Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben

Band: - (1954)

Heft: 16

Artikel: Story des Erfinders des Fremdenverkehrs

Autor: Moog, Pieter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-651328

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Story des Erfinders des Fremdenverkehrs

Am 5. Juli 1841 machte die Abstinentenvereinigung der englischen Stadt Leicester einen Ausflug mit der Eisenbahn in das benachbarte Loughborough, um dort an einer antialkoholischen Massendemonstration teilzunehmen. Die Durchführung lag in den Händen des aktivsten Mitgliedes der Vereinigung und Herausgebers der lokalen Abstinentenzeitschrift, des Schreinermeisters

Thomas Cook.

Obwohl vielen Teilnehmern vor der unheimlichen neuen Erfindung, der Dampfeisenbahn, noch etwas gruselte, war die Veranstaltung ein voller Er-folg. Man gratulierte Thomas Cook und riet ihm, bald wieder etwas Aehnliches zu unternehmen.

Der Jahrestag der ersten Gesell-schaftsreise sollte von den Reisebüros auf der ganzen Welt jeweils als Fest-tag gefeiert werden. Mit ihm beginnt das organisierte Reisewesen, der Tou-ristenverkehr, in gewissen Sinne der moderne Fremdenverkehr überhaupt. moderne Fremdenverkehr überhaupt. Jene seehshundert Antialkoholiker im Zug von Leicester nach Loughborough waren die erste «Gesellschaftsreise». Und der Mann, der die Sache ausgedacht hatte, der 22jährige Thomas Cooks fand am Organisieren von Reisen Geschmack. Er begann solche geschäftsmäßig zu organisieren. Als er im Jahre 1892 hochbetagt in Leicester starb, war sein Name weltberühmt.

Abstinent und Predige:

Abstinent und Prediger

Thomas Cook verlor seinen Vater
schon mit vier Jahren. Um seiner verwitweten Mutter zu helfen, muß.e er
mit zehn Jahren bei einem Handelsgärtner arbeiten. In der Umgebung
von Leicester zog er von Dorf zu Dorf
und verkauf.e Gemüse. Seine Mutter
konnte weder lesen noch schreiben.
Aber ein stark religiöser und moralischer Zug scheint in der Familie von
einem Großvater herzurühren, der
Prediger einer protestantischen Sektengemeinde war. Als Vierzehnjähriger
kommt Thomas Cook zu einem Schreiner in die Lehre, einem Trinker, der kommt Thomas Cook zu entem Schrei-ner in die Lehre, einem Trinker, der ed sein Geld am Abend im Wirtshaus ver-säuft. Jetzt erwacht in dem Knaben die fanatische Ueberzeugung: das größte Uebel ist der Alkohol.

er Talmtsen Geberlzugung. das größte Ueßel"ist der Alköhöt."
Er tritt der Baptistengemeinde bei, gerät unter den Einfluß ihrer Prediger. Bald finden wir ihn selbst in den Dörfern tätig, we er predigt, Flugschriften verteilt und Sonntagsschule abhält. Er trifft ein gleichgesinntes junges Mädehen und hat nach drei Jahren genug erspart, um zu heiraten und seine eigene Schreinerei zu eröffnen. Jetzt wendet er sich mit verstärkter Energie dem Kampf gegen die Trunksucht zu. Es war eine Zeit, da das englische Industrieproletariat seinen kargen Lohn in die Schnapsbuden trug. Als der Schnapsverbrauch stieg, versuchte man den Schnaps zu bekämpfen, indem man Bierhäuser eröffnete. Aber der Erfolg war nur, daß

sowohl mehr Schnaps als auch mehr Bier getrunken wurde.

Wenn auch die Ursache der Trunk-sucht — das soziale Elend des Proleta-riats — nur unbestimmt empfunden wurde, begann sich die junge religiöse Abstinentenbewegung mit Energie der Bekämpfung dieses Uebels zu widmen. Das Haus Cook in Leicester wird eine Das Haus Cook in Leicester wird eine Zentralstelle für die Verteilung antialkoholischer Broschüren und Zeitschriften. Seine Frau eröffnet ein alkoholfreies Hotel, und er übernimmt eine Druckerei und einen Verlag, aus dem religiöse Erbauungswerke und abstinente Propagandaschriften zu Tausenden in die Umgebung hinausflattern.

Für seinen Aktivitätsdrang ist das aber nicht genug. Zu seiner Zeitschrift, dem «Monatlichen Abstinenz-Boten», gesellt sich bald das «Kinderabstinenz-magazin» und der monatliche «Nichtraucher» Cook fabriziert Kalender mit einem Motto für jeden Tag, wie zum Beispiel: «I.7. Juli. — Erwachet, Trunkenbolde, und heult über das Elend, das euer Schicksal sein wird!» Er veröffentlicht einen Führer durch Leicester und Broschüren für den Weltfrieden. Für seinen Aktivitätsdrang ist das

«Eisenbahnen für die Millionen»

«Eisenbahnen für die Millionen»

Bei einer Fußwanderung kommt
Cook, der bis dahin nur ein einziges
Mal mit der Eisenbahn gefahren war,
auf die Idee einer «Gesellschaftsreise».
Nach ihrer erfolgreiehen Durchführung unternimmt er deren mehr — zuerst noch immer für Gruppen von Abstinenzlern oder Sonntagsschulmitgliedern, dann aber auch sehn für die
Allgemeinheit. Die Idee, das neue Verkernsmittel, die Eisenbahn, zu einem
Instrument der Menschenverbesserung
zu machen, fasziniert ihn. Außerdem
ist es auch noch ein gutes Geschäft.
«Wir brauchen Eisenbahnen für die
Millionen», verkündet er.

Bei einer späteren Gelegenheit hat

Millionen», verkündet er.
Bei einer späteren Gelegenheit hat
Cook seine Ansicht über den Wert des
Reisens zusammengefaßt: Es zerstört
die Trennungsmauern des Vorurteils.
Böse Gelüste werden unterdrückt, der
Geist gefördert. Unsere gütigen Gefühle werden erweckt, indem wir die
Lebensbedingungen und Leiden unserer
Mitmenschen kennenlernen. Wir stärken unsere Gesundheit, bessern unsere Aussichten, lernen Müdigkeit zu ertra-gen und Schwierigkeiten zu überwin-

Es gelingt Cook, die Eisenbahngesell-schaften zu überzeugen, daß es sich für sie rentiert, ihm außerordentlich billige Fahrpreise zu gewähren, wenn er ihnen dafür eine außerordentliche Menge von Passagieren zur Verfügung stellt. Seine große Neuerung ist nicht nderzug - es gab ein paar schon vor 1841 —, sondern die

persönlich geführte Gesellschaftsreise.

Mr. Cook und seine Angestellten ver-kaufen nicht nur die Fahrkarten. Sie begleiten auch den Zug, sorgen für die Unterkunft und das Programm ihrer

Passagiere, zeigen ihnen die Sehens-würdigkeiten, und alles das zu Preisen, die auch den weniger Bemittelten er-schwinglich sind.

schwinglich sind.

Schon 1845 veranstaltet die Firma
Cook Reisen nach Liverpool, verbunden mit einer Dampferfahrt entlang
der Küste von Wales. Im Jahr darauf
wird Schottland eentdeckt». Obwohl die
Eisenbahnverbindung noch nicht vollständig ausgebaut ist, gelingt es Cook,
durch geschickte Verknüpfung mit
Schiffahrtslinien eine «Tour» zusammenzustellen, die das schotttische Hochland zum erstemmal den englischen land zum erstenmal den englischen Massen zugänglich macht. Im Jahre 1851 organisieren Cook und sein Sohn (die berühmte Reisebürofirma heißt Thomas Cook & Sohn) Reisen aus den Provinzstädten zur Londoner Weltaus-stellung — 165 000 in einem Sommer.

Reisen zum Vergnügen — für alle Schichten

Die billigen Fahrpreise ermöglichen dem Mittelstand, aber auch vielen Ar-beitern zum erstenmal das Reisen zum Vergnügen, zur Erholung. Cook, der jetzt der führende Mann in seinem Fache geworden ist, beginnt sich nun auch der Möglichkeit organisierter auch der Möglichkeit organisierter Auslandreisen zuzuwenden. Die schottischen Touren, die in den ersten Jahren das finanzielle Rückgrat der Firma bilden, werden weniger einträglich, weil die schottischen Eisenbahmgesellschaften bald ihre eigenen Tourenbüros eröffnen und Cook zu verdrängen beginnen. Also reist Cook — der sein Leben lang kein Wort einer fremden Sprache erlernt hat — kühn ins Ausland, um die ersten Gesellschaftsreisen auf dem Kontinent vorzubereiten.

reiten.

Die Pariser Ausstellung von 1855 gibt ihm die erste Gelegenheit. Bald organisiert er Reisen an den Rhein, in die Schweiz, nach Italien. Die Auslandstour, einst das Vorrecht exzentrischer Lords, wird zumindest für den wohlhabenden Mittelstand möglich. Zu Tausenden strömen die Engländer und Tausenden stromen die Englander und Engländerinnen, geführt vom Kurier der Firma Cook, nach Paris, nach In-terlaken und an den Genfersee, nach Venedig, Florenz und Rom. «Wir wol-lens, erklärt Cook in einer Flugschrift, «daß alle Klässen englischer Bürger Paris besuchen damit sie lernen, die Vorwijer dieser Stadt us schätzen und Vorzüge dieser Stadt zu schätzen und die Laster zu vermeiden, die dem Ruhm der französischen Hauptstadt schaden.»

der französischen Hauptstadt schaden.»
Die Cook-Touristen, die trotz den
strengen Auffassungen des Firmenchefs jetzt dost auch schon auf Verlangen alkonolische Getränke zu sich
nehmen dürfen, wagen sich kühn in
Länder, wo keiner von ihnen ohne
Sprach- und Ortskenntnisse allein hinreisen würde. Die Cook-Organisation
ist ihre große Hilfe mit ihren unzähligen technischen Tricks, vor allem
dem eCoupons, der es ermöglicht, auch
bei Einzelreisen in den Hotels zu leben,
ohne sich mit ausländischem Geld, Feilschen um Preise oder Trinkgeldproblemen abgeben zu müssen. Aber auch
die Gegenden, die von der Sonne Cooks
beschienen werden, blühen auf.

Die Schweiz wird durch Cook und durch den Britischen Alpenklub zum «Spielplatz Europas».

Natürlich hat die neue soziale Er-

scheinung - der Cook-Tourist ihre erbitterten Gegner. Das sind zum Teil die Snobs, die alte Oberklasse, die sich durch die «unkultivierten» Tou-risten im Genuß ihrer Lieblingsplätze bedroht fühlt. In der Literatur der siebziger Jahre finden sich viele Hinsiebziger Jahre finden sich viele Hin-weise auf diese «Herden von Men-schen, die die Städte Italiens über-schwemmen, die sich nie voneinander trennen, vierzig auf einmal, mit einem Führer, der wie ein Schäferhund die Herde umkreist». Auch in den Witz-blättern wird der Tourist zu einer be-liebten Figur.

Es ist gewiß, daß man den Gesell-schaftsreisenden oft Oberflächlichkeit vorwerfen kann. Aber wie vielen Tausenden, die sonst nie aus dem eigenen Land herausgekommen wären, haben Cook und seine Nachahmer erst das Reisen ins Ausland ermöglicht! Die weitere Geschichte der Firma, die im Jahre 1865 ihr Hauptquartier nach London verlegte, ist die Geschichte des modernen Touristenverkehrs. Sie hat oft ihre exotische Note, zum Beispiel die Orient reisen der Jahrhundertwende, als die Firma Cook den Betrieb der Vergnügungsdampfer auf dem Nil in eigener Regie führte und ihre Touristen ins Heilige Land pilgerten, um dort in romantisch-bequemen Zeltlagern zu woh-

Als Thomas Cook starb, trat sein Sohn Als Thomas Cook starb, trat sein Sohn an die Spitze des Unternehmens. In der dritten Generation ging das Eigentum der Firma an die Internationale Schlafwagengesellschaft über, dann (im Zweiten Weltkrieg) an die großen englischen Eisenbahnen und mit diesen, durch die Verstaatlichung, an den englischen Staat. Aber das Riesenunternehmen mit seinen Filialen und Vertretern in den entferntesten Enden der Welt wird noch immer kommerziell als selbständiger Betrieb geführt. Heute organisieren die verschiedenen

Heute organisieren die verschiedenen Reisebüros Millionen von Reisen. In den letzten Jahren tritt der Verkehr per Flugzeug und per Reiseautobus immer mehr an die Stelle von Eisen-bahn und Schiff. Aber das Reisen ist noch immer eine vergnügliche und mo-ralisch förderliche Angelegenheit, ge-nau wie es sich der unternehmende Mr. Thomas Cook im Jahre 1841 ausg dacht hat. Pieter Moog. dacht hat.

Flugzeuge

mit 200 Passagieren an Bord

Flugzeuge mit 200 Passagieren an Hord werden einer Voraussage des amerikanischen Konstrukteurs Glenn L. Martin zufolge bald schon im 1600-km/std-Flug mit der Sonne um die Erde fliegen, ohne dazu mehr Zeit zu brauchen als die Sonne selbst. Er erläuterte dies an dem Beispiel des Fluges von Neuyork am Atlantik bis zu dem 4800 km entfernten San Francisco am Pazifik. Dieser Flug dauert bei der erwähnten Geschwindigkeit drei Stunden; das entspricht dem Unterschied zwischen der Ortszeit von Neuyork und San Francisco (12 Uhr Mittag in Neuyork ist gleich 9 Uhr Vormittag in San Francisco).

Ein Fremdendorf beim Aetna

Auf halber Höhe des Aetna soll ein Fremdendorf gebaut werden. Um Pläne zu erhalten, wurde ein inter-nationaler Wettbewerb ausgeschrieben, an dem sich schwedische, französische, italienische, deutsche und österreichische Architekten beteiligen.

Ein Unterwassertunnel in Rio

Der brasiljanische Kongreß beschloß den Bau eines Unterwassertunnels von 2,5 km Länge, der die Stadt Rio de Janeiro mit der Stadt Niteroi verbin-den soll. Es ist vorgesehen, diesen Tun-nel unter der Guanabarabay durchzu-

Wiens Probleme der «wilden» Siedlungen

In Wien taucht neuerdings die Frage In Wien taucht neuerdings die Frage der Satellitenstädte auf. Man wird sich fragen, ob solche notwendig sind in einer Stadt, die sehwer um ihre Exi-stenz ringt und immer noch unter einem Geburtenstüllstand leidet. Wien besitzt heute 1,7 Millionen Einwohner gegenüber 2,4 Millionen im Jahre 1914. Die eingemeindete Stadt hätte an sich

noch sehr viel Siedlungsraum, selbst bei modernster Bauweise im Flachbau und nur 200 Einwohnern pro Hektare. Fraktisch greift aber Wien bereits über seine Grenzen hinaus. Die Stadtyrenze ist keine Baugrenze, wie die Beispiele von Mödling, Laxenburg, Schwechat, Kaiser-Ebersdorf, Groß-Enzendorf, Korneuburg, Klosterneuburg usw. zeigen. Aber nicht diese Tatsachen lassen an die Notwendigkeit von Satellitenstädten denken, sondern die «wilde Siedeleis am Stadtrand.

Diese führt zu systemlos sich ausbreitenden

Streusiedlungen.

die das Gelände für die künftige Verbauung verderben. Sie erstrecken sich längs den Straßenbahnlinien in die Randbezirke und stellen die Stadtverwaltung vor schwierige Aufgaben, da es Straßen und Gassen sind, die zu wenig benützt werden; von den Kanalisations-, Gas-, Wasser- und Stromleitungen, die nicht rationell angelegt werden können, ganz zu schweigen. Der Sinn von Satellitenstädten für Wien bestände darin, in die Regellosigkeit dieser wilden Ueberbauung Ordnung zu bringen, wobei auch in Oesterzeich gilt, daß eine solche Stadt sich mein Gotteshaus, Schule, Kindergasten, Gebäude mit Versammlungsräumen organisch aufbauen sollte und diese Siedlung auch Kaufläden und Werkstätten besitzen müßte. die das Gelände für die künftige Ver-

Lärmschutz durch Bäume

Nach Untersuchungen amerikanischer Büros für das öffentliche Straßenwesen tragen an den Straßenseiten gepflanzte Bäume, Hecken und Büsche wesentlich zur Milderung des Lärmes bei. Experimente und entsprechende Geräte gaben an, daß dichtes, immergrünes Strauchwerk die beste Lärmerbeitet. Werte von 45 bis 60 Prozent Lärmyerminderung. Lärmverminderung.

Wir haben ein steinern Land, und was wurzelt, wurzelt langsam. Aber sind die Wurzeln einmal getrieben ins harte Gestein, dann werfen die Sturmwinde den Baum nicht um.

Jeremias Gotthelf



