

# Woher? Wohin?

## Rückblick auf die Herkunft des Massentourismus

Grand-Hotels, Schlafwagengesellschaften, Luxus-Liner und Reisebüros entstanden schon vor der Jahrhundertwende, der Massentourismus aber begann erst 1914. Das Schienennetz zählte in diesem Jahr weltweit ca. eine Million Kilometer, bis 1956 wuchs es nur noch um 12 Prozent, dann schrumpfte es wieder. Transportkapazität war also in ausreichendem Umfang vorhanden, was noch fehlte, war die zweite Hauptvoraussetzung für den Massentourismus, nämlich die Freizeit.

Für die Freistellung von der Arbeit sorgte dann am 1. August 1914 der Mobilisierungsbefehl des Kaisers. Die Aufforderung, unverzüglich den Hammer fallen zu lassen, platzte mitten in einen schönen Hochsommertag hinein, und entsprechend groß war die Begeisterung, mit der ihr Folge geleistet wurde. Der Renner unter den Zielgebieten war die Westfront. »Ausflug nach Paris« oder »Auf Wiedersehen auf dem Boulevard« schrieben die Sommerfrischler mit Kreide auf ihren Ferien-Express, der damals, als der Massentourismus noch in den Kinderschuhen steckte, freilich überwiegend aus Güter und Viehwaggons bestand. Überhaupt herrschte bei Kriegsausbruch Urlaubsstimmung, was leicht begreiflich wird, wenn man sich in die Lage des kleinen Mannes von damals versetzt: Mit Windeln verhangene Wohnküche, schreiende Kinder nach Feierabend, tagsüber die Schinderei und das Stullenpaket und jetzt unverhofft die Chance, gratis eine Abenteuerreise zu bekommen, die hinaus-

führen würde aus der drückenden Enge des Alltags mit seinen vielen kleinen Sorgen und hinein in die Welt des Lasters und des Luxus. Paris freilich bekamen die Pauschaltouristen von damals dann doch nicht zu sehen, viele kehrten auch nicht wieder zurück, und insofern kann man das ganze Unternehmen als mißlungen betrachten, weil der Tourismus im Unterschied etwa zur Völkerwanderung oder zur Emigration eine nur vorübergehende und kurzfristige Ortsveränderung bezeichnet: Keine Pauschalreise ohne Rückfahrkarte.

Schlechter Service, hohes Risiko und hohe Verlustquote beim ersten Anlauf trugen dazu bei, die Reiselust wieder zu dämpfen. In der Weimarer Zeit beschränkte sich der Massentourismus auf den Nahbereich, auf die Fahrt ins Blaue, aufs Picknick im Grünen. Trotzdem waren die 20er Jahre für die weitere Entwicklung der Reisebranche nicht unbedeutend, denn hier entstand ein Bedürfnis, welches später, Ende der 50er Jahre, neben vorhandener Transportkapazität und verfügbarer Freizeit zur dritten Säule des Pauschalismus werden sollte: das Bedürfnis nach Wasser und Sonne. Schon damals stieß dieser neue Kult der Sonnenanbeterei auf Kritik.

»Nicht nur der vielen Seen wegen«, nörgelte Siegfried Kracauer in seiner Studie über die Angestellten, »ist in Berlin der Wassersport so beliebt. ( ... ) Der nackte Körper wächst zum Sinnbild des aus den herrschenden gesellschaftlichen Zuständen befreiten Menschen heran, und dem Wasser wird die mythische Kraft zugeschrieben, den Schmutz des Betriebes abzuwaschen. Es ist der hydraulische Druck des Wirtschaftssystems, der unsere Schwimmanstalten überfüllt. Aber das Wasser reinigt in Wirklichkeit nur noch die Körper.«

Der hydraulische Druck, der in unseren Tagen Menschenströme an die Gestade des Mittelmeers pumpt, fand unter den Nazis ein anderes Ventil. Das Fernweh regte sich wieder, aber es war noch nicht mit dem Bedürfnis nach Wasser und Sonne zu einer dynamischen Einheit

verschmolzen. »Auch Du kannst reisen!«, versprach die »NS-Gemeinschaft Kraft durch Freude«, eine Unterabteilung der »Deutschen Arbeitsfront«. Die Reise führte, wenn es eine Auslandsreise war, dann meist in nordische Länder, damit die Deutschen dort nachschauen konnten, wie sie selbst eigentlich aussehen sollten. Neben diesem eher als Fehlentwicklung einzustufenden Programm gab es dann aber ein weiteres, welches für den Tourismus zukunftsweisende Bedeutung hatte: In Wolfsburg wurde eine Fabrik gebaut, die zwar nicht den KdF-Wagen produzierte, den sie herstellen sollte, dafür aber später den Volkswagen, den berühmten Käfer, der den Bundesdeutschen Italien, den Balkan, Griechenland und Spanien erschloß.

Schon vorher freilich sorgte rollendes Material aus dieser Fabrik für Mobilität. Statt der zivilen Version wurde eine militärische Variante des »KdF-Wagens« gebaut, der sprichwörtlich zuverlässige (und rollt, und rollt ... ) Kübelwagen der deutschen Wehrmacht, erprobt und bewährt in der Sahara wie in der Tundra, vor Murmansk wie vor El Alamein. Überhaupt wurde das Versprechen »Auch Du kannst reisen!« eigentlich für breite Schichten der Bevölkerung erst mit Kriegsbeginn eingelöst, und so weit wie diesmal war der einfache Mann aus dem Volk noch nie herumgekommen. Auch Paris, Traumziel aller Jungvermählten und im ersten Krieg unerreichbar geblieben, wurde erobert, und schon begann sich eine Begleitererscheinung des Tourismus bemerkbar zu machen: die Mitbringsel und Souvenirs. Kurze Zeit nach der Besetzung von Paris durch deutsche Truppen soll ganz Berlin wie ein Blumenbeet geduftet haben. Der Landser hatte ein Herz, auch in der Fremde vergaß er nicht die Lieben daheim, er ließ beispielsweise der Braut ein Fläschchen Parfüm zukommen. Weil die Braut nur Toilettenwasser gewöhnt war, ergaben sich bei der Dosierung Probleme.

Auch dieser zweite große Anlauf zum Massentourismus hatte daran gekrankt, daß die Rückreise nicht gesi-

chert, in jedem Falle aber sehr strapaziös war. Sicherheit und Bequemlichkeit waren deshalb in der Nachkriegszeit besonders gefragt. Als Neckermann beides garantieren konnte, war das der Beginn der Reisewelle, die auf die Freßwelle folgte. Trotz der Entbehrungen, Strapazen und Gefahren freilich, welche der Soldat im Zweiten Weltkrieg in Kauf nehmen mußte, hat diese abseitige Form von Pauschalismus (alles inklusive, für Kost, Logis und Transport wird vom Veranstalter gesorgt) gewisse Pionierleistungen erbracht. Sowohl die Skala der Zielgebiete als auch das Spektrum der Reiseerlebnisse wurde verbreitert. Es war damit ein Fundus an Attraktionen geschaffen worden, auf den man zurückgreifen konnte, falls die Nachfrage nach Sicherheit und Bequemlichkeit stagnieren oder einbrechen sollte.

Der Mensch gewöhnt sich an alles, er möchte es dann nicht mehr missen, und wenn es sehr unangenehm war, will er es trotzdem wiederhaben, nur ohne die Unannehmlichkeiten. Also beispielsweise die Kriegsgefangenschaft in Sibirien, aber ohne sibirische Kälte, ohne Entbehrungen, ohne Gefangenschaft, dafür mit Lageratmosphäre, mit Komfort, mit Fernsehen und am liebsten unter südlicher Sonne direkt am Meer. Wo findet man das? Auf Campingplätzen an der jugoslawischen Adriaküste, wo deutsche Urlauber unter sich sind: sanitäre Verhältnisse, die manchem die Tränen der Rührung in die Augen treiben, weil sie ihn an die gute alte Wehrmachtslatrine erinnern; weit und breit kein schattenspendender Baum, wie am Dnjepr; eine kahle Zelt- und Wohnwagensiedlung, von militärischem Zuschnitt schon durch die Abgelegenheit von aller Zivilisation; schließlich der tägliche Kampf ums Dasein, um den Platz am Waschbecken, um den letzten Laib Brot, der Kampf gegen die Versorgungsengpässe – Folge der katastrophalen Überfüllung, die von alten und jungen Frontkämpfern in der freien Natur gesucht wird.

In Mode kam diese als »Abenteuertourismus« bezeichnet

nete Variante des Reisens, als eine junge Garde von Trendsettern damit begann, verächtlich auf die Pauschal-touristen herabzublicken und daraus ihr eigenes Selbstwertgefühl zu beziehen. Während der Neckermann und seine Frau sich angeblich im Ausland nur den Wanst vollschlugen, um ihn dann zum Ausbraten in die Sonne zu legen, war es der Wunsch dieser jungen Garde, meist aus der 68er Protestbewegungsgeneration, ins Reisen wieder eine erlebnisintensive, eine aktive, noch besser: eine kämpferische oder heroische Note zu bringen. Was lag da näher, als die Väter zum Vorbild zu nehmen, freilich nicht wie sie jetzt, sondern wie sie damals herumkutschierten.

Wer die Reisegewohnheiten linker Freaks Anfang der 70er Jahre beobachtete, der konnte schon damals ahnen, daß die aufmüpfige Jugend den Vätern eigentlich nicht vorwarf, daß sie den Krieg angefangen, sondern daß sie ihn verloren hatten. Auffällig an den Trips im VW-Bulli durch den Balkan nach Griechenland oder in die Türkei war die strukturelle Ähnlichkeit solcher Expeditionen mit Blitzkriegen, Feldzügen und Stoßtrupps. Oberste Richtschnur der reisenden Patrioten war die Sorge um eine aktive Zahlungsbilanz. Im Ausland mehr Geld auszugeben als unbedingt nötig, war ein Verstoß gegen die Ehre. Was die Ehre retten half, war einerseits eine weitgehend autark machende Logistik, andererseits die Gewohnheit, fremdes Eigentum zu requirieren. Nicht immer freilich führten diese beiden Wege zum Ziel, und dann, wenn es notwendig wurde, halb verdurstet und verhungert in der freien Natur zu übernachten, die sich bei Tageslicht oft als Müllkippe entpuppte, dann begann mit Entbehrungen und Strapazen erst das wirkliche Abenteuer, wie im Landser-Roman.

Seit drei Jahren ist freilich auch dieser Trend gebrochen. Im Frühjahr 1981 erschien das Buch »Die Kunst zu überleben – Survival« von Globetrotter Rüdiger Nehberg. Nehberg beschreibt darin, wie man sich auch von plattge-

fahrenen Vögeln ernähren kann, die man von der Autobahn abkratzt. Daß Nehberg kein Aufschneider war, bewies er, als er fürs Fernsehpublikum live eine Kröte auf fraß. Die Folge davon war, daß die restlichen Pioniere des Abenteuerismus sich wie mittelmäßige Plagiatorn vorkommen mußten, wenn sie von ihren eigenen Erlebnissen erzählten. Seitdem hat sich keine neue Mode und kein neuer Trend mehr herausbilden können. Erlaubt ist, was gefällt.