

geschleiften Festungswällen errichteten Ringpark geführt wurden. »Die Berliner Gartenstadt Falkenberg« (1908/14) betrachtet K. Hartmann als Manifestation einer modernisierungskritischen »Genossenschafts«-Ideologie, während es J. Schaidt mehr um die politischen Träger der »Anfänge der Gartenstadtbewegung in Südwestdeutschland« zu tun ist. Der 29seitige Diskussionsteil protokolliert eine Fülle weiterer (z. T. botanisch-biologischer) Fragen, doch eben diese wirre Vielfalt zeigt, daß übergreifende Leitfragen und eine brauchbare Basis-Typologie noch völlig fehlen.

Für die Pariser Stadtparks bietet K. Oxenius die Formel vom »Wandel von einer öffentlichen Repräsentationsstätte der Pariser Oberschicht in eine verkehrsgeschützte Enklave für Kinder und Rentner« (S. 7) an. Sie entfaltet diese These zunächst in einem farbigen, in sechs Pariser Archiven recherchierten Panorama des Promenaden- und Boulevardlebens, der Planung, Ausführung, Gestaltung, Diskussion und Frequenz öffentlicher Parks im Paris zwischen Ancien Régime und Second Empire. Dem »als Arbeiterpark geplanten Parc des Buttes-Chaumont und de[m] vornehmen, exklusiven Park de Monceau« (ebd.) gelten besondere Aufmerksamkeit. Aber auch die übrigen Pariser Parks werden so kundig vorgestellt, daß man nicht weiß, ob man der »Vereinigung für Volkskunde« zu diesem Buch gratulieren oder ob man bedauern soll, daß ein so kompetenter, vergnüglich zu lesender Paris-Parkführer keinen größeren Verlag gefunden hat. Das letzte Drittel des Buches besteht aus einer (wiederum sehr scharfsichtigen, lebendig geschriebenen) Reportage über die Gewohnheiten, Beschäftigungen und Ansichten der heutigen Parkbesucher. Die (zumeist älteren) Parkbankplauderer, Angler und Taubenfütterer, die die Verfasserin beobachtet und befragt hat, schätzen den Park als Möglichkeit einer distanzierten Familiarität auf vertrautem, aber neutralem Terrain, eines unverbindlichen Gesprächs, das persönliche Themen bewußt ausschließt – ein bedenkenswerter Einspruch gegen die gerade unter Soziologen noch immer übliche »Kommunikations«- und Intimitätseuphorie. Daß dieser höchst plausible Zeitsprung in die Gegenwart jedoch zugleich einen methodischen Bruch bedeutet, der das Buch in zwei unvermittelt nebeneinander stehende Hälften spaltet, zeigt auf eigene Weise, daß die stadthistorische Disziplin »Parkforschung« noch ganz am Anfang steht.

*Gerrit Walther, Frankfurt/Main*

Hasso Spode (Hrsg.), *Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte*, Freie Universität Berlin, Institut für Tourismus, Berichte und Materialien 11, Berlin 1991, 158 S., brosch., 36,80 DM.

Als Dieter Kramer zu Beginn der 1980er Jahre daran ging, die Geschichte des Alpentourismus auf mögliche Anregungen für einen umwelt- und sozialverträglichen Massentourismus in der Zukunft zu befragen (»Der sanfte Tourismus« 1983), stellte er die umfangreichen, aber »vorrangig von Marketing- und Planungsinteressen beherrschten Analysen« der »stark vernachlässigten und von keiner Disziplin ernsthaft untersuchten Geschichte« des Tourismus gegenüber. Inzwischen sind diesem »attraktiven wissenschaftlichen Arbeitsgebiet« (Kramer) weitere Historiker zugewandert, doch die Forschungssituation hat sich noch kaum gewandelt. Ein Jahrzehnt später mußte auch Hasso Spode, der im Auftrag der Arbeitsgruppe Tourismusgeschichte (seit 1987 getragen vom Starnberger Studienkreis für Tourismus und vom Institut für Tourismus der FU Berlin) den vorliegenden Sammelband mit Sitzungsbeiträgen herausgegeben hat, die Fehlanzeige wiederholen: Die Geschichtswissenschaft hat den modernen Tourismus noch nicht als Forschungsfeld erschlossen.

Dies aber täte not, denn die (vielleicht dafür zuständige) »Fremdenverkehrswissenschaft« ist nach wie vor auf anwendungsorientierte Forschung fixiert (für andere Untersuchungen macht die beständig boomende, milliardenschwere Tourismusindustrie offenbar

kein Geld locker). Die auf das Reisen spezialisierten Sachbuchautoren präsentieren den gehobenen Leserschichten eher die Fähnisse und Genüsse einer frühen Eisenbahn- oder Postkutschenzeit, als die Ausflüge der wenigen Privilegierten noch nicht die Verheerungen des modernen Massentourismus anrichteten. Die kulturkritischen Studien zur Gesellschaftsgeschichte des 20. Jahrhunderts sehen im (bürgerlichen) Tourismus vorzüglich die »Flucht vor der selbstgeschaffenen Realität« (Enzensberger, 1964). Aber schon Armanski (1978) und Prahl/Steinecke (1979) haben gezeigt, wie wenig erhellend es ist, die alljährliche Ferienmobilität unter übrige Dummheiten konsumorientierter Massen einzurangieren. Hinter den verzerrten Formen des kommerziell formierten Tourismus wäre nach den Bedürfnissen der mobilen Menschen zu suchen. Dieser sozial- und kulturgeschichtlichen Fragestellung sind die vorliegenden Beiträge vor allem verpflichtet.

Spode macht Forschungszuwächse vor allem dort aus, wo Fremdenverkehrsgemeinden begriffen haben, daß mit der eigenen Geschichte geworben werden kann. Zwei instruktive Beispiele für die mögliche Aussagekraft von Regionalstudien belegen die belebende Wirkung solcher Interessen. Durch sie wurden (meist im Zusammenhang mit Ausstellungen) in vielen touristischen Gegenden historische Studien angeregt. Die Folge war, daß regionale Forschungen insgesamt überwiegen (Altona 1986: »Saison am Strand«; Berlin 1987: »Reise nach Berlin«; »100 Jahre Landesfremdenverkehrsverband Bayern« usw.). So gibt »es inzwischen doch so etwas wie Historische Tourismusforschung« (S. 10). Spode führt durch »die derzeit im Entstehen begriffene Forschungslandschaft« (S. 12) und gibt Auskunft über abgeschlossene und begonnene Untersuchungen (einschließlich Literaturverzeichnis). Die in diesem Bändchen zusammengefaßten 12 Beiträge mit ganz unterschiedlichem Material- und Forschungshintergrund ermöglichen eine schnelle Tour durch die Entstehungsgeschichte des modernen Reiseverhaltens vom 16. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Sichtbar wird die schrittweise Demokratisierung jener kulturell so aufschlußreichen Reiseformen, die ja keinem unmittelbar produktiven Zweck dienen und keinem äußeren Zwang gehorchen. Voran ist das die Urlaubs- oder Ferienreise.

Das beginnt mit Beiträgen zur Geschichte der Reiseführer, an denen sich der Motivationswandel der bürgerlichen Reise rekonstruieren läßt. Formen des Arbeitertourismus werden vorgestellt und dabei (im Zusammenhang mit der »Veredelungsthese«) vermutet, daß es sich mehr um Adaptionen bürgerlicher Praxen des 19. Jahrhunderts als um frühe Formen eines neuen Reiseverhaltens gehandelt habe (in diesem Punkte sind die Beiträge kontrovers). Die Anfänge des Massentourismus und der wirklich industrialisierten Reiseangebote werden in der NS-Gemeinschaft »Kraft durch Freude« gesehen (Spode: noch kein »Volk auf Reisen«, wie die Propaganda behauptete, doch »die bislang verschlossene Tür zur exklusiven Welt touristischen Erlebens war aufgestoßen worden«, S. 87).

Anregend die gedrängte Skizze einer Geschichte des Tourismus nach 1945 (freilich auf den deutschen Westen beschränkt), in deren Mitte die Entfaltung einer über vier Jahrzehnte äußerst stabilen Wachstumsbranche steht, von der deutliche Nachfrageimpulse auf viele andere Wirtschaftszweige ausgingen. Vom Beginn der Busreisen Anfang der 1950er, über die ersten Ferienzüge der Bahn (1953 erster Liegewagen), die explosionsartige Zunahme der individuellen Mobilität durch die Motorisierung, über die ersten Ferienhäuser und Feriendörfer bis hin zu den Charterflügen der großen Reiseanbieter wird die Entwicklung zur Tourismus-Industrie nachgezeichnet. Die letzten Untersuchungen ergaben eine »Reiseintensität« von 67 %: »1989 unternahmen etwa 34 Millionen Bundesbürger etwa 40 Millionen Reisen.« (S. 106) Weiterer Anstieg kann sicher vorhergesagt werden. Allerdings nicht ohne Beklemmung, denn überaus groß ist der Anteil besonders umweltbelastender Reiseformen geworden: Der (individuelle) PKW-Tourismus stieg auf 60 %, die Flugreisen auf 21 %. »Sanfter Tourismus ist bislang eher ein Konzept als Realität. Daher erscheint es verfrüht, von einem Wandel im Tourismus-Bewußtsein zu reden.« (Prahl, S. 107) Ähnlich aufschlußreich die Skizze zur Geschichte der weitgehend vernachlässigten Ferienarchitek-

tur. Sie reicht von den heute nostalgisch umschwärmten »Sommerfrischen« über die unvorbereitete Reaktion von Architektur und Bauindustrie auf die Herausforderung des schnell anwachsenden Wohlstandstourismus bis zu den schließlich beispielhaften Feriensiedlungen der 1960er und 1970er Jahre (Marcel Breuer, Georges Candilis, François Spoerry). Das brachte den »Einzug der Ferienarchitektur in die Wohnlandschaft der Großstadt« (Wagner, S. 118) Wenn Candilis zitiert wird: »[...] die tägliche Freizeit, die Freizeit am Wochenende, die Freizeit in den Ferien sind für die Entwicklung der heutigen Architektur entscheidend«, so mag das als einer von vielen Hinweisen auf die noch ungenügend untersuchten Rückwirkungen der hier vorgestellten Kulturform »Tourismus« auf andere Gesellschafts- und Lebensbereiche gelten. Wer in solche kultur- oder sozialgeschichtliche Verflechtungen moderner Gesellschaften einzudringen versucht, sollte auf dieses Bändchen zurückgreifen.

*Dietrich Mühlberg, Berlin*

Agnes Bretting/Hartmut Bickelmann, Auswanderungsagenturen und Auswanderungsvereine im 19. und 20. Jahrhundert, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1991, 288 S., kart., 52 DM.

Mit diesem Sammelband liegt Band 4 der von Günter Moltmann herausgegebenen Schriftenreihe »Von Deutschland nach Amerika. Zur Sozialgeschichte der Auswanderung« vor, die zu einem besseren Verständnis der transatlantischen Mobilität beitragen möchte. In zwei eigenständigen Aufsätzen geben Bretting und Bickelmann Einblick in Aspekte der Organisation der deutschen Wanderung in die USA. Die Verflechtung staatlicher, politischer und ökonomischer Interessen wird dabei ebenso hinterfragt wie der praktische Nutzen der Agenturen und Vereine für die Auswanderer selber. Die Studie schließt an Ingrid Schöberls Untersuchung der Amerikanischen Einwandererwerbung in Deutschland 1845–1914 an.

Ergänzt um die Forschungsliteratur zu Auswandererbriefen, trägt die vorliegende Veröffentlichung erheblich zu unserem Verständnis über den Ablauf der Wanderung aus Deutschland bei. Eine umfangreiche Bibliographie und ein Register erleichtern die weiterführende Benutzung.

Agnes Bretting rüttelt in ihrer detaillierten, auf reichhaltigem Aktenmaterial basierenden Studie am verbreiteten Bild des profitsüchtigen Agenten, der vorrangig den eigenen Verdienst im Auge hatte. Sie zeichnet das plastische Bild einer Berufsgruppe, die das Agentengewerbe meist nur im Nebenberuf ausübte und deren Hauptaufgabe darin bestand, die »Vermittlung des Transports und die Erledigung aller Formalitäten für die Reise« (S. 64) zu übernehmen. In Annoncen, Broschüren, Aushängen und Ratgebern warben die Agenten für ihre Dienste; die unterschiedlichen Formen der Werbung, Organisationsabläufe, Wirkungskreise und die Entstehung von Großunternehmen werden ausführlich behandelt und das Fehlen einer einheitlichen gesamtdeutschen staatlichen Gesetzesregelung für die Agentenwerbung diskutiert. Eine Massenauswanderung ohne die steuernde und ordnende Funktion der Auswandereragenten, so das abschließende Urteil der Autorin, wäre »vermutlich chaotisch verlaufen« (S. 70). Den Agenten kam die tragende Rolle zu, den »Strom der Auswanderer so über die Seehäfen zu lenken, daß der Geschäftsgang gleichmäßig war, unnötig lange Wartezeiten vermieden werden konnten und Übervorteilung übelster Art unmöglich gemacht wurde«. Dadurch konnte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die »Reise nach Übersee fast zur Routinesache« (S. 83) werden.

Bretting weist allerdings auch darauf hin, daß der Sachverhalt, wie wir ihn heute überblicken, von vielen Zeitgenossen anders aufgefaßt werden konnte: Das Gewinnstreben der Agenturen verdeckte häufig ihren objektiven Verdienst, und viele Passagiere empfanden