

schlagen — Berg Athos —, zweite Unterbrechung Larissa — von dort aus Theben, Delphi. Dann Weiterfahrt Athen . . . Bitte? Zuwenig? Ja, leider — das griechische Fahrcheinheft gestattet nach den letzten Bestimmungen nur zweimalige Unterbrechung . . .“

2—3000 Reisende täglich.

Zwei- bis dreitausend Auskunftsuchende werden täglich abgefertigt — ein großer Teil von ihnen entschließt sich wirklich, einige sind darunter, die immer wieder kommen —, das sind die „Heim“-Reisenden.

„Fahre Schlafwagen, du sparst Zeit und Geld!“ — die Messingschrift auf der ständig rotierenden Riesentrommel des Mittelstücks blizt unter den einfallenden Sonnenstrahlen. Die Telefone, die im Kreis darum aufgestellt sind, klingeln dauernd. „Zwo Bettkarten Berlin—Budapest!“ Ein Hotel im Westen ruft an, Reisebüro der Friedrichstadt bestellt für D 68, aus Köln kommt eine Bestellung, aus einem Stettiner Hotel. Die Trommel mit den Laufkarten der 70 Schlafwagen, die jeden Abend Berlin nach allen Richtungen hin verlassen, kreist und befördert die Grundrisse der Wagen in die Hand der Beamten, die nur einzutragen brauchen — nachmittags gehen die Bestellungen weiter an die Umstellbahnhöfe.

Das Kursbuch-Gimmaleins.

„Parlez-vous français? English? Bestes Hotel in Florenz? In Lugano?“

„Fahrpreis nach Nagy Körös, bitte!“ In den Regalen längs der Wände stehen alle Hilfswerke eines modernen Büros: amtliche Tarife aller Länder, der Binnenschiffahrts-Gesellschaften, der Privatbahnen, daneben Kartotheken. Jedes Land gibt ja seine eigenen Ermäßigungen heraus, fast jede Stadt: zur Messe, zur Ausstellung, zur Kur. Ständig wechseln die Fahrpreise; der Frank, der Zloty, Peseta, Der, Pfund, Pengö schwanken dauernd, und sei es um Bruchteile. Um jederzeit den genauen Fahrpreis in Mark zu haben, gibt das Büro monatliche Devisenzettel und Sonderbenachrichtigungen heraus, die in den Kartotheken eingetragen werden. „Fahrpreis Berlin—Bukarest, via Beuthen—Kattowitz?“

Berlin—Beuthen ist klar. Aber der polnische Preis? Der Beamte greift zwei Ordner aus dem Regal. Die Länder I bis P und R bis Z, schlägt Polen auf: erste polnische Station ist Chorzow, die letzte Zaluzze; hinter dem Streckenabschnitt steht der letzte Zloty-Preis, dahinter der erst gestern ausgerechnete Mark-Preis. Dann Buchstabe R — Rumänien: Grigore Ghica Voda bis Bukarest — Lev — Mark; deutscher plus polnischer plus rumänischer Fahrpreis — die Frage ist beantwortet. „Es ist wie beim Schachspielen: immer etwas anderes!“ lächelt die Auskunft, um gleich darauf die Abfahrtszeit nach Stolpmünde zu nennen. „Fahrkarten bitte unten in der Expedition!“

Die Geschichte des Reisebüros

ist fast so alt wie die der Eisenbahn. Schon wenige Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke bot ein Herr in England der damaligen Midland-Eisenbahn an, er

wolle eine Gesellschaft von Reisenden zusammenbringen, die in einem Sonderzug von London nach Loughborough befördert werden sollten. Der Vertrag kam zustande und damit auch die erste „Gesellschaftsreise“ in der Geschichte der Eisenbahnen. Der kühne Unternehmer hieß . . . Thomas Cook, Mitglied einer religiösen Abstinenzler-Sekte. Das Ziel dieser ersten Gesellschaftsreise war ein Abstinenzler-Kongress, und 570 Personen benutzten den Zug. Das war im Jahre 1841. Auf dieser Reise sah Cook die vielfältigen Möglichkeiten seiner Idee und baute sie in den folgenden Jahren geschäftsklug aus. Doch war ihm ein Deutscher schon zuvorgekommen: Louis Stangen, der schon 1864 die erste Gesellschaftsreise ins Werk setzte. — Bald wurde England zu klein für Cooks weitaussehende Pläne. Er charterte einen Privatdampfer und führte 1869 eine Gesellschaftsreise den Nil herauf. Wenige Jahre später veranstaltete er die erste Weltreise, die 222 Tage dauerte und seinen Namen überall bekanntmachte.

Zusammenschluß der europäischen Reiseverkehrsunternehmen

Infolge der raschen Entwicklung des Eisenbahnwesens in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts förderte die gesteigerte Reisebequemlichkeit den Verkehr von Land zu Land. Um dem Reisenden, der auf seiner Fahrt fremde Eisenbahngebiete passieren mußte, die Fahrcheine für diese Länder schon am Beginn seiner Reise ausbändigen zu können, vereinbarten die meisten europäischen Verkehrsunternehmen eine gegenseitige Belieferung von Fahrtausweisen. Der Weltkrieg erst machte diesen internationalen Uebereinkommen ein Ende.

Vereinheitlichung durch „M&K“ in Deutschland

In Deutschland wurde nach dem Kriege das bis dahin zersplitterte Reisebürowesen in einer Hand zusammengefaßt. Das Mitteleuropäische Reisebüro (M&K) wurde gegründet, das in Deutschland das ausschließliche Recht zum Vertrieb der amtlichen deutschen Fahrkarten außerhalb der Bahnhöfe erhielt.

Um dem Reisenden möglichst viel Mühe zu ersparen, übernahm das M&K neben der Organisation von Gesellschafts- und Pauschalreisen auch die Vermittlung von Pauschalaufenthalten, die Ausgabe von Reisekreditbriefen und Reisechecks, die amtliche Gepäckabfertigung außerhalb der Bahnhöfe, die Reisegepäck- und Unfallversicherung, die Buchung von Schiffs- und Luftpassagen und — in Gemeinschaft mit der Deutschen Reichspost — die Durchführung von Kraftpost-Sonderfahrten; sogar auch die Besorgung von Paßvisa wird übernommen. An erster Stelle aller dieser Erleichterungen steht die kostenlose Auskunftserteilung.

Das M&K schloß Verträge mit den ausländischen Eisenbahnen und Verkehrsunternehmen und verfügt über rund 27 000 verschiedene Fahrcheinsorten für die deutschen und alle wichtigen Auslandstrecken. Der Wert der bei der M&K-Direktion in Berlin und ihren deutschen und ausländischen Vertretungen lagernden Bestände beträgt 1,5 Milliarden Reichsmark.