Martin Scheutz

Die Geschichte der Reisebüros – eine Leerstelle der Tourismusforschung

1. Der Begriff Reisebüro – die langsame Genese einer Institution

Der Begriff des Reisebüros ist – zumal in der Gegenwart mit den zahlreichen, vielfältig ehemalige Reisebürofunktionen übernehmenden Internetportalen – breit gestreut und war mannigfaltigen Wandlungen unterworfen. Das Grimmsche Wörterbuch definiert Reisebüro noch recht allgemein als eine Einrichtung, nämlich „eine anstalt, welche über reiseangelegenheiten auskunft gibt".[1] Vor dem Hintergrund der Verbesserung des Transportwesens durch die Entwicklung des Eisenbahn- und Schifffahrtswesens und die auch durch den Kolonialismus und Handel bedingte Ausweitung der Verkehrsnetze entstanden neue Rahmenbedingungen und neue Möglichkeiten der freiwilligen, aber auch der durch wirtschaftliche Rahmenbedingungen erzwungenen Mobilität. Frühe Reisebüros entstanden in Anlehnung an Transportgesellschaften, etwa aus Vertretungen ausländischer Schifffahrtslinien, aus Speditionsfirmen, aus Auswanderungsfirmen und aus den Filialen ausländischer – etwa englischer – Reisebüros. „Ein Reisebüro" – nach einer Definition von 1957 – „ist jener Betrieb, der die zu der Reise und dem Aufenthalt Ortsfremder benötigten Leistungen dritter Betriebe vermittelt und/oder diese in besonderer Kombination als neue, eigene Leistungseinheit anbietet".[2] Nach einer auf das damals aktuelle deutsche Handelsrecht gestützten Brockhaus-Definition versteht sich 1992 ein Reisebüro als „ein Unternehmen, das die Fremdenverkehrsdienstleistungen (Reise, Platzbuchung, Fahrkartenverkauf) einschlägiger Betriebe, mit denen es entsprechende Vermittlungs- und Agenturverträge abgeschlossen hat, anbietet und zw[ischen] diesen Betrieben und den Kunden Verträge vermittelt".[3] Eine gegenwärtige

---

1 Jacob und Wilhelm Grimm, Deutsches Wörterbuch, Bd. 8, Leipzig 1893, Sp. 724.

2 Fischer, Die Konzentration, 80. Alfred Kuoni formulierte 1906/07 als Ziel seines Reisebüros (zit. nach Blaser, Kuoni's Welt, 27): „Die spezielle Aufgabe des Reisebureau's ist die Organisation von Gesellschafts-Reisen, die von einem Reisebureau-Leiter selbst begleitet werden und daher den Teilnehmern alle und jede Vorteile bieten, sie es in Bezug auf bequemes, als auch vorteilhaftes und sicheres Reisen".

3 N. N., Reisebüro, in: Brockhaus Enzyklopädie Bd. 18, Mannheim [19]1992, 246. Ähnlich: N. N., Reisebüro, in: Meyer Enzyklopädisches Lexikon, Bd. 19, Mannheim 1977, 777: „Reisebüro, Handelsunternehmen,

Worterklärung (2017) beschreibt Reisebüros als „eine Unternehmensform im oder als Tourismus. Es bietet alle Formen der Urlaubs- und Geschäftsreisen an. Dabei kann es als Reiseveranstalter oder als Reisevermittler auftreten.“[4] Bei aller Unschärfe des in verschiedenen europäischen Ländern gesetzlich unterschiedlich definierten Reisebürogewerbes lassen sich fünf wichtige Aufgabenfelder von Reisebüros aufführen: Kundenberatung, Veranstaltung, Organisation und Buchung der Reisen und schließlich Vermittlung zwischen Kunden und Veranstaltern. Die Betriebsleistungen[5] eines Reisebüros umfassen (1) Vermittlungsleistungen wie den Verkauf von Eisenbahn- wie Schiffspassagen, den Vertrieb von Hotel- und Verpflegungsgutscheinen, weiters die Reisegepäck- und Unfallversicherungen, den Verkauf der Voucher etc., (2) Veranstaltungsleistungen wie die Durchführung von Einzel- und Gesellschaftspauschalreisen sowie die Bereitstellung von Transportmitteln, (3) Beratungsleistungen für Reise- und Aufenthaltszwecke und (4) betriebsfremde Leistungen wie den Verkauf von Reisehandbüchern und -utensilien. Sowohl Reisevermittlung (gegen Provisionszahlung) als auch Reiseveranstaltung gelten als die Haupteinkommensstränge im Reisebürobereich, eine Trennung der von Großbetrieben organisierten Reiseveranstaltung und der dezentralen Reisevermittlung zeichnet sich aber deutlich ab.

Verschiedene Formen von Reisebüros lassen sich unterscheiden: saisonale versus ganzjährige Einrichtungen, national und/oder international tätige Reisebüros, selbstständige und unselbstständige Reisebüros (Reisebüros als Teil einer Unternehmens), Engros- und En-Detail-Reisbüros (nach Art der Beziehung zum Kunden) und Einzelreisebüros und Mehrfilialenreisebüros.[6] Das wohnortnahe Reisebüro, das für Passagen, Reiseunterkünfte und Pauschalreisen verantwortlich ist, bekommt durch die Internetreisebüros, aber auch die Internetplattformen zunehmend Konkurrenz. Der Standort von Reisebüros, etwa in Hauptgeschäftslage oder in guten Lauflagen (etwa Fußgängerzonen), verliert deshalb allmählich an Bedeutung. Verschiedene Spezifika von Reisebüros lassen sich unterscheiden, die Vollreisebüros, die neben normalen Reisen und Pauschalreisen auch Linienflugscheine und Bahnkarten verkaufen (darunter Großveranstalter wie TUI, Thomas Cook, RUEFA etc.); die Touristik-Reisebüros, die auf das Angebot bestimmter Reiseveranstalter und von Leistungs-

---

das die gewerbsmäßige Vermittlung zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmen im Fremdenverkehr durchführt. Die Dienstleistungen des R.s umfassen den Verkauf von Fahrkarten, Flugtickets usw., die Buchung von Reisen (einschließl. Unterkunft und Verpflegung), Auskünfte u. a. über Reiseverbindungen, Verkauf von Reisegepäck-, Wetter- und Unfallversicherungen, den Wechsel von ausländ. Geldsorten und die Beschaffung von Visa.“.

4 https://de.wikipedia.org./wiki/Reisebüro [Zugriff 30.7.2017].

5 Hunziker, Betriebswirtschaftslehre, 47 f.

6 Lammer, Fahrkartenbüro, 14 f.; Kaufmann, Das Österreichische Verkehrsbüro; Gruber, Führungsorganisation.

trägern wie Hotels, Reiseversicherungen etc. spezialisiert sind; Buchungsstellen, die nur Pauschalreisen eines bestimmten Reiseanbieters verkaufen.[7]

Die Anfänge der Reisebüros scheinen sich in der Antike mit dem römischen Postwesen (Itinerare, Reisehandbücher) abzuzeichnen, im Mittelalter mit der Organisation der Fernwallfahrten über eigene Pilgerbüros in Venedig (darunter auch im Franziskanerkloster Della Vigna) und in Marseille,[8] frühneuzeitlich mit den lokalen „Reiseführern"[9] oder mit dem „Bureau d'Adresses" des Arztes und Philanthropen Théophraste Renaudot (1586–1656),[10] das als Immobilienbüro, als Informationsbörse, als Apotheke, Raritätenkabinett oder eben auch als Reisebüro diente. Vor dem Beginn des Eisenbahnzeitalters fielen die später das Reisebüro bestimmenden Geschäftsfelder Verkehrsmittel (und der Verkauf der Fahrkarten) sowie die Unterkunft und die Verpflegung noch auseinander.[11] Erst im 19. Jahrhundert begann sich langsam und in Umrissen die Institution „Reisebüro" auszuformen.[12] Den eigentlichen Anlass zur Etablierung von Reisebüros boten die massenhaften Auswanderungen, vor allem der Osteuropäer nach Amerika, bei denen die schon im 17. und 18. Jahrhundert etwa bei der Vermittlung von Siedlern und Soldaten tätigen Agenten eine große Rolle spielten. Die Habsburgermonarchie, das Deutsche Reich und die Schweiz nahmen hier eine Art Doppelrolle ein, weil sie einerseits ab der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts große Kontingente an Auswanderungswilligen stellten, andererseits an der Durchschleusung der Auswanderer und an deren Transferierung in die französischen und deutschen Hafenstädte (wie Hamburg und Bremerhaven) bzw. am Eisenbahntransport viel verdienten. Anfänglich wurden die Aussiedler mit dem „redemptioner system" angelockt, die Kosten für die Überfuhr wurden durch einen in Amerika abzuarbeitenden Arbeitsvertrag gedeckt. In den Hafenstädten erkannten Kaufleute die Gewinnmöglichkeiten mit dem Auswandererverkehr bald, indem sie Schiffsraum charterten und mit Emigrationswilligen belegten, ja vollpferchten.

Reeder und Schiffsmakler gründeten ein differenziertes Netz an Auswanderungsagenturen, das sich dreistufig entwickelte: die zentralen Makler, meist Kaufleute oder Reeder, in den Hafenstädten, die für sie tätigen dezentralen Hauptagenten in den größeren Städten und die verstreuten Unteragenten in den Dörfern (Händler, Bürgermeister, Barbiere, Lehrer, Pfarrer). Allein im wichtigen Verkehrsknotenpunkt Mainz gab es im Jahr 1830 schon zehn Agenturen. Diese vielfach im endenden

7 Mundt – Müller, Tourismus, 395.
8 Fuss, Geschichte der Reisebüros, 22–25.
9 Am Beispiel von Rom (etwa mit fremdenführenden Schweizergardisten) Garms-Cornides, Fromme Kavaliersreisen?, 183–210.
10 Zum Aufgabenbereich des Adressbüros Tantner, Die ersten Suchmaschinen, 20–40.
11 Deutlich wird dies schon an der Gliederung von Gräf – Pröve, Wege ins Ungewisse.
12 Fuss, Geschichte der Reisebüros, 27 f.

19. Jahrhundert wieder verschwundenen „Passagen- und Auswanderungsbüros" vermittelten Schiffspassagen an die Auswanderer und organisierten deren Transport in die Hafenstädte. Die Auswanderungsagenten waren im 17. und 18. Jahrhundert ursprünglich im Auftrag von amerikanischen Grundbesitzern agierende Werber, deren Rolle sich im 19. Jahrhundert angesichts der Masse der Auswanderungswilligen allmählich in die von behördlich zugelassenen Vermittlern und Organisatoren wandelte. Die Werber sollten die Vorzüge bestimmter Gebiete, etwa englische Besitzungen in Nordamerika, darstellen und vor allem Bauern überzeugen, diese Landstriche zu bevölkern, um die Wirtschaft dort anzustoßen. Die Reeder beschäftigten daneben in den Hafenstädten Mittelsmänner, um die Schiffspassagen lukrativ verkaufen zu können. Jeder Werber bezog für jeden gewonnenen Auswanderer eine Provision, sodass unter diesen „Seelenverkäufern" und Menschenschacherern[13] im 19. Jahrhundert ein erbitterter Konkurrenzkampf, begleitet von zwielichtigen Lockangeboten und von gebrochenen Versprechungen ausbrach. Die Auswanderungsagenten, häufig im Haupterwerb Kaufleute, führten das Geschäft von den ersten Beratungsgesprächen bis zur Buchung der Schiffspassage und manchmal auch die Reisebegleitung zum jeweiligen Abfahrtshafen durch.[14] Die Versprechungen der Agenten gegenüber den „Amerikagängern" waren hochfliegend, die Agenten erzählten „wunderbare Geschichten vom reichen Kontinent, in dem das Gold auf der Straße liegt, man brauche sich nur zu bücken und es aufzuklauben".[15] Erst die Einführung der Transatlantikdampfer führte zur Vereinheitlichung der Fahrtkosten und ließ den Agenten nur mehr begrenzten Spielraum für ihre Provisionen.[16]

Die guten Verdienstmöglichkeiten führten bis 1850 zu einem unkontrollierten Anwachsen der Auswanderungsagenturen, sodass Bayern beispielsweise in den 1840er-Jahren eine behördliche Konzessionspflicht einführte[17] und die Reeder die in der Öffentlichkeit häufig als profitgierig angesehenen Agenten unter staatlicher Aufsicht fest anstellen mussten. Die Agenten und Schifffahrtsgesellschaften betrieben intensiv Werbungen über Annoncen in Zeitungen, aber auch eigene Werbung durch Agentenbroschüren; spezielle Auswanderer-Ratgeber wurden gedruckt. Ab den 1870er-Jahren kamen verstärkt Auswanderer aus Osteuropa (etwa auch aus Galizien und Böhmen), daher schickten die Reedereien Agenten nach Russland und in die Habsburgermonarchie, allerdings waren die Auswanderungsmodalitäten dort nicht geregelt, sodass die Agenten dort ohne Lizenz arbeiten und den Emigranten

---

13 Faltin, Die Auswanderung, 237.

14 Schuttpelz, Auswanderungsagenten, 49–54.

15 Zu den „Amerikagängern" mit einer dichten Beschreibung der Situation in Galizien Pollack, Kaiser von Amerika, 13.

16 Bretting, Von der Alten in die Neue Welt, 93.

17 Bretting, Funktion und Bedeutung, 41–56.

bei der illegalen Ausreise auch noch „helfen“ mussten. Prozesse gegen „Schlepper“, also illegale Agenten, wurden deshalb geführt.[18] Der Abhängigkeit der Schifffahrtslinien vom Auswanderungswesen führte zu erbitterten Preiskämpfen etwa zwischen der Hamburger Hapag und dem Bremer Norddeutschen Lloyd. Die seit 1904 in der Organisation auftretende, von den englischen Regierung subventionierte „Cunard Linie“ oder die in der Habsburgermonarchie tätige „Austro Americana“ heizten den erbitterten Wettbewerb unter den Agenten und Protoreisebüros noch an.

Der in Mainz ansässige Engländer Washington Finlay (gest. 1879) gründete 1845 beispielsweise eine zentrale Übersee-Agentur, die wiederum 66 Unteragenturen (meist Handelsleute und Wirte) unterhielt, die nach zeitgenössischen amerikanischen Angaben rund zwei Millionen Auswanderer in die Neue Welt transferiert haben sollen.[19] Finlay begann seine Tätigkeit als Vertreter einer amerikanischen Paketschiff-Firma, ausgehend von Le Havre nach New York und New Orleans. Anfänglich lotste er die Auswandererströme über Le Havre nach Amerika, doch mit der Eröffnung des neuen Überseehafens Bremerhaven (1847/1852) verlor der französische Hafenort an Bedeutung.[20] Finlay diktierte in den 1840er- und 1850er-Jahren monopolartig die Passagenpreise, 1847 kostete die Überfahrt auf den zu festen Zeiten ablegenden Paketbooten von Mainz via Le Havre nach New York (ohne den Seeproviant für die Auswanderer) 86 Gulden, Finlays Konkurrent Dr. Strecker verlangte dagegen 77 Gulden.[21] Der in Kempten für Finlay tätige Kaufmann und Agent Carl August Leipert (gest. 1876) erhielt 1847 die behördliche Konzession seiner Agentur und versuchte, sich im Regierungsbezirk Schwaben und Neuburg, aber bald auch in Tirol durch die Gründung von Unteragenturen breit zu machen – diese Agentur behielt bis in die 1860er-Jahre eine dominante Stellung im süddeutschen Bereich.[22] Wie eng die Verbindung von Reisebüro und Auswanderungseinrichtungen lange blieb, zeigte sich beispielsweise 1928, als es in der Schweiz zu einem Zusammenschluss im Sinne eines Dachverbandes der Reisebüros unter dem Titel „Vereinigung von Reise- und Auswanderungsagenturen der Schweiz“ kam.[23]

---

18 Am Beispiel eines auch antisemitisch grundierten Prozesses in Auschwitz/Oświęcim gegen Agenten aus dem Jahr 1889 Zahra, The Great Departure, 23–64, bes. 42–51.

19 Bretting, Funktion und Bedeutung, 65.

20 Knabe, Aufbruch in die Ferne, 302.

21 Bretting, Funktion und Bedeutung, 70.

22 Knabe, Das organisierte Übersee-Auswanderungswesen, 222–224.

23 Blaser, Kuoni's Welt, 9.

2. Tourismusgeschichte und Reisebüro – Ansätze eines Forschungsüberblickes

Die Geschichte der Reisebüros ist – ein überraschender Befund – bislang nicht einmal in regionalgeschichtlichen Ansätzen historisch gut fundiert und quellengestützt aufgearbeitet, obwohl diese Institution in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einerseits an der Zäsur vom elitären Individual- zum bürgerlichen wie kleinbürgerlichen und kommerziellen Massentourismus und andererseits an einer Wende der Verkehrsgeschichte entstanden ist.[24]

Als Ursache für diese mangelhafte Aufarbeitung der Unternehmensgeschichte muss einerseits angeführt werden, dass die Großunternehmen der Reisebranche (wie etwa TUI AG oder die IST/Rewe-Gruppe) aufgrund von Unternehmenszusammenlegungen über keine allzu lange Unternehmensgeschichte und Tradition verfügen. Die häufig aus Anlass von Jubiläen erfolgte Aufarbeitung der Geschichte spielt daher wenig Rolle, und historische Archive existieren kaum – einzig die deskriptive Monographie des Schriftstellers, schwäbischen Mundartdichters und Mitarbeiter des Kulturwerks der Firma Krupp, Karl Fuss (Wendelin Überzwerch 1893–1962) aus dem Jahr 1960 oder die Übersicht der beiden „Ferien-Macher" Otto Schneider (geb. 1929) und Werner Sülberg (geb. 1953) aus dem Jahr 2013 sind Ausnahmen.

„Unternehmensverkäufe an branchenfremde Unternehmen haben während der Siebziger-, Achtziger- und Neunzigerjahre dazu geführt, dass die Kontinuitätslinien der Unternehmensgeschichte – und teilweise auch der Unternehmenskulturen – abgebrochen und durch eine vergangenheitslose Gegenwartsorientierung abgelöst wurden."[25] Viele der Beiträge zu Reisebüros wurden zudem nicht von Historikern verfasst, wie überhaupt Tourismusforschung ein Mischfeld verschiedener Disziplinen darstellt.[26] Durch die Erfindung von Eisenbahn und Dampfschiff oder später des Flugzeugs, aber auch durch die Gründung der großen Hotels[27] veränderten sich die Modalitäten des Reisens und dessen Organisationsform beträchtlich. Reisebüros verdanken ihre Entstehung den Innovationsschüben im Bereich der Mobilität und der Kommunikation (etwa dem Telegraphen); die Eisenbahn und die Entwicklung des Dampfschiffwesens förderten die Zentralisierung von Reisedienstleistungen, indem frühe Reisepioniere mit den Eisenbahngesellschaften en bloc verbilligte Fahrkartenpreise aushandeln konnten.

---

24 Als Überblick zur Tourismusgeschichte etwa Pagenstecher, Neue Ansätze, 591–619; Hachtmann, Tourismus und Tourismusgeschichte; Spode, Die paneuropäische Touristenklasse.

25 Kopper, Neuerscheinungen, 671.

26 Als Beispiel etwa das von Reisebüromitarbeitern verfasste Handbuch: Schneider – Sülberg, Ferien-Macher; Fuss, Geschichte der Reisebüros; Spode, Geburt einer Wissenschaft, 125–136.

27 Am Beispiel des Rheins Knoll, Reisen als Geschäft, 336–343.

Konzeptionell besitzt das Reisebüro in der älteren Reise- und Tourismusforschung bislang überraschend wenig Stellenwert.[28] Die ältere kulturgeschichtliche Reiseforschung interessierte sich vor allem unter ethnologischem Blickwinkel stark für die veränderten Reiseinhalte, -ziele und -transportmittel. Das Reisen im Wandel von der Postkutsche über die Eisenbahn und das Dampfschiff hin zum Automobil und Flugzeug fand Interesse; die kulturgeschichtliche Entwicklung des Tourismus von der Pilger- zur Bildungsreise über die Entdeckung der Alpen- und romantischen Rheinreise wurden erforscht. Reiseformen wie die Sommerfrische, der Bäder-, der Winter-, der Camping-, der FKK-Tourismus und der sanfte Tourismus wurden breiter untersucht.[29]

Auch die Entwicklungsgeschichte von Gast- und Wirtshäusern bis hin zu Grand Hotels[30] oder der Urlaub im Zeitalter des Wirtschaftswunders zogen lange das Interesse der eher an elitärem Tourismus interessierten Forschung auf sich. Schon 1958 beschäftigte sich der Lyriker und Intellektuelle Hans Magnus Enzensberger (geb. 1929) aus kapitalismuskritischer Sicht mit dem „Tourismus" als einer Ausdrucksform der Industriegesellschaft. Enzensberger interpretierte Tourismus als eine Art von fehlgeschlagener Flucht vor den Zwängen der Industriegesellschaft. Den Reisebüros kam in diesem Industrialisierungsprozess des Tourismus eine wichtige Rolle zu. „Wie jedes Konsumgut, so mußte auch die Reise in großen Serien hergestellt werden",[31] wobei die Reisebüros als militärische Organisatoren, als Normierungsinstanz touristischer Idylle und als mächtige, die Lebenswelt der Bereisten, der Reisenden und die Tourismusumwelt verändernde Transmissionsriemen des umsatzstarken Tourismus wirkten. „Das Unberührte wird kapitalistisch ‚erschlossen', totalitär ‚aufgerollt'. Militärische Analogien stellen sich ein. Der Tourismus parodiert die totale Mobilmachung. Seine Hauptquartiere gleichen Stäben, in denen Truppenbewegungen vorauskalkuliert werden". Die Reiseleiter nahmen in der obrigkeitshörigen Sicht der 1950er-Jahre „die Züge eines Transportführers auf, dessen Autorität die Kolonne gleichermaßen fürchtet und ersehnt".[32] Die Reisebüros fungierten in diesem Setting nur als vermeintliche Fluchthelfer aus dem Alltag, aber in Wirklichkeit als Teil einer boomenden Tourismusindustrie. „Wer Reisen verkauft, stellt sich auf die Wünsche der Reisenden ein. Er verkauft den Urlaubern keine triste Alltagswelt, die der heimischen Umgebung allzu peinlich ähnelt, er verspricht ihnen eine exotische Sonntags-

---

28 Als Überblick zur „historischen Tourismusforschung" Spode, Zur Geschichte der Tourismusgeschichte, 10 f. Die Anfänge der Tourismusforschung wurzelten in den Alpinismusstudien, den Eisenbahnforschungen, dem lokalgeschichtlichen „Zusammenscharren" der touristischen Fundstücke, den Firmen- und Verbandsschriften und der Geschichte des Reisens.

29 Rogy, Tourismus in Kärnten; Knoll, Kulturgeschichte des Reisens; Beyrer, Tourismus, 672–680.

30 Knoch, Grandhotels.

31 Enzensberger, Theorie des Tourismus, 198.

32 Ebd., 199.

welt, in der bunte Luftballons in den blauen Himmel steigen."[33] Das Reisebüro diente der Vermittlung einer anderen Welt.

Einen wesentlichen Anteil an der Veränderung von Ferne und Fremdheit kam den Werbebroschüren der Reisebüros zu, diese halfen mit, einen kollektiven Blick („collective gaze")[34] auf ferne Länder zu entwickeln, der sich wesentlich vom individuellen Blick der elitären Reisenden auf der Kavalierstour oder dem Blick der Weltreisenden im 19. Jahrhundert unterschied. Durch den Massentourismus veränderte sich der kollektive Blick der Touristen auf den Gegenstand ihres Reisens, auf die Städte und Landschaften, aber auch auf die Menschen. Dieser touristische Blick fand seinen Ausdruck in Form eines visuellen Symbolkonsums einerseits in den zahlreichen privaten „Knipseralben" und Diabildern, andererseits aber ganz wesentlich in den Reisekatalogen, den Werbebroschüren und den Plakaten der Reisebüros bzw. der touristischen Traumfabriken.[35]

Anfänglich noch ohne Marktforschung erstellt, wandelte sich die traditionelle, „ehrliche" Prospektwerbung zu einer reinen, blicklenkenden Imagewerbung für bestimmte Länder (etwa Griechenland als ein einziger „Strand"). Diese Werbebroschüren dienen als Bildzeugnisse für eine allmählich veränderte Wahrnehmung von Urlaubsländern und für die Veränderung der Urlaubsdestinationen generell. Aus dem „Arkadien" des 18. und 19. Jahrhunderts entwickelte sich in den Reisebürokatalogen ein romantisches Italienbild, ein Bild des vom Strandleben dominierten „Dolce Vita" der Adria entstand. Dieses Bild wandelte sich vom „goldgelben" Strand der 1970er-Jahre über den „Teutonengrill" hin zur „Toscana-Fraktion" ab den 1980er-Jahren.[36] Den Reisebüros und deren Werbemedien – „selling a destination is a complex process"[37] – kam lange Zeit eine wichtige Rolle bei der Entwicklung nationaler Fremd- und Selbststereotype zu, der Massentourismus veränderte nationalistische Wahrnehmungen durch den Einsatz von Medien und durch unmittelbare Erfahrung. Den Reisebüros kam auch beim touristischen Symbolkonsum eine gewichtige Rolle zu. Die im Urlaub erworbenen Souvenirs oder etwa die via Post oder Internet gesandten Urlaubsgrüße wandelten symbolisches und kulturelles Kapital in soziales Kapital um – das trieb wiederum den Massentourismus an.[38] Der zurückgekehrte Reisende als „säkularer Pilger" und Nachfolger adeliger Kavaliere ermüdete im schlimmsten Fall seine Verwandtschaft und Freunde mit langdauernden Diavorträgen, erwarb aber dadurch höheres Ansehen. Dem Reisebüro kam bei

---

33 So der Touristikfachmann Müllenmeister, Geschichte und Tourismus, 255.
34 Grundlegend für diesen Aspekt die Arbeit von Urry, The Tourist Gaze, 1–15.
35 Pagenstecher, Der bundesdeutsche Tourismus, 159–203.
36 Pagenstecher, Arkadien.
37 Beckerson, Marketing British Tourism, 152.
38 Hachtmann, Tourismus und Tourismusgeschichte, Kapitel Probleme der Theoriebildung.

der touristischen „Aneignung von Fremdkulturellem“[39] als einer Wechselbörse von bourdieuschen Kapitalformen eine zentrale, die Höhe des sozialen Kapitals bestimmende Rolle zu. Die gebuchten Touren waren über die Schaufenster der Reisebüros in ihrem Marktwert öffentlich, die vom Urlaub mitgebrachten Bilder münzten dann ökonomisches Kapital in soziales Kapital um. Gleichzeitig wurde mit den Pauschalreisen auch ein neuer Typus an Urlaubern hervorgebracht, weil damit „neben die Abwechslung vom Alltag vor allem Spaß und sinnliche [auch sexuelle] Stimulanz anstelle von Bildungserlebnissen und reflektierten Fremdheitserfahrungen“ traten.[40]

Aspekte des Kolonialismus, der Nationenbildung,[41] der Mobilitätsentwicklung, der europäischen Freizeitkultur, der Jugend- und Alters-, der Marketingforschung u. v. m., aber auch Veränderungen in der Einkommensstruktur der Bevölkerung spiegeln sich im europäischen Phänomen Tourismus, aber indirekt auch in der Nutzung von Reisebüros wider. Die Geschichte des Reisebüros ist aber auch gleichermaßen eine Geschichte des erlaubten und des verweigerten Tourismus, des Kolonialismus und der Globalisierung; so waren beispielsweise manche Länder des Ostblocks vor dem Fall der Mauern im Regelfall nur über eine bestimmte staatliche Reiseagentur bzw. ein bestimmtes Reisebüro „buchbar“. Auch die politische Geschichte von Ländern ist eng mit den staatlichen und nichtstaatlichen Reisebüros verknüpft. Nach der Besetzung Österreichs durch die Nationalsozialisten richteten sich die Blicke der Verfolgten beispielsweise sehnsüchtig auf die Reisebüros. Franziska Tausig (1895–1989) berichtet in ihren Erinnerungen, dass sie und ihr Mann schon den Selbstmord an der Brücke in Nussdorf planten angesichts der Ausweglosigkeit ihres Daseins. „Eines Tages gingen wir über den Schwarzenbergplatz. Wir trauten unseren Augen nicht. Im Schaufenster eines Reisebüros lag ein Stück Karton, auf dem zu lesen war ‚Zwei Passagen auf dem Dampfer ‚Usaramo‘ nach Shanghai frei‘“.[42] Aber auch die Nationalsozialisten bedienten sich für Deportationen der Reisebüros. Die aufgelaufenen Kosten der von den Nationalsozialisten durchgeführten Deportation von Juden aus Frankreich, den Niederlanden und Belgien ins Konzentrationslager mussten beispielsweise an das 1917 in Berlin gegründete „Mitteleuropäische Reisebüro“ (MER) gezahlt werden.[43]

Am Beispiel der Reisebüros lässt sich auch die Wirkungsweise einer betriebswirtschaftlichen Transaktionskostenanalyse beobachten. Die Pauschalreise, lange Zeit wesentlich billiger und weniger aufwändig als die Individualreise, wurde als umfas-

39 Gyr, Touristenkultur, 234; Ders., Touristenverhalten.

40 Kopper, Reise als Ware.

41 Etwa am Beispiel der Entwicklung von luxuriösen Kur- und Bergsportorten zeigt sich die zunehmende nationalistische Tendenz der Habsburgermonarchie Steward, Tourism in Late Imperial Austria, 108–134.

42 Tausig, Shanghai-Passage, 31.

43 Hilberg, Die Vernichtung, 982; zur Geschichte des „Mitteleuropäischen Reisebüros“ (später „Deutsches Reisebüro“ [DER]) Schneider – Sülberg, Ferien-Macher, 73–77.

sendes Angebot von An- und Abreise, Unterkunft und Verpflegung vom Reisedienstleister erstellt. Das Reisebüro half beim „Absolvieren des vorgegebenen Parcours“[44] der Sehenswürdigkeiten. Die Pauschalreisen spielten vor allem bei den lange Zeit wenig reisebereiten Mittelschichten eine wesentliche Rolle bei der Popularisierung der Urlaubsreisen. Erst mit den Internetbuchungsmöglichkeiten verloren etwa die Reisebüros ihre wichtige Mittlerstellung bei der Vergabe von Flugtickets und Bahnkarten.

3. Thomas Cook – Pionier der Reisebürobranche

Nach einem klassischen Narrativ der Tourismusgeschichte wird die Entwicklung des Reisebüros eng mit der Person der Baptisten und Alkohol-Abstinenzaktivisten Thomas Cook (1808–1892)[45] verbunden, weil mit seiner Person – in Details von der Forschung hinterfragt – die Entwicklung des Pauschaltourismus und der Gesellschaftsreise, der Sozialreisen und des Reisesparens, des Hotelcoupons, die zentrale Vermittlung und der Verkauf von Unterkünften, die gedruckten Führer für Reiseveranstaltungen und die Kundenzeitschriften für die Reisebüros verbunden werden.[46] Der in Melbourne/Derbyshire in bescheidensten Verhältnissen geborene und als Tischler sowie Drechsler ausgebildete Thomas Cook gilt dabei weniger als Erfinder der Reisebürotechniken schlechthin, denn als Perfektionierer verschiedener Geschäftsideen. Cook verband auf seiner ersten größeren organisierten Reise seine Tätigkeit als baptistischer Prediger und als Verleger von Schrifttum gegen Alkoholgenuss mit seiner großen Organisationsgabe, so veranstaltete er 1841 für 570 TeilnehmerInnen eine erste große, gecharterte Eisenbahnreise von Leicester nach Loughborough zu einer Temperenzler-Veranstaltung. Im Jahr 1845 folgte eine organisierte Eisenbahnreise von Leicester nach Liverpool für rund 300 Personen – für diese Reise wären normalerweise vier verschiedene Fahrkarten der verschiedenen Eisenbahnbetreibergesellschaften notwendig gewesen, Cook konnte gegen eine Provision von fünf Prozent eine einzige Fahrkarte für diese Strecke ausstellen.[47] Mit dieser Reise vollzog der auch als Verleger tätige Thomas Cook die Wandlung von einem für Baptisten und Temperenzler organisierenden Reiseleiter hin zu einem allgemeinen, kommerziellen Reiseanbieter. Langsam dehnte Cook sein Reiseangebot aus,[48] im Jahr 1846 leitete er, auf die damals grassierende Schottlandbegeisterung in Zusammenhang mit Walter Scott aufsetzend, eine Reise nach Schottland, wobei er aufgrund des noch

[44] Gyr, Touristenkultur, 235.
[45] Mundt, Thomas Cook; Brendon, Thomas Cook.
[46] Fuss, Geschichte der Reisebüros, 41.
[47] Mundt, Thomas Cook, 42.
[48] Brendon, Thomas Cook, 38–56.

mangelnden Eisenbahnstreckennetzes auf eine Kombination von Dampfschiff und Eisenbahn setzen musste. Selbst ein darauffolgender Konkurs – vermutlich durch sein Verlagswesen hervorgerufen – konnte diese frühe Tourismuseinrichtung nicht mehr aufhalten, weil vor allem die Eisenbahnunternehmer (etwa die „Midland Railway Company") hinter dieser Idee standen. In den Jahren 1848 und 1849 unternahm Cook dann wieder unter seinem Namen organisierte Reisen.

Die großen Weltausstellungen brachten dem auch für die Arbeiterwohlfahrt engagierten Thomas Cook den Durchbruch als überregionaler Reiseveranstalter, so transferierte er 1851 – zum Teil über Arbeitersparvereine finanziert[49] – 165.000 Personen zur ersten Weltausstellung im Crystal Palace in London,[50] ab diesem Jahr erschien auch eine periodische Zeitschrift, der Vorläufer des späteren „Cook's Excursionist". Immer wieder musste sich Cook gegen die Eisenbahngesellschaften durchsetzen, die in regelmäßigen Abständen versuchten, den lästigen Zwischenhändler auszuschalten. So organisierten die Bahngesellschaften 1862 die Reisen zur zweiten Londoner Weltausstellung in Eigenregie in die englische Kapitale, dem in diesem Jahr nach London übersiedelten Thomas Cook blieb deshalb nur die Bereitstellung von Unterkünften für insgesamt 20.000 Besucher. Während sich der lediglich englisch sprechende Cook anfänglich auf Großbritannien beschränkte, führte er ab 1855 Gruppenreisen zuerst auf den Kontinent und bald – meist vorbereitet durch geschäftliche „Vorexkursionen" – Gruppenreisen durch die ganze Welt: 1863 in die Schweiz, 1864 erstmals nach Italien; 1866 folgte die erste Gruppenreise nach Kanada und in die USA und schließlich 1869[51] – für den Baptisten Cook ein besonderes Erlebnis – nach Ägypten und Palästina, wo die Firma eigene Dependancen und einen Stamm an Dolmetschern und Fremdenführern aufbaute. Die 1872 von Thomas Cook geleitete, 222-tägige Weltreise mit insgesamt acht Teilnehmern avancierte zu einem Prestigeobjekt der Firma „Thomas Cook & Son":[52] Nach New York und den Niagarafällen ging es via Chicago, Salt Lake City nach San Francisco und über den Pazifik nach Japan, Singapur, Sri Lanka nach Bombay und durch den neuen Suezkanal nach Ägypten, Palästina, in das Osmanische Reich, nach Griechenland und via Italien und Frankreich zurück nach London. Jules Vernes und seine 1873 erschienene „Reise um die Welt" lassen grüßen!

Thomas Cook, und vor allem sein Sohn John Mason Cook (1834–1899), brachten 1873 den ersten Taschenfahrplan für den gesamten europäischen Kontinent („Cook' Continental Time Tables & Tourist Handbook") heraus,[53] die Firma konnte Bahn-

[49] Mundt, Thomas Cook, 63.
[50] Brendon, Thomas Cook, 57 („Napoleon of Excursions").
[51] Tissot, Naissance, 161; zur ersten Rheinreise von Cook 1868 Nowack, Rhein, Romantik, Reisen, 39 f.
[52] Brendon, Thomas Cook, 141–159.
[53] Mundt, Thomas Cook, 159–165.

tickets für die zahlreichen europäischen Bahnlinien in Eigenregie ausstellen. Schon einige Jahre zuvor (1868) hatte seine Firma Hotel-Voucher (Hotel-Coupons), welche die Hotelübernachtungen zu Festpreisen buch- und bezahlbar gemacht hatten,[54] aufgelegt. Die Firma investierte in den boomenden Ägyptentourismus, indem Cook zu den für ihn günstigen Zeiten des britischen Protektorats ab 1882 eine eigene Nilflotte

Abb. 1: Wien 1, Stephansplatz 2, Haus „zur Weltkugel", Gesamtansicht gegen die Kärntnerstraße. Die „Weltkugel" erinnert an die erste Niederlassung des Cookschen Reisebüros in Wien. Das Haus wurde 1922 durch Singer Nähmaschinen erworben und der Globus 1923 entfernt, 1927 wurde – sinnentleert – ein neuer Reklameglobus, diesmal mit der Bauchbinde „Singer Wien" angebracht (Foto 1939, mit Hakenkreuzbeflaggung, ÖNB, Bildarchiv 73.574B).

[54] Brendon, Thomas Cook, 114.

(1890 15 Dampfer) aufbaute, das Monopol für die Nilpersonenschifffahrt erwarb und ein Hotel in Luxor erbauen ließ – Ägypten wurde zu einer Cookschen „Tourismuskolonie“[55] und die Firma Cook stieg zum „König von Ägypten“ auf.[56] Seit 1879 war John Mason Cook der alleinige geschäftsführende Gesellschafter, die Firma errichtete bis zum Ende der 1870er-Jahre Reisebüros in ganz Europa, in den USA, in Australien, in Indien und auch im Mittleren Osten. Vorbildlich war Thomas Cook – in Nachruf der „Times“ als „Julius Caesar of modern travel“ bezeichnet[57] – aber auch in seiner Informationspolitik. Schon 1851 hatte er zur Ankündigung seiner damals noch kleinen Reisen eine neue Zeitschrift „Cook's Exhibition Herald & Excursion Advertiser“ entwickelte, das sich später „Cook's Traveller's Gazette“ nannte.[58] Vermutlich war er von englischen Vorbildern wie John Murrays (ab den späten 1830er-Jahren erscheinenden)

Abb. 2: Wien, Schaufenster der Wiener Cook-Niederlassung, Werbung für den Griechenlandtourismus „Urlaub in Griechenland, Dem Land der Sonne“; daneben links „dolce far niente [!] in Xylocastron“; daneben rechts Werbung für die Lufthansa (Foto um 1958, ÖNB, Bildarchiv 503408-B).

55 Hachtmann, Tourismus-Geschichte, 69.
56 Brendon, Thomas Cook, 182–200.
57 Ebd., 221.
58 Mundt, Thomas Cook, 65–67; Brendon, Thomas Cook, 247–252.

„Red books“[59] beeinflusst. Neben den Reiseberichten erschienen dort Kommentare, Hotel- (für die Voucher), Preislisten, Veranstaltungshinweise. Regionale Ableger dieses nicht als reine Werbezeitschrift anzusprechenden Periodikums, etwa die 1890 in Wien erstmals aufgelegte „Cook's Welt-Reise-Zeitung“, erschienen in verschiedenen Teilen der Welt. Während Thomas Cook als Baptist und Temperenzler das Unternehmen gründete, baute vor allem der kühl rechnende Unternehmer John Mason Cook das Unternehmen weltweit auf. 1891 verfügte die Firma Cook über 84 Büros und 85 Agenturen mit insgesamt 2.692 Mitarbeitern (davon 978 in Ägypten und Palästina).[60] In Wien – seit der Weltausstellung 1873 waren die österreichischen Eisenbahnen ins Cooksche System integriert[61] – gab es ab 1888 eine Niederlassung von Cook, ab 1897 im repräsentativen Haus „Zur Weltkugel“[62] am Stephansplatz *(Abb. 1 und 2)*.

4. Die Wiener Antwort auf Thomas Cook: Gustav Schrökl (1836–1883) und seine Frau Therese (1830–1895) – das erste Wiener Reisebüro ab 1866

Das erste Wiener Reisebüro wurde 1866[63] von Gustav Schrökl (1836–1883)[64] im Umfeld seines Konkurses als Handelsagent (1867)[65] gegründet, der analog zu Thomas Cook in Großbritannien ein System der „Vergnügungszüge“, ausgehend von Wien bzw. dahin zielend, entwickelte und über Annoncen in Zeitungen intensiv bespielte. Sein anfänglich in der Sonnenfelsgasse 15 angesiedeltes „Bureau für Vergnügungs- und Gesellschaftsreisen“[66] arrangierte anfangs regelmäßig „Vergnügungsfahrten nach Linz, Wels, Gmunden, Salzburg, Steyer, Admont u. s. w.“ *(Abb. 3 und 4)*. Schon 1874 zeichnete sich eine „große Reise nach der freien Schweiz“[67] ab. Angesichts der „geringen Reiselust der Wiener“ erregte seine „Geschäftsgründung“ in der aufblühenden Residenzstadt „nicht wenig Verwunderung“.[68] Das Schröklsche Reisebüro, das nach dem überraschenden

59 Müller, Die Welt des Baedeker, 34–37.
60 Mundt, Thomas Cook, 171.
61 Brendon, Thomas Cook, 168.
62 Slezak, Weltkugelhaus, 158. In diesem Haus befand sich auch die erste Kartenausgabe des neugegründeten „Österreichischen Verkehrsbüros“. Ebd., 164: Die Wiener Niederlassung von Cook wies 1888 zwei Beamte und einen Dolmetscher, 1898 schon 16 Beamte, zwei Dolmetscher und einen Laufburschen auf.
63 Linzer Tages-Post 15. Jg. (16. April 1879), pag. 2; Fremden-Blatt 28. Jg. (5. September 1874), pag. 14.
64 Mährisches Tagblatt 4. Jg. (19. März 1883), unpag.; Die Presse 36. Jg. (29. Dezember 1883), pag. 15.
65 Konkurs gegen den Handelsagenten Gustav Schrökl (Wien Wieden, Hauptstr. 13): Wiener Zeitung Nr. 247 (17. Oktober 1867), pag. 555.
66 Heinrich Penn, Herr Schrökl und seine Vergnügungszüge, in: Morgen-Post 24. Jg. (29. August 1874), pag. 1.
67 Penn, Herr Schrökl, in: Morgen-Post 24. Jg. (29. August 1874), pag. 2.
68 Die Presse 48. Jg. (5. Mai 1895), pag. 14.

Samstag den 21. August,
Abends 8 Uhr, 20 M. vom
Westbahnhofe
fährt der
I. Vergnügungszug
mit außerordentlich ermäßigten Fahrpreisen auf der neueröffneten Salzburg-Tiroler-Linie (Gisela-bahn), via Salzburg nach Zell a. See und Wörgl ab.
Die Hinfahrt erfolgt via Salzburg, die Rückfahrt via Bischofshofen, Selzthal-Admont (Gesäuse), k. k. Kronprinz-Rudolf-Bahn.
Es ist das somit auch eine herrliche Rund-Reise.
Auch werden bei diesem Tage wie bisher Tour- und Retourbillette nach Amstetten, Linz, Wels, Gmunden, Vöcklabruck und Salzburg ausgegeben.
Fahrpreis der Rundfahrtbillete nach Zell a. See und Wörgl:
nach Zell a. See II. Cl. 18 fl., III. Cl. 12 fl.
„ Wörgl „ „ 22 fl., „ „ 15 fl.
Ausführliche Programme in unserer Expedition und in Schröckl's Reisebureau, Stadt, Sonnenfelsgasse Nr. 1.

Wie alljährlich werden auch heuer anläßlich der Pfingstfeiertage
Samstag den 3. Juni d. J.
Separat-
Vergnügungszüge
mit ausserordentlich circa auf die Hälfte ermässigten Fahrpreisen
von den ab Wien verkehrenden Bahnen nach allen größeren Haupt- und Provinzstädten, als: Graz—Triest (Adelsberger Grottenbesuch), Venedig—Linz, Gmunden, Salzburg, Passau, Prag—Pest, Eger, Marienbad, Budweis—Znaim, Iglau, Reichenberg (allen größeren Stationen der Nordwestbahn), Dresden, Leipzig, Berlin—Hamburg—Brünn—Olmütz, Troppau u. 241 diversen anderen Zwischen- und Anschlußstationen verkehren.
Ausführliche Programme gratis bei den Portieren auf allen Bahnhöfen, in der Expedition der „Morgen-Post" und in
Schroekl's erstem autorisirtem Reisebureau,
29773 bestehend seit 1866.
Wien, Stadt, Sonnenfelsgasse.

Abb. 3: Die Schröklschen „Vergnügungszüge" (Reisebüro Sonnenfelsgasse) – eine Trademark in den Zeitungen der Habsburgermonarchie. Einschaltung in: Neues Wiener Tagblatt 6. Jg. (11. August 1875), pag. 8: „Vergnügungszug" für den 21. August 1875 vom Westbahnhof. – Abb. 4: „Separat-Vergnügungszüge" (Reisebüro Sonnenfelsgasse) mit ermäßigtem Fahrpreis am 3. Juni 1876 von Wien aus, in: Morgen Post 26 Jg. (25. Mai 1876), pag. 7.

Tod von Gustav Schrökl 1883 von seiner Witwe Therese (1830–1895)[69] entschlossen fortgeführt wurde, veranstaltete verschiedene Bahnreisen. Anfänglich von Wien aus operierend, bot man bald schon Eisenbahnreisen aus den größeren Städten der Habsburgermonarchie in die Haupt- und Residenzstadt Wien an. Gestützt auf Verträge mit den verschiedenen Eisenbahngesellschaften konnte man Fahrkarten in verschiedene Teile der Habsburgermonarchie anbieten. Ein wichtiger Schrittmacher für das Schröklsche Reisebüro in Wien dürfte – ähnlich wie für Thomas Cook – auch die Wiener Weltausstellung von 1873 gewesen sein, deren Zuganreise von diesem Reisebüro mitgestaltet wurde.[70] „Um sowol Fremden als Einheimischen die willkommene Gelegenheit zu billigen Ausflügen und dem Besuche der Heimat zu bieten, veranstaltet […] der bekannte Leiter der ersten Unternehmung der Wiener Vergnügungsfahrten, Herr Gustav Schroekl, zu den kommenden Feiertagen am 7. und 8. September nach allen Richtungen hin Separatzüge mit sehr ermäßigten Fahrpreisen und zwar am 6. September Früh 6 Uhr per Westbahn nach Linz, Wels, Gmunden, Salzburg, am selben Tage Nachmittags 5 Uhr per Franz-Josefsbahn nach Budweis, Pilsen, Marienbad, Eger, Tabor, Beneschau, Prag, dann Franzensbad, Chemnitz, Leipzig."[71] Weitere Fahr-

69 Todesnachricht Therese Schröckl, in: Das Vaterland (5. Mai 1895), pag. 4.
70 Neues Wiener Tagblatt 4. Jg. (Tagesausgabe) (28. Mai 1873), pag. 4.
71 Die Presse 26. Jg. (30. August 1873), pag. 8.

ten an diesen Tagen führten von Wien nach Görlitz, Dresden, Berlin und Hamburg, nach Olmütz, Troppau, nach Budapest, nach Brünn und Eisgrub. „Für alle Theilnehmer wurden gleich Begünstigungen vereinbart, nämlich die Billette sind 14 Tage giltig, berechtigen zur Einzel-Rückreise innerhalb dieser Zeit mit jedem Personenzuge (Eilzüge nicht) und kann jeder Reisende 50 Pfund Freigepäck mit sich führen. […] Unter so günstigen Bedingungen ist die sich schon zeigende außerordentliche Theilnahme sehr erklärlich."[72] Die Ermäßigungen der Zugfahrten waren zum Teil beträchtlich, 1876 bot man den „VII. Vergnügungs-Zug" nach München „mit halben Fahrpreisen"[73] an. Mitunter führen die Tageszeitungen auch die Anzahl der Mitreisenden an, 1883 fuhren 400 Fahrgäste mit dem Schröklschen Reisebüro von Graz nach Wien.[74]

Das Leistungsangebot des Schröklschen Reisebüros war umfassend: „Das Schröckl'sche Reisebureau steht mit sämmtlichen Bahnen des In- und Auslands in Contakt und hat sich durch diese langjährige Verbindung eine Praxis im Arrangement von Reisecombinationen erworben […]. Wer eine größere oder kürzere Sommerreise mit denkbar größter Bequemlichkeit und möglichster Ersparniß unternehmen will, kann Nichts Besseres thun, als sich mit Haut und Haar, mit Sack und Pack dem Schröckl'schen Reisebureau zu überliefern – er braucht sich dann nicht mehr um seine Fahrkarte, nicht mehr um sein Gepäck, nicht mehr um seine Unterkunft und nicht einmal um seine Reiselecture zu kümmern – all' das versorgt ihm das allgegenwärtige Reisebureau: Es besorgt die Karten, sorgt für die Abfertigung des Gepäcks, sorgt durch ermäßigte Hotel-Coupons für beste und billigste Unterkunft, sorgt für alle erdenklichen Reisehandbücher, Unterhaltungsliteratur, Karten und Pläne – kurz, das Schröckl'sche Reisebureau ist, wie gesagt, die Vorsehung aller Reiselustigen […]."[75]

Am Beispiel eines Separatzuges nach Paris 1889 wird die Organisationsform Schrökls deutlich.[76] Ausgehend von Wien, fuhr ein Separatzug am 20. Juli 1889 nach Paris, wobei die Hinreise in „geschlossener Gesellschaft" erfolgte. Die Bahnfahrkarten besaß 30 Tage lang Gültigkeit, die Rückreise erfolgte individuell und die Bahnreise konnte individuell unterbrochen werden. Therese Schrökl stellte für die Unterkunft in Paris sogenannte „Couponhefte" aus, wobei die Reisenden aus den im „Programmheft" angeführten Hotels der ersten und zweiten Klasse individuell wählen konnten. Die Coupons ermöglichten auch das Einnehmen von Speisen, gegliedert in zwei unterschiedlich teure Kategorien, in den im Programmheft genannten

72 Die Presse 26. Jg. (30. August 1873), pag. 8.
73 Die Presse 29. Jg. (18. August 1876), pag. 12.
74 Grazer Volksblatt 16. Jg. (28. August 1883), pag. 3; ebenfalls 400 Mitreisende von Graz nach Wien, ebd. (25. September 1883).
75 Wiener Salonblatt 19. Jg. (8. Juli 1888), pag. 8.
76 Programm des III. Separatzuges. Das Exemplar der ÖNB hat handschriftlich den „III." auf den „IV." Separatzug korrigiert.

Restaurationen. Schrökl unterhielt für diese Reise eine Dependance („Société Générale des Voyages Internationaux") in Paris, wo es ermäßigte Theaterkarten, reduzierte Eintrittskarten für Bäder, aber auch die Möglichkeit der Weiterreise nach Spanien und England gab.

Schrökl nutzte mediale Berichterstattungen geschickt für seine Zwecke. So versprach die Person des Kaisers touristische Verwertbarkeit, 1879 etwa anlässlich der Silberhochzeit des Kaiserpaares veranstaltete Schrökl „Jubiläums-Separat-Festzüge" von Linz nach Wien,[77] und einige Jahre zuvor 1875 bot man „anläßlich der Monarchenzusammenkunft in Venedig"[78] eine Reise in die Lagunenstadt an – Schrökl „fand gleich mit seiner Gesellschaftsreise nach Venedig, der ersten der in dieser Art von Wien inscenirten, lebhaften Anklang".[79] Schrökl entwickelte ein breitgefächertes Angebot: „Theaterzüge"[80] aus Agram/Zagreb nach Wien, Fahrten von Wien nach Znaim (1875)[81] und von Znaim nach Wien (1892), ein „Vergnügungszug mit außerordentlich ermäßigten Fahrpreisen" führt etwa 1875 nach Zell am See und Wörgl.[82] Es gab „Vergnügungsfahrten" aus Prag nach Venedig (1883), eine „Ferienreise" aus Prag nach Graz (1883).[83] Einen „Vergnügungszug" organisierte Schrökl von Marburg nach Venedig und Fiume,[84] aber auch politisch umschattete Fahrten zu den Wagnerfestspielen nach Bayreuth gemeinsam mit der Wagnergesellschaft 1884 oder zum Turnerfest nach Dresden 1885[85] wurden angeboten. Der kirchlich geprägte Feiertagskalender diente vor den gesetzlichen Urlaubsregelungen terminlich als Aufhänger für Reisen: „Vergnügungszüge zu den Weihnachtsfeiertagen" 1875 aus Wien nach Prag, Linz, Salzburg, Passau, Znaim/Znojmo, Iglau/Jihlava, Reichenberg/Liberec, Brünn/Brno, Olmütz/Olomouc wurden mit ermäßigten Zugtickets angeboten.[86] Zu den Marienfeiertagen im September 1875 gingen beispielsweise Züge auf der Südbahn nach Klagenfurt, Villach, Triest, Venedig, auf der Westbahn nach Linz, Zell am See und Wörgl, auf der Nordwestbahn beispielsweise nach Iglau und Trebitsch/Třebíč ab.[87] Schrökl legte dafür eigene, „gratis zu bekommende[n] Programme"[88] auf. Auch Pfingsten war

77 Fahren für den 24., 25. und 26. April zur Silberhochzeit von Kaiser Franz Josef und Elisabeth: Linzer Tages-Post 15. Jg. (16. April 1879), pag. 2.
78 Wiener Salonblatt 6. Jg. (27. März 1875), pag. 8.
79 Die Presse 48. Jg. (5. Mai 1895), pag. 14.
80 Theaterzüge zum „Zigeunerbaron" 1885: Neuigkeits Welt Blatt (4. Dezember 1885), pag. 5.
81 Illustriertes Wiener Extrablatt (29. Juli 1875), pag. 8.
82 Werbeeinschaltung, Neues Wiener Tagblatt 6. Jg. (11. August 1875), pag. 8.
83 Prager Tagblatt 7. Jg. (5. Juli 1883), pag. 4.
84 Marburger Zeitung 24 Jg. (15. Juli 1885).
85 Die Presse 38. Jg. (8. Juli 1885), pag. 10.
86 Die Presse 28. Jg. (18. Dezember 1875), pag. 8.
87 In Zagreb bot Schrökl „Vergnügungszüge" von Steinbrück nach Wien, Budapest, Triest, Fiume und Venedig an: Agramer Zeitung 69. Jg. (15. März 1894), pag. 8.
88 Morgen-Post 25. Jg. (26. August 1875), pag. 4.

ein willkommener Anlass für „Separat-Vergnügungszüge“ aus Wien in andere mitteleuropäische Städte,[89] zu Ostern konnte man im „Vergnügungszug“[90] von Linz nach Wien oder etwa zu „Peter und Paul“ von Marburg nach Wien reisen.[91] Auch besondere Ausstellungen oder Theateraufführungen – etwa 1875 die Oberammergauer Festspiele,[92] 1876 ein Grottenfest in der Adelsberger/Postojnaer Grotte,[93] 1883 eine Fahrt aus Graz zur „elektrischen und zur historischen Ausstellung“[94] nach Wien oder 1885 eine Fahrt zum Jahrmarkt nach St. Petersburg in Russland.[95]

Nicht immer erfüllte aber das Reisebüro Schröckl, auf die Eisenbahn gestützt, die hohen Erwartungshaltung der Reisenden, zum Teil weil die Züge aufgrund von technischen Defekten die avisierte Fahrzeit deutlich überschritten. Die „Morgen-Post“ berichtet im August 1874 spitzzüngig über einen „Vergnügungszug“ von Innsbruck nach Wien, wo die Passagiere eng gepfercht nicht nur eine 36-stündige Rückfahrt nach Wien über sich ergehen lassen mussten: „Aber wir haben noch ein anderes Hühnchen, ebenfalls in Folge mehrerer an uns gelangter Zuschriften, mit Herrn Schrökl zu pflücken, weil er selbst zu wenig Hühnchen pflücken ließ, um seinerzeit die Passagiere gehörig zu approvisioniren. In der That hatte vor Jahren bei den Vergnügungsfahrten Schrökl's, bei welchen auch die gänzliche Verpflegung für die Mitreisenden ausbedungen und im Voraus bezahlt war, die Verköstigung so viel zu wünschen übrig gelassen, daß für die Reisenden nichts zu essen übrig blieb, und wer nicht aus eigener Tasche für seine Bedürfnisse sorgte, in Gefahr stand, in die Todtenliste der ‚Wiener Zeitung‘ mit der Bemerkung zu kommen: ‚Verhungert bei einem – Vergnügungszug sammt Verköstigung.‘“[96] Maulflink und lautmalerisch unterstellte man Schrökl, in Zukunft der „Schrecken der Vergnügungszügler“[97] genannt zu werden.

Die aufopfernde Organisationstätigkeit Schrökls erwies sich als äußerst intensiv, und nur 47jährig sank der Besitzer des ersten Wien Reisebüros im März 1883, „nachdem er sein Bureau am Kolowratring [Schubertring] Nr. 9 verlassen wollte,

---

89 Morgen-Post 26. Jg. (25. Mai 1876), pag. 7.

90 Linzer Tagespost 19. Jg. (15. März 1883), pag. 6.

91 Marburger Zeitung 24. Jg. (21. Juni 1885), pag. 4. Zur Method-Feier 1885 nach Velehrad: Das Vaterland 26. Jg. (14. Februar 1885), pag. 10; Leitmeritzer Zeitung 15. Jg. (19. September 1885), pag. 8: „Anläßlich der beiden Feiertage und des Skt. Wenzelsfestes finden Vergnügungszüge mit äußerst ermäßigten Fahrpreisen von Leitmeritz nach Prag statt“.

92 Salzburger Chronik 11. Jg. (12. August 1875), pag. 4.

93 Neuigkeits Welt Blatt (12. September 1876), pag. 4.

94 Grazer Volksblatt 16. Jg. (18. September 1883), pag. 3.

95 Linzer Tages-Post 21. Jg. (9. Juli 1885), pag. 1.

96 Morgen-Post 24. Jg. (29. August 1874), pag. 2. Weitere Kritik, Morgen-Post 24. Jg. (2. September 1874), pag. 1: „Und wie kommt Herr Schrökl überhaupt dazu, gewissermassen seinen Passagieren einzelne Hotels aufzuoktroiren, indem er eben Vereinbarungen mit diesen Hotels getroffen; es ist doch anzunehmen, daß keiner der beiden Kontrahenten dabei seinen Vortheil außer Acht gelassen habe, was den Passagieren immerhin nur zum Nachtheil gereichen kann“.

97 Morgen-Post 24. Jg. (29. August 1874), pag. 2.

todt“[98] zusammen. Seine Witwe führte das erfolgreich ausgeweitete Programm in vollem Umfang weiter, nach dem Tod von Therese Schrökl 1895 scheint sich das ehemals expansive und in Graz, Linz oder etwa Prag *(Abb. 5)* tätige Reisebüro allein auf den Verkauf von Fahrkarten beschränkt zu haben. Eine enge Zusammenarbeit des Reisebüros Schrökl (Kolowratring/Schubertring 9) bestand mit der „Niederländisch-Amerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (NASM), die seit 1893[99] im selben Büro residierte.

Anlässlich der Ferien
Vergnügungs-Fahrt
mit äußerst ermäßigten Fahrpreisen
von PRAG
und allen größeren Stationen der k. k. priv. öst. Nordwestbahn nach Graz, Fiume, Triest und per Bahn via Cormons nach Venedig. Zum Anschluße an den am 14. Juli d. J. Abends 8 Uhr 5 Min. vom Wiener Südbahnhofe abgehenden Separatzug werden in Prag am 11., 12. und 13. Juli äußerst ermäßigte, 21 Tage giltige Tour- und Retoubillete ausgegeben, und betragen die Fahrpreise

		2. Classe	3. Classe
von Prag nach Graz	(zum Besuche der culturhist. Ausstellung)	25.65	17.45
" " " Fiume oder Triest		37.65	26.45
" " " Triest und Venedig		50.65	35.95

Alles Nähere enthalten die bei den Bahnhofportieren gratis erhältlichen Programme.
G. Schroekl's, I. Wr. Reisebureau,
Wien, Stadt, Kolowratring Nr. 9.
6352

Abb. 5: „Vergnügungs-Fahrt“ (Reisebüro am Kolowratring 9, heute Schubertring) vom Juli 1883 von Prag aus: Prager Tagblatt 7. Jg. (5. Juli 1883) pag. 12.

4.1 Frühe Wiener Reisebüros (1879–1899)

Die Raumgeschichte der frühen Reisebüros, die über das Wiener Adressverzeichnis des „Lehmann“[100] nachvollziehbar wird, zeigt schon, dass diese institutionelle Schnittstelle zwischen Destinationen, Infrastrukturen und Verbrauchern sich vor allem an „strategisch“ wichtigen Punkten der Stadt ansiedelte. Oft wurden Hotels oder Bankhäuser und deren prominente Stadtlage genutzt, um dort Verkaufsstellen einzurichten. Der Kärntnerring, der Stephansplatz, die Herrengasse oder der Schottenring waren wichtige Ansiedlungspunkte der frühen Reisebüros – der Makel der „Standeseinrichtung für Bessergestellte“[101] haftete an den Reisebüros. Vor allem die Reisebüros, die organisierte Zugfahrten oder Fernfahrten anboten, waren auf gute Platzierung im Stadtraum angewiesen. Die Auswanderungsbüro bzw. die Wiener Niederlassungen der Reedereien benötigten dagegen weniger repräsentative Standorte. Die Angebotspalette der frühen Wiener Reisebüros war in mehrere Geschäftsfelder geteilt, wobei die frühen Reisebüros mitunter „Unterschlupf“ in Hotels fanden. (1) Das im Entstehen begriffene Geschäftsfeld Reisebüro veranlasste Schrökls „Epigonen“ zur Gründung von eigenen

98 Mährisches Tagblatt 4. Jg. (19. März 1883), pag. 4.

99 Lehmann 1893, pag. 779

100 Lehmann 1879, pag. 1303; ebd. 1880, pag. 1337; ebd. 1881, pag. 1394; ebd. 1882, pag. 1428; ebd. 1883, pag. 1439; ebd. 1884, pag. 1457; ebd. 1885, pag. 1519; ebd. 1886, pag. 1532; ebd. 1887, pag. 1558; ebd. 1888, pag. 1624; ebd. 1889, pag. 1693; ebd. 1890, pag. 1715; ebd. 1891, pag. 1779 f.; ebd. 1892, pag. 1851; ebd. 1893, pag. 779; ebd. 1894, pag. 799; ebd. 1895, pag. 831; ebd. 1896, pag. 879; ebd. 1897, pag. 936; 1898, pag. 991; ebd. 1899, pag. 1040.

101 Keitz, Reisen als Leitbild, 120.

Abb. 6: Der Spediteur und „Reisebüroleiter" Gottfried Schenker (1842–1901) (Foto 1889 von Rudolf Krziwanek, ÖNB Bildarchiv Pf 5.715: C [1]).

Abb. 7: Anton Silberhuber (1839–1899), ein Pionier der Tourismusbranche, in Touristenkleidung sitzend (Foto von Josef Székely, ÖNB Bildarchiv Pf 14.897: B [1]).

„Reisebureaus". Das „internationale Reise-Bureau" Schenker & Co am Schottenring agierte in den Räumlichkeiten des 1872 gebauten Hotels „De France". Der Schweizer Gottfried Schenker (1842–1901; *Abb. 6*)[102] kam 1867 als Vertreter der Hamburger Spedition „Elkan & Co" nach Wien und gründete 1872 gemeinsam mit dem Kaufmann Moritz Hirsch (1839–1906) eine eigene Speditionsfirma, die mit zahlreichen Eisenbahnfirmen Verträge abschließen konnte (Sammeltransporte von Gütern). Seit 1886 war „Schenker & Co" auch im Reisegeschäft tätig.[103] Bald entstand ein großes Filialnetz dieses Reisebüros mit Niederlassungen beispielsweise 1890 in München, 1898 in Prag und Karlsbad/Karlovy Vary. Nur wenige Jahre (1889/90) agierte der auch

[102] ÖBL 10 (1994), 80 f.; Granichstaedten-Cerva – Mentschl – Otruba, Altösterreichische Unternehmer, 110–112; Eintrag in „wien geschichte wiki" [Zugriff 5.9.2017]. Schenkers Spedition gründete rasch Filialen: 1879 Prag, Bukarest, Triest, 1880 London, Tetschen/Děčín, Sofia, 1882 München, 1883 Nürnberg, 1885 Fiume/Rijeka, 1887 Lindau, Passau, 1888 Saloniki, 1890 Istanbul, Belgrad, Adrianopel/Edirne, Dedeagh, Hamburg, 1891 Mannheim, 1892 Rotterdam, 1893 Philipoppel/Plowdiw, Eger, Steinschönau/Kamenický Šenov, 1898 Brüssel, Antwerpen, 1899 Ala, Paris. Zum Zeitpunkt des Todes von Gottfried Schenker besaß die Firma 30 Filialen und 1.100 Angestellte.

[103] Lehmann 1896, pag. 879: „Schenker & Co., Internat. Reise-Bureau, General-Agentur d. Weltreisebüro Herny Gaze & Sons. limited, London".

als „Agent“[104] bezeichnete und nicht näher bekannte Jakob Tauber als Reiseunternehmer. Der Eisenbahnfachmann und Lustspielautor Marzellin Adalbert Reitler (1839–1909) begründete nach seiner Pensionierung als stellvertretender Betriebsdirektor der Nordwestbahn für wenige Jahre ein Reisebüro (1890/91) und arbeitete daneben als verantwortlicher Redakteur des „Badener Bezirks-Blattes“.[105] Ein früher, höchst agiler Touristiker in Wien war der Alpinist und ehemalige Mitarbeiter im Militärgeographischen Institut, Anton Silberhuber (1839–1899; *Abb. 7*),[106] der mehrfach auch als Reisebegleiter von Kronprinz Rudolf agiert hatte. Der als Autor von Tourenführern und Schöpfer von Wanderkarten hervortretende Silberhuber betreute bis 1889 auch die „Österreichische Touristen-Zeitung“ als Redakteur, danach eröffnete er ein Reisebüro in Wien (1890–1892), anschließend fungierte er als Kurdirektor der Kuranstalten des Südbahngesellschaft in Abbazia/Opatija. Nach seiner Rückkehr 1897 eröffnete er erneut ein Reisebüro in Wien. Im Jahr 1892 warb er mit folgender Einschaltung im „Lehmann“: „Unternimmt alljährlich Gesellschaftsreisen n. Aegypten, Palästina, Syrien, Griechenland, Türkei, Nordcap, Dalamatien, Montenegro, Bosnien, Herzegowina, Spanien etc. etc.“[107]

Der Verkauf von Eisenbahnfahrkarten gehörte zum Kerngeschäft der frühen Reisebüros, aber nur die „königlich-ungarischen Staatsbahnen“ und die „Südbahn-Gesellschaft“ betrieben eigene Verkaufsstätten in der Wiener Innenstadt. Das „Fahrkarten-Stadtbureau“ der ungarischen Staatsbahnen residierte in einem eigenen Büro im „Grand Hotel“ am Kärntnerring 9 und bot dort neben der Verkaufsstelle am Bahnhof Eisenbahnfahrkarten an. Das Bankhaus/die „Wechselstube“ „Nagel & Wortmann“ in der Operngasse 6 besaß eine Verkaufsstelle der Südbahngesellschaft.

Auch einige der internationalen Schifffahrtslinien betrieben eigene Wiener Büros. Seit 1889 agierte in Wien mit einem eigenen Büro die belgische „Red Star Line, kgl. belg. Post-Dampfer zwischen Antwerpen und New-York“[108], ab 1893 folgten die „Niederländisch-Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (NASM) und die schottische Reederei „Russel & Company“, ab 1897 agierte dann auch die „Norddeutsche Loyd“ von Wien aus mit einem eigenen Büro. Ein eigenes Auswanderungsbüro in Kooperation mit dem „Norddeutschen Lloyd“ betrieb der Bremer Kaufmann Friedrich Mißler (1858–1922) in Wien, der durch seine Machenschaften – so ließ er via Bremen einen Brasilienauswanderer nach Argentinien einschiffen[109] – immer wieder negativ in den Medien auftauchte.

---

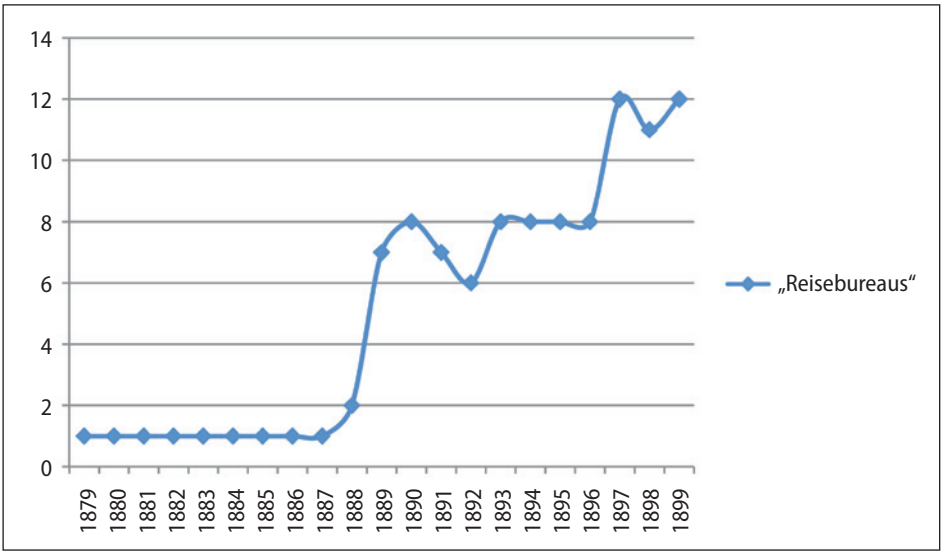
104 Lehmann 1887, pag. 1022.
105 ÖBL 9 (1984), 70.
106 ÖBL 12 (2004), 263; Eintrag „wien geschichte wiki“.
107 Lehmann 1892, pag. 1851.
108 Lehmann 1889, pag. 1693.
109 Artikel „Auswanderungselend“: Deutsches Volksblatt 10. Jg. (9. Februar 1898), pag. 6.

Die Firma „F. Mißler und Komp.“ war eine der bedeutendsten Auswanderungsagenturen in der Habsburgermonarchie. Die 1894 gegründete „Österreich-Ungarische Kolonialgesellschaft“ verband imperalistische Ambitionen mit Handelsinteressen und industriellen Ambitionen. Neben der Förderung von Import und Export bot man auch im Sinne von „Cultivation“ ausgehend von Triest auch potentiellen Auswanderern Infrastruktur.[110]

Reisebüro	1879–87	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
1. Schrökl (zuerst Sonnenfelsg. 15, ab 1881 Kolowratring 9, Wien I)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2. Schenker & Co (Schottenring 3, Wien I)	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
3. Cook (Stefansplatz 2, Wien I)	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4. Fahrkarten-Stadtbureau der ungar. Staatsbahnen (Kärntnerring 1)	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
5. Red Star Line (Kärntnerring 14, Weyringerg. 17, Wien IV)	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6. Jakob Tauber (Miesbachgasse 11, Wien II)	–	–	x	x	–	–	–	–	–	–	–	–	–
7. Marzellin Adalbert Reitler (Währingerstr. 57, Wien IX)	–	–	–	x	x	–	–	–	–	–	–	–	–
8. Anton Silberhuber (Herrengasse 23, Wien I, ab 1899 Mariahilferstr. 22)	–	–	–	x	x	x	–	–	–	–	–	–	x
9. Russel & Comp. (Franz-Josefs-Kai 1a, Wien I)	–	–	–	–	–	–	x	x	x	x	x	x	–
10. Niederländisch-Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Bureau [NASM] (Kolowratring 9, Wien I)	–	–	–	–	–	–	x	x	x	x	x	x	x
11. Friedrich Mißler, Auswanderungsbüro (bis 1892 Luisengasse 22, Wien IV, Stadtgutgasse 1a)	–	–	–	–	–	–	x	x	x	x	x	x	x
12. „Courier“, Wörtmann (Graben 10) und später Nagel und Wörtmann (Operngasse 6)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	x	x	x
13. Norddeutscher Lloyd (Weyringergasse 23)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	x	x	x
14. Österreichisch-ungarische Colonialgesellschaft (Weyringergasse 12)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	x	x	x

Tabelle 1: Wiener Reisebüros nach der Nennung im „Lehmann“, dem Adressverzeichnis der Stadt Wien (1879–1899). Quelle: Lehmann 1879–1899.

[110] Loidl, Kolonialpropaganda, 47–60, hier 53.



Grafik 1: Reisebüros in Wien nach der Erwähnung im Branchenverzeichnis des „Lehmann“ (1879–1899). Quelle: Lehmann 1879–1899.

5. Die Entwicklung der Reisebüros im 20. Jahrhundert

5.1 Die Gründung der Reisebüros im deutschen Umfeld

Die Gründung der Reisebüros war eine Entwicklung der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, was sich auch an den Gründungsdaten deutscher Reisebüros gut zeigen lässt: Johannes Rominger in Stuttgart (1842), Karl Riesel in Berlin (1854), Carl und Louis Stangen in Berlin (1863) oder etwa die aus Wien kommende Firma Schenker & Co (1889).[111] Ab den 1860er-Jahren vergrößerte sich die soziale Schicht der Reisenden, umgekehrt avancierte das Reisen, angestachelt auch durch die aufkommenden gesetzlichen Urlaubsregelungen, zu einem Bedürfnis breiter Bevölkerungsschichten. „Zu den Eigentümlichkeiten unserer Zeit gehört das Massenreisen. Sonst reisten bevorzugt Individuen, jetzt reist jeder und jede. […] Der moderne Mensch, angestrengter, wie er wird, bedarf auch größerer Erholung“,[112] urteilte Theodor Fontane 1877 über die soziale Mobilitätsveränderung seiner Zeit. Den Reisebüros gelang es, dieses Erholungsbedürfnis, aber auch die im Urlaub begründete Selbstrepräsentation organisatorisch zu kanalisieren. Prototypisch und als „deutscher Cook“ apostrophiert, zeigten

[111] Berktold-Fackler – Krumbholz, Reisen in Deutschland, 40 f.; Gebauer, Entstehung, 137 f.
[112] Zit. nach Gyr, The History of Tourism.

Carl Stangen (1833–1911) und sein Bruder Louis (1828–1876) diese Entwicklung auf, indem sie 1863 das erste internationale Reisebüro in Breslau/Wrocław gründeten. Nach ersten organisierten Reisen in die sächsische Schweiz folgten 1864–1867 Reisen in den Orient (1864 nach Kairo, Jerusalem und Konstantinopel). Die Zentrale des Reisebüros wanderte 1867 nach Berlin.[113] Der innovative ehemalige Postbeamte Carl Stangen führte nach dem Rückzug seines Bruders 1873 in Deutschland den Hotel-Coupon und 1883 das „Stangen'sche Billett-System" ein, das Fahrkarten für Schifffahrtslinien und Eisenbahnen zentral anbot. Neben den Gesellschaftsreisen diente das Reisebüro Carl Stangens auch als Zentralstelle für den Erwerb von Fahrscheinen und Fahrscheinheften. Ähnlich wie Thomas Cook publizierte er seit 1884 eine Zeitschrift („Der Tourist") und 1894 die erstmals erschienene „Carl Stangens Verkehrszeitung". Im Jahr 1878 trat Stangen die erste „deutsche Gesellschaftsreise um die Erde"[114] an, die über Nordamerika, Japan, China, Indien nach Ägypten führte.

Die Genese der deutschen Reisebüros, die Fahrkarten, Pauschalreisen und Unterkunfts- sowie Verpflegungsmöglichkeiten anboten, wurzelt in verschiedenen Berufssparten. Einerseits waren die ersten, sich langsam entpuppenden Reisebüros (1) Agenturen von Reedereien und Schiffslinien, andererseits hatten vor allem (2) Speditionen das berufliche Fachwissen, um größere Menschenmengen transportieren und die dafür notwendige Organisationsarbeit leisten zu können. Auch waren (3) die Eisenbahngesellschaften ein betrieblicher Nukleus der Reisebüroentwicklung – eine ähnliche Entwicklung wie in Wien.

1) Das älteste deutsche Reisebüro – das 1842 „gegründete" Reisebüro Rominger in Stuttgart – entwickelte sich aus der Generalagentur für Postschiffe, die regelmäßig zwischen Le Havre und Amerika verkehrten. Der Kristallwarenhändler und christliche Aktivist Johannes Rominger (1815–1891) entwickelte daraus eine Passagen-Agentur, die Naturalien (etwa Kühe, Ziegen, aber auch Weingärten) in der Höhe der Kosten für die Schiffspassagen belehnte.[115] Vor allem die seit 1847 in Hamburg bestehende und anfänglich noch mit Segelschiffen operierende „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft" (HAPAG)[116] und der 1857 gegründete und von Bremen aus operierende Norddeutsche Lloyd,[117] der ausschließlich auf Dampfschiffe im Überseeverkehr setzte, waren wichtige Antriebsräder für die Gründung von „Passage-Agenturen".

---

113 Fuss, Geschichte der Reisebüros, 56–58; Dittmann, Carl Stangen.

114 Dittmann, Carl Stangen.

115 Fuss, Geschichte der Reisebüros, 52–54; zu Rominger Lovisa, Italienische Waldenser, 140 f.

116 Wiborg – Wiborg, 1847–1997.

117 Krempien, Geschichte des Reisens, 115–120; Peters, Der Norddeutsche Lloyd; zur Bedeutung für Österreich Bednar, Österreichische Auswanderung 179 f.

2) Neben den Schifffahrtsagenturen erwiesen sich infolge logistischer Nähe auch die Speditionen als dem Reisebüro verwandte Bereiche. Das 1869 in Königsberg/Kaliningrad begründete Reisebüro Robert Meyhoefer wurzelte in einem ostpreußischen Verkehrsunternehmen,[118] ebenso das in Bremen errichtete Reisebüro Carl Prior mit dem Gründungsjahr 1866[119] oder das 1872 in Dresden geschaffene Reisebüro Alfred Rohn.[120] Die Nähe von Spedition und Reisebüro schuf Synergien, wie am Schweizer Beispiel der Firma Kuoni deutlich wird. Im Jahr 1906 gründete der gelernte Textilfachmann Alfred Kuoni (1874–1943) nach längerem Englandaufenthalt in den Räumen der Speditionsfirma seiner Brüder eine eigene Reiseabteilung, in dem „zur größeren Bequemlichkeit des Publikums und einem allgemeinen Bedürfnis entsprechend […] ein Internationales Reisebureau mit vom h. Schweiz. Bundesrate patentierten Schiffs-Billet-Verkauf nach allen Weltteilen errichtet"[121] wurde. Dieses neue Reisebüro ermöglichte den Verkauf von Bahn- und Schiffsfahrkarten, erteilte Auskunft über Hotels und Kurorte, vermittelte Gepäck- und Möbelspedition in alle Weltteile, bot Geldwechselmöglichkeit und den Abschluss von „Reise- und Touristen-Unfall-Versicherungen". Für die Reisenden übernahm das Reisebüro Kuoni auch während deren Reisezeit die Einlagerung des Mobiliars und der Wertsachen, für ganze Villen und Wohnungen, aber auch für die „Aufbewahrung von lebenden Tieren mit Zusicherung guter Behandlung"[122] wollte man verantwortlich zeichnen. Schon sechs Jahre nach der Gründung, 1912, machte sich Alfred Kuoni von seinen Brüdern unabhängig und siedelte auf den Züricher Bahnhofsplatz, wo er zusätzlich die Unteragentur der Basler Auswanderungsagentur Rommel & Co und – zur Geschäftssteigerung – auch das Züricher Sekretariat des Automobil-Clubs der Schweiz übernahm. Zur Steigerung des Geschäftsvolumens übernahm Kuoni auch den Vorverkauf für das Züricher Stadttheater (Opernhaus) und für das Pfauentheater (Schauspielhaus).

3) Der provisionsfreie Verkauf von Fahrkarten für Eisenbahn wie Schiff, und nach dem Ersten Weltkrieg auch für die Flugzeuge erwies sich als das Geschäftsfeld der Verkehrsbüros.

---

118 Fuss, Geschichte der Reisebüros, 61.
119 Ebd., 60.
120 Ebd., 62.
121 Blaser, Kuoni's Welt, 17.
122 Ebd.

5.2 Das Österreichische Verkehrsbüro

Am Beispiel des Österreichischen Verkehrsbüros wird die Nähe von Eisenbahn und Fremdenverkehrsbüros deutlich. Während die ersten Reisebüros ihre Fahrkarten häufig mit Aufschlägen gegenüber dem normalen Fahrpreis veräußern mussten, gelang es durch staatliche Intervention, die Eisenbahngesellschaft zu Vertriebsprovisionen zu zwingen, sodass die Kunden die Fahrkarten im Reisebüro zum selben Preis wie bei den Eisenbahnschaltern erwerben konnten. Angestoßen durch die im Oktober 1917 erfolgte Gründung des „Deutschen Reisebüros" (seit 1918 „Mitteleuropäisches Reisebüro")[123], dessen Ziel die Etablierung eines einheitlichen und alle Länderbahnen erfassenden und aufschlagsfreien Fahrscheinsystems war, errichtete der Österreichische Verkehrsverband,[124] die Dachorganisation der Landesfremdenverkehrsverbände, am 19. Dezember 1917 das „Österreichisches Verkehrsbüro"[125] (Erlass der k. k. Eisenbahnministeriums, Befristung auf fünf Jahre). Gemeinsam mit den Gesellschaftern Wiener Bank-Verein und zwei Schifffahrtslinien (Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd; Austro Americana und Fratelli Cosulich) schuf der Österreichische Verkehrsverband mit dem neugegründeten Verkehrsbüro *(Abb. 8)* einerseits eine zentrale, mit Exklusivrechten ausgestattete Vertriebsstelle für Fahrkarten der österreichischen Eisenbahnen für das In- und Ausland (außerhalb der Bahnschalter) und andererseits eine zentrale, im In- und Ausland tätige Werbestelle für den Tourismus. Der zentrale Werbeauftrag sollte sich aus den Erlösen des Fahrkartenverkaufes finanzieren – das Österreichische Verkehrsbüro verstand sich als „Reise-, Auskunfts- und Propagandabüro im In- und Auslande mit Ausschluß des Auswanderungsgeschäftes".[126] Nach Abschluss von Verträgen mit der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und der Südbahngesellschaft konnte im Februar 1918 eine erste Ausgabestelle eröffnet werden. Der Verkauf von Eisenbahnfahrkarten gestaltete sich dennoch unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg als schwierig. Im Juli 1920 berichtet etwa ein Wiener Arzt von den Schwierigkeiten einer Bahnfahrt ins Salzkammergut und die „unglaubliche Ausbeutung des reisenden Publikums". „Zu meiner Abreise ins Salzkammergut benötigte ich vor vierzehn Tagen Fahrkarten und begab mich deshalb am letzten Feiertag zum Verkehrsbureau. Dort erfuhr ich, daß an

---

123 Fuss, Geschichte der Reisebüros, 44 f., 90–102; die Diskussion über die Abschaffung der Aufschläge auf Bahnkarten seit 1911, ebd., 90: „Wir sollten ein großes deutsches Reisebüro mit einem einheitlichen Fahrscheinsystem gründen und durchsetzen, daß der bisherige Aufschlag beim Verkauf der Fahrausweise verschwindet und stattdessen die Bahnen eine Provision bezahlen" (so 1911 der königlich-bayerische Ministerialrat Ludwig Ruckdeschel, Gründer des Amtlichen Bayerischen Reisebüros).

124 Zum Österreichischen Verkehrsverband Lammer, Fahrkartenbüro, 72; Nowack, Rhein, Romantik, Reisen, 101 f.

125 Zur Gründung Lammer, Fahrkartenbüro, 71–77.

126 Ebd., 74.

Abb. 8: Wien 1, Friedrichstraße: Parkende Postkraftwagen für die Überlandfahrten (ins Salzkammergut) vor der Zentrale (Foto um 1935, ÖNB, Bildarchiv 146.523a-B).

einem Feiertag keine Karten ausgegeben würden. Trotzdem waren schon um 6 Uhr früh, also 24 Stunden vor Beginn der Kartenausgabe, Leute – wie ich mich überzeugen konnte, Schleichhändler – angestellt. Diese gaben provisorische Blocknummern an alle Ankömmlinge aus, die sich dann entfernten. Eine große Anzahl der ersten Nummern des Blocks hatten eben die Schleichhändler für sich unterschlagen, um sie am nächsten Tage an Spätlinge zu horrenden Preisen zu verkaufen oder auf Grund dieser provisorischen Anstellkarten durch Helfeshelfer Fahrkarten aufzukaufen."[127] Nach Ende des Ersten Weltkrieges kam es erst 1921 zu Kooperationsverträgen mit dem Mitteleuropäischen Reisebüro in Berlin, dem Tschechoslowakischen Reise- und Verkehrsbüro in Prag, der Fremdenverkehrs- und Reiseunternehmungs AG in Budapest – das Österreichische Verkehrsbüro hatte allein durch diesen Vertrag 363 Vertretungen im Ausland, weil jeder Vertragspartner die ausschließliche Vertretung der

[127] Neues Wiener Tagblatt Nr. 195 (17. Juli 1920), 6; siehe auch ebd. Nr. 199 (21. Juli 1920), 6: „Die Mißstände bei der Fahrkartenausgabe sind uns bekannt und wir bedauern es in erster Linie, daß das reisende Publikum durch gewissenlose Schleichhändler, welche die Karten aufkaufen und mit bedeutendem Agio weitergeben, ausgebeutet wird".

anderen Teile im Ausland übernahm.[128] Die zentralen Geschäftsbereiche des Österreichischen Verkehrsbüros war anfänglich der Eisenbahnfahrscheinverkauf, wobei man neben den amtlichen Kartonfahrkarten auch die vom Österreichischen Verkehrsbüro aufgelegten Eisenbahnfahrscheine und die ausländischen Unternehmensfahrscheine verkaufte – allein 1921 3,7 Millionen Stück.[129]

Das Österreichische Verkehrsbüro mit seinem Hauptsitz in Wien verkaufte nicht nur Eisenbahnkarten, sondern konnte 1922 auch einen Vertretungsvertrag mit 22 großen europäischen Schifffahrtslinien abschließen.[130] Es betätigte sich bald als Reiseveranstalter, indem man ab Mitte 1922 mit den Autobussen der Postverwaltung Gesellschaftsreisen ins Salzkammergut und eine regelmäßig bediente Autobuslinie ins Salzkammergut und Gasteinertal organisierte. Vor allem der Betrieb der Auskunfts- und Propagandabüros stellte einen wichtigen Teil des Verkehrsbüros dar. Seit 1920 gab man das Kursbuch „Austria-Verkehr" heraus, erstellte Plakate und Werbematerial für die eigenen und die fremden Außenstellen.[131] Seit 1922 erschien die „Österreichische Reisezeitung".[132] Das Verkehrsbüro unterhielt 1923 14 österreichische und eine internationale Zweigstelle (München),[133] besaß aber Vertretungen in Deutschland, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Schweiz, Schweden, der Tschechoslowakei und Ungarn. Seit 1922 fungierten die Österreichischen Bundesbahnen als Gesellschafter des Österreichischen Verkehrsbüros und erhielten dadurch eine starke Position innerhalb des Reisebüros.

Vor allem die 1922/23 erfolgte Errichtung des repräsentativen Zentralgebäudes des Verkehrsbüros in der Wiener Friedrichstraße verdeutlicht die wichtige Stellung dieses Reisebüros in der österreichischen Nachkriegs- und Verkehrswirtschaft. Das Zentralgebäude des Verkehrsbüros – ein „ungeliebtes Objekt der Wiener Baugeschichte",[134] unmittelbar vor der „Nase" der Sezession – wurde von den beiden Otto-Wagner-Schülern und Volkswohnbauexperten Heinrich Schmid (1885–1949) und Hermann Aichinger (1885–1962) geplant.[135] Das im Art Déco-Stil gestaltete und an einer verkehrsstrategischen Stelle der Stadt errichtete kubische Gebäude *(Abb. 9)* weist architektonisch eine ungewöhnliche Lösung auf: Der unmittelbar

---

128 Lammer, Fahrkartenbüro, 78 f.

129 Ebd., 81.

130 Ebd.; zum Aufgabenspektrum des Verkehrsbüros im 50. Jahr seines Bestehens Ukmar, Das Österreichische Verkehrsbüro, 469–477.

131 Lammer, Fahrkartenbüro, 83.

132 Galler, Das österreichische Verkehrsbüro, 177.

133 Lammer, Fahrkartenbüro, nach pag. 84: Zweigestellen: Wien (Kärntnerring), Wien (Messepalast), Wien (Kartenausgabestelle Karlsplatz), Bad Aussee, Bad Hall, Bad Gastein, Bad Ischl, Bregenz, Gmunden, Graz, Innsbruck, Linz, München, Salzburg, St. Wolfgang.

134 Zu diesem Gebäude als „Manifest des Rückschrittes" Achleitner, Österreichische Architektur, 14.

135 Rainer – Neubauer, Österreichisches Verkehrsbüro.

Abb. 9: Wien 1, Friedrichstraße: Das österreichische Verkehrsbüro, ein Bau von Heinrich Schmid (1885–1949) und Hermann Aichinger (1885–1962). Die Werbeaufschriften am Gebäude werben mit „In- und Auslandsreisen in modernen Autocars" und mit „Bahn- Auto- Schiffs- u. Flug-Karten" (Foto um 1930, ÖNB, Bildarchiv 137069-B).

über dem Wienfluss liegende Kassensaal erstreckt sich über zwei Geschoße und diente der Abwicklung des Fahrkartenverkaufes; die Obergeschoße wiesen dagegen kleine Büro- und Nebenräume auf. Edle Materialien wie die furnierten Eichenholzpaneele in Fischgrätmuster, repräsentativ geschnitzte Stiegengeländer und aufwändig getriebene Regenfallrohre unterstreichen die hohe Anspruchshaltung des neuen Reisedienstleisters im Nachkriegsösterreich – das Gebäude war damals das größte europäische Reisebüro überhaupt. Dem Verkehrsbüro kam bei der Gründung der Österreichischen Luftverkehrs AG und bei der Gründung der internationalen Fremdenverkehrs- und Reisebüroorganisation AGOT („Association des Grandes Organisations Nationales de Voyage et Tourisme")[136] 1924 eine wichtige Funktion zu. Die AGOT trat vor allem gegenüber den internationalen Bahn- und Transportverwaltungen als Interessensvertretung auf (Vereinfachung der Ausgabe von Fahrkarten

[136] Fuss, Geschichte der Reisebüros, 270–272; Lammer, Fahrkartenbüro, 89 f.

Abb. 10: Wien 1, Friedrichstraße: Das Österreichische Verkehrsbüro – das größte Verkehrsbüro Europas zu seiner Zeit (Foto um 1935, ÖNB, Bildarchiv 24604-B).

und deren Abrechnung) und hatte sein Sekretariat bis 1938 in Wien. Vor allem die Weltwirtschaftskrise und die Verhängung der Tausend-Mark-Sperre im Frühjahr 1933 (bis zum Juliabkommen 1936 geltend) erwiesen sich als schwere Einbußen für den österreichischen Fremdenverkehr und betrafen auch das Verkehrsbüro. In den 1920er-Jahren betrieb das Verkehrsbüro eine expansive Politik, indem man die Anzahl der Außenstellen erhöhte, die Motorschifffahrt am Wolfgangsee übernahm und auch durch die Provisionen aus dem Fahrkartenverkauf (Eisenbahn, Schiff, Flugzeug) und aus der Hotelvermittlung gute Einnahmen lukrierte. Ab den 1930er-Jahren herrschten für das Verkehrsbüro schwierige Zeiten, die Gesellschaftsreisen und die Provisionen im Fahrscheinbereich entwickelten sich zwar positiv, andere Bereiche, wie die vom Verkehrsbüro betriebene Schafbergbahn, dagegen negativ, und nur mehr in den österreichischen Landeshauptstädten konnten Filialen aufrecht erhalten werden.[137] Eine strenge Reduktion der Personalkosten und der Kostenstruktur führte den Betrieb ab 1935 *(Abb. 10)* aus der Verlustzone. Nach der Okkupation Österreichs 1938 wandelte sich das Österreichische Verkehrsbüro in einen Filialbetrieb des „Mitteleuropäischen Reisebüros" („Filiale Ostmark des Mitteleuropäischen Reisebüros") und wurde erst 1945 wiederbegründet.[138]

[137] Lammer, Fahrkartenbüro, 115.
[138] Ebd., 106, 117 f.

5.3 Politische Zäsuren des Reisens im 20. Jahrhundert

Der Erste Weltkrieg unterbrach den etablierten, internationalen Betrieb der europäischen Reisebüros entscheidend, aber schon vor dem Ersten Weltkrieg hatte die Zahl der Reisebüros deutlich zugenommen – nach den Worten des Direktors der American Express-Company von 1928 schossen „in allen Ländern Reisebüros wie Pilze aus der Erde an allen Ecken und Enden“[139] empor. Neue Wirtschaftszweige und neue Träger entstanden neben den traditionellen Reisebüros: In Deutschland gab es als Innovationen etwa (1) Warenhausreisebüros (etwa die Kaufhäuser Tietz und Wertheim, Kaufhaus des Westens), aber auch Verlagsreisebüros (Ullstein) und Zeitungsreisebüros, zudem entstanden (2) kommunale Verkehrsbüros und lokale Verkehrsvereine, und es organisierten (3) Verbände und Vereine Reisen für die Mitglieder bzw. für das „Volk“ (Angestelltengewerkschaft, Volksbildungseinrichtungen, „Volks-Reise-Verband).[140]

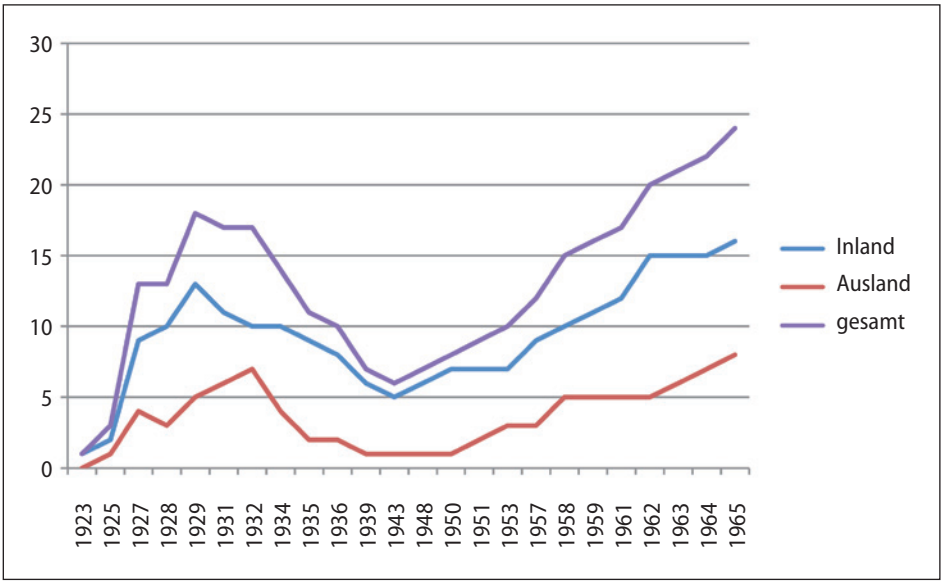
Der Erste Weltkrieg bedeutete einen Einschnitt im Reisebürogeschäft. Das Schweizer Reisebüro Kuoni war während des Weltkrieges auf den wenig lukrativen Inlandsverkehr und die Vermittlung von Hotelunterkünften im Raum der Schweiz angewiesen. Die vom Textilfachmann Alfred Kuoni übernommene Vertretung der Bradforder Schirmstoff-Fabrik, deren Produkte die meisten Schweizer Schirmfabrikanten bezogen, sicherte dem „Reisebüro“ das Überleben in dieser Krisenzeit. Erst die Stabilisierung des europäischen Währungssystems und die langsame wirtschaftliche Erholung der 1920er-Jahre bescherten den Reisebüros durch die Gesellschaftsreisen und das Passagengeschäft einen langsamen Aufschwung. Kuoni baute etwa sein Filialnetz nach dem Ersten Weltkrieg nur langsam auf, indem zuerst Schweizer Filialen (etwa in St. Moritz 1923 oder Pontresina 1925) und dann langsam internationale Filialen (Nizza 1925, Cannes, Monte Carlo, San Remo jeweils 1927, Paris 1929) folgten.[141] Mit der Bank Töndury in St. Moritz schloss Kuoni eine Kooperation, nach der die Bank im Winter einen Teil ihrer Räumlichkeiten zur Verfügung stellte. Weitere Saisonfilialen folgten an der französischen und italienischen Riviera, auch

---

139 Keitz, Reisen als Leitbild, 119: Zwischen 1907 (117 Reisebüros) und 1933 (499) hatte sich die Zahl der deutschen Reisebüros mehr als verdreifacht, wobei ab 1925 (364) nochmals eine Steigerung eintrat.

140 Als guter Überblick Keitz, Reisen als Leitbild, 121–126

141 Blaser, Kuoni's Welt, 111: Eröffnung/Schließung bis 1965: St. Moritz (1923–1964), Pontresina (1925–1936), Nizza (1925), Engelberg (1927–1932), Flims (1927–1931), Interlaken (1927–1931), Lenzerheide (1927–1939), Lugano (1927–1943), Luzern (1927–1939), Vulpera (1927–1936), Montreux (1928–1931), Arosa (gegr. 1929), Lausanne (Gran Pont) (gegr. 1929), Locarno (gegr. 1929), Menton (gegr. 1929), Paris (1929–1939), Zermatt (1931–1935), Beaulieu (1931–1934), Juan-Les-Pins (1932–1935), Basel (Gerbergasse) (gegr. 1936), Bern (gegr. 1948), Luzern (gegr. 1950), Paris (gegr. 1951), Cannes (gegr. 1953), Ascona (gegr. 1957), Interlaken (gegr. 1957), Zürich (Bellevue) (gegr. 1958), Rom und Mailand (gegr. 1958), Klosters (1959), Genf (Rive Droite) (gegr. 1962), Lausanne (gegr. 1962), Lugano (gegr. 1962), Tokio (gegr. 1963), Baden (gegr. 1964), Palma de Mallorca (gegr. 1964), Olten (gegr. 1965), London (gegr. 1965).



Grafik 2: Entwicklung der Filialen bei Kuoni (1923–1965). Quelle: Blaser, Kuoni's Welt, 111.

dort schloss man mit Banken eine Kooperation – etwa in Nizza mit der Bank „Crédit du Sud-Est".[142] Kuoni expandierte nach dem Ersten Weltkrieg, indem es sich auf die Organisation von Extrazügen nach Wien, Budapest und Rom/Neapel, aber auch auf Badeferien am Mittelmeer, auf Autoexkursionen und internationale Flüge konzentrierte. Die Wirtschaftskrise bewirkt eine Schließung der meisten Filialen, und der Zweite Weltkrieg zeitigte wegen der Schwierigkeiten der Beschaffung von Flug- wie Schiffsplätzen und der Visaprobleme eine erneute Konzentration auf den innerschweizerischen Verkehr: „Wir organisierten Gesellschaftsreisen und Wanderungen im Wallis, Tessin und Berner Oberland, auch die Kyburg und die Habsburg [war] in unserem Angebot",[143] wie ein Mitarbeiter Kuonis berichtete.

Die politische Dimension des Reisens im 20. Jahrhundert wird infolge der staatlichen Konkurrenz für die Reisebüros durch das Programm „Kraft durch Freude" (KdF) – Vorbild war seit 1931 das semi-staatliche italienische Programm der „Opera Nazionale Dopolavoro"[144] – deutlich.[145] Als Kompensation für die politische Ent-

142 Ebd., 19 f.
143 Ebd., 20.
144 Spode, Aufstieg des Massentourismus, 121–123; Keitz, Reisen als Leitbild, 209–257.
145 Hachtmann, Tourismus-Geschichte, 120–127. – Siehe auch den Beitrag von Sascha Howind, hier im Band, S. 181–199.

rechtlichung der Arbeiter, zur Stärkung der „Volksgemeinschaft" und aufgrund der Ausweitung der Arbeitszeiten ab 1936 wurden Wanderungen und Urlaubsreisen zur Erholung der Arbeiterschaft durch den Staat angeboten. Als ideologisch breit ausgewertetes Prunkstück des Programmes für Arbeiter galten die Hochseefahrten – schon 1891 hatte die Winterreise des von der Hapag gebauten Schnelldampfers „Augusta Victoria" neue, großbürgerliche Maßstäbe im Seefahrtstourismus und bei den All-Inclusive-Pauschalreisen gesetzt.[146] Dennoch lag 1935/36 der Anteil der registrierten Übernachtungen durch das KdF-Programm bei gerade einmal zehn Prozent,[147] vor allem die durch die Reisebüros vermittelten kommerziellen Reisen boomten: Um die Mitte der 1920er-Jahre bestanden in Deutschland 364 Reisebüros, 1933 bereits 499 und 1939 nach amtlicher Statistik bereits 1.049[148] – unter dem Nationalsozialismus erfolgte aber eine gewerberechtliche Einschränkung des Reisebürowesens.[149] Die Zahl der Mitarbeiter in Reisebüros steigerte sich von rund 2.000 im Jahr 1925 bis auf rund 6.500 kurz vor Kriegsbeginn. Das mit der deutschen Reichsbahn alliierte Mitteleuropäische Reisebüro steigert seinen Umsatz von 142 Millionen Reichsmark im Jahr 1932 auf 217 Millionen Reichsmark 1939.[150] Der Bremer Reisebürokaufmann Carl Degener (1900–1960) baute mit seinem Berliner Reisebüro ein auf den Alpentourismus ausgerichtetes Reisebüro im Sinne von „Volksreisen für den kleinen Mann" auf. Infolge der Tausend-Mark-Sperre ersetzte Degener sein bisheriges Salzburger Lieblingsziel Golling durch das bayerische Dorf Ruhpolding. Während Reisebüros meist mehrere Tourismusziele im Angebot führen, verlegte sich Degener mit seiner Werbung auf ein einziges Reiseziel, das er pro Sonderzug-Fahrt mit 500 bis 700 Teilnehmern belegte. Im Jahr 1935 zählte die kleine bayerische Gemeinde Ruhpolding 9.000 und 1938 bereits 13.000 Urlauber aus dem Reisebüro Degener, das sich zum zweitgrößten Reiseveranstalter des Deutschen Reiches hochgearbeitet hatte.[151] Die staatlich geförderte KdF bekam von den Reichsbahnen eine 75-prozentige Ermäßigung, während Degener „nur" einen Nachlass von 50 Prozent erhielt. Eine einwöchige KdF-Reise samt Vollpension nach Oberbayern kostete bei der KdF 39 Reichsmark, während Degener dagegen dieselbe Leistung um 69 Reichsmark anbieten musste.

146 Wiborg – Wiborg – Kopper, Träume statt Grundstoffe, 569, 573 f.
147 Siehe die Zahlen bei Spode, „Der deutsche Arbeiter reist", 300 (Tabelle 1934–1939).
148 Fuss, Geschichte der Reisebüros, 51 f.: Im Jahr 1950 gab es 507 Reisebüros mit 2.789 Beschäftigten, 1959 800 mit 8.000 Beschäftigten.
149 Appel, Reisen im Nationalsozialismus, 88–97.
150 Hachtmann, Tourismus-Geschichte, 128.
151 Wiborg – Wiborg – Kopper, Träume statt Grundstoffe, 583; Fuss, Geschichte der Reisebüros, 130 f.

6. Die Kommerzialisierung der Ferne – die Verkleinerung der Welt nach 1945

Nach 1945 erhöhte sich allmählich die Reiseintensität, ein „sozialer und geographischer Dammbruch“[152] des Reisens zeichnete sich ab.[153] Bald nach dem Zweiten Weltkrieg trat beispielsweise in der Bundesrepublik Deutschland erneut das Reisebüro Degener, der Gründer von Touropa, mit dem Geschäftsmodell „Ruhpolding“ an, indem Massenreisen als billiges, normiertes und zu Angebotspaketen geschnürtes Serienprodukt beworben und verkauft wurden. Schon zehn Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges verkaufte die 1951 gegründete und auf „Otto Normalverbraucher“ zielende Touropa, gestützt auf die Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften und den Bundesbahnen (etwa Entwicklung des Liegewagens), 300.000 Pauschalreisen.[154] Vor allem kleinere, mittelständische Reisebüros, die etwa Busfahrten anboten, bestimmten anfänglich den Reisemarkt, doch zeichneten sich bald Konzentrationsprozesse in der Branche ab.

Die Reisebüros ersetzten ältere Formen des Sozialtourismus – neue Anbieter neben den traditionellen Reisebüros stiegen aggressiv in das Reisegeschäft ein, seit 1963 bot etwa die Kaufhauskette Neckermann Charterflüge – fünfzehn Tage Mallorca für 338 Deutsche Mark[155] – an. Nach der Massenmotorisierung der 1960er-Jahre folgte der Chartertourismus der 1970er und der Ferntourismus der 1980er-Jahre, die Anzahl der Auslandsreisen nahm beispielsweise in Deutschland von 23 % (1957) auf 69 % (1988) deutlich zu – dieser Wandel zeichnet sich etwa in den Werbebroschüren der Reisebüros und dem dort entwickelten „collective gaze“ deutlich ab.[156]

Die breite Kommerzialisierung der Fremdheit führte ab den 1970er-Jahren zu einer massentouristischen Nivellierung. Lange Zeit reisten Selbstständige und Angestellte, Großstädter und Jüngere deutlich häufiger als Landbewohner oder Familien.[157] Fernreisen blieben lange Zeit exklusiv der Oberschicht vorbehalten. Während viele Reisebüros vor und nach dem Ersten Weltkrieg entlang der Dampfschiff- und Eisenbahnrouten Reisen nach Europa und Nordafrika anboten, drängte nach dem Zweiten Weltkrieg im Gefolge der Industrialisierungsschübe sowohl das Automobil als auch danach das Flugzeug verstärkt auf den Reisemarkt. Der lange den Tourismus prägende Zusammenhang zwischen Reisedistanz und Reisedauer ging verloren, weil durch die Transportrevolution nach 1960 nur mehr wenig Zeit für die Erreichung

---

152 Hachtmann, Tourismus-Geschichte, 140.
153 Als Überblick etwa Schildt, „Die kostbarsten Wochen des Jahres“; Prahl, Entwicklungsstadien, 95–107.
154 Pagenstecher, Der bundesdeutsche Tourismus, 143 f.
155 Wiborg – Wiborg – Kopper, Träume statt Grundstoffe, 588; Hachtmann, Tourismus-Geschichte, 159.
156 Am Beispiel von Scharnow-Reisen Pagenstecher, Arkadien, 180.
157 Zur Reiseintensität nach Berufsgruppen Pagenstecher, Der bundesdeutsche Tourismus, 129.

ferner Ziele aufgewendet werden musste. Ehemalige Kolonien konnten nun (post)-kolonial in Feriendestinationen umgewandelt werden, aber auch ehedem luxuriöse Fernreisen wie Australien, Neuseeland oder Afrika scheinen ab den 1950er-Jahren in den Reiseprospekten der Reisebüros auf.[158] Der langjährige Kuoni-Direktor und ehemalige Handballer Jack Bolli (1923–2003) schilderte den Neubeginn „seines" Reisebüros nach 1945 folgendermaßen: „Nach dem Krieg begannen wir mit Extrazügen (insbesondere an Ostern, nach Paris und Mailand). Bei den SBB versuchten wir Kompositionen zu bekommen – zu chartern, modern gesagt. Jedes grössere Reisebüro hatte damals seinen Zug, für dreihundert, fünfhundert oder sechshundert Personen. […] Später, etwa 1952, eröffneten wir eine Abteilung für Reisen nach Spanien und auf die Kanarischen Inseln."[159] Kuoni übernahm 1950 mit Fred Norbert Wagner einen ehemaligen Cook-Mitarbeiter und ausgewiesenen Afrika-Reiseexperten. Wagner schlug Kuoni vor, „mit Ostafrikareisen zu beginnen. Er habe in der Schweiz viele Bekannte, die sich dafür interessierten, erklärt er, er werde für Kundschaft sorgen. Wir willigten ein und lancierten Ostafrika; 1950/51 mit vier Reisegruppen à dreissig Personen zu einem Preis von 9000 Franken […]. Als wir im dritten Winter keine einzige Anmeldung hatten, beschlossen wir, bei einer schwedischen Fluggesellschaft ein Flugzeug zu chartern. Damit wurden die Ostafrikareisen günstiger, sie kosteten nun etwa 3.900 Franken und waren innerhalb von zwei oder drei Wochen ausverkauft. Die Nachfrage war so gross, dass wir den Charterflug wiederholen und im nächsten Winter bereits als kleine Serie anbieten konnten."[160] Die Ostafrika-Reisen, Mitte der 1960er-Jahre eines der erfolgreichsten Kuoni-Produkte, beinhalteten Kenia, Tansania und Uganda. Zum Transportmittel für diese kolonialistisch grundierten Ostafrika-Reisen avancierte neben dem Flugzeug der Privat- und Safariwagen, die Verpflegung war großteils europäisch, so dass in Nairobi von den zahlreichen einheimischen Bedienten Wienerschnitzel und unterwegs Maggi-Suppe und Birnenkompott gereicht wurden.[161] Ein Kuoni-Reiseteilnehmer beschrieb 1959 seine Reiseeindrücke: „Am frühen Morgen wurden wir wie immer geweckt, indem die Negerbuben […] den Tee in alle Bungalof's überbrachten, das ist eine ideale Geste von Bedienung in Englisch-Afrika."[162] Auch das „Verkehrsbüro" startete langsam nach 1945 wieder mit volksfestartigen Sonderzügen – in der Diktion des „Verkehrsbüros" als inländische „Überraschungsfahrt ins Grüne"[163] bezeichnet oder ausländisch ab 1953 als

158 Blaser, Kuoni's Welt, 25.
159 Ebd., 58 f.
160 Aus einem Interview mit Jack Bolli, seit 1945 Mitarbeiter bei Kuoni und seit 1957 Leiter des Gesamtunternehmens, Blaser, Kuoni's Welt, 65.
161 Ebd., 70 f.
162 Ebd., 70.
163 Strouhal, Touristische Erinnerungen, 116: „Im Rahmen der vielen ‚Überraschungsfahrten ins Grüne', die ich laufend veranstaltete, möchte ich eine Fahrt besonders hervorheben [1951]: ‚Zum Obstkirtag nach

„Austropa-Express"-Bahnreise[164] beworben; auch die Donaudampfschiffgesellschaft begann 1952 mit dem „Sonderschiff ins Blaue".[165] Aufgrund des Fehlens von privater Motorisierung waren diese Busse – in Verlängerung des Vorkriegstourismus („Überraschungsfahrten"[166] mit dem Zug) – die Antwort auf die Reisesehnsucht der Menschen nach dem Zweiten Weltkrieg. Der langjährige Prokurist des „Österreichischen Verkehrsbüros" und spätere Direktor von Touropa (1973–1976), Hanns Strouhal (geb. 1924), erwähnt in seinem Tagebuch: „Am 30. April 1950 fand man zum ersten Mal eine ganze Zeitungsseite voll Reise- und Urlaubswerbung. Der Konkurrenzkampf hatte begonnen!"[167]

Auf breiter massentouristischer Ebene eröffneten Reisebüroverbände wie die 1968 gegründete und in Hannover ansässige „Touristik Union International" (TUI)[168] – ein Zusammenschluss von Touropa (gegr. 1951), Scharnow-Reisen (gegr. 1953), Hummel-Reisen (gegr. 1953) und Dr. Tigges (gegr. 1928) – breiten Sozialschichten Flugreisen, indem beispielsweise in Spanien Hotelkapazitäten erworben und erbitterte Kämpfe um Marktanteile mit Neckermann und Kaufhof ausgetragen wurden. Reisebüros haben in der Gegenwart aufgrund der geringen Margen und des kleinen Marketingbudgets kein eigenes Markenprofil, weil fast alle Reisebüros „identische Angebotssortiments zu gleichen Preisen" vertrieben, lediglich durch den Standort des Büros und durch die Kompetenz des Reiseberaters unterschieden sie sich.[169] Viele Reiseveranstalter kauften nach 1990 Reisebüroketten, aber auch selbstständige Reisebüros mit Filialen, zudem entwickelte sich ein vertikales Franchisesystem, in dem Veranstalter ihre Reisen anboten, aber selbst in Supermärkten kann man nun Reisen buchen …[170]

Aggsbach'. Fast 1000 Fahrtteilnehmer fanden sich auf dem Franz-Josefs-Bahnhof ein, um diese Fahrt mitzumachen. Schon im Zug war die Stimmung bestens, es gab eine Reiselotterie und viele kleine Reklame-Geschenke. Als die erwartungsvoll gestimmten Gäste in Aggsbach dem Zug entstiegen, wurden sie mit Böllerschüssen und Musikklängen herzlichst begrüßt. Der Bürgermeister von Aggsbach, Sternecker, hielt eine Ansprache und nachdem der Schülerchor auch noch ein Liedchen gesungen hatte, marschierte der ganze Menschenzug in Begleitung einer Musikkapelle in den Ort. Nach einer Feldmesse entwickelte sich auf dem Marktplatz ein buntes Kirtagstreiben. Zwetschenknödel, Zwetschkenfleck, Süßmost und prachtvolles Obst war für den Verkauf hergerichtet, und die Menschen, sie kauften und kauften, manche fuhren mit Rucksäcken und Koffern, die sich sich vorsorglich mitgenommen hatten, voll mit herrlichem Obst, zu einem Preis, den sie in Wien nie bekommen hätten, nach Hause. Der Nachmittag stand im Zeichen des Tanzes und der Weinkost, es war die Ziehung der Reiselotterie, es wurde die schönste Fahrtteilnehmerin gewählt, aber auch liebenswürdigste Fahrtteilnehmer, welcher übrigens der begleitende Zugsschaffner war."

164 Ebd., 40, 145 f., 160.

165 Strouhal, Touristische Erinnerungen, 126.

166 Ebd., 157.

167 Ebd., 78.

168 Wiborg – Wiborg – Kopper, Träume statt Grundstoffe, 589.

169 Schneider – Sülberg, Ferien-Macher, 51.

170 Siehe für den deutschen Markt Schneider – Sülberg, Ferien-Macher, 186–197.

7. Die Entwicklung der Reisebüros in Österreich und Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg

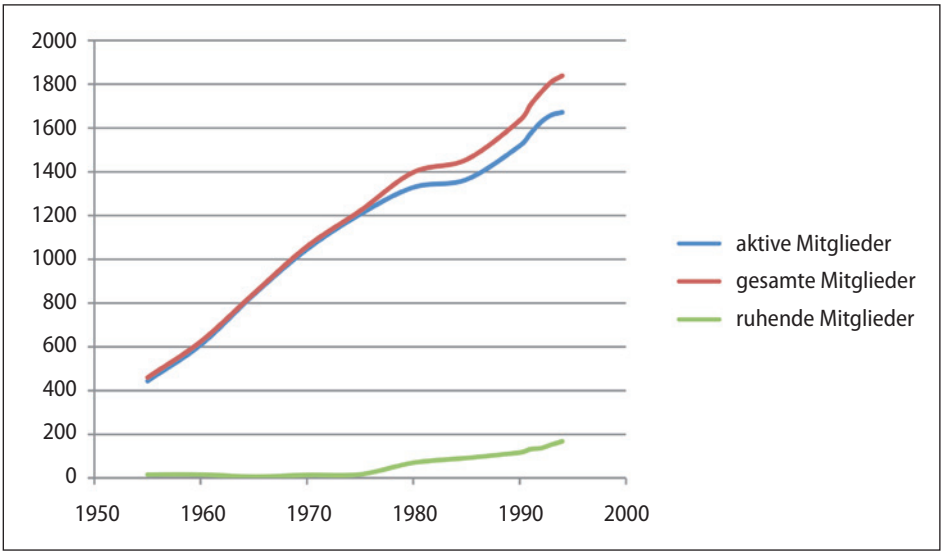
In Österreich gab es 1954 noch rund 800 Reisebüros, wobei nur 352 die Berechtigung zum Fahrkartenverkauf oder zur Veranstaltung von Gesellschaftsfahrten mit Kraftwagen besaßen. Tirol, Salzburg und Kärnten, traditionell tourismusstarke Bundesländer, waren bei den Reisebüros überproportional vertreten.

Bundesland mit Größe	Anzahl	Prozent
Niederösterreich (19.186 km^2)	144	17,9
Tirol (12.640)	112	13,9
Salzburg (7.156)	103	12,8
Kärnten (9.548)	101	12,6
Vorarlberg (2.601)	96	11,9
Oberösterreich (11.980)	91	11,3
Steiermark (16.401)	79	9,8
Wien (415)	67	8,3
Burgenland (3. 962)	11	1,3
Gesamt	**804**	**ca. 100**

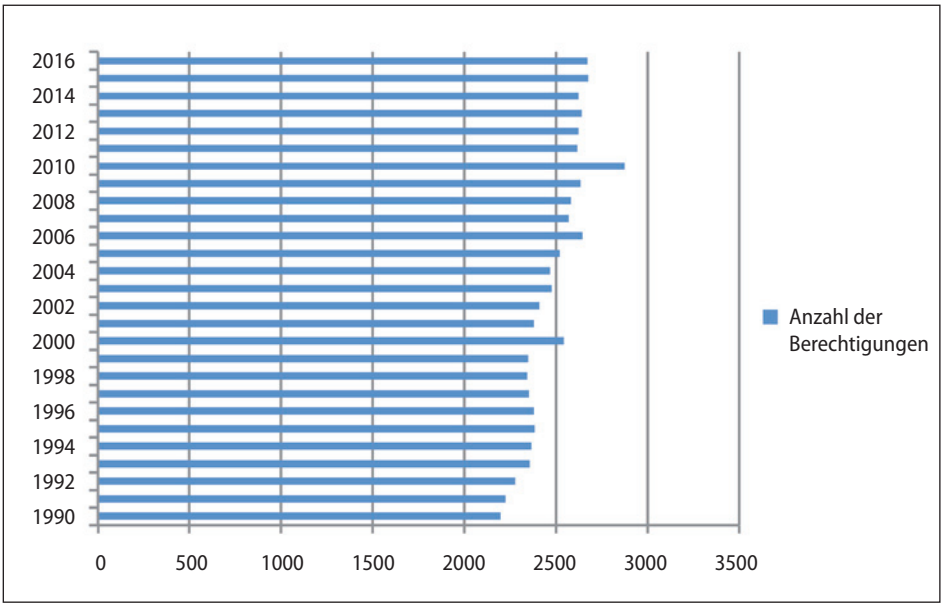
Tabelle 2: Reisebüros in Österreich 1954 (nach Gewerbeberechtigung). Quelle: Gschnell, Reisebüro, 10.

Die Entwicklung der Reisebüros in Österreich zwischen 1955 und 1994 zeigt einen stetigen Aufwärtstrend, 1955 scheinen nach einer Statistik der Wirtschaftskammer 687 Mitglieder, rund vierzig Jahre später, 1994, wurden dann schon 899 Mitglieder in der internen Statistik geführt. Gegenwärtig (2016) gibt es in der Alpenrepublik 2.674 Berechtigungen zum Führen eines Reisebüros. Österreich besitzt gegenwärtig eine Reisebürodichte von einem Reisebüro zu 3.200 Einwohnern. Von den im Jahr 2016 tätigen Reisebüros – insgesamt 2.674, großteils Kleinbetriebe mit höchstens neun Beschäftigten – besaßen 2.157 eine unbeschränkte Reisebüroberechtigung. Insgesamt sind gegenwärtig (2016) 9.900 unselbstständige männliche und weibliche Mitarbeiter (und 260 Lehrlinge) in den österreichischen Reisebüros tätig, der Umsatzerlös liegt bei 4,7 Milliarden Euro (2016). Vier große Veranstalter in Österreich teilen sich insgesamt drei Viertel des Umsatzes des Reisemarktes in Österreich auf: Ruefa (22 %), PRO-Gruppe (20 %), TRAVELStar (20 %) und TUI-Reisebüros (14 %).[171]

[171] Fakten und Zahlen 2016, 15 f.



Grafik 3: Reisebüros in Österreich nach Mitgliedern (1955–1994). Quelle: Angaben nach Auskunft des Fachverbandes für Reisebüros (Wiedner Hauptstraße 63, 1040 Wien).

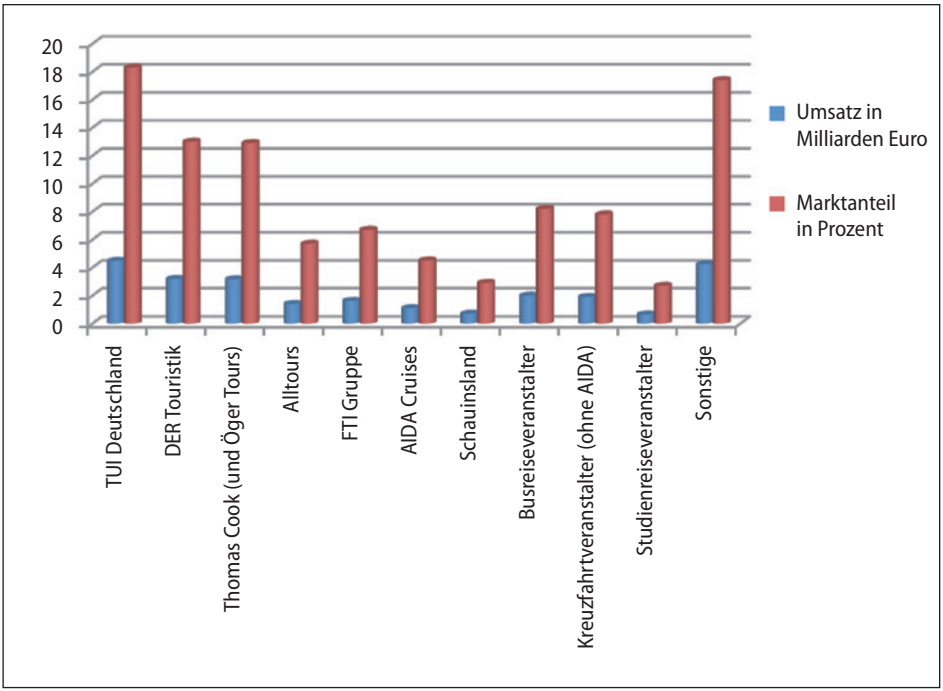


Grafik 4: Berechtigungen zum Führen eines Reisebüros in Österreich (1990–2016). Quelle: Angaben nach Auskunft des Fachverbandes für Reisebüros (Wiedner Hauptstraße 63, 1040 Wien). In den Jahren 2006 und 2010 verkaufen „M-Preis-Filialen" Schiliftkarten, 2010 Lidl-Filialen mit Reisebüroberechtigung (2011 nicht mehr), wodurch die statistische Darstellung beeinflusst wird.

Die kleinen Reisebüros (das sind rund 80 % der Reisebüros) erwirtschaften dagegen nur ein knappes Fünftel der Umsatzerlöse.

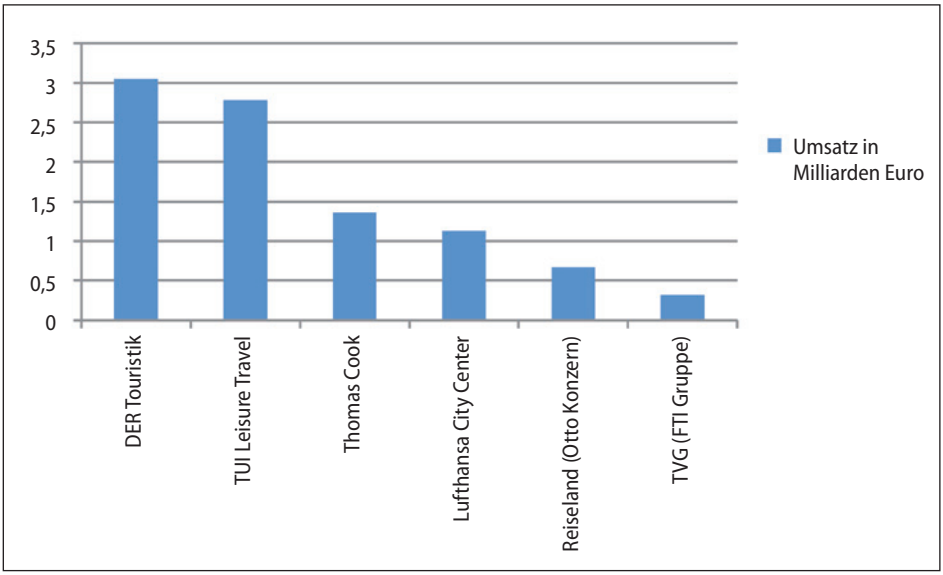
Die Entwicklung in Deutschland zeigt ebenfalls ein Nebeneinander von großen Reiseveranstaltern; wie TUI Deutschland (gegründet 1968) und die aus dem MER hervorgegangene „DER Touristik"; neben einer Vielzahl an klein- und mittelständischen Betrieben. Der Gesamtumsatz betrug 2012 24,41 Milliarden Euro. Diese Reisen wurden wiederum von fast 10.000 Reisebüros in Deutschland vertrieben, wobei 9.986 vollständige Reisebüros neben rund 1.800 „Buchungsstellen" arbeiteten. Es gab insgesamt 9.209 stationäre Reisebüros, die im Jahr 2012 einen Umsatz von 15,2 Milliarden Euro machten; daneben gab es 777 Büros mit 7,5 Milliarden Umsatz für Geschäftsreisen.

Die Reisebüros in Deutschland sind einem starken Konzentrationsprozess unterworfen. Gab es etwa 2004 noch 13.753 Reisebüro mit einem Umsatz von 20,5 Milliarden Euro, schlugen 2014 nur mehr 9.829 Reisebüros mit einem gestiegenen Umsatz von 23 Milliarden Euro zu Buche.[172]

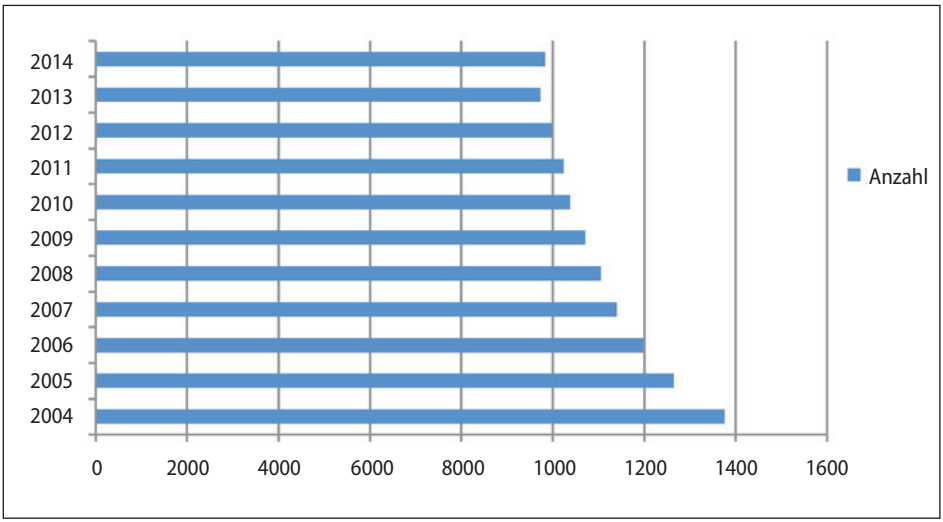


Grafik 5: Reiseveranstalter in Deutschland 2012. Quelle: Schneider – Sülberg, Ferien-Macher, 47.

172 DRV, Fakten und Zahlen 2014.



Grafik 6: Stationäre Reisebüros in Deutschland 2012 und ihr Umsatz (9.209, davon 1.621 im Filialsystem, weitere 1.786 im Franchisesystem und nur 697 Reisebüros ohne Systemanschluss). Quelle: Schneider – Sülberg, Ferien-Macher, 50.



Grafik 7: Stationäre Reisebüros in Deutschland 2004–2014. Quelle: DRV Deutscher Reiseverband (Hg.), Fakten und Zahlen 2014

Fazit

Ein klassischer Satz der österreichischen „Fremdbestimmung" aus dem Mund des prototypischen österreichischen Kleinbürgers der Nachkriegszeit lautet: „Wann mi des Reisebüro net vermittelt hätt",[173] wäre ich wohl nirgendwohin gefahren. Reisebüros bauten nach diesem Stehsatz der Doppelkonference Qualtinger-Bronner aus dem Jahr 1958 („Travnicek im Urlaub") die Reisedestinationen erst auf, schufen Bedürfnisse und wickelten den Transport der Reisenden dorthin ab. Das Reisebüro als vermittelnde Schnittstelle zwischen Anbietern (Transporteuren, Unterkünften) und den Reisewilligen wird nach dieser kabarettistischen Aussage zumindest deutlich. Reisebüros erweisen sich trotz der unübersichtlichen Quellenlage – Firmenarchive sind deutlich schwerer zu benutzen als staatliche Archive – als ein vielschichtiges, bislang überraschend wenig systematisch erschlossenes Forschungsgebiet für die Geschichtswissenschaft. Obwohl die Institution Reisebüro am Beginn des eigentlichen Massentourismus steht, sind viele Fragestellungen nach der Organisationsform, nach Werbungsstrategien und Unternehmensgeschichte, nach dem Ausbau des Filialnetzes und der Zieldestinationen bislang kaum (vergleichend) untersucht worden. Die Reisebüros wurzeln in einer mit der industriellen Revolution verbundenen Steigerung des Verkehrsaufkommens; die Eisenbahnen und die Dampfschiffe ermöglichten den Transport größerer Menschenmengen, weitere Mobilitätsschübe folgten im 20. Jahrhundert.

Der aus der Temperenzler-Bewegung stammende baptistische Prediger Thomas Cook entwickelte für die englische, über wenig „Freizeit" verfügende Arbeiterschaft, etwa mit seinen „Mondscheinfahrten", eine neue Form der zentralen Reiseorganisation. Vor allem die Zugkraft der großen Weltausstellungen des 19. Jahrhundert erscheint vor diesem Hintergrund als ein wichtiger, tourismusgeschichtlicher Pull-Faktor, der Cook vor große organisatorische Herausforderungen stellte. Frühe Reisebüros, organisatorisch häufig Ableger von Auswanderungsagenturen, Eisenbahngesellschaften, Schifffahrtslinien oder Speditionen, verlegten sich anfänglich auf eine exklusive Kundenschicht. Weniger betuchte Reisende fanden vor allem in genossenschaftlich organisierten Tourismusformen, etwa den sozialistischen Naturfreunden, dem gewerkschaftlichen Sozialtourismus und den Jugendbewegungen (wie den Wandervögeln, Pfadfindern), eine organisatorische Heimstatt ihres schichtbezogenen Reisens. Nach dem Ersten Weltkrieg wird am Beispiel des 1917 gegründeten Österreichischen Verkehrsbüros deutlich, dass sich das Reisen anfänglich auf den zentralen, provisionsfreien Verkauf von Eisenbahnkarten bezog. Erst langsam

[173] Merz – Qualtinger, Travniceks gesammelte Werke, 9 f.

entwickelten sich andere Formen des Tourismus – der Autobustourismus oder die Schifffahrt (etwa am Wolfgangsee). Durch Kooperationen mit anderen Reisebüros versuchte man, eine stärkere Stellung gegenüber den Vertretern des Transportgewerbes (etwa den Eisenbahngesellschaften) zu erlangen.

Tourismus dient als eine Art gesellschaftlicher „Spiegel",[174] wie dies Rüdiger Hachtmann formulierte. Sensibel und den Markt genau beobachtend, reagierten Reisebüros auf soziale Dynamiken und politische Entwicklungen, sie entwickelten schichtspezifische Tourismusprodukte und verkauften dieses industrielle Produkt über ihre Verkaufsstellen. Die kostenoptimierten Reisebüros profitierten vom Mobilitätsschub der Gesellschaft im 20. Jahrhundert. Gegenwärtig befinden sich Reisebüros – Stichwort „Reisebürosterben" durch Internetplattformen – in einem erbarmungslosen Konkurrenzkampf. Im Zeitalter des Massentourismus garantierten Reisebüros niedrige Endpreise, intensive Beratertätigkeit, gebündelte Werbemaßnahmen sowie ein geregeltes Vertriebsnetz. Räumlich gesprochen, stehen Reisebüros an der Schnittstelle des binnenländischen zum innereuropäischen und globalen Tourismus, sie verteilten über lange Zeit die Tourismusströme – ihre Organisationstätigkeit und ihre Pauschaltouren halfen aber auch mit, Vorstellungen vom „globalen Dorf" in der Lebenspraxis der europäischen Bürger zu verankern.

Literatur

Achleitner, Österreichische Architektur: Friedrich Achleitner, Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Ein Führer in vier Bänden. Bd. III/1, Wien: 1.–12. Bezirk, Salzburg 1990.

Appel, Reisen im Nationalsozialismus: Susanne Appel, Reisen im Nationalsozialismus: Eine rechtshistorische Untersuchung, Baden-Baden 2001 (Schriften zum Reise- und Verkehrsrecht 3).

Beckerson, Marketing British Tourism: John Beckerson, Marketing British Tourism. Government Approaches to the Stimulation of a Service Sector, in: Hartmut Berghoff – Barbara Korte – Ralf Schneider – Christopher Harvie (Hg.), The Making of Modern Tourism. The Cultural History of the British Experience, New York 2001, 133–157.

Bednar, Österreichische Auswanderung: Kurt Brednar, Österreichische Auswanderung in die USA zwischen 1900 und 1930, Frankfurt a. M. u. a. 2017 (Historisch-anthropologische Studien 27).

Berktold-Fackler – Krumbholz, Reisen in Deutschland: Franz Berktold-Fackler – Hans Krumbholz, Reisen in Deutschland. Eine kleine Tourismusgeschichte, München 1997.

Beyrer, Tourismus: Klaus Beyrer, Tourismus, in: Enzyklopädie der Neuzeit 13 (2011), Sp. 672–680.

Blaser, Kuoni's Welt: Agathe Blaser, Kuoni's Welt. Ein Beitrag zur Geschichte der Reisebüros in der Schweiz, Lizentiatsarbeit Bern 1988.

Brendon, Thomas Cook: Piers Brendon, Thomas Cook. 150 Years of Popular Tourism, London 1991.

[174] Hachtmann, Tourismus-Geschichte, 172–183.

Bretting, Von der Alten in die Neue Welt: Agnes Bretting, Von der Alten in die Neue Welt, in: Dirk Hoerder – Diethelm Knauf (Hg.), Aufbruch in die Fremde. Europäische Auswanderung nach Übersee, Bremen 1992, 75–121.

–, Funktion und Bedeutung: Agnes Bretting, Funktion und Bedeutung der Auswanderungsagenturen in Deutschland im 19. Jahrhundert, in: Dies. – Hartmut Bickelmann (Hg.), Auswanderungsagenturen und Auswanderungsvereine im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1991, 11–90.

Dittmann, Carl Stangen: Alina Dittmann, Carl Stangen – der deutsche Thomas Cook aus Schlesien, 2014: http://www.kulturforum.info/de/startseite-de/1019554-themen/1019693-biografien/6479-1020490-carl-stangen-der-deutsche-thomas-cook-aus-schlesien [Zugriff: 2.10.2017].

Enzensberger, Theorie des Tourismus: Hans Magnus Enzensberger, Eine Theorie des Tourismus, in: Ders., Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie, Frankfurt a. M. 1966, 179–205.

Fakten und Zahlen 2016: Fakten und Zahlen Österreichischer Reisemarkt 2016. Eine Übersicht des Österreichischen ReiseVerbandes (OERV), Wien 2017: http://www.oerv.at/de/uploads/pdf/downloads/OERV_Zahlen_Fakten_2016_screen.pdf [Zugriff: 9.1.2018].

Faltin, Auswanderung: Sigrid Faltin, Die Auswanderung aus der Pfalz nach Nordamerika im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung des Landeskommissariats Bergzabern, Frankfurt a. M. 1986 (Europäische Hochschulschriften, III/293).

Fischer, Die Konzentration: Jürgen Fischer, Die Konzentration im Reisebürogewerbe, München 1957.

Fuss, Geschichte der Reisebüros: Karl Fuss, Geschichte der Reisebüros, Darmstadt 1960.

Galler, Das Österreichische Verkehrsbüro: Reinhard Galler, Das Österreichische Verkehrsbüro. Ein Wegbereiter des österreichischen Fremdenverkehrs, in: Herbert Tieber (Hg.), Zurück in die Zukunft. Die öffentliche Wirtschaft in Österreich, Wien 1987, 177–180.

Garms-Cornides, Fromme Kavaliersreisen?: Elisabeth Garms-Cornides, Fromme Kavaliersreisen? Adelige aus den habsburgischen Erblanden als Rompilger in den Heiligen Jahren von 1650 bis 1750, in: Katrin Keller – Petr Maťa – Martin Scheutz (Hg.), Adel und Religion in der frühneuzeitlichen Habsburgermonarchie, Wien 2017 (Veröffentlichungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung 68), 183–210.

Gebauer, Entstehung: Julia Gebauer, Entstehung des Tourismus. Von der Kavalierstour bis zu den Anfängen der Pauschalreise, Saarbrücken 2008.

Granichstaedten-Cerva – Mentschl – Otruba, Altösterreichische Unternehmer: Rudolf von Granichstaedten-Cerva – Josef Mentschl – Gustav Otruba, Altösterreichische Unternehmer. 110 Lebensbilder, Wien 1969 (Österreich-Reihe 365/367).

Gräf – Pröve, Wege ins Ungewisse: Holger Th. Gräf – Ralf Pröve, Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit 1500–1800, Frankfurt a. M. 1997.

Gruber, Die Führungsorganisation: Gabriela Gruber, Die Führungsorganisation des österreichischen Verkehrsbüros, aufgezeigt am Beispiel der Hotelabteilung, DA Wien 1983.

Gschnell, Reisebüro: Friedrich Gschnell, Das Reisebüro, seine Leistungen und seine Betriebsorganisation, Diss. Wien 1963.

Gyr, The History of Tourism: Ueli Gyr, The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity (2010): http://ieg-ego.eu/en/threads/europe-on-the-road/the-history-of-tourism [Zugriff: 1.8.2017].

–, Touristenkultur: Ueli Gyr, Touristenkultur und Reisealltag. Volkskundlicher Nachholbedarf in der Tourismusforschung, in: Zeitschrift für Volkskunde 84 (1988), 224–239.

–, Touristenverhalten: Ueli Gyr, Touristenverhalten und Symbolstrukturen. Zur Typik des organisierten Erlebniskonsums, in: Burkhard Pöttler (Hg.) Tourismus und Regionalkultur, Wien 1994 (Buchreihe der Österreichischen Zeitschrift für Volkskunde N. S. 12), 41–56.

Hachtmann, Tourismus-Geschichte: Rüdiger Hachtmann, Tourismus-Geschichte, Göttingen 2007 (UTB, 2866).

–, Tourismus und Tourismusgeschichte: Rüdiger Hachtmann, Tourismus und Tourismusgeschichte (2010), in: Docupedia-Zeitgeschichte; http://docupedia.de/zg/Tourismus_und_Tourismusgeschichte [Zugriff: 2.8.2017].

Hilberg, Die Vernichtung: Raul Hilberg, Die Vernichtung der europäischen Juden, Bd. 2, Berlin [9]1999.

Hunziker, Betriebswirtschaftslehre: Walter Hunziker, Betriebswirtschaftslehre des Fremdenverkehrs, Bern 1959 (Schriftenreihe des Seminars für Fremdenverkehr an der Handels-Hochschule St. Gallen).

Kaufmann, Das Österreichische Verkehrsbüro: Thomas Kaufmann, Das Österreichische Verkehrsbüro – eine historische Betriebsanalyse, Dipl.-Arbeit Graz 2003.

Keitz, Reisen als Leitbild: Christine Keitz, Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland, München 1997 (dtv, 30626).

Knabe, Aufbruch in die Ferne: Wolfgang Knabe, Aufbruch in die Ferne. Deutsche Auswanderungen nach Amerika, Afrika, Asien und Australien zwischen 1803 und 1914 am Beispiel „Bayerisch-Schwaben", Berlin [2]1992 (Schriften des Zentralinstituts für Deutsche Auswanderungsforschung 1/1).

–, Das organisierte Übersee-Auswanderungswesen: Wolfgang Knabe, Das organisierte Übersee-Auswanderungswesen im bayerischen Schwaben 1840–1863, dargestellt am Beispiel der Auswanderungsagentur Leipert, in: Pankraz Fried (Hg.), Forschungen zur schwäbischen Geschichte. Mit Berichten aus der landesgeschichtlichen Forschungen in Augsburg, Sigmaringen 1991 (Augsburger Beiträge zur Landesgeschichte Bayerisch Schwabens 4), 193–234.

Knoch, Grandhotels: Habbo Knoch, Grandhotels. Luxusräume und Gesellschaftswandel in New York, London und Berlin um 1900, Berlin 2016.

Knoll, Kulturgeschichte des Reisens: Gabriele M. Knoll, Kulturgeschichte des Reisens. Von der Pilgerfahrt zum Badeurlaub, Darmstadt 2006.

–, Reisen als Geschäft: Gabriele M. Knoll, Reisen als Geschäft. Die Anfänge des organisierten Tourismus, in: Hermann Bausinger – Klaus Beyrer – Gottfried Korff (Hg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München [2]1999, 336–343.

Kopper, Neuerscheinungen: Christopher Kopper, Neuerscheinungen zur Geschichte des Reisens und des Tourismus, in: Archiv für Sozialgeschichte 44 (2004), 665–677.

–, Reise als Ware: Christopher Kopper, Die Reise als Ware. Die Bedeutung des Pauschalreisens für den westdeutschen Massentourismus, in: Zeithistorische Forschung 4 (2007), 61–83; http://www.zeithistorische-forschungen.de/1-2-2007/id=4562 [Zugriff: 2.8.2017].

Krempien, Geschichte des Reisens: Petra Krempien, Geschichte des Reisens und des Tourismus. Ein Überblick von den Anfängen bis zur Gegenwart, Limburgerhof 2000.

Lammer, Fahrkartenbüro: Heinrich Lammer, Vom Fahrkartenbüro zum Touristikmulti – die Entwicklung des Österreichischen Verkehrsreisebüros, Diss. Wien 1984.

Lehmann: Adolph Lehmann, Adolph Lehmann's allgemeiner Wohnungs-Anzeiger nebst Handels- u. Gewerbe-Adressbuch für d. k. k. Reichshaupt- u. Residenzstadt Wien u. Umgebung, Wien 1879–1899: online Wien Bibliothek.

Loidl, Kolonialpropaganda: Simon Loidl, Kolonialpropaganda und -aktivitäten in Österreich-Ungarn 1885–1918, Diss. Wien 2012.

Lovisa, Italienische Waldenser: Barbro Lovisa, Italienische Waldenser und das protestantische Deutschland 1655 bis 1989, Göttingen 1994 (Kirche und Konfession 35).

Merz – Qualtinger, Travniceks gesammelte Werke: Carl Merz – Helmut Qualtinger, Travniceks gesammelte Werke, Wien 1996.

Müllenmeister, Geschichte und Tourismus: Horst Martin Müllenmeister, Geschichte und Tourismus, in: Klaus Füssmann – Heinrich Theodor Grütter – Jörn Rüsen (Hg.), Historische Faszination. Geschichtskultur heute, Köln 1994, 249–265.

Müller, Die Welt des Baedeker: Susanne Müller, Die Welt des Baedeker. Eine Medienkulturgeschichte des Reiseführers 1830–1945, Frankfurt a. M./New York 2012.

Mundt, Thomas Cook: Jörn W. Mundt, Thomas Cook. Pionier des Tourismus, Konstanz – München 2014.

Mundt – Müller, Tourismus: Jörn W. Mundt – Constanze Müller, Tourismus, München [4]2013.

Nowack, Rhein, Romantik, Reisen: Thil Nowack, Rhein, Romantik, Reisen. Der Ausflugs- und Erholungsreiseverkehr im Mittelrheintal im Kontext gesellschaftlichen Wandels (1890 bis 1970), ungedr. Diss. Bonn 2006.

ÖBL: Österreichisches Biographisches Lexikon, online unter: http://www.biographien.ac.at/oebl?frames=yes [Zugriff: 1.6.2018].

Pollack, Kaiser von Amerika: Martin Pollack, Kaiser von Amerika. Die große Flucht aus Galizien, Wien 2010.

Pagenstecher, Arkadien: Cord Pagenstecher, Arkadien, Dolce Vita und Teutonengrill. Tourismuswerbung und das Italienbild der Deutschen, in: Gerhard Paul (Hg.), Das Jahrhundert der Bilder 1949 bis heute, Göttingen 2008, 178–185.

–, Der bundesdeutsche Tourismus: Cord Pagenstecher, Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History: Urlaubsprospekte, Reiseführer, Fotoalben, 1950–1990, Hamburg 2003 (Studien zur Zeitgeschichte 86).

–, Neue Ansätze: Cord Pagenstecher, Neue Ansätze für die Tourismusgeschichte. Ein Literaturbericht, in: Archiv für Sozialgeschichte 38 (1998), 591–619.

Peters, Der Norddeutsche Lloyd: Dirk Peters (Hg.), Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt – „Global Player" der Schifffahrtsgeschichte, Bremen 2007.

Prahl, Entwicklungsstadien: Prahl, Entwicklungsstadien des deutschen Tourismus seit 1945, in: Hasso Spode (Hg.), Zur Sonne, Zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte, Berlin 1991 (Berichte und Materialien 11), 95–108.

Programm des III. Separatzuges – G. Schroekl's Witwe, Programm des III. Separatzuges nach Paris am 20. Juli 1889, Wien 1889 [ÖNB].

Rainer – Neubauer, Österreichisches Verkehrsbüro: Michael Rainer – Bettina Neubauer, Österreichisches Verkehrsbüro. Novomatic Forum Wien [2]2012 (wiederhergestellt, 1).

Rogy, Tourismus in Kärnten: Heidi Rogy, Tourismus in Kärnten. Von der Bildungsreise zum Massentourismus, Klagenfurt 2002 (Archiv für vaterländische Geschichte und Topographie 87).

Schildt, „Die kostbarsten Wochen des Jahres": Axel Schildt, „Die kostbarsten Wochen des Jahres". Urlaubstourismus der Westdeutschen (1945–1970), in: Hasso Spode (Hg.), Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989, Berlin 1996 (Berichte und Materialien, Institut für Tourismus FU Berlin 15), 69–85.

Schneider – Sülberg, Ferien-Macher: Otto Schneider – Werner Sülberg, Die Ferien-Macher. Eine Branche macht Urlaub, Hamburg 2013.

Schuttpelz, Auswanderungsagenten: Barbara Schuttpelz, Auswanderungsagenten, in: Marlene Jochem – Eva Heller-Karneth – Rainer Karneth (Hg.), Aufbruch nach Amerika 1709–2009. 300 Jahre Massenauswanderung aus Rheinland-Pfalz, Kaiserslautern 2009 (Ausstellung im Theodor-Zink-Museum Kaiserslautern 2009), 49–54.

Slezak, Weltkugelhaus: Friedrich Slezak, Das Weltkugelhaus beim Stock im Eisen, in: Wiener Geschichtsblätter 45 (1990), 157–166.

Spode, Aufstieg des Massentourismus: Hasso Spode, Der Aufstieg des Massentourismus im 20. Jahrhundert, in: Heinz-Gerhard Haupt – Claudius Torp (Hg.), Die Konsumgesellschaft in Deutschland 1890–1990. Ein Handbuch, Frankfurt a. M./New York 2009, 114–128.

–, „Der deutsche Arbeiter reist": Hasso Spode, „Der deutsche Arbeiter reist", in: Gerhard Huck (Hg.), Sozialgeschichte der Freizeit. Untersuchungen zum Wandel der Alltagskultur in Deutschland, Wuppertal 1980, 281–306.

–, Die paneuropäische Touristenklasse: Hasso Spode, Die paneuropäische Touristenklasse. Zum Potential der historischen Tourismusforschung (2006), in: Themenportal Europäische Geschichte (2006); www.europa.clio-online.de/essay/id/artikel-3207 [Zugriff: 2.8.2017].

–, Geburt einer Wissenschaft: Hasso Spode, Geburt einer Wissenschaft. Zur Professionalisierung der Tourismusforschung, in: Isabella Löhr – Matthias Middell – Hannes Siegrist (Hg.), Kultur und Beruf in Europa, Stuttgart 2012 (Europäische Geschichte in Quellen und Essays 2), 125–136.

–, Zur Geschichte der Tourismusgeschichte: Hasso Spode, Zur Geschichte der Tourismusgeschichte, in: Voyage 8 (2009), 9–22.

Steward, Tourism in Late Imperial Austria: Jill Steward, Tourism in Late Imperial Austria. The Development of Tourist Cultures and Their Associates Images of Place, in: Shelley Baranowski – Ellen Furlough (Hg.), Being Elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America, Ann Arbor 2001, 108–134.

Strouhal, Touristische Erinnerungen: Hanns Strouhal, Touristische Erinnerungen. Salzburg 1988.

Tantner, Die ersten Suchmaschinen: Anton Tantner, Die ersten Suchmaschinen: Adressbüros, Fragämter, Intelligenz-Comptoirs, Berlin 2015.

Tausig, Shanghai-Passage: Franziska Tausig, Shanghai-Passage. Flucht und Exil einer Wienerin. Wien 1987 (Biographische Texte zur Kultur- und Zeitgeschichte 5).

Tissot, Naissance: Laurent Tissot, Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse aus XIXe siècle, Lausanne 2000.

Ukmar, Das österreichische Verkehrsbüro: Wilhelm Ukmar, Das Österreichische Verkehrsbüro – ein wichtiger Faktor im österreichischen Fremdenverkehr, in: Mitteilungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Heft 6, Sonderpublikation (1967), 469–477.

Urry, The Tourist Gaze: John Urry, The Tourist Gaze, London ^{2}2003.

Wiborg – Wiborg, 1847–1997: Susanne Wiborg – Klaus Wiborg, 1847–1997, Mein Feld ist die Welt – 150 Jahre Hapag-Lloyd. Festschrift, herausgegeben von der Hapag-Lloyd AG, Hamburg 1997.

Wiborg – Wiborg – Kopper, Träume statt Grundstoffe: Susanne Wiborg – Klaus Wiborg – Christopher Kopper, Träume statt Grundstoffe. Von der Preussag zur TUI, in: Bernhard Stier – Johannes Laufer (Hg.), Von der PREUSSAG zur TUI. Wege und Wandlungen eines Unternehmens 1923–2003, Essen 2005, 567–605.

Zahra, The Great Departure: Tara Zahra, The Great Departure. Mass Migration from Eastern Europa and the Making of the Free World, New York/London 2016.