

Story des Erfinders des Fremdenverkehrs

Autor(en): **Moog, Pieter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - **(1954)**

Heft 16

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651328>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Story des Erfinders des Fremdenverkehrs

Am 5. Juli 1841 machte die Abstinenzvereinigung 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 Abstinenzzeitschrift, des Schreibersmeisters

Thomas Cook.

Obwohl vielen Teilnehmern vor der unheimlichen neuen Erfindung, der Dampfeisenbahn, noch etwas gruselte, war die Veranstaltung ein voller Erfolg. Man gratulierte Thomas Cook und rief ihm, bald wieder etwas Ähnliches zu unternehmen.

Der Jahrestag der ersten Gesellschaftsreise sollte von den Reisebüros auf der ganzen Welt jeweils als Festtag gefeiert werden. Mit ihm beginnt das organisiertes Reisen, der Touristenverkehr, in gewissem Sinne der moderne Fremdenverkehr überhaupt. Jene sechshundert Antialkoholiker im Zug von Leicester nach Loughborough waren die erste «Gesellschaftsreise». Und der Mann, der die Sache ausgedacht hatte, der 32-jährige Thomas Cook, 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.

Abstinenz und Prediger

Thomas Cook verlor seinen Vater schon mit vier Jahren. Um seiner verwitweten Mutter zu helfen, mußte er mit zehn Jahren bei einem Handeltgärtner arbeiten. In der Umgebung von Leicester zog er von Dorf zu Dorf und verkaufte Gemüse. Seine Mutter konnte weder lesen noch schreiben. Aber ein stark religiöser und moralischer Zug schied in der Familie von einem Großvater herzu. Der Prediger einer protestantischen Sektengemeinde war. Als Vierzehnjähriger kommt Thomas Cook zu einem Schreiner in die Lehre, einem Trinker, der sein Geld am Abend im Wirtshaus versäuft. Jetzt erwacht in dem Knaben die fanatische Überzeugung: das größte Übel ist der Alkohol!

Er tritt der Baptistengemeinde bei, gerät unter den Einfluß ihrer Prediger. Bald finden wir ihn selbst in den Dörfern tätig, wo er predigt, Flug-schriften verteilt und Sonntagsschule abhält. Er trifft ein gleichesinniges junges Mädchen und hat nach drei Jahren genug erspart, um zu heiraten und seine eigene Schreinererei zu eröffnen. Jetzt wendet er sich mit verstärkter Energie dem Kampf gegen die Trunksucht zu. Es war eine Zeit, da das englische Industrie proletariat 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 Trunksucht — das soziale Elend des Proletariats — nur unbestimmt empfunden wurde, begann sich die junge religiöse Abstinenzbewegung mit Energie der Bekämpfung dieses Übels zu widmen. Das Haus Cook in Leicester wird eine Zentralstelle für die Verteilung antialkoholischer Broschüren und Zeit-schriften. 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 «Kinderabstinenzmagazin» und der monatliche «Nicht-raucher» Cook fabriziert Kalender mit einem Motto für jeden Tag, wie zum Beispiel: «17. Juli. — Erwacht, Trunkbolde, und heult über das Elend, das euer Schicksal sein wird!» Er veröffentlicht einen Führer durch Leicester und Broschüren für den Weltfrieden.

«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 erfolgreichen Durchführung unternimmt er deren mehr — zuerst noch immer für Gruppen von Abstinenzern oder Sonntagsschulmitgliedern, dann aber auch schon für die Allgemeinheit. Die Idee, das neue Verkehrsmittel, 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 Cook seine Ansicht über den Wert des Reisens zusammengefaßt: Es zerstört die Trennungswandern 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 ertragen und Schwierigkeiten zu überwinden.

Es gelingt Cook, die Eisenbahngesellschaften 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 der Sonderzug — es gab ein paar schon vor 1841 —, sondern die

persönlich geführte Gesellschaftsreise.

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

Passagiere, zeigen ihnen die Sehenswürdigkeiten, und alles das zu Preisen, die auch den weniger Bemittelten erschwinglich sind.

Schon 1845 veranstaltet die Firma Cook Reisen nach Liverpool, verbunden mit einer Dampferfahrt entlang der Küste von Wales. Im Jahr darauf wird Schottland entdeckt. Obwohl die Eisenbahnverbindung noch nicht vollständig ausgebaut ist, gelingt es Cook, durch geschickte Verknüpfung mit Schiffsfahrtslinien eine «Tour» zusammenzustellen, die das schottische Hochland 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 Weltausstellung — 165 000 in einem Sommer.

Reisen zum Vergnügen — für alle Schichten

Die billigen Fahrpreise ermöglichen dem Mittelstand, aber auch vielen Arbeitern 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 Auslandsreisen zuzuwenden. Die schottischen Touren, die in den ersten Jahren das finanzielle Rückgrat der Firma bilden, werden weniger einträglich, weil die schottischen Eisenbahngesellschaften 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 den ersten Gesellschaftsreisen auf dem Kontinent vorzubeugen.

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

Die Cook-Touristen, die trotz den strengen Auffassungen des Firmenchefs jetzt doch auch schon auf Verlangen alkoholische Getränke zu sich nehmen dürfen, wagen sich kühn in Länder, wo keiner von ihnen ohne Sprach- und Ortskenntnisse allein hinkäme. Die Cook-Organisation ist ihre große Hilfe mit ihren unzähligen technischen Tricks, vor allem dem «Coupon», 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 — auch ihre erbitterten Gegner. Das sind zum Teil die Snobs, die alte Oberklasse, die sich durch die «unkultivierten» Touristen im Genuß ihrer Lieblingsplätze bedroht fühlt. In der Literatur der siebziger Jahre finden sich viele Hinweise auf diese «Herden von Menschen», die die Städte Italiens überschwemmen, die sich nie voneinander trennen, vierzig auf einmal, mit einem Führer, der wie ein Schäferhund die Herde umkreist. Auch in den Witzblättern wird der Tourist zu einer beliebten Figur.

Es ist gewiß, daß man den Gesellschaftsreisenden 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 Orientreisen der Jahrhundertwende, als die Firma Cook den Betrieb der Vergnü-

gungsdampfer auf dem Nil in eigener Regie führte und ihre Touristen ins Heilige Land pilgerten, um dort in romantisch-bequemen Zeltlagern zu wohnen.

Als Thomas Cook starb, trat sein Sohn an die Spitze des Unternehmens. In der dritten Generation ging das Eigentum der Firma an die Internationale Schlaf-wagengesellschaft 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 Reisebüros Millionen von Reisen. In den letzten Jahren tritt der Verkehr per Flugzeug und per Reiseautobus immer mehr an die Stelle von Eisenbahn und Schiff. Aber das Reisen ist noch immer eine vergnügliche und moralisch förderliche Angelegenheit, genau wie es sich der unternehmende Mr. Thomas Cook im Jahre 1841 ausgedacht hat.

Pieter Moog.

Flugzeuge mit 200 Passagieren an Bord

Flugzeuge mit 200 Passagieren an Bord 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 Newyork 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 Newyork und San Francisco (12 Uhr Mittag in Newyork ist gleich 9 Uhr Vormittag in San Francisco).

Ein Fremdenort beim Aetna

Auf halber Höhe des Aetna soll ein Fremdenort gebaut werden. Um Pläne zu erhalten, wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben, an dem sich schwedische, französische, italienische, deutsche und österreichische Architekten beteiligten.

Ein Unterwassertunnel in Rio

Der brasilianische Kongreß beschloß den Bau eines Unterwassertunnels von 2,5 km Länge, der die Stadt Rio de Janeiro mit der Stadt Niteroi verbinden soll. Es ist vorgesehen, diesen Tunnel unter der Guanabara-Bay durchzuführen.

Wien Probleme der «wilden» Siedlungen

In Wien taucht neuerdings die Frage der Satellitenstädte auf. Man wird sich fragen, ob solche notwendig sind in einer Stadt, die schwer um ihre Existenz ringt und immer noch unter einem Geburtenstillstand 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. Praktisch greift aber Wien bereits über seine Grenzen hinaus. Die Stadtgrenze ist keine Baugrenze, wie die Beispiele von Mödling, Laxenburg, Schwechat, Kaiser-Ebersdorf, Groß-Enzersdorf, Korneuburg, Klosterneuburg usw. zeigen. Aber nicht diese Tatsachen lassen an die Notwendigkeit von Satellitenstädten denken, sondern die

«wilde Siedelei» am Stadtrand. Diese führt zu systemlos sich ausbreitenden

Streusiedlungen,

die das Gelände für die künftige Verbauung verderben. Sie erstrecken sich längs den Straßenbahnhöfen 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 bestünde darin, in die Regellosigkeit dieser wilden Ueberbauung Ordnung zu bringen, wobei auch in Oesterreich gilt, daß eine solche Stadt sich um ein Gotteshaus, Schule, Kindergarten, Gebäude mit Versammlungsräumen organisch aufbauen sollte und diese Siedlung auch Kaufläden und Werkstätten besitzen müßte.

Lärmschutz durch Bäume

Nach Untersuchungen amerikanischer Büros für das öffentliche Straßenwesen tragen an den Straßenseiten gepflanzte Bäume, Hecken und Büsche wesentlich zur Milderung des Lärms bei. Experimente und entsprechende Geräte gaben an, daß dichtes, immergrünes Strauchwerk die beste Lärmbarriere bildet. Wohl spielt die Straßenart eine gewisse Rolle, doch ergaben sich Werte von 45 bis 60 Prozent 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

Bahianos

Bahia
Brasilien

70 Cts.

ein
Spitzen-
Produkt der
Zigarrenfabrik
Wuhrmann

DIE KATZEN RUFEN ES VON DEN DÄCHERN — MIT

Chalet-Käse

FÄHRT MAN GUT.