass das Osmanische Reich eine ernstzunehmende weltweite Publicity erhielt und man jetzt begann, die osmanischen Länder auch als Reiseziel für ausländische Touristen zu sehen, was in dieser Arbeit für uns wichtig ist. Ünsoy (1983: 233) betont in seiner Arbeit, dass Journalisten, Geschäftsleute und Kaufleute aus verschiedenen europäischen Städten, insbesondere aus Wien nach Istanbul kamen, um die Ausstellung zu besuchen. Sie waren auch die erste Gruppe von Touristen, die in Massen im Kaiserreich eintraf. Eine Gruppe von 142 Personen traf Anfang April 1863 ein, gefolgt von einer weiteren Gruppe von 450 Personen. Diese Ausstellung war für das Osmanische Reich von großem Nutzen, denn nach der Ausstellung zog das Reich im erheblichen Maß die Aufmerksamkeit aus dem Ausland auf sich, und ausländische Touristen begannen, es als Ziel für Besichtigungen und für Erholung zu sehen. In dieser Zeit begannen auch die Reiseführer in Europa ihre Aufmerksamkeit auf das Osmanische Reich zu richten, und *John Murray*, einer der wichtigsten Namen auf dem Reiseführermarkt jener Zeit, hob die osmanischen Reiseziele in seinem Buch "Handbook for Travelers in Constantiople, the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and plain of Troy" von 1871 hervor.

3.2. Die Cook Company und neue Transportmöglichkeiten

Die Bedeutung der Ausstellung beschränkte sich nicht nur auf die oben genannten Punkte. Als 1841 das in England gegründete Reisebüro Thomas Cook 1845 das erste Pauschalreiseprogramm der Welt auf den Markt gebracht hat und 1851 mit 165.000 Touristen auf der Londoner Ausstellung eine Premiere in diesem Sinne erlebte, hatte es auch die osmanischen Länder im Blick. 1883 eröffnete *die Cook Company* ihre erste Tourismusfiliale in Pera, Istanbul, und begann mit der Beförderung von Touristen aus dem Westen in die osmanischen Länder. So begann man Reisen aus verschiedenen Ländern, vor allem aus Deutschland, aber auch aus Amerika, in die osmanischen Länder zu organisieren. Damit gewann auch hier der Tourismus an Bedeutung (für weitere Informationen siehe: Koçer, 2020).

In dieser Zeit ist der Tourismus aufgrund des zunehmenden Wunsches der Menschen, neue und andere Orte zu sehen, von der Erleichterung der Transportmöglichkeiten abhängig. Die technischen Entwicklungen, die in den 1800er Jahren rasch voranschritten, erleichterten den Transport, und somit konnten Touristen mit Dampfschiffen und Eisenbahnen unschwer in die osmanischen Länder reisen (Akyıldız, 2019). Das sind Faktoren sind, die sich positiv auf die touristischen Aktivitäten des Osmanischen Reiches in dieser Zeit auswirkten. Vor allem der Orient-Express, der 1888 erstmals nonstop zwischen Paris und Istanbul verkehrte und diese Reise erheblich erleichterte, spielte eine Vorreiterrolle (Çelik, 2020).

3.3. Unterkünfte im osmanischen Istanbul

Vor 1800 war es sehr schwierig, eine wohnliche oder gehobene Unterkunft in Istanbul zu finden, so dass die Menschen, die aus verschiedenen Gründen in die Stadt kamen, nur in Karawansereien oder auf den Schiffen, mit denen sie reisten, übernachten konnten (Çilli, 2009). Doch vor allem ab den 1850er Jahren begannen die ersten Bauarbeiten, um dem Bedarf an Unterkünften für die ins Osmanische Reich kommenden Kaufleute und Touristengruppen zu entsprechen. So begannen die ersten Bemühungen, im osmanischen Istanbul Hotels zu eröffnen.

Werfen wir einen Blick auf die ersten Hotels, die in diesem Zeitraum in Istanbul eröffnet wurden (siehe dazu: Gülersoy, 1999; Akın, 2002; Akıncı, 2008; Yakartepe

und Binan, 2011; Çelik, 2017): Das *Hotel des Quatre Nations* (berühmt für seine köstlichen Speisen) wurde 1840 in Galata eröffnet. Das *Hotel d'Angleterre* (berühmt für seinen Komfort) wurde 1841 in Beyoğlu eröffnet. Pierre Loti war einer der Stammgäste dieses Hotels. Das *Hotel de Bysance* wurde 1849 von Madame Josephine Vitalis eröffnet. Dieses war das erste Hotel, das aus Stein gebaut wurde, im Gegensatz zur osmanischen Holzarchitektur. Das *Hotel de France* wurde 1851 eröffnet. Und um 1860 wurde in Beyoğlu ein Hotel nach dem anderen eröffnet, wie das *Hotel Restaurant des Colonies*, das *Hotel Restaurant du Palais de Fleurs*, das *Hotel d'Europe*, das *Hotel de Grece*, das *Hotel Luxembourg* usw. Gegen Ende des Jahrhunderts war Istanbul voller Hotels, die auf Gruppen, die kulturtouristische Reisen unternahmen, und auf Händler ausgerichtet waren. Zum Schluss möchten wir noch das berühmteste Hotel Istanbuls erwähnen: *Pera Palas*. İçigen und Yılmaz (2023:72) stellen in ihrer Arbeit fest, dass es vor der Eröffnung des *Pera Palas* im Osmanischen Reich neunundzwanzig Hotels in der Region Pera und Galata gab, darunter fünf Hotels, die zwischen 1840 und 1850 gebaut wurden, neun Hotels zwischen 1851 und 1860, vier Hotels zwischen 1861 und 1870, neun Hotels zwischen 1871 und 1880 und zwei Hotels, die im Jahr 1891 eröffnet wurden.

Das Hotel *Pera Palas* wurde am 1. Februar 1895 mit einem von der Hotelleitung organisierten Fest eröffnet. Da das Hotel vor allem den Touristen diente, die mit dem Orient-Express nach Istanbul kamen, begann es gleich nach der Eröffnung sehr gute Geschäfte zu machen und wurde sehr schnell berühmt (Akin, 2002). Mit der Besetzung Istanbuls im Ersten Weltkrieg wurde das Hotel *Pera Palas* zwischen 1918 und 1922 von den alliierten Staaten im Beschlag genommen, und der britische General Hamilton machte es zu seinem Hauptquartier. Berühmte Namen wie Mustafa Kemal Atatürk, Königin Elisabeth II., Agatha Christie, Alfred Hitchcock, Schah Reza Pahlavi, Josip Broz Tito, General Franz von Papen, Zsa Zsa Gabor, Greta Garbo, Pierre Loti, Ernest Hemingway, Mata Hari, Mikis Theodorakis haben in diesem Hotel gewohnt. Auch viele Filme wurden in dem Hotel gedreht, und das Hotel hat seinen touristischen und kulturellen Charme bis heute bewahrt.

3.4. Zusammenfassende Überlegungen zu den Unterkünften im osmanischen Istanbul

Im 19. Jahrhundert wirkten sich die Entwicklungen in Europa auf das Osmanische Reich wie auf viele andere Länder aus, und das Reich war in vielen Bereichen, mit dem Einfluss des Tanzimat Edikts, auf radikale Veränderungen ausgerichtet. Diese Veränderungen, die das Kaiserreich durchführte, führten auch zu den ersten Anfängen des modernen Tourismus im Land. Die Ausstellung *Sergi-i Umumi-i Osmani*, die 1863 in Istanbul stattfand, spielte bei der Entwicklung des modernen Tourismus in Istanbul eine führende Rolle. Dank dieser Ausstellung besuchten zahlreiche Menschen Istanbul zum ersten Mal. Diese Besuche trugen dazu bei, dass das Osmanische Reich in kurzer Zeit weltweit bekannt wurde und sich zu einem beliebten Reiseziel entwickelte. Diese besondere Situation hat es ermöglicht, verschiedene Aktivitäten durchzuführen, um den Tourismus stärker zu beleben. Die wichtigste davon ist der Beginn der Hotellerie, die der offensichtlichste Indikator für Tourismus im modernen Sinne ist. In kurzer Zeit wurden in Istanbul sehr schöne Hotels gebaut, in denen Touristen übernachten können, und diese Hotels haben sowohl Istanbul als Stadt als auch den Tourismus wiederbelebt. Das Hotel *Pera Palas*, in dem viele berühmte Persönlichkeiten übernachteten, ist eines dieser Hotels, das seine Beliebtheit bis heute bewahrt hat und immer noch ein wichtiges Touristenziel ist. Im 19. Jahrhundert wurden auch sehr bedeutende architektonische Bauwerke errichtet oder bestehende in großem Umfang restauriert. Die wichtigsten historischen Gebäude (Karawansereien,

Paläste, Moscheen, Brücken, Tunnel, Straßenbahnen, Parks und Gärten usw.) im heutigen Istanbul sind die touristisch attraktivsten Orte im heutigen Istanbul, auch wenn sie im 19. Jahrhundert nicht direkt für den Tourismus ausgerichtet sind. Tatsächlich erreichte Istanbul im Jahr 2023 mit 17.370.030 ausländischen Besuchern die höchste Besucherzahl aller Zeiten²⁰.

4. ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN UND FOLGERUNGEN

Die Millionenstadt Istanbul und die österreichische Landeshauptstadt Salzburg, schon gar nicht das südbadische Freiburg, sind weder in ihrer historischen Entwicklung noch in ihrer Bedeutung für den Fremdenverkehr vergleichbar. Ein solcher Vergleich ist auch grundsätzlich hier nicht angedacht gewesen, aber es gibt interessante Parallelen. Aber ein aktueller Fund zu Salzburg als geplante (und dann in dieser Pracht) nur in Teilen realisierte Stadtvision von 1861, die vor allem auch ästhetische Gedanken in den Vordergrund stellen (es ist aus dem Salzburger Plan nicht ersichtlich, welche Gebäudekomplexe etwa als Hotels gedacht waren), stellt uns auch heute vor Fragen, deren Konsequenzen bedacht werden sollten. Eingriffe in die Natur (wie z. B. die Salzachregulierung) haben Folgen, die vorher bedacht werden sollten, und man sollte sich nicht von der "Vision" prachtvoller Allen am Flussufer und breiten Durchgangsstraßen blenden lassen. Man muss sich auch vergegenwärtigen, welche "Formen" von Tourismus man haben möchte: den Massentourismus, der zwar wirtschaftlich attraktiv ist, der aber mit seinen notwendigen Großbauten an Hotels und an Infrastruktur das äußere Erscheinungsbild einer solchen Stadt erheblich verändert. Und die Folgen hat auf lange Sicht die örtliche Bevölkerung zu tragen, zu ertragen.

Der Salzburger Plan von 1861 war vor allem von der Idee getragen, eine ästhetisch "schöne" Ansicht der Neustadt zu gestalten. Aus wirtschaftlichen Interessen kombinierte man damit die Idee z. B. den Markt an den Stadtrand zu verlegen, wozu die relativ neu geschaffene Eisenbahnlinie sich anbot. Aus den Briefen geht hervor, dass die Wiener Weltausstellung aus Salzburger Sicht eher negativ beurteilt wurde. Auch wollte man nicht die dortige "Residenz-Architektur" nachahmen. In Istanbul war unter ganz anderen Voraussetzungen eine internationale Ausstellung und der Hang, westliche Modeströmungen der Infrastruktur nachzuahmen, Anlass sich entsprechende Gedanken zu machen, und dabei spielte ebenfalls die Eisenbahn eine, aber völlig andere Rolle. Wo man in Salzburg Straßenansichten möglichst erhalten wollte und sich doch endlich getraute, sich von den Festungsmauern zu befreien, hatte das Osmanische Reich ganze andere Möglichkeiten, das äußere Erscheinungsbild der Großstadt "modern" und zeitgemäß umzugestalten. Aber z. B. die aus heutiger Sicht wertvolle, ältere osmanische Holzkonstruktion von Häusern verschwand, und ähnlich auch in anderen Städten der Türkei bis in die jüngste Zeit. Schließlich ist die angedachte Neuregulierung der Verbindung zum Schwarzen Meer zwar mit der Salzachregulierung ab den 1860er Jahren in Salzburg absolut nicht vergleichbar, aber es stellt sich die gleiche Frage nach den möglichen Folgen für die Umwelt. Im großen Stil die Veränderung von Städten und Regionen umweltverträglich zu planen und entsprechend menschenfreundlich und umwelt- und milieuschonend speziell den Tourismus zu planen, ist ein für jede Generation jeweils neue Aufgabe und Herausforderung.

²⁰ Quelle der Angaben: Istanbul Provincial Directorate for Culture and Tourism, abrufbar unter: <https://istanbul.ktb.gov.tr/TR-338436/istanbul-turizm-istatistikleri---2023.html> (Zugriff am: 16.03.2024).

LITERATURVERZEICHNIS

- Akın, N. (2002). *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, İstanbul: Literatür Yayınları.
- Akıncı, T. (2008). *Beyoğlu Yapılar, Mekanlar, İnsanlar (1831-1923)*, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Akyıldız, A. (2019). *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Bauer, A., Gardini, M. A. und Skock, A. (2020). Overtourism im Spannungsverhältnis zwischen Akzeptanz und Aversion. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, 12 (1), 88-114. (online, Zugriff: März 2024).
- Çelik, E. (2020). Osmanlı Topraklarına Yeni Bir Gezi Türü: 19. ve 20. Yüzyılda Cruise Gezileri. *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 16(32), 399-430.
- Çelik, Z. (2017). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Çilli, Ö. (2009). *Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas*. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Dopsch, H. und Hoffmann, R. (1996). *Geschichte der Stadt Salzburg*, Salzburg: Verlag Anton Pustet.
- Faruqhi, S. (2000). Osmanlı'da *Kentler ve Kentliler (Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia)*. (Übersetzt von Neyyir Kalaycıoğlu). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Gülersoy, Ç. (1999). *Beyoğlu'nun Yitip Gitmiş 3 Oteli*, İstanbul: Çelik Gülersoy Vakfı Yayınları.
- Holzapfel, O. und Öztürk, A. O. (2008/2022). Zum Türkenbild in deutschsprachigen Liedern und Kinderversen. In: *Acta Ethnographica Hungarica* (53), 361-380. [im Januar 2009 auch als *online* edition im Internet, März 2022 ebenso bei *academia.edu*; u. a. über den Orientalismus des 18. Jahrhunderts, Mozart usw.].
- Holzapfel, O. und Öztürk, A. O. (2022). Konrad Pfeffels Gedicht ‚Tobakspfeife‘. Zur pädagogischen Rezeption eines Bestsellers im 19. Jahrhundert. In: *Digitalisierung im Kontext von Sprache und Literatur in der Türkei. Potenziale, Herausforderungen und Prognosen*, hrsg. von Mehmet Tahir Öncü, Ali Osman Öztürk und Leyla Coşan, Berlin: Logos. S. 77-97.
- Holzapfel, O. (2024). Bearbeiter. "Kobler-Spängler-Briefe", in: (online) *Salzburgwiki / Kobler-Spängler-Briefe 1860 bis 1869 / Briefe von 1861 und "Kobler-Spängler-Briefe" allgemein* (Zugriff: März 2024).
- İçigen, E., & Yılmaz, G. (2023). Galata ve Pera Bölgesinde Otel İşletmeleri (1840-1895). *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 34 (2), 69-82.
- Kagemeier, A. (2021). *Overtourism*, München: UVK Verlag
- Koçer, G. (2020). Turizm Tarihini Keşfetmek: Modern Turizmin Doğuşu ve Doğunun Cazibesi. *Near East Historical Review*, 10 (3), 327-344.
- Murry, J. (1871). *Handbook for Travelers in Constantiople, the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and plain of Troy*, London.
- Önsoy, R. (1983). Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umum-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi), *Bellekten*, C. XLVII, 185-195.

- Özdemir, Y., Çiydem, E., & Aktaş, E. (2014). Tanzimat Fermanı'nın Arka Planı. *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 22 (1), 321-338.
- Öztürk, A. O. (2015). *Alman Oryantalizmi*, Istanbul: Vadi Yayınları.
- Quataert, D., & Berktaş, A. (2003). *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*. İletişim Yayınları.
- Salzburgwiki (online). "Bazargebäude (der Bazar)"; "Fremdenverkehr Stadt Salzburg"; "Giselakai" (Zugriffe: März 2024). - Weitere relevante Stichwörter dort u. a.: "Geschichte der Stadt Salzburg / Die Stadterweiterung der Gründerzeit"; "Neustadt"; "Salzachregulierung".
- Tozoğlu, A. E. (2022). Adressing the Modern Regimes of Urban Spectacle: Revisiting the Ottoman General Exhibition of 1863 in Istanbul", in: *Journal of Urban History* (online; Zugriff auf Summary: März 2024).
- Yakartepe, E. Ç., & Binan, C. (2011). İstanbul'un Modernleşme Dönemi Otelleri (1840-1914). *Megaron*, 6 (1), 79-94.