

Historische Tourismusforschung in Westfalen: Entwicklung des Tourismus, Quellenlage, Forschungsstand und -perspektiven

von Matthias Frese

Wer heutzutage mit dem Flugzeug, dem Zug oder mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder zu Fuß ein paar Tage oder Wochen in den Urlaub verreist, unternimmt dies – aus deutscher Perspektive – ganz selbstverständlich und kann sich – häufig ohne weiteres Nachdenken – ganz auf sein Urlaubserlebnis konzentrieren. Trotz aller Krisen ist die Tourismusbranche seit etlichen Jahren eine „Boombranche“. Die Reiseziele liegen dabei – ebenfalls aus deutscher Perspektive – seit Anfang der 1970er-Jahre überwiegend im Ausland. Im Jahr 2013 machten die innerdeutschen Reisen aber immerhin ca. 37 % aus – mit wachsenden Übernachtungszahlen. Diese Reiseziele befinden sich seit den Anfängen statistischer Erhebungen vor allem in den Alpen/Bayern, an der Nord- und Ostsee und im Schwarzwald, aber auch in den Mittelgebirgen wie im Sauerland und im Teutoburger Wald.¹

Die Reisegebiete in Westfalen bzw. NRW decken sowohl mehrwöchige Ferienurlaube für Familien (z. B. Urlaub auf dem Bauernhof) als auch Kurzurlaube von 2–4 Tagen und Tagestouren ins Münsterland, an die Stauseen im Sauerland oder Städtereisen nach Münster, Paderborn, Soest oder ins Ruhrgebiet ab. Ergänzt werden diese Erholungs- und Kurzurlaube durch Eventtourismus und spezielle Veranstaltungen wie z. B. zur Industriekultur. Vor allem beim „Zweiturlaub“ aber auch bei den insgesamt kürzeren Erholungsurlauben (Durchschnitt 2013: 13 Tage) werden Stadt- und Landtourismus häufig kombiniert.²

Die Entwicklung zu der heutigen Ausprägung des modernen Tourismus in Westfalen steht im Mittelpunkt des folgenden Beitrages. Behandelt werden in zunächst einige zentrale Aspekte für die Herausbildung des modernen Tourismus. Danach werden die Entwicklungen in Westfalen seit der zweiten Hälfte des 19. und vor allem während des 20. Jahrhunderts skizziert. Daran schließen sich ein knapper Überblick zur Forschungslage und zu zentralen Quellenbeständen in Westfalen sowie einige Forschungsperspektiven an.³

Kriterien zur Herausbildung und Entwicklung des modernen Tourismus

Touristische Mobilität stellt in historischer Perspektive keine Selbstverständlichkeit dar. Zwar reiste auch in den vergangenen Jahrhunderten eine sehr kleine und vermögende, adlige und später (groß-)bürgerliche Schicht für mehrere Wochen oder Monate auf oftmals äußerst beschwerlichen Wegen und unter teilweise abenteuerlichen Umständen zu den bevorzugten Reisezielen Rom und Paris, im 18. und 19. Jahrhundert dann zunehmend in die Kurorte und in die Seebäder beispielsweise an der Nord- und Ostsee und am Mittelmeer. Daneben gab es Pilger zu Wallfahrtsorten,

einzeln reisende Abenteurer, später Revolutionstouristen, Besucher von Schlachtenorten, naturbegeisterte Reisende, Teilnehmer an Kreuzfahrten, Besucher von besonderen Bauwerken und seit dem 19. Jahrhundert Besucher von Ausstellungen und zu besonderen Anlässen.⁴ Urlaubsreisende in größerer Anzahl aus unterschiedlichen sozialen Schichten und zu ähnlichen Zielen stehen dagegen für Entwicklungen, die sich im Ansatz seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, besonders aber im 20. Jahrhundert beobachten lassen.

Fremdenverkehr oder Tourismus kennzeichnen dabei – so die klassische Definition von Walter Hunziker – alle „Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus der Reise und dem Aufenthalt Ortsfremder ergeben, sofern durch den Aufenthalt keine Niederlassung begründet wird und damit keine Erwerbstätigkeit verbunden ist.“ Konstitutiv für

- ¹ Vgl. etwa Martin Szibalski, Neue Rekorde beim Inlandstourismus 2012, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.), *Wirtschaft und Statistik* 8 (2013), S. 564–577; „Tourismus boomt“, in *Das Parlament*, Nr. 25/26 (17.6.2013), S. 7; zu den neuesten Rekordmeldungen vgl. u. a. „Mehr Ausländer machen Urlaub in Deutschland. Zahl der Übernachtungen wächst zum fünften Mal in Folge“, in: *Westfälische Nachrichten*, Nr. 11 (14.1.2015); „Berlin, Bayern, Ostsee“, in: *Frankfurter Rundschau*, Nr. 35 (11.2.2015). Zur Entwicklung vgl. Deutscher Tourismusverband (DTV), 100 Jahre DTV. Die Entwicklung des Tourismus in Deutschland 1902–2002, Bonn 2002, S. 25; Europäisches Tourismus-Institut (Hrsg.), *ETI-Sommeranalyse 2009*, Trier 2009, S. 4f.
- ² Vgl. etwa die jährlichen Berichte des Landesverkehrsverbandes Westfalen oder neuerdings die jährlichen Tourismusbarometer des Sparkassenverbandes Westfalen-Lippe, z. B. für 2014: www.s-tourismusbarometer-wl.eu/fileadmin/template/download/tourismusbarometer_svw_2014.pdf [Stand: 22.12.2014, gilt ebenfalls für alle nachfolgenden Hinweise auf Internetseiten]; mit weiteren Angaben vgl. Matthias Frese, *Erlebnis und Erholung. Land und Stadt im Fokus des Tourismus in Westfalen*, in: Franz-Werner Kersting/Clemens Zimmermann (Hrsg.), *Stadt-Land-Beziehungen im 20. Jahrhundert. Geschichts- und kulturwissenschaftliche Perspektiven*, Paderborn 2015, S. 187–212, hier S. 193 und S. 209f.
- ³ Der Beitrag fußt auf dem einleitenden Vortrag des Verfassers beim Workshop: *Tourismusüberlieferung als historische Quelle – Touristiker, Archive und Forschung im Diskurs*, veranstaltet vom LWL-Archivamt für Westfalen und dem LWL-Institut für westfälische Regionalgeschichte am 2. Juli 2014 in Münster. Einzelne Entwicklungen sind ausführlicher und mit umfangreichen Quellennachweisen dargelegt in Aufsätzen des Verfassers, u. a.: *Naherholung und Ferntourismus. Tourismus und Tourismusförderung in Westfalen 1900–1970*, in: Wilfried Reininghaus/Karl Teppe (Hrsg.), *Verkehr und Region im 19. Jahrhundert. Westfälische Beispiele*, Paderborn 1999, S. 339–386; *Tourismus zwischen Marketing und Identität. Das Sauerland und Westfalen im späten 19. und 20. Jahrhundert*, in: *Westfälische Forschungen* 52 (2002), S. 371–419. Der Verfasser plant eine Überblicksstudie zur Geschichte des Tourismus in Westfalen.
- ⁴ Als Überblicke vgl. mit weiteren Hinweisen u. a. Christine Keitz, *Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland*, München 1997; Hermann Bausinger/Klaus Beyrer/Gottfried Korff (Hrsg.), *Reisekultur. Von der Pilgerreise zum modernen Tourismus*, München 1999; Hasso Spode, *Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden. Eine Einführung in die Tourismusgeschichte*, Erfurt 2003; Rüdiger Hachtmann, *Tourismus-Geschichte*, Göttingen 2007; Sonja Kinzler/Doris Tillmann (Hrsg.), *Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung*, Hamburg 2010, S. 16–33; aus volkskundlicher Sicht vgl. mit zahlreichen weiteren Angaben Ueli Gyr, *Geschichte des Tourismus. Strukturen auf dem Weg zur Moderne*. Europäische Geschichte online. Hrsg. vom Institut für Europäische Geschichte, Mainz 2010–12–3 (<http://www.ieg-ego.eu/gyru-2010-de>).

den Fremdenverkehr ist zugleich in der Regel die „konsumorientierte Eigenschaft des Touristen“.⁵ In Abgrenzung zu den Geschäftsreisen, die nach groben Schätzwerten während der Weimarer Republik ebenso wie heute bis zu zwei Dritteln des gesamten Reiseverkehrs ausmachen, bezeichnet Fremdenverkehr bzw. Tourismus somit Erholungs-, Bildungs- oder Vergnügungsreisen mitsamt den dazugehörigen Einrichtungen und Rahmenbedingungen.⁶ Dabei ist es unerheblich, ob es sich um Urlaubs- (mindestens fünf Tage Dauer), Kurzzeit- (zwischen zwei bis vier Tagen Dauer) oder Tagesreisen und ob es sich Land-, See- oder Städte-tourismus handelt, und somit unabhängig von der Reiseentfernung und Aufenthaltsdauer.

Als Voraussetzungen für „Massen“tourismus – dieser Begriff wird hier ausdrücklich nicht abwertend gemeint – werden neben den allgemeinen politischen, wirtschaftlichen und naturräumlichen Rahmenbedingungen mehrere Kriterien zusätzlich angenommen: So sollen ein Verkehrs-wegenetz und Transportangebote für eine möglichst unkomplizierte Erreichbarkeit der Reiseziele vorhanden sein. Weiterhin sollen sich die potentiellen Urlauber am Wohnort über Reismöglichkeiten und über Angebote informieren können. Zudem sollen sie eine touristische Infrastruktur für die Planung und Durchführung der Reisen mit Hilfe von Reiseveranstaltern und -verkäufern, mit Reisearrangements bis hin zu Pauschalangeboten, mit Reiseführern, Verkehrsvereinen und anderen Reiseagenturen sowie eine touristische Infrastruktur vor Ort mit Unterkunftsmöglichkeiten, Versorgungsangeboten und mit Informationseinrichtungen vorfinden. Außerdem sollen keine oder nur geringe formale Hemmnisse und polizeiliche Meldevorgaben für Reisende bestehen. Schließlich sollen die Reiseangebote unabhängig von sozialem Status und Schichtzugehörigkeit zugänglich sein. Erforderlich ist allerdings grundsätzlich ein – nicht genauer bestimmbares – Mindestmaß an Jahresfreizeit und an verfügbarem Einkommen.⁷ Unter historischer und politischer Perspektive zeigt sich allerdings, dass keineswegs alle Voraussetzungen in gleicher Form und Ausprägung für einen Tourismus in großer Zahl vorhanden sein müssen, so beispielsweise bei der beschränkten Zugänglichkeit durch politische, rassistische oder soziale Diskriminierungen während der NS-Diktatur.

Die „Take Off“-Phase des Tourismus in größerem Umfang wird – auf Deutschland bezogen – in der historischen und sozialwissenschaftlichen Forschung daher an unterschiedliche Entwicklungen geknüpft. Jede für sich besitzen diese Konstellationen Plausibilität. Hierzu gehören:

- die Erfindung der Pauschalreise durch den Engländer Thomas Cook in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und ihre allerdings verzögerte Übernahme in Deutschland;
- die Errichtung eines zunehmend verzweigten Eisenbahnnetzes und damit die schnellere und einfachere Erreichbarkeit sowohl der entfernteren Reiseziele als auch des näheren Umlandes;

- die rasante Zunahme der Übernachtungszahlen z. B. in den Badeorten der Nord- und Ostseeküsten und der Inseln seit Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts;
- der rasche Aufbau eines Netzes von Verkehrsvereinen und Verkehrsämtern vor allem seit Mitte der 1920er-Jahre sowie die Etablierung eines zunehmend differenzierteren Reiseveranstalterwesens mit der ausdrücklichen Ausrichtung auf einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen;
- hierbei wird teilweise der NS-Organisation Kraft-durch-Freude (KdF) eine Initialwirkung zugewiesen;
- die Einkommensveränderungen seit den 1950er-Jahren und die damals einsetzende „Reisewelle“;
- der Übergang vom Inlands- zum Auslandstourismus und der Zunahme der Flugreisen seit den 1970er-Jahren.

Wie so oft beeinflussen sich die verschiedenen Bedingungsfaktoren wechselseitig. Sieht man von den rein quantitativen Argumenten ab, kann man meines Erachtens für Deutschland das späte 19. Jahrhundert bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges als Entstehungsphase und die 1920er-Jahre wegen des Zugewinns an Urlaubszeit für breitere Bevölkerungsgruppen als Formierungsphase des modernen Massentourismus beschreiben.⁸

Die Entwicklung des modernen Tourismus in Westfalen

In Westfalen setzte – nach einigen frühen Vorläufern von Badeorten bzw. sogenannten „Gesundbrunnen“⁹ – der „moderne Tourismus“ in die Kurbäder und in die Sommerfrischen des Teutoburger Waldes und des Sauerlandes wie in den meisten anderen Regionen sehr verhalten im 19. Jahrhundert ein, erlebte einen ersten Schub im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges und kam dann ab Mitte der 1920er Jah-

5 Vgl. Walter Hunziker, Der Einzel- und Massenreiseverkehr als touristisches Problem, in: Individuum und Gemeinschaft. Festschrift zur Fünfzigjahrfeier der Handelshochschule St. Gallen, St. Gallen 1949, S. 78f.

6 Allerdings sind die Grenzen fließend. Beim Städtetourismus gehört der Einkaufsbummel mittlerweile zum festen Bestandteil des Tourismusmarketing. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht vgl. Thomas Bieber, Tourismuslehre – ein Grundriss, 3. Aufl., Bern 2010, S. 34–36. Als Fallbeispiel mit den Nachweisen für Münster und Soest vgl. Matthias Frese, Von der Besichtigung zum Event. Städtische Kultur und Tourismus am Beispiel der Stadt Münster 1950–2010, in: Karl Ditt/Cordula Obergassel (Hrsg.), Vom Bildungsideal zum Standortfaktor. Städtische Kultur und Kulturpolitik in der Bundesrepublik, Paderborn 2012, S. 265–318, hier S. 265 und 304.

7 Vgl. schon die Zusammenstellungen bei Artur Bormann, Die Lehre vom Fremdenverkehr, Berlin 1931; Hunziker, Der Einzel- und Massenreiseverkehr (Anm. 5), S. 83ff.

8 Vgl. die Angaben hierzu bei Christine Keitz, Die Anfänge des modernen Massentourismus in der Weimarer Republik, in: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 181f.; mit weiteren Literaturnachweisen vgl. Frese, Naherholung und Ferntourismus (wie Anm. 3), S. 353f. Zum quantitativen Argument vgl. etwa Wolfgang König, Massentourismus. Seine Entstehung und Entwicklung in der Nachkriegszeit, in: Technikgeschichte 64 (1998), S. 305–322.

9 Vgl. Fred Kaspar, Brunnenkur und Sommerlust. Gesundbrunnen und Kleinbäder in Westfalen, Bielefeld 1993, S. 24; ders., Ostwestfalen – der Heilgarten Deutschlands? Zur Geschichte von Kurgebrauch und Kurorten in Westfalen-Lippe, in: Westfälische Forschungen 64 (2014), S. 125–157.

Fremdenverkehrswerbung vor dem Ersten Weltkrieg in: Deutschland. Zeitschrift für Heimatkunde und Heimatliebe. Organ für die deutschen Verkehrs-Interessen, Nr. 9, 1912

re in Schwung. Diese Entwicklung wurde gefördert durch verbesserte Reisemöglichkeiten insbesondere mit der Bahn, durch die Veröffentlichung von speziellen Reiseführern und Wanderführern, durch die seit Mitte des 19. Jahrhunderts entstehenden Verschönerungs-, Wander- und Naturvereine, schließlich durch die Herausbildung einer touristischen Infrastruktur mit anfänglich – aus heutiger Sicht und nach damaliger Kritik – teilweise recht kargen Gästezimmern.¹⁰ Vor allem seit Anfang des 20. Jahrhunderts wurden zudem in rascher Folge Reiseorganisationen in Form von lokalen Verkehrsämtern und -vereinen, regionalen Verkehrsverbänden und schließlich kommerzielle Reisebüros und Reiseveranstalter gegründet. Eine wichtige Etappe bei der Herausbildung des modernen Tourismus stellte der Ausbau der Naherholungsmöglichkeiten und des dazugehörigen Reiseverkehrs z. B. zu den Talsperren des Sauerlandes dar, die von breiten Bevölkerungsschichten des Ruhrgebietes besucht wurden und ein Bindeglied zu späteren, mehrtägigen Ferienaufenthalten in der Region darstellten.¹¹

Denn noch bis Anfang des 20. Jahrhunderts verreisten in erster Linie Familien und alleinstehende Männer aus dem vermögenden Adel und dem Besitzbürgertum sowie hohe Beamte mit Urlaubsanspruch. Arbeiter und Angestellte erlangten erst nach 1918 in breiterem Umfang mehr arbeitsfreie Zeit und anfänglich nur sehr wenige Urlaubstage. Wenn überhaupt verreisten vor 1914 in der Regel junge männliche Angestellte und Arbeiter ohne eigene Familie, häufig in selbst organisierten Gruppen oder im Kontext der sozialistischen oder christlichen Arbeiterbewegung.

Die tarifvertragliche Verkürzung der Wochenarbeitszeit seit Anfang der 1920er-Jahre sowie der zunehmend ausgeweitete Urlaubsanspruch von Beamten, Angestellten und Arbeitern vergrößerten allerdings sukzessive den Kreis der potentiellen Interessenten, die nun mit der Sonntagsrückfahrkarte vom Ruhrgebiet an die Möhnetalsperre oder zum Wintersport im Sauerland oder – bei etwas größerem Einkommen – mit der Bahn an die Nordseeküste oder zu den Sommerfrischen fuhren. Hierzu zählten übrigens ebenfalls die Unterkünfte der seit 1912 von Altena ausgehenden Jugendherbergsbewegung, die gern auch von Familien genutzt wurden, gerade in wirtschaftlich schlechteren Zeiten z. B. Ende der 1920er- und Anfang der 1930er-Jahre.¹²

Nach der nationalsozialistischen Machtübernahme wurde die Tourismusförderung durch die kommunalen und regionalen Verkehrsverbände im gesamten Reich in kurzer Zeit zentralisiert. Die sozialistischen und christlichen Reiseorganisationen wurden verboten. Weltanschaulich ungebundene, „bürgerliche“ Organisationen wurden mit dem Netz der NS-Organisationen verflochten. Allerdings konnten lokale Verkehrsvereine wie in Dortmund oder Soest ihre inhaltliche Arbeit weitgehend bruchlos fortführen. Ebenso arbeiteten kommerzielle Reiseanbieter und Reisebüros ohne Einschränkungen weiter.¹³ Hinzu trat nun aber seit 1934 mit der NS-Organisation Kraft-durch-Freude (KdF) ein neuer Anbieter, der durch staatliche Unterstützung und durch sehr niedrige Preise rasch zum größten Reiseveranstalter für Urlaubs-, Kurz- und Tagesreisen aufstieg und ausgesprochen populär wurde – zumal durch die – wenigen – Hochseefahrten, die aber einen riesigen Werbeeffekt besaßen und im kollektiven Gedächtnis bis heute präsent sind.¹⁴ Nach wie vor verreisten gleichwohl die meisten Urlauber mit anderen, kommerziellen Anbietern oder „auf eigene Faust“ und aufgrund von Informationen aus dem Bekanntenkreis.

¹⁰ Vgl. mit zahlreichen Beispielen die Beiträge in Dietmar Sauermaun (Hrsg.), Gute Aussicht. Beiträge und Bilder aus der Frühzeit des Fremdenverkehrs im Sauerland, Rheda-Wiedenbrück 1990; Carsten Vorwig, Gast- und Schankwirtschaften im Sauerland. Eine Untersuchung für die Zeit von 1870–1930, Münster 2007; Thomas Spohn/Carsten Vorwig, Von der Bergbau- und Gewerbe- zur Tourismusregion: alte Strukturen und neue Bautypen im Sauerland, in: Michael Goer u. a. (Hrsg.), Architektur der Erholung – Alpenraum und Mittelgebirge (Jahrbuch für Hausforschung 59), Marburg 2014, S. 203–223.

¹¹ Vgl. etwa die mehrfach abgedruckten Werbeanzeigen zum neuen „Möhnetalspersee“, u. a. in der vom Sauerländischen Gebirgsverein mitorganisierten Ausgabe Reisezeitschrift Deutschland. Zeitschrift für Heimatkunde und Heimatliebe, April 1913. Dazu und zu den Gründungen von kommunalen und regionalen Verkehrsorganisationen, Reisebüros und Reiseveranstaltern vgl. Frese, Tourismus zwischen Marketing und Identität (wie Anm. 3), S. 376–381.

¹² Vgl. ausführlich Frese, Naherholung und Ferntourismus (wie Anm. 3), S. 346–356. Zu reisefreudigen Jugendlichen vgl. Markus Köster, Entdecker der Erlebnisgesellschaft? Weimarer Jugendgeneration und moderne Freizeitkultur in der westfälischen Provinz, in: Westfälische Forschungen 47 (1997), S. 539–559, hier S. 541–546.

¹³ Vgl. mit weiteren Nachweisen Frese, Naherholung und Ferntourismus (wie Anm. 3), S. 356–367.

¹⁴ Vgl. für KdF im Gau Westfalen-Nord die Zusammenstellung in: Matthias Frese, Die Herausbildung des Massentourismus in Westfalen. Tourismusförderung, organisierte Reisen und Individualtourismus während der Weimarer Republik und der NS-Zeit, in: Westfälische Forschungen 47 (1997), S. 561–584, hier S. 574–576. Vgl. zu KdF allgemein auch die Literaturangaben in Anm. 34.



Prospekt des Westfälischen Verkehrsverbandes 1927 (Archiv LWL, Bestand 807/436)

Ungeachtet der Propagandaberichte über die von KdF veranstalteten Hochseefahrten lagen auch die meisten Reiseziele weiterhin in der näheren Umgebung. Die klassischen Reiseziele in den Kurorten blieben dabei eine Domäne des gehobenen Bürgertums.

Wertete das Regime einerseits Arbeiter, Angestellte und kleine Beamte als Urlauber auf, so erschwerte und verhinderte die antisemitische Politik des Regimes Urlaubsreisen der jüdischen Bevölkerung. Antisemitisch begründete Reisebehinderungen hatte es seit dem Kaiserreich vor allem in einzelnen Seebädern und auf einzelnen Inseln an Nord- und Ostsee gegeben. Nach 1933 erweiterten sich die antisemitischen Diskriminierungen, Zurückweisungen und Ausgrenzungen von jüdischen Feriengästen durch Hotels und andere Reiseanbieter auf potentiell alle Ferienorte.¹⁵ Während die jüdische Bevölkerung zunehmend den Verfolgungsmaßnahmen des Regimes ausgesetzt war, kam der allgemeine Tourismus mit Kriegsbeginn zunächst vorübergehend und dann ab 1943 auch faktisch durch die Beschränkungen der Bahnbenutzung zum Erliegen.¹⁶



Auszug aus einem Werbefaltblatt des Veranstalters 1934

Nach 1945 gründeten sich die Verkehrsorganisationen mit den Strukturen aus der Zeit bis 1933 wieder. Die Werbeinhalte wurden hingegen im Wesentlichen beibehalten. Die Entwicklung der Urlauberzahlen folgte in Westfalen dem allgemeinen Pfad.¹⁷ Zunächst verreisten – wenn überhaupt – erneut wieder vor allem Beamte und höhere Angestellte aufgrund der besseren Einkommen und längeren Urlaubszeiten. An ihre Seite traten seit Mitte der 1950er-Jahre die Urlauber aus der Arbeiterschaft. Noch befanden sich die Urlaubsziele – nach Umfragen – ganz überwiegend in einem Umkreis bis zu ca. 500 km vom Wohnort entfernt.¹⁸ Arbeitnehmer aus dem Ruhrgebiet fuhren beispielsweise wie schon seit den 1920er-Jahren nach Angaben des Westfälischen Verkehrsverbandes zumeist weiterhin in die nähere Umgebung. Der anfänglich beworbene Sozialtourismus des DGB hatte wenig Zulauf. Ferienheime z. B. von einzelnen großen Unternehmen verloren rasch an Zuspruch, da die Beschäftigten trotz der niedrigen Preise lieber außerhalb des Unternehmens, mit der eigenen Familie und selbst organisiert ihren Urlaub verbringen mochten. Gereist wurde ganz überwiegend mit Bahn und Bus.

15 Vgl. grundlegend Frank Bajohr, „Unser Hotel ist judenfrei“. Bäder-Antisemitismus im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt 2003.

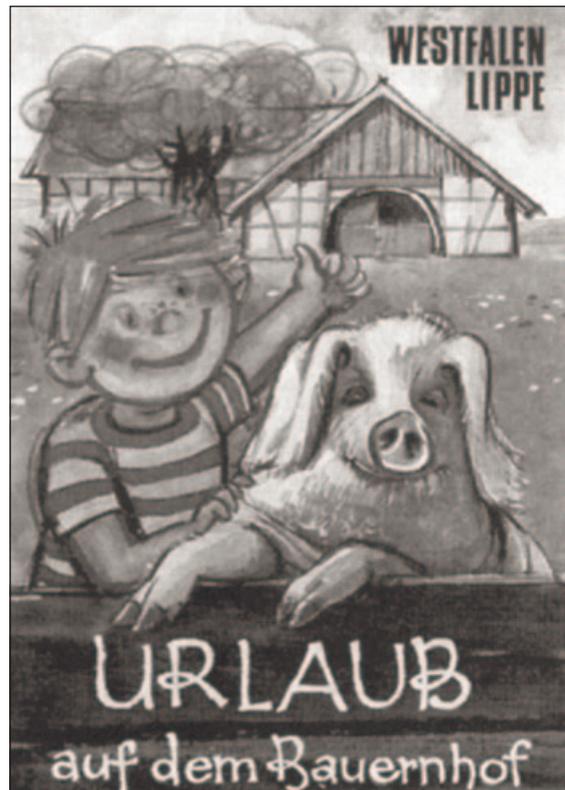
16 Vgl. Frese, Die Herausbildung des Massentourismus (wie Anm. 14), S. 580–583; ders., Tourismus zwischen Marketing und Identität (wie Anm. 3), S. 393–395.

17 Vgl. zum Folgenden mit den Quellennachweisen Frese, Naherholung und Ferntourismus (wie Anm. 3), S. 371–373.

18 Vgl. Axel Schildt, „Mach mal Pause!“ Freie Zeit, Freizeitverhalten und Freizeit-Diskurse in der westdeutschen Wiederaufbau-Gesellschaft der 1950er Jahre, in: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 399.



Mehrfach geschaltete Werbeanzeige Anfang der 1960er-Jahre, u. a. in: *Westfalenspiegel* 10 (1961), H. 12



Werbeanzeige 1972, in: *Westfalenspiegel* 21 (1972), H. 3

Erst Anfang der 1960er Jahre löste der Pkw die Bahn als das bevorzugte Verkehrsmittel ab.¹⁹

Zeitgenössische Beobachter sahen hierin einen „langfristigen Strukturwandel“ oder eine „Wende“ im bisherigen Tourismus. Der DIHT²⁰ konstatierte beispielsweise schon Ende 1954 die „Sehnsucht nach Ruhe“, aber auch den Wunsch, neue Länder kennenzulernen. Die ehemals beliebte Gesellschaftsreise sei überholt. Sie stellte nach dem Urteil des Reiseveranstalters Carl Degener Ende der 1950er-Jahre „als organisierte Reise die Brücke zur Einzelreise“ dar und wurde als eine „Art Reiselehrgang“ beurteilt, der den Reisenden selbständiger werden lasse. Dieser Trend werde durch die wachsende Individualmotorisierung unterstützt, zunächst vor allem durch das Motorrad und erst seit Ende der 1950er/Anfang der 1960er durch den Pkw.²¹ Skeptisch, da kaum steuerbar, beurteilten die Reiseveranstalter noch die seit den späten 1950ern rasch steigende Zahl der Campingurlauber, die hingegen in manchen Augen „die moderne Form des Fremdenverkehrs“ verkörperten.²²

Unterstützt wurden diese Entwicklungen neben den steigenden Einkommen durch die seit Mitte der 1950er-Jahre langsam einsetzenden tarifvertraglichen Verkürzungen der regelmäßigen Arbeitszeit, durch die vor allem seit den 1960er-Jahren ebenfalls sukzessive Einführung der 5-Tage-Arbeitswoche und des langen erwerbsarbeitsfreien Wochenendes sowie durch vermehrte Urlaubstage, die allerdings je nach Branche für Arbeiter, Angestellte und Beamte sehr unterschiedlich festgelegt waren. Als gesetzlicher Mindesturlaub waren 1956 12 und 1963 15 Tage verankert.²³

Ein paar Zahlen können die „Reisewelle“ ab der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre illustrieren, zugleich aber auch relativieren: Die durchschnittliche Reisedauer verlängerte sich in den 1960er-Jahren zwar mehrheitlich von 2 auf 3 Wochen (Mikrozensus 1961: 19 Tage). Die Reiseintensität – also der Anteil derjenigen, die überhaupt eine Reise von mindestens 5 Tagen unternahmen – betrug nach Umfragen im Jahr 1957 erst 27 %. Bis 1964 war die Reiseintensität dann schon auf 42 % gestiegen. Diese Marge blieb in etwa bis 1970 konstant. Der überwiegende Teil der Bevölkerung konnte (oder wollte) sich nach diesen Erhebungen aber keine Urlaubsreise leisten. Aufgeschlüsselt nach Beschäftigungsgruppen reisten z. B. im Jahr 1961 wie bisher am meisten die Angestellten und Beamten, aber auch bei Arbeitern und bei den Selbständigen gaben 43 % bzw. 50 % an, eine Urlaubsreise zu planen. Demgegenüber gaben Landwir-

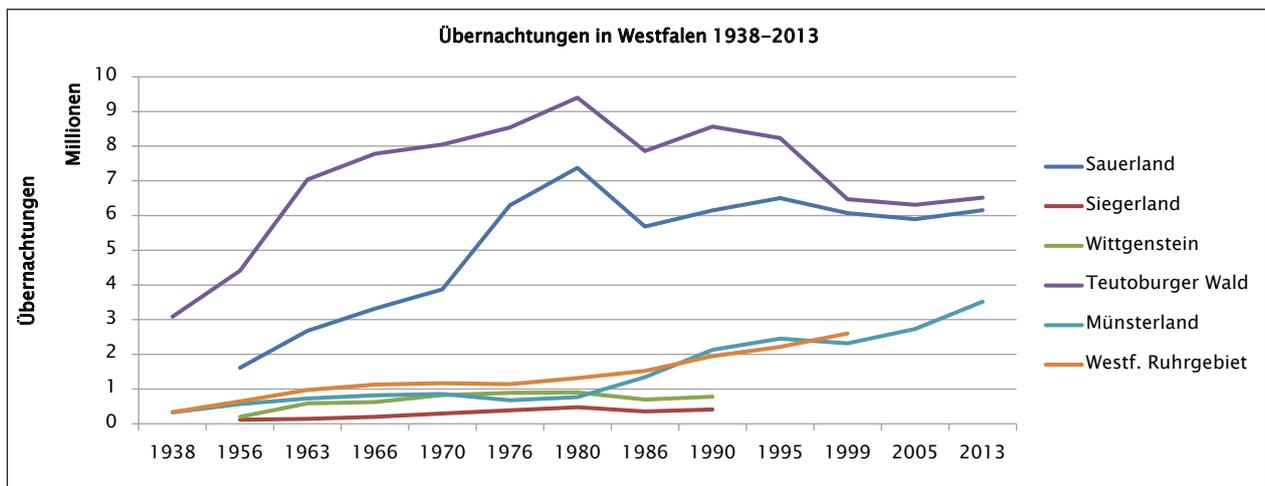
¹⁹ Zur Entwicklung von Bahn, Bus, Pkw und Flugzeug als Reisemittel vgl. die Übersichten bei DTV, 100 Jahre (wie Anm. 1), S. 29; Schildt, „Mach mal Pause!“ (wie Anm. 18).

²⁰ Deutscher Industrie- und Handelstag, seit 1.7.2001 neue Bezeichnung als Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK).

²¹ Zum DIHT und zu Carl Degener vgl. Frese, Naherholung und Ferntourismus (wie Anm. 3), S. 376. In Westfalen waren beispielsweise 1955 von den angemeldeten Kraftfahrzeugen 31 % Pkws und 48 % Motorräder. Vgl. Hilde Seelheim, Westfalens Bedeutung in der Bundesrepublik, in: *Westfalenspiegel* 1 (1956), S. 6.

²² Vgl. Der Campingverkehr im Sommer 1961, in: *Der Fremdenverkehr. Amtliches Organ der Deutschen Zentrale für Fremdenverkehr, des Bundes Deutscher Verkehrsverbände (und weiterer Organisationen)* 14 (1962), H. 3, S. 13f.

²³ Hierzu und zum Folgenden vgl. die detaillierten Angaben in Frese, Naherholung und Ferntourismus (wie Anm. 3), S. 377–379.



Zusammengestellt nach: Westfälischer Verkehrsverband, Geschäftsbericht 1938; Landesverkehrsverband Westfalen, Jahresberichte 1963–1999 (LWL-Archivamt für Westfalen, Archiv LWL, Bestand 807, Nrn. 184, 186, 316, 352); Tourismus NRW, Jahresberichte 2005 ff. (www.touristiker-nrw.de und www.it.nrw.de/statistik/m/daten/eckdaten/Beherbergungen_im_Reiseverkehr/r521reise5.html). Für 1956 vgl. Erhebungen für das Sommerhalbjahr 1956 und das Winterhalbjahr 1956/57 in: Statistisches Landesamt NRW (Hrsg.), Statistisches Jahrbuch 7 (1958), S. 191. Die Größe und damit die Zahl der berücksichtigten Beherbergungsbetriebe wechselten mehrmals.

te und Rentner ganz überwiegend an, nicht zu verreisen. Noch kaum abzusehen waren zu diesem Zeitpunkt die Auswirkungen der rasch zunehmenden Zahl an Auslandsurlaubern. Immerhin reisten nach einer Umfrage aus dem Jahr 1961 bereits 30 % der Urlauber ins Ausland. Der westfälische Verkehrsverband befürchtete jedenfalls schon Ende der 1950er-Jahre, dass „die gewaltigen Steigerungen der Besucherzahlen“ der 1950er-Jahre vorüber waren.²⁴

Neue Kooperationen der regionalen Verkehrsorganisationen mit großen Reiseveranstaltern, veränderte Angebote und differenziertere Werbeaktionen sollten nach den Vorstellungen der Tourismusorganisationen den Inlandtourismus stabilisieren. In Westfalen wurden Angebote gezielter nach Regionen (vor allem für das Sauerland, für den Teutoburger Wald, deutlich dahinter: für das Siegerland und das Münsterland) und nach den Zielgruppen (Familien, Einzelreisende) zugeschnitten. Urlaub auf dem Bauernhof, Hobbyurlaub, Aktivurlaub traten neben die traditionellen Inhalte Erholung, Ruhe und Natur, Heilbäder und Kurorte, historische Stadtbilder und bodenständige Gastlichkeit. Zudem wurden nun auch der Camping-Urlaub, ferner der Ausflugs- und der Wochenendverkehr mit Erholungs- wie mit Erlebnischarakter bei Städtereisen, der Naherholungstourismus und Kurzurlaube in der Vor- und Nachsaison neben den Hauptreisezeiten im Sommer und Winter stärker beworben.²⁵

Solche Differenzierungen konnten den allgemeinen Trend bei den Reisezielen jedoch nicht umdrehen. Bei den Urlaubsreisen stellten die frühen 1970er-Jahre einen grundlegenden Einschnitt dar. Erstmals lag der Anteil der Auslandsreisen über den Reisen in der Bundesrepublik und stieg nun dauerhaft – abgesehen von einem kurzen Einschnitt nach dem Ende der DDR 1990 – auf über 70 % (2000: 73 %). Gleichzeitig erhöhte sich die Reiseintensität bei Urlauben von 5 Tagen und länger von 53 % Mitte der 1970er Jahre auf 69 % 1990 und 76 % im Jahr 2000.

Die Reiseintensität der nun erfassten Kurzurlaube erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 23 % 1970 auf 40 % im Jahr 1990 und behielt dieses Niveau in den folgenden Jahren (2000: 37 %). Diese ausgeprägte Reisefreudigkeit wurde allerdings durch tendenziell kürzere Urlaubsreisen begleitet, wozu nicht zuletzt der hohe Grad der Individualmotorisierung, die weiterhin verbesserten Verkehrswege durch Autobahnen, schnellere Zugverbindungen (IC) sowie die raschere Erreichbarkeit der Urlaubsziele auch durch zunehmend billigere und einfachere Flugreisen beitrugen, z. B. nach Mallorca. Zwar war die durchschnittlich verfügbare Urlaubszeit Anfang der 1970er Jahre auf 4 Wochen gestiegen und erhöhte sich in den folgenden Jahren nochmals deutlich. Die Reisedauer nahm allerdings im Laufe der 1970er- und 1980er-Jahre ab von mehrheitlich drei auf nur noch zwei Wochen (aktuell: 13 Tage).²⁶

In Westfalen schlug sich der Trend zum Auslandstourismus bei der Haupturlaubsreise seit den 1980er Jahren in stagnierenden Übernachtungszahlen nieder. Allerdings entwickelten sich die einzelnen Teilregionen sehr unterschiedlich. So musste die Kurorte im Teutoburger Wald durch die verschiedenen Gesundheitsreformen vor allem seit Mitte der 1990er Jahre drastische Rückgänge bei Kurgästen und Übernachtungszahlen hinnehmen. Dagegen profitierten beispielsweise die Städtereisen und der Kurz-

24 Vgl. Landesverkehrsverband Westfalen, Niederschrift der Sitzung des geschäftsführenden Vorstandes, 20.12.1958 (Stadtarchiv Münster, Verwaltungsarchiv ab 1945, Werbe- und Verkehrsamt [Landesverkehrsverband], Nr. 249).

25 Vgl. Frese, Tourismus zwischen Marketing und Identität (wie Anm. 3), S. 398 ff.; Tanja Bessler-Worbs, „Die Großstadt im Ruhrtal?“ Ländlicher Raum und Raumplanung, in: Karl-Peter Ellerbrock/Tanja Bessler-Worbs (Hrsg.), Wirtschaft und Gesellschaft im südöstlichen Westfalen, Dortmund 2001, S. 446–453; Angela Schwarz, „Urlaub machen, wo andere arbeiten?“ Die Anfänge von Fremdenverkehrswerbung und Regionalmarketing im Siegerland (1950–1975), in: Diagonal. Zeitschrift der Universität Siegen 34 (2013), S. 85–109.

26 Vgl. Nachweise bei Frese, Erlebnis und Erholung (wie Anm. 2), S. 209 f.; ders., Naherholung und Ferntourismus (wie Anm. 3), S. 377 f.

urlaub im Münsterland oder im Ruhrgebiet. Hierzu trug nicht zuletzt die ausgesprochene Eventkultur der Städte bei. Die Besucher und Gäste stammten allerdings wiederum vorrangig aus der näheren Umgebung (im Münsterland aus dem Ruhrgebiet) sowie in wachsender Zahl aus dem benachbarten Ausland. Die Verkehrsorganisationen und Reiseanbieter stellten sich darauf mit einem beständig ausgeweiteten Spektrum an „Bindestrich“-Tourismusangeboten ein – neben den weiterhin präsentierten „klassischen“ Urlaubsaufenthalten. Trotz zahlreicher neuer Marketingkonzepte verstummte der seit den späten 1960er Jahren und besonders seit den 1980er Jahren vernehmbare ‚Krisen-Sound‘ der Verkehrsverbände jedoch bislang nicht.²⁷

Zur historischen Tourismusforschung in Westfalen

Die historische Forschung hat in Deutschland diese moderne Form des Reisens lange Zeit wenig beachtet. Sozial-, wirtschafts- und kulturhistorische Fragestellungen greifen vermehrt erst seit den 1980er-/1990er-Jahren tourismusgeschichtliche Themen auf. Noch unlängst wurde die historische Forschung zum Tourismus aber als „Mauerblümchen“ titulierte oder als „Liliputaner“ im Vergleich zur immensen wirtschaftlichen Bedeutung der Tourismusbranche.²⁸ Wich-

tige Hinweise liefern für historische Forschungsvorhaben daher die lange Zeit deutlich zahlreicheren volkswissenschaftlichen, geographischen und vor allem die zeitgenössischen sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Studien.²⁹

Gleichwohl hat sich die historiographische Forschungsliteratur zu Deutschland insgesamt in den vergangenen drei Jahrzehnten breit entwickelt. Neben wenigen überregional angelegten Einführungen zur Geschichte des Tourismus, beispielsweise von Hasso Spode oder von Rüdiger Hachtmann, oder den grundlegenden Untersuchungen von Christine Keitz zur Frühgeschichte des Reisebüros und von Cord Pagenstecher zum bundesdeutschen Tourismus sowie zur Verwendung von Bildern als Quellen überwiegen jedoch lokal- und regionalhistorische Zugangsweisen.³⁰ So liegen eine Reihe von Studien – zumeist als Aufsätze, weniger als Sammelbände und Monographien – zu verschiedenen touristischen Feriengebieten und zum Städtetourismus in Deutschland vor, ferner zu Auslandsreisen und zu den wechselseitigen Einflüssen und Wahrnehmungen. Die zeitlichen Schwerpunkte sind dabei breit gestreut. Untersuchungen über einen längeren Zeitraum bilden aber die Ausnahme.³¹ Verglichen mit anderen Reisegebieten bleibt die Forschungsliteratur für Westfalen jedoch eher schmal.

27 Vgl. die jährlichen Berichte des Landesverkehrsverbandes Westfalen (Archiv LWL, Bestand 807) oder die jährlichen Tourismusbarometer des Sparkassenverbandes Westfalen-Lippe (wie Anm. 2). Einzelnachweise bei Freise, Erlebnis und Erholung (wie Anm. 2), S. 202 ff.; zu den Kurorten vgl. z. B. Kaspar, Ostwestfalen – der Heilgarten Deutschlands? (wie Anm. 9), S. 155 f. Diese Stagnation und krisenhafte Entwicklung seit den 1970er-Jahren findet sich auch in anderen Regionen und Ländern; vgl. etwa für Südtirol Andrea Leonardi/Hans Heiss (Hrsg.), *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum*, Innsbruck 2003, S. 19.

28 Vgl. Rüdiger Hachtmann, *Tourismusgeschichte. Ein Mauerblümchen mit Zukunft*, in: *H-Soz-u-Kult*, 6.10.2011, <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/forum/2011-10-001>; Hasso Spode, Und täglich grüßt das Murmeltier. Das Problem der inadäquaten Wahrnehmung des Tourismus in Wissenschaft und Gesellschaft, in: Peter Conrady/David Ruetz (Hrsg.), *Tourismus und Politik*, Berlin 2014, S. 213.

29 Der Beitrag verweist vorzugsweise auf Studien zu Westfalen. Generell vgl. die Angaben bei Hachtmann, *Tourismusgeschichte. Ein Mauerblümchen* (wie Anm. 28); sowie Hasso Spode, *Tourismusgeschichte als Forschungsgegenstand. Bilanz und Ausblick*, in: Leonardi/Heiss, *Tourismus und Entwicklung* (wie Anm. 27), S. 83–97, S. 86 ff. Aus den Sozialwissenschaften vgl. besonders die ältere Studie von Hans-Joachim Knebel, *Soziologische Strukturwandelungen im modernen Tourismus*, Stuttgart 1960; aus der umfangreichen geographischen Literatur für Westfalen vgl. mit weiteren Angaben u. a. Gerhard Henkel, *Das Dorf. Landleben in Deutschland – gestern und heute*, Stuttgart 2012; Rolf Spittler, *Anforderungen eines landschaftsorientierten Tourismus an die Landwirtschaft in Westfalen*, in: Karl Ditt/Rita Gudermann/Norwich Rübe (Hrsg.), *Agrarmodernisierung und ökologische Folgen. Westfalen vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Paderborn 2001, S. 627–655; Heinz Heineberg/Klaus Temnitz (Hrsg.), *Nachhaltige Raumentwicklung im Sauerland? Landschaftswandel, Wirtschaftsentwicklung, Nutzungskonflikte. Jahrestagung der Geographischen Kommission in Schmallenberg 1997*, Münster 1998; Günther Becker (Hrsg.), *Sauerland-Siegerland-Wittgensteiner Land. Jahrestagung der Geographischen Kommission in Olpe 1989*, Münster 1989; Angela Schöppner, *Urlaub auf dem Bauernhof. Eine fremdenverkehrsgeographische Untersuchung*, Bochum 1988; Peter Schnell, *Fremdenverkehr – Angebotsstruktur. Begleittext zum Doppelblatt des Geographisch-landeskundlichen Atlas von Westfalen, Themenbereich IX*, Münster 1985. Zum Städtetourismus vgl. etwa aus der Reihe *Städte und Gemeinden in Westfalen* den Band von Thomas Hauff/Heinz Heineberg (Hrsg.), *Münster. Stadtentwicklung zwischen Tradition, Herausforderungen und Zukunftsperspektiven*, Münster 2011; Tim Freytag/Andreas Kagermeier (Hrsg.), *Städtetourismus zwischen Kultur und Kommerz*, München 2008.

Zum Marketing im Tourismus vgl. z. B. die Beiträge in Günther Haedrich u. a. (Hrsg.), *Tourismus-Management. Tourismus-Marketing und Fremdenverkehrsplanung*, 3. neubearb. und erw. Aufl. Berlin 1998; Heribert Meffert unter Mitarbeit von Simone Frömbling, Hanns Ostermeier, Ewald Werthmüller, *Regionenmarketing Münsterland. Ansatzpunkte auf der Grundlage einer empirischen Untersuchung*, Münster 1991. Zur volkswissenschaftlichen Literatur vgl. mit weiteren Angaben Christiane Cantauw (Hrsg.), *Arbeit, Freizeit, Reisen. Die feinen Unterschiede im Alltag*, Münster 1995; Johannes Moser/Daniella Seidl (Hrsg.), *Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus*, Münster 2009; Burkhard Lauterbach, *Tourismus. Eine Einführung aus Sicht der volkswissenschaftlichen Kulturwissenschaft*, Würzburg 2006; ders., *Städtetourismus*, Würzburg 2013; ferner Angaben in Gyr, *Geschichte des Tourismus* (wie Anm. 4).

30 Vgl. Spode, „Reiseweltmeister“ (wie Anm. 4); Hachtmann, *Tourismusgeschichte* (wie Anm. 4); Keitz, *Reisen als Leitbild* (wie Anm. 3); Cord Pagenstecher, *Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History: Urlaubsprospekte, Reiseführer, Fotoalben 1950–1990*, 2. Aufl., Hamburg 2012. Vgl. ferner Hasso Spode (Hrsg.), *Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte*, Berlin 1991; ders., *Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989*, Berlin 1996; ders., *Zur Entwicklung des Tourismus. Eine Skizze der Entwicklung der touristischen Reisen in die Moderne*, Starberg 1987; sowie von Spode u. a. herausgegeben: „Voyage. Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung“. Grundlegende Hinweise liefern außerdem die anregenden Studien von Christoph Hennig, *Reiselust. Touristen, Tourismus, Tourisuskultur*, Frankfurt 1997, und von Cord Pagenstecher, *Neue Ansätze für die Tourismusgeschichte. Ein Literaturbericht*, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 38 (1998), S. 591–619, sowie mit weiterer allgemeiner Literatur Hachtmann, *Tourismusgeschichte. Ein Mauerblümchen* (wie Anm. 28). Dort finden sich auch die Angaben zur Tourismusgeschichte in der DDR.

31 Vgl. für Deutschland etwa Klaus Fesche, *Auf zum Steinhuder Meer. Geschichte des Tourismus am größten Binnensee Niedersachsens, Bielefeld 1998*; Frauke Geyken/Gesa Snell (Hrsg.), *Im Sonnenstrahl durchs Wesertal. Kleine Kulturgeschichte des Reisens im Weserbergland, Hameln 2003*; Lars Amenda/Sonja Grünen, „Tor zur Welt“. *Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert*, Hamburg 2008; *Tourismus im Ostseeraum. Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte*, Bd. 20, Kiel 2011; Armin Haberstroh, *Das Glottertal. Wandel einer Agrarlandschaft zu einem touristischen Premiumort im Mittleren Schwarzwald*, Berlin 2012. Für Westfalen vgl. die oben genannten Angaben zu Kaspar (wie Anm. 9), zu Saueremann, Spohn und Vorwig (wie Anm. 10) und zu Bessler-Worbs und Schwarz (wie Anm. 25), die Angaben in Anm. 35 und 36 sowie die genannten Beiträge des Verfassers.

Studien zu den Bädern und Kurorten behandeln dabei vor allem das 18. und 19. Jahrhundert.³² Für das späte Kaiserreich und die Weimarer Republik liegen einige Untersuchungen vor zu den Seebädern, den Sommerfrischen, den Wander- und Naturvereinen, den Reiseführern und zu den Reisen und Ferienlagern von Jugendlichen sowie zu Städtereisen u. a. zu besonderen Veranstaltungen wie beispielsweise zu großen Ausstellungen.³³ Einen zeitlichen Schwerpunkt besitzt die historische Tourismusforschung – zumal aus dem anglo-amerikanischen Raum – bei den Entwicklungen während der NS-Zeit und insbesondere bei der NS-Organisation Kraft-durch-Freude (KdF). Gleichwohl fehlen auch hier wichtige Bereiche. So wird der Antisemitismus in der Tourismusindustrie – abgesehen vom „Bäderantisemitismus“ – noch kaum behandelt. Wünschenswert ist eine regional vergleichende Studie zu Angebot und Nutzung der vielfältigen KdF-Veranstaltungen und Einrichtungen. Auch die Reiseanbieter jenseits von Kraft-durch-Freude sind weitgehend unerforscht.³⁴ Die Entwicklungen seit 1945 und besonders seit den 1970er-/1980er-Jahren wurden von der historischen Tourismusforschung schließlich lange Zeit den Wirtschaftswissenschaften, der Geographie und der „angewandten Tourismuswissenschaft“ überlassen. Mittlerweile liegen einzelne Studien zu besonderen Reiseformaten, zu regionalen Verkehrsorganisationen, zu Wandervereinen und Naturschutz, zu Auslandsreisen und Stilbildung (vor allem Italienreisen), zum Wintersport und zum Alpinismus, zu Städtemarketing und Städtereisen vor.³⁵ Es ist zu erwarten, dass kulturgeschichtlich orientierte Studien mit transregionalen Fragestellungen z. B. zu Agrotourismus, zu Jugendkulturen (Stichwort Interrail), zum Tourismus und Ausstellungen, zur Industriekultur oder Erinnerungskultur folgen. Darüber hinaus werden die Verkehrsvereine, die Besucherzahlen und einzelne touristische Entwicklungen neben den volkskundlichen und geographischen Studien mittlerweile in etlichen neueren Städtegeschichten behandelt, in Westfalen vorzugsweise zu kleineren Orten wie Billerbeck und Olpe.³⁶

Mit Blick auf Westfalen fanden bisher – in der historischen Forschung – die Entwicklungen zum Bäderwesen in Ostwestfalen und zum Tourismus im Sauerland am meisten Beachtung, dagegen wurden beispielsweise der Naherholungs- und Kurzurlaub und der Städtetourismus im Münsterland und im Ruhrgebiet eher in jüngster Zeit thematisiert.

Quellen und Quellenprobleme

Leider bestehen für Studien zur Geschichte des Tourismus in Westfalen wie allgemein jedoch erhebliche Quellenprobleme.³⁷ Archivmaterial von Reisebüros oder Reiseveranstaltern ist insbesondere für die frühen Jahre kaum vorhanden und wird möglicherweise auch nur selten Wirtschaftsarchiven angeboten. Hier stellen die Materialien großer Reiseunternehmen im Historischen Archiv des Tourismus an der TU Berlin³⁸, die aber eben nicht die regionale Perspektive z. B. auf Westfalen besitzen, eine beispielhafte Ausnahme dar. Das Zentral-Archiv der NS-Organisation

Kraft-durch-Freude gilt als verschollen. Regionale Überlieferungen zu KdF finden sich – wenn überhaupt – sehr verstreut in kommunalen und staatlichen Archiven. Auch für die Nachkriegszeit und die Bundesrepublik fehlen Unterlagen der Reiseveranstalter. Unterlagen von Hotels oder anderen „Herbergsbetrieben“ sind generell sehr selten oder wie die jüngeren Unterlagen der häufig mittelständischen Veranstalter und Reisbüros kaum zugänglich.³⁹

32 Vgl. beispielhaft Kaspar, Brunnenkur (wie Anm. 9); vgl. allgemein auch Hermann Sommer, Zur Kur nach Ems. Ein Beitrag zur Geschichte der Badereise von 1830 bis 1914, Stuttgart 1999.

33 Vgl. für Westfalen nach wie vor am besten: Sauer mann Gute Aussicht (wie Anm. 10). Allgemein vgl. etwa Andreas Mai, Die Erfindung und Einrichtung der Sommerfrische. Zur Konstituierung touristischer Räume in Deutschland im 19. Jahrhundert, Leipzig 2003; Olga Kurilo (Hrsg.), Seebäder an der Ostsee im 19. und 20. Jahrhundert, München 2009; Susanne Müller, Die Welt des Baedeker. Eine Medienkulturgeschichte des Reiseführers 1830–1945, Frankfurt 2012; Kinzler/Tillmann (Hrsg.), Nordlandreise (wie Anm. 4), sowie mit umfangreichen Literaturverweisen die Angaben in Anm. 30 und 31.

34 Eine eigene Studie zu KdF in Westfalen fehlt. Einige Hinweise in Frese, Herausbildung Massentourismus in Westfalen (wie Anm. 14), S. 573–576. Allgemein zu KdF vgl. u. a. Hasso Spode, „Der deutsche Arbeiter reist“. Massentourismus im Dritten Reich, in: Gerhard Huck (Hrsg.), Sozialgeschichte der Freizeit, Wuppertal 1982, S. 281–308; ders., Ein Seebad für zweizigtausend Volksgenossen. Zur Grammatik und Geschichte des fordistischen Urlaubs, in: Peter J. Brenner (Hrsg.), Reisekultur in Deutschland: Von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“, Tübingen 1997, S. 7–47; Shelley Baranowski, Strength through Joy. Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich, Cambridge/New York 2004; Kristin Semmens, Seeing Hitlers Germany. Tourism in the Third Reich, New York 2005; Claudia Schallenberg, Kreuzfahrt unterm Hakenkreuz. Die KdF-Seereisen nach Norwegen, in: Kinzler/Tillmann (Hrsg.), Nordlandreise (wie Anm. 4), S. 188–197.

35 Vgl. für Westfalen neben den Angaben in Anm. 29 z. B. Bessler-Worbs, Die Großstadt im Ruhrtal? (wie Anm. 25); Schwarz, Urlaub machen (wie Anm. 25); Daniela Fleiss, Auf dem Weg zum Starken Stück Deutschland“. Image- und Identitätsbildung im Ruhrgebiet in Zeiten von Kohle- und Stahlkrise, Duisburg 2010; Susanne Falk, „Vielleicht sind wir die Modernen von Übermorgen“. Der Sauerländische Gebirgsverein, Bonn 1990; Anke Asfur/Dietmar Osses (Hrsg.), Neapel-Bochum-Rimini. Arbeiten in Deutschland. Urlaub in Italien. Italienische Zuwanderung und deutsche Italiensehnsucht im Ruhrgebiet, Essen 2003; den Themenband „History Sells. Stadt, Raum Identität“ in: Geschichte im Westen 28 (2013), S. 7–90; zum Naturschutz vgl. Beiträge in Werner Frohn u. a. (Hrsg.), „Wenn sich all in der Natur erholen, wo erholt sich dann die Natur?“ Naturschutz, Freizeitnutzung, Erholungsvorsorge und Sport – gestern, heute, morgen, Bonn 2009; sowie die genannten Studien des Verfassers.

36 Vgl. u. a. Eckhard Henseling, Tourismus. Von der Sommerfrische zum Fremdenverkehr, in: Josef Wermert (Hrsg.), Olpe. Geschichte von Stadt und Land, Bd. 2: Von der Weimarer Republik bis zur Gegenwart, Olpe 2011, S. 581–610; Dörthe Gruttmann, Kleinstadt in der Moderne. Billerbeck im 20. Jahrhundert, in: Werner Freitag (Hrsg.), Geschichte der Stadt Billerbeck, Bielefeld 2012, S. 348–354; aus überwiegend geographischer Perspektive vgl. Christian Krajewski/Dominik Olbrich/Sascha Dorday, Von der Sommerfrische zum zielgruppenspezifischen Tourismus. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Repetal, in: Otto Höffer (Hrsg.), Das Repetal. Zur Geschichte der Kirchspiele Helden und Dünschede, Attendorn 2008, S. 210–283. Daneben liegen Festschriften lokaler Verkehrsvereine vor wie z. B. Tourismus- und Kneipp-Verein Hilchenbach (Hrsg.), 100 Jahre. Die Geschichte des Fremdenverkehrs in Hilchenbach, 2002.

37 Über diese Fragen diskutierte der Workshop (wie Anm. 3) ausführlich. Deshalb müssen hier nur einige Anmerkungen genügen.

38 Vgl. zu dem unter der Leitung von Hasso Spode stehenden Historischen Archiv zum Tourismus (TU Berlin) die Angaben in: <http://hist-soz.de/hat/archiv.html>.

39 Vgl. aber weniger für die frühe Tourismusentwicklung in Westfalen Sauer mann, Gute Aussicht (wie Anm. 10); Kaspar, Brunnenkur (wie Anm. 9); Vorwig (wie Anm. 10); Spohn/Vorwig, Von der Bergbau- und Gewerbe-region zur Tourismusregion (wie Anm. 10). Vgl. auch allgemein Sommer, Zur Kur (wie Anm. 32).

Ersatz können hier aus kommunaler und regionaler Perspektive die Unterlagen der Verkehrsvereine, Verkehrsämter und Verkehrsverbände sowie deren reichhaltiges Material an Prospekten und Informationsbroschüren sowie schließlich die zeitgenössischen Periodika einschließlich der vielfach unterschätzten Tageszeitungen bieten. Deren Überlieferungen stellen die breitesten und dichtesten Bestände dar, sowohl auf westfälischer und auf teilregionaler Ebene, z. B. für das Sauerland, als auch auf kommunaler Ebene. Allerdings finden sich auch hier die bekannten Probleme: der Wechsel bei der Leitung eines Verkehrsamtes oder Verkehrsvereins, ein Umzug, organisatorische Veränderungen oder – mehr in der Gegenwart – die Neuausrichtung bei Marketing und Aufgabenfeldern führen immer wieder zu Überlieferungslücken. Schließlich sind Prospekte des Vorjahres für Reiseveranstalter und ältere Plakate, Karten oder Informationsbroschüren selbst für Verkehrsorganisationen nur noch Altpapier und landen im Papiermüll. Umgekehrt kann die möglichst lange Amtszeit eines Verkehrsdirektors für historische Forschungen ausgesprochen hilfreich sein, da dann ein gewachsener Bestand über einen längeren Zeitraum ins Archiv gelangt sein kann. Entwicklungen der Kurorte, der Wintersportorte, der Gemeinden mit Ferien- und Freizeitanlagen und „traditionelle“ Orte für Städtereisen, aber auch die regionalen Verkehrsverbände sind dadurch sicherlich mit am besten in den Kreis- und Stadtarchiven oder im Archiv des LWL überliefert.⁴⁰ Die Unterlagen der kommunalen Vereinigungen (Städtetag usw.) und zu den staatlichen Vorgaben und Fördermaßnahmen finden sich in den jeweiligen Landesarchiven bzw. dem Bundesarchiv.

Völlig ungeklärt sind hingegen die Überlieferungen privater Vereine oder Zusammenschlüsse. Hier besteht keine Abgabepflicht, so dass gerade im lokalen und regionalen Bereich spannende Materialien verloren gehen können. Zumindest haben die Wandervereine schon seit einiger Zeit ein historisches Bewusstsein entwickelt. Ihre Unterlagen sind aber dennoch häufig verstreut aufbewahrt.⁴¹

Einen ganz eigenen Bereich bilden schließlich die mitunter riesigen Sammlungen von Fotos und Filmen, die teilweise in Archiven der Verkehrsorganisationen und in Kommunalarchiven überliefert sind, teilweise von Organisationen und Privatpersonen in Westfalen beispielsweise an Kommunalarchive, an das Foto- und Filmarchiv des LWL-Medienzentrums oder an Spezialarchive wie das der Volkskundlichen Kommission des LWL abgegeben wurden.⁴² Die beispielhafte Studie von Cord Pagenstecher zum bundesdeutschen Tourismus⁴³ konnte am Beispiel der Reiseprospekte großer Veranstalter, aber auch anhand etlicher Fotoalben privater „Knipser“ und der damit überlieferten Reisebiographien den Wandel der touristischen Leitbilder und des touristischen Blickes vom romantischen zum geselligen Blick zeigen. Nun können Archive neben den professionellen Werbefotos und -filmen die Foto- und auch Filmsammlungen der Gäste ihrer Städte und Gemeinden weder erfassen noch aufbewahren. Rückblickend auf die

historische Entwicklung würden manche Archive – und die historische Forschung – solche Bilder aber wohl doch ganz gern besitzen und ggf. auswerten.

Ein grundsätzliches Problem stellt schließlich die rudimentäre statistische Überlieferung zu Umfang, Zusammensetzung und Aufenthaltsdauer der Reisenden dar. Verlässliche allgemeine Statistiken zum Tourismus wurden zwar seit den Anfängen der Reiseorganisationen im späten 19. Jahrhundert sowie verstärkt während der 1920er-Jahre als ein dringendes Desiderat bezeichnet, liegen aber erst seit den 1950er-Jahren vor. Überregionale Daten enthalten dabei die zahlreichen Erhebungen des Starnberger Studienkreises für Tourismus sowie beispielsweise die publizierten Befragungen zum Urlaub auf dem Bauernhof.⁴⁴ Allerdings sind die den Fremdenverkehr einer Stadt oder Region zusammenfassenden Statistiken häufig mit Ungenauigkeiten oder fehlenden Hinweisen zur Erhebung der Daten behaftet, so dass abgesehen von einzelnen Orten oder Anbietern von Kuren für längere Zeiträume insbesondere vor 1950 quantifizierende Aussagen über die Reisenden selbst – also: zur Anzahl, zur sozialen Zusammensetzung, zur Herkunft und damit dem touristischen Einzugsbereich oder zur Aufenthaltsdauer jenseits des Durchschnittswertes – nur begrenzt möglich sind.⁴⁵ Zudem wechselten die Berechnungsgrundlagen mehrmals, beispielsweise bei der Unterscheidung zwischen Urlaubsgästen und „Passanten“. Bis 1911 galten als Passanten alle Besucher bis einschließlich einer Woche Aufenthalt. Danach wurden bei dieser Kategorie alle Besucher mit einer Aufenthaltsdauer bis einschließlich fünf Tagen erfasst. Zum 1.4.1925 wurde die Aufenthaltsdauer auf drei Tage begrenzt. In gewisser Weise spiegelt die Anpassung der Definition damit die veränderte – sta-

40 Vgl. hierzu die Nachweise zum Westfälischen Verkehrsverband und seinen Nachfolgeorganisationen im LWL-Archivamt für Westfalen (Archiv LWL, Bestand 807) sowie für die Verkehrsvereine in Kommunalarchiven u. a. Münster, Winterberg, Detmold, Soest in www.archive-nrw.de. Vgl. auch die Vorträge auf dem Workshop zum Landesarchiv und den Beständen lokaler und regionaler Verkehrsorganisationen, u. a. zum Sauerland-Tourismus, zu Detmold und zu Hilchenbach.

41 Vgl. etwa die Angaben zum Sauerländischen Gebirgsverein neben den beiden Studien von Sauermann (wie Anm. 10) und Falk (wie Anm. 35) Walter Hostert/Günter Cronau, Geschichte des Sauerländischen Gebirgsvereins, Arnsberg 2005.

42 Hierzu vgl. auf dem Workshop (wie Anm. 3) den Beitrag von Ralf Springer/Medienzentrum des LWL, S. 29 ff.

43 Vgl. Pagenstecher, Der bundesdeutsche Tourismus (wie Anm. 30).

44 Vgl. beispielhaft Peter Gerlach u. a., Fremdenverkehr zur Strukturverbesserung des ländlichen Raumes, Münster 1972; Michaela Röding, Urlaub auf dem Bauernhof. Eine motiv- und verhaltenspsychologische Untersuchung, Münster 1973; Rainer Wohlmann/Martin Lohmann, Urlaub auf dem Bauernhof, Urlaub auf dem Land. Eine empirische Untersuchung der Meinungen, Einstellungen und Verhaltensweisen von Urlaubern, Starnberg 1986; sowie die Auswertung von Schöppner, Urlaub auf dem Bauernhof (wie Anm. 29). Zu den allgemeinen Urlaubserhebungen vgl. etwa Studienkreis für Tourismus, Urlaubsreisen 1954–1985, Starnberg 1986; DTV, 100 Jahre DTV (wie Anm. 1); sowie mit ausführlichen Nachweisen Frese, Erlebnis und Erholung.

45 Vgl. neben den dauernden Klagen in den einschlägigen zeitgenössischen Periodika über eine fehlende Statistik selbst in den meisten Fremdenverkehrsorten die ausführliche Problematisierung der Fremdenverkehrsstatistik in: G. Menges/W. Kroneberger, Die Entwicklung des deutschen Fremdenverkehrs seit 1913, in: Der Fremdenverkehr, Nr. 15/16 (1956), S. 3–8.

tistische – Wahrnehmung und die Einteilung der Reisenden in Urlauber und Kurzzeitgäste.⁴⁶ Ähnliches gilt bis in die Gegenwart für die Art und erforderliche Mindestzahl der verfügbaren Betten eines Gästebetriebes, damit dessen Angaben bei den Erhebungen berücksichtigt werden. Beispielsweise wurden von 1981 bis 2012 nur Betriebe mit neun und mehr Schlafgelegenheiten gezählt. Ab 2012 werden erst Betriebe mit zehn und mehr Schlafgelegenheiten erfasst. Kleine Pensionen und Gästebetriebe wurden dadurch ebenso wie für lange Zeit die Jugendherbergen und die Campingplätze nicht mitgerechnet. Nur eingeschränkt verwertbar sind auch die Erhebungen zu den Tagestouristen, deren Anzahl mitunter nach der Zahl der Reisebusse oder – in den 1930er-Jahren – der Anzahl der Sonderzüge geschätzt wurde.⁴⁷

Forschungsdesiderate und -perspektiven

Allgemein krankt die historische Tourismusforschung an Studien, die sich mit der Herausbildung und Entwicklung von Angeboten und mit der Wahrnehmung dieser Angebote, mit Reiseveranstaltern und Reisenden, den Veränderungen von Horizonten und Erfahrungen der Reisenden beschäftigen. Wie lassen sich die Reisenden im historischen Längsschnitt besser nach sozialen Schichten, Geschlecht, Alter, Herkunft, Einkommen, Familienstand usw. unterscheiden?

Es fehlt eine Gesellschaftsgeschichte des Reisens im „modernen Westfalen“.

Jenseits der Festschriftenliteratur fehlen im Bereich der Wirtschaftsgeschichte Studien zu Reiseunternehmen und Reiseveranstaltern, sowohl zu bekannten Unternehmen wie Neckermann, Tigges, Scharnow, TUI, als auch beispielhaft für eines der vielen kleinen kommerziellen Reiseanbieter oder der Reisebüros.

Welchen Einfluss haben die Vielfalt der Tourismusformen und die Bedeutung der Wirtschaftskraft der Tourismusbranche auf die Repräsentationen von Land und Städten, beispielsweise hinsichtlich der Einkaufsmöglichkeiten, der Musealisierung des Stadtbildes, der Eventkultur. Verändert der Tourismus über längere Sicht die touristischen Orte und die zumeist ländlichen Ferienregionen und was bedeutet dies für die Reisenden und für die dort wohnenden und mitunter vom Tourismus lebenden Menschen? Sozial- und wirtschaftsgeographische, sozialwissenschaftliche sowie volkskundliche Studien haben sich damit beschäftigt. Unter historischer Perspektive, auf regionaler und lokaler Ebene und möglichst im regionalen Vergleich wäre dies eine lohnende Aufgabe, die zudem an Studien der Mobilitätsforschung, zum Kulturtransfer, zum Konsum, zur Städteentwicklung usw. anschließen könnte. Welche Erwartungen und welche Bilder haben dabei ausländische Besucherinnen und Besucher von Westfalen? Welche Bilder vermitteln die (historischen) Reiseführer und die privaten Fotografien? Lassen sich die Veränderungen der touristischen Leitbilder und des touristischen Blickes nachverfolgen? Schließlich: welche Verbindungen lassen sich

zwischen Tourismus und der übrigen Freizeitgestaltung herausarbeiten.

Insgesamt blickt der Tourismus – verstanden als Form des selbst oder fremd organisierten Reisens breiter Bevölkerungsgruppen – in Westfalen auf eine vergleichsweise kurze Geschichte zurück. Vorreiter waren hier Entwicklungen in England, in der Schweiz und Österreich, in Bayern oder im Rheinland. Die westfälischen Regionen sind heute keine dominanten Urlaubsregionen und sie können auch – rein quantitativ – bei den deutschen Reisezielen nicht mit den „Klassikern“ an Nord- und Ostsee, in Bayern und im Schwarzwald, beim Städtetourismus nicht mit Berlin, München, Hamburg oder Köln mithalten.

Aber für die Untersuchung der Herausbildung und Entwicklung des modernen Tourismus in Westfalen ist das Ranking nicht von vorrangiger Bedeutung. Am Beispiel der hiesigen Regionen lassen sich hervorragend die Problemfelder und die Zukunftschancen für Regional- und Städtetourismus – zumal unter vergleichenden Aspekten – untersuchen.



Dr. Matthias Frese
LWL-Institut für westfälische Regionalgeschichte,
Münster
matthias.frese@lwl.org

46 Passanten, in: Der Fremdenverkehr, Nr. 17/18 (1954), S. 18.

47 Vgl. etwa für das Beispiel Münster und Soest Frese, Von der Besichtigung zum Event (wie Anm. 6), S. 303 ff.; ders., Naherholung und Ferntourismus (wie Anm. 3), S. 363. Zu den fehlenden Angaben der „Kleinbeherbergungstätten“ vgl. auch Szibalski, Neue Rekorde beim Inlandstourismus (wie Anm. 1), S. 565 Anm. 3. Diese Einschränkung gilt auch für die hier abgebildete Grafik.