

SEIT 1924 | JULI-AUGUST 2022 | 6,00 EURO

FÜR ALLE, DIE SONNST NICHTS BRAUCHEN

DAS MAGAZIN

Hinterher
ist man immer
schlauer



WIR MACHEN
URLAUB

ABER NICHT ALL-INCLUSIVE
UND OHNE ANIMATION

ZEICHNUNG: KAT MENSCHIK

4 191119 006000 08

TITEL



Die DDR als Reiseweltmeister

*Der Historiker und
Tourismusexperte Hasso Spode
stellt in seinem Buch über Reisen
und Tourismus in der DDR eine
recht interessante These auf:
Trotz eines sehr begrenzten
Bewegungsraumes sei der DDR-Bürger
ständig auf Achse gewesen,
viel mehr als alle anderen. Ein Auszug*

IM GEGENSATZ ZUR BUNDE
lange der Sozialtourismus
ßen Einfluss auf die Reise
das Maß der generellen De
des Tourismus in einer Gesellschaf
Jahre liegen keine belastbaren Zahl
mutlich war sie Mitte der 1950er Ja
Prozent etwas geringer als in der BR
te davon entfiel auf den FDGB, d
»Arbeiterklasse« war deutlich unte

BILD: IMAGO, GERHARD LEBER

zu und dürfte am Ende der DDR – inklusive der Camper – gut sechzig Prozent betragen haben. Dennoch war in Westdeutschland die Ansicht verbreitet, dass der Individualtourismus »eine geringe Rolle« spiele. Sei es aufgrund der Glorifizierung der staatlichen »Erholungsträger« in der DDR-Propaganda oder sei es aufgrund der Vorstellung, die ganze DDR sei ein Zwangskollektiv – selbst die gewissenhaften Statistiker des Bundesministeriums für innerdeutsche Beziehungen saßen der Legende vom alternativlosen Staatsurlaub auf.

Die Hälfte der Haushalte besaß nun ein Auto, wobei der technisch veraltete Trabant trotz Wartezeiten von bis zu 17 Jahren vor Wartburg, Schiguli (im Westen: Lada) und Škoda zum Volksauto aufstieg. Von den seit 1958 produzierten drei Millionen Trabants tuckerten 1989 immer noch zwei Drittel über die Straßen – rollende Museumsstücke. Um der Republik mehr internationales Flair zu geben und die Abgase der Zweitakter zu reduzieren, wurden auch begrenzt »Westautos« importiert.

Da der Kraftstoffpreis mit mindestens 1,50 Mark pro Liter (bis zum Juni-Aufstand 1953 sogar drei Mark) hochgehalten wurde, der öffentliche Nahverkehr aber spottbillig war, diente das penibel gepflegte Auto in vielen Familien fast nur als Freizeitgefährt. Die Hälfte der Urlaubsreisen, auch ins Ferienhaus, wurde mit dem eigenen Pkw unternommen, der Rest mit Bahn und Bus. Das Flugzeug spielte im Gegen-

satz zum BRD-Tourismus eine geringe Rolle, zumal 1980 der Inlandslinienverkehr der Interflug (bis auf die Messeflüge Berlin–Leipzig) eingestellt worden war. Zudem wurde viel per Anhalter gefahren – die DDR war das Tramperparadies; Urlaubsreisen per Anhalter waren allerdings ein jugendliches Randphänomen und sie führten bevorzugt ins Ausland. Während also im Westen die Quote der Pauschalreisen stieg, nahm sie im Osten leicht ab. Festzuhalten ist aber ein beachtlicher Gleichklang der Reiseintensität. Beide deutsche Staaten erreichten in den 1980er Jahren die »Konsolidierungsphase« im touristischen Reiseverkehr. Dieser Gleichklang ist umso bemerkenswerter, als die Rahmenbedingungen so verschieden waren. ■

Hasso Spodes Buch dokumentiert zahlen- und faktenreich Reisen und Tourismus in der DDR, es geht um gewerkschaftliche und betriebliche Ferien-

heime, HO- und Interhotels und Camping und Nacktbadestrände. Spode leitet u.a. das Historische Archiv zum Tourismus an der Technischen Universität Berlin. »Urlaub Macht Geschichte« ist im BeBra Verlag erschienen und kostet 22 Euro.

www.bebraverlag.de



ANZEIGE

Neue Wahrheit? Kleine Wunder!

Die frühen Jahre der Fotografie



16. JULI – 30. OKTOBER 2022

KUNSTSAMMLUNG: Bildtische Murnen Jena, JenaKultur



KUNSTSAMMLUNG JENA

www.kunstsammlung-jena.de

Pierre-Ambroise Richebourg, Mädchen mit Schleier
Paris, ca. 1855, kolorierte Stereo-Daguerreotypie