



SOCIOLOGIA INTERNATIONALIS

Internationale Zeitschrift für Soziologie, Kommunikations- und Kulturforschung / International Journal for Sociology, Communication Studies and Cultural Research / Revue Internationale de Sociologie et de Recherches sur la Communication et la Civilisation / Revista Internacional para Sociologia, Investigación de Comunicación y de Cultura

Begründet von Otto Kühne, Berlin

Editors: Eckart Pankoke, Essen; Justin Stagl, Salzburg; Johannes Weiß, Kassel; Michel Maffesoli, Paris; Regional Co-editors: Lars Clausen, Kiel; Wolfgang Ebbach, Freiburg/Br.; Helmut Klages, Speyer; Carlo Mongardini, Rom; Detlef Pollack, Frankfurt/Oder; Karl-Siegbert Rehberg, Dresden

Redaktionssekretariat: Dr. Theodor W. Beine und Dr. Andreas Göbel, Essen

Zusendungen:

Alle den redaktionellen Teil der Zeitschrift betreffenden Zusendungen sind zu richten an: Dr. Theodor W. Beine, Universität Duisburg-Essen, Fachbereich 1, Universitätsstraße 12, 45141 Essen, oder an die Herausgeber.

Urheber- und Verlagsrechte:

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, welcher Art auch immer, außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Das gilt auch für Übertragungen in eine von Maschinen, insbes. Datenverarbeitungsanlagen, verwendbare Sprache.

Manuskripte:

Eine Haftung für unverlangt eingereichte Manuskripte wird nicht übernommen. Eine Rückgabe erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. Die Einreichung des Manuskripts stellt ein Angebot an Verlag und Redaktion zur Übertragung des ausschließlichen Verlagsrechts für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts dar. Die Annahmeerklärung kann förmlich erfolgen, sie kann aber auch implizit durch Abdruck des Manuskripts ausgesprochen werden. Das übertragene Verlagsrecht schließt auch die Befugnisse zur Einspeicherung in eine Datenbank sowie zu weiteren Vervielfältigungen zu gewerblichen Zwecken in jedem möglichen Verfahren ein. Dem Autor verbleibt die Befugnis, nach Ablauf eines Jahres anderen Verlagen eine einfache Abdruckgenehmigung zu erteilen; ein eventuelles Honorar hieraus steht dem Autor zu.

Erscheinungsweise:

Die Zeitschrift erscheint zweimal jährlich im Gesamtumfang von 256 Seiten.

Bezugspreis:

Abonnementspreis jährl. € 86,- zzgl. Porto, für Studenten jährl. € 68,80 zzgl. Porto, Einzelheft € 46,- zzgl. Porto. Unverbindliche Preisempfehlung.

Bestellungen: können über jede Buchhandlung oder direkt an den Verlag gerichtet werden. Abbestellungen: müssen 6 Wochen vor Jahresende erfolgen.

Verlag: Duncker & Humblot GmbH, Carl-Heinrich-Becker-Weg 9, 12165 Berlin
Telefon 0 30 / 79 00 06 - 0 · Telefax: 0 30 / 79 00 06 31

www.duncker-humblot.de

Satz und Druck: Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin

ISSN 0038-0164

INHALT

Beiträge · Essays · Essais · Artículos

<i>Stephen Kalberg</i> : Lewis A. Coser (1913–2003)	177
<i>Christian Peters</i> : Politische Architektur und die Sichtbarkeit der Macht. Die Selbstdarstellung der ‚Berliner Republik‘ am Beispiel des Bundeskanzleramtes	181
<i>Justin Stagl</i> : On “Secondary Conversion”	209
<i>Axel T. Paul</i> : „La deutsche Vita unter karibischer Sonne“. Eine kleine Soziologie des Tourismus	217
<i>Daniel Bischur</i> : Der Fremde – Zur Ambivalenz eines Begriffes	241
<i>Bernd Estel</i> : Typen nationaler Identität	257

Buchbesprechungen · Book Reviews Comptes Rendus · Recensiones

279

Anschriften der Mitarbeiter · Addresses of Authors Adresses d'Auteurs · Direcciones

Prof. Dr. *Stephen Kalberg*, Department of Sociology, 96 Cummington Str., Boston University, Boston, MA 02215, USA

Dipl.-Soz. *Christian Peters*, Internationales Graduiertenkolleg 625, „Institutionelle Ordnungen, Schrift und Symbole“, Technische Universität Dresden, 01099 Dresden

Dr. habil. *Bernd Estel*, Quenstedtstr. 16, 72076 Tübingen

PD Dr. *Axel T. Paul*, Institut für Soziologie, Universität Freiburg, 79085 Freiburg

Dr. *Daniel Bischur*, Fachbereich für Erziehungswissenschaft und Kulturosoziologie, Abteilung für Soziologie und Kulturwissenschaft, Universität Salzburg, Rudolfskai 42, A – 5020 Salzburg

Prof. Dr. *Justin Stagl*, Fachbereich für Erziehungswissenschaft und Kulturosoziologie, Abteilung für Soziologie und Kulturwissenschaft, Universität Salzburg, Rudolfskai 42, A – 5020 Salzburg

„LA DEUTSCHE VITA UNTER KARIBISCHER SONNE“

Eine kleine Soziologie des Tourismus

Von Axel T. Paul

„It is tempting“, schreibt der schwedische Kulturanthropologe Orvar Löfgren, „to name the twentieth century the era of camps.“¹ In der Tat haben Arbeitslager, Umerziehungslager, Kriegsgefangenen- und Flüchtlingslager und insbesondere Konzentrationslager das Bild des vergangenen Jahrhunderts geprägt. Nicht aus dem Blick geraten aber sollte ein anderer Typus von Lager: Trainingslager, FKK- und *Love Camps*, Campingplätze, Clubs wie überhaupt Ferienlager aller Art. In diesen Lagern werden Menschen nicht verwahrt, weggesperrt und geschunden. Man betritt sie vielmehr aus freien Stücken und sucht in ihnen nach Erholung, Entspannung und Wohlbefinden. Was beide Reihen von Lagern gleichwohl eint, ist, daß es sich hier wie dort um klar abgegrenzte, systemisch autonome, geplante und kontrollierte, letztlich tayloristisch organisierte Gemeinschaften handelt. Mit anderen Worten, die Freizeitindustrie bedient zwar ganz andere Bedürfnisse beziehungsweise erfüllt ganz andere Funktionen als das repressive Lager, formal jedoch sind ihre Lager ähnlich strukturiert.

Mein Thema ist der Tourismus und nicht das Lager.² Ich interessiere mich deshalb gerade für jene *anderen* Bedürfnisse und Funktionen. Dennoch soll der vorstehende Vergleich deutlich machen, daß der Tourismus oder allgemeiner die „Freizeitindustrie“ (Jörn Mundt), von der er ein Teil ist, kein sozial randständiges Phänomen darstellt und sich soziologisch nicht im Sammeln und Systematisieren von Reisemotiven erschöpft, sondern zeitlich und strukturell ein und derselben Moderne angehört, die auch das repressive Lager hervorgebracht hat. Mehr noch, so wie den Analysen Agambens zufolge eine durch Geschichte und Kultur ungezähmte Ratio der Politik in den Flüchtlings- und Konzentrationslagern ihr Kainsmal verrät,³ so kommt – das ist meine These – der mo-

¹ Orvar Löfgren: *On Holiday. A History of Vacationing*, Berkeley 1999, S. 256.

² Die beste Einführung in das Thema ist Christoph Hennig: *Reiselust. Touristen, Tourismus und Urlaubskultur*, Frankfurt/M. 1999; siehe auch Horst W. Opa-schowski: *Tourismus. Eine systematische Einführung*, Opladen ³2002.

³ Siehe Giorgio Agamben: *Homo sacer. Die souveräne Macht und das nackte Leben*, Frankfurt/M. 2002.

derne Tourismus im heutigen Ferienclub zu sich selbst. Im Club Urlaub zu machen, ist mithin keine deviante Form des Reisetourismus, sondern das Ferienlager ist gewissermaßen das natürliche Milieu des Touristen. Im Lager stillt er seinen Erlebnis- und Gemeinschaftshunger, der sich außerhalb des Lagerzauns nur schwer befriedigen läßt. Der Tourismus oder besser der Massentourismus ist der in Termini der Moderne formulierte, von der Moderne zugleich ermöglichte wie gehegte Protest gegen das, was die Moderne dem Individuum an Verzicht auferlegt.⁴ Er ist moderne Romantik, so wie die Romantik mit dem modernen Bewußtsein den Typus des Touristen gebiert.

Um meine These zu entwickeln, lasse ich in einem ersten Abschnitt einige der wichtigsten und einflußreichsten Theorien des Tourismus Revue passieren. Zweitens skizziere ich ein an romantischen Motiven orientiertes Modell des Tourismus und frage danach, inwieweit Reisen und Tourismus sachlich zusammenhängen. Drittens illustriere ich dieses Modell anhand einiger historischer Daten. Besonderes Augenmerk werde ich dabei aus noch zu erläuternden Gründen auf die Kreuzfahrt legen. Viertens und abschließend gebe ich einige Hinweise, die mir oder anderen als Sprungbrett weiterer Forschung dienen, wenigstens aber meine Rede von Ferienclubs als Lagern plausibilisieren mögen.

I.

Lange Zeit geprägt hat die Forschung Boorstins Untersuchung über „die verlorengegangene Kunst des Reisens“ aus dem Jahre 1961.⁵ Für Boorstin jagt der Tourist „Pseudo-Ereignissen“, das heißt einem oberflächlichen Nervenkitzel nach, anstatt sich wie der Reisende früherer Jahrhunderte, von echter Neugier getrieben, umfassend zu bilden und seinen inneren Horizont zu erweitern. Anders als dieser, für welchen das Unvorhergesehene, das Abenteuer und das Risiko, die Begegnung mit dem Fremden in natürlicher und kultureller Gestalt den wesentlichen Bestandteil seiner Reise ausgemacht habe, schütze und versichere sich der Tourist gegen Überraschungen aller Art. Er schrecke vor jedem direkten Kontakt mit dem Anderen zurück und fordere dafür, daß die ganze Welt für ihn zu einer Bühne, zu einer Inszenierung gemacht werde, die man aus sicherem Abstand und vor allem, ohne beteiligt zu sein, betrachten könne. Das Hotel und mehr noch Auto und Motel seien in die Fremde verpflanzte Orte des Rückzugs, Isolierstationen, aus deren auch sozial

⁴ Vgl. Ning Wang: *Tourism and Modernity. A Sociological Analysis*, Amsterdam 2000.

⁵ Daniel J. Boorstin: *Das Image. Der Amerikanische Traum*, Reinbek 1987, S. 117–166.

klimatisiertem Schutze heraus der Tourist auf Bilderfang gehe. Es ist nicht die kulturkritische Lamoryanz, die Boorstins Text problematisch macht, sondern der zugegeben naheliegende, jedoch irreführende Vergleich von touristischen Urlaubsreisen einerseits und wissenschaftlichen Expeditionen beziehungsweise Bildungsreisen andererseits. Nicht nur ist fraglich, ob die vortouristischen Reisemotive und die entsprechende Reisepraxis tatsächlich so ehrenwert und heroisch waren, wie von Boorstin behauptet, sondern auch, ob das Wesen des Tourismus überhaupt in der Reise gefunden werden kann. Denn wenn es, wofür gerade nach Boorstin einiges spricht, echte oder unechte *Erlebnisse* sind, die der Tourist will, dann ist die Quelle dieser Erlebnisse zweitrangig; dann ist die Reise eine kontingente Urlaubsform, nicht aber der Urlaub Grund für die Perversion des Reisens.

Kulturkritik prägt auch Enzensbergers *Theorie des Tourismus*.⁶ Meist wird sie darauf reduziert und dafür gescholten, daß sie den Tourismus als Reaktion auf die industrielle Revolution darstellt. In der Tat ist dieser Zusammenhang zumindest problematisch: Die touristische Reise geht auf die Zeit vor der Industrialisierung zurück, und die ersten Touristen waren Angehörige der oberen Klassen, für welche die Industrialisierung zunächst keine Veränderung ihres Lebensstils mit sich brachte.⁷ Wichtiger erscheint mir daher Enzensbergers Interpretation des Tourismus als eines Versuchs, „den in die Ferne projizierten Wunschtraum der Romantik leibhaftig zu verwirklichen“.⁸ Wunschtraum der Romantik war und ist es, die Fesseln der Moderne zu sprengen, die Entfremdung der dem strengen Diktat von Disziplin und rationaler Organisation unterworfenen Welt durch ein Zurück zur Tradition und zur Natur zu überwinden.⁹ In Wirklichkeit geht es der Romantik mit einem Wort Plessners um „die Wiederherstellung dessen, was nie bestanden hat“, denn die romantische Sehnsucht nach Versöhnung entspringt allererst einer Welt, die keine Einheit mehr kennt, sie dafür aber zu denken erlaubt und vor allem erstrebt. Die „leibhaftige Realisierung“ des romantischen Traums im Tourismus, im Massentourismus zumal, in Form von Eisenbahnen, Schiffen und Flugzeugen, Reisebüros und Reiseführern, Ferienhäusern, Hotels und Restaurants, Natur-, Tier- und Freizeitparks, Theatern, Kinos, Sporteinrichtungen und vielem anderen mehr ist und bleibt auf die Infrastruktur der Industrie- und Dienstleistungsgesell-

⁶ Hans Magnus Enzensberger: „Theorie des Tourismus“, in: ders.: *Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie*. Frankfurt/M. 1962, S. 179–205.

⁷ Vgl. Attilio Brilli: *Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus. Die „Grand Tour“*, Berlin 1997.

⁸ Enzensberger: „Theorie des Tourismus“, S. 190.

⁹ Zum Begriff der Romantik immer noch gut: Raymond Immerwahr: *Romantisch. Genese und Tradition einer Denkform*, Frankfurt/M. 1972.

schaft angewiesen, deren inneren und äußeren Zwängen der Tourist befristet entkommen möchte und wohl auch muß. Enzensberger hat Recht darin, wenn er den Tourismus als Weltflucht bezeichnet, welche die Welt beläßt, wie sie ist, anstatt sie zu ändern; insofern er diese Flucht jedoch als Betrug an Freiheit und Glück denunziert, sehnt er sich wie die Romantiker nach einer anderen Welt, aus der die Ambivalenz ausgemerzt ist.

Mit MacCannells *The Tourist* von 1976 wechselt die Tonlage.¹⁰ Der Tourist wird nicht länger als zu bemitleidende Kreatur vorgeführt, sondern als postreligiöser Pilger, der, wie die Gläubigen nach der Präsenz des Heiligen, nach dem *Authentischen* suche. Die touristische Suche nach Authentizität sei das funktionale Äquivalent für die religiöse Selbstvergewisserung der Gruppe. Treffend scheint mir daran die Betonung des rituellen Aspekts. Massenhaft pilgern Touristen zu Sehenswürdigkeiten oder dem, was als sehenswert gilt, und stiften so nicht auf der Reise allein, sondern im Bewußtsein der Individuen ein Gefühl von Zugehörigkeit zu einer Kultur, von Zusammengehörigkeit, das für unsere Gesellschaft nicht minder bedeutsam, wohl aber schwieriger zu generieren ist als in vormodernen Zeiten. Der massengesellschaftliche Mangel an Gemeinschaftlichkeit macht den touristischen Ritus durchaus plausibel. Als Theorie *des* Tourismus jedoch ist seine religionssoziologische Deutung zu eng. Nur ein Teil der Touristenströme ergießt sich über die klassischen Sehenswürdigkeiten. Der Pilger reist zur spirituellen Mitte der Welt, der Tourist hingegen schwärmt mit Vorliebe aus in die Peripherie. Schwerer noch aber scheint mir zu wiegen, daß MacCannell einen objektivistischen Begriff von Authentizität verwendet. Für ihn verlangt der Tourist gerade nicht nach Pseudo-Erlebnissen, sondern nach Echtem. Schließlich verbürge nur dieses das sakrale Gefühl.¹¹ Das aber unterschlägt, daß der Tourist in der Regel gar nicht in der Lage ist, die Echtheit einer Darbietung zu überprüfen und durchaus damit rechnet, daß das, was er zu sehen bekommt, für ihn aufbereitet oder gar hergestellt wurde, und sich daran im übrigen nicht weiter stört, solange dieser „Betrug“ ein gewisses Maß nicht überschreitet. Entscheidend dafür, etwas Besonderes gesehen oder vielmehr erlebt zu haben, ist nicht das Echtheitszertifikat von Kunsthistorikern, Naturkundlern oder Ethnologen, sondern die (selbstverständlich sozial schematisierte) Selbstwahrnehmung des Gefühls. Salopp formuliert: Mit Echtem läßt sich ohne weiteres spaßen – solange nur der Tourist „echt Spaß“ daran hat.

¹⁰ Dean MacCannell: *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class*, New York 1976.

¹¹ Siehe dazu auch Dean MacCannell: „Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings“, in: *American Journal of Sociology*, 79/1973, S. 589–603.

Eben dies, der Hedonismus, verstanden freilich nicht als maßlose Vergnügungssucht, sondern als genußorientiertes Erlebnismanagement, das sich albernster Unterhaltung, körperlichen Sensationen und dem Konsum um seiner selbst willen genauso hingibt wie dem Besuch von Museen und Konzerten ernster Musik, der Bildungsreise oder dem Ausflug in die unberührte Natur, kennzeichnet einer jüngeren Gruppe von Autoren zufolge den „Post-Touristen“.¹² Der Post-Tourist ist ein typischer Bewohner der Postmoderne. Diese ist kein Zeitalter jenseits jener Moderne, die, ein wenig schematisch ausgedrückt, im 18. Jahrhundert in der Philosophie mit der Aufklärung anhebt, sich im 19. Jahrhundert in Kunst und Technik Bahn bricht und im 20. Jahrhundert politisch und wirtschaftlich institutionalisiert, sondern ihr bislang letzter Modus, in welchem der aufklärerische Glaube an den politisch-moralischen Fortschritt ermattet ist, technische und künstlerische Neuerungen nicht mehr als Erschütterungen, sondern als integraler Bestandteil des Alltags wahrgenommen werden und die Produktivkräfte die materiellen Bedürfnisse der Individuen weitgehend befriedigt haben. Postmoderne bedeutet Entdifferenzierung insofern, als daß die Verbindlichkeit von Werten und extralegalen Normen schwindet, die Kriterien für ein gutes und richtiges Leben sich auflösen, Spiel und Ernst sich verwischen, Standards flexibel werden, die Unterscheidung von Original und Kopie zusehends ihre Bedeutung verliert, das Baukastenprinzip die Serienproduktion ablöst und der Konsum von Waren auf den von Erlebnissen umgestellt wird.¹³ Es versteht sich von selbst, daß die Postmoderne die Individualisierung vorantreibt und damit auch neue Differenzen erzeugt, doch diesen Differenzen fehlt die Kraft und ihren Erfindern der Wille, sich argumentativ oder autoritär zur Geltung zu bringen.

Der Post-Tourist bekennt und stellt zur Schau, was der klassische Tourist noch betreten verschweigt: daß er nicht reist, um die Welt zu erkunden, sondern daß die Reise ihm bloß Anlaß ist, sein Erleben zu intensivieren. Er ist ein versierter Erlebnismanager, der anstelle von Gütern, die ihm als solche nur wenig bedeuten, „Sensationen“ aller Art organisiert und akkumuliert. Er ist ein „Konsumist“ *par excellence*, insofern es ihm nicht auf den dinglichen Erwerb und die Befriedigung seiner Bedürfnisse qua Besitz, sondern den sinnlichen oder intellektuellen Genuß ankommt, welcher ihm der Gebrauch oder die Inanspruchnahme eines

¹² Siehe Maxime Feifer: *Going Places. The Ways of the Tourist from Imperial Rome to Present Day*, London 1985; Zygmunt Bauman: *Flaneure, Spieler und Touristen: Essays zu postmodernen Lebensformen*, Hamburg 1997; John Urry: *The Tourist Gaze*, London 2002.

¹³ Zum letzten und entscheidenden Punkt siehe Jeremy Rifkin: *The Age of Access. The New Culture of Hypercapitalism Where All of Life is a Paid-for Experience*, New York 2000, sowie die theoretischen Passagen in Gerhard Schulze: *Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*, Frankfurt/M. / New York 1992.

Gegenstands oder einer Dienstleistung bereitet.¹⁴ Der Konsumismus freilich hat seinen Preis: der Konsum muß dargestellt und kommuniziert werden, denn anders wäre der Gewinn verspielt, auf den auch der Post-Tourist zielt. Schließlich entspringt seine Erlebnisorientierung keinem individuellen Kalkül, sondern folgt dem Diktat einer materiell zwar gesättigten, deswegen aber nicht vom Leistungsprinzip entbundenen Welt, die noch den Genießer zur Steigerung seiner Gefühle zwingt. Daher das stete Bekenntnis zum emotionalen Erfolg.

Es liegt auf der Hand, was diese Theorie problematisch macht: So wie MacCannells religionssoziologischer Blick auf *sights* und Pilger zu eng ist, um dem Tourismus insgesamt gerecht zu werden, ist der Begriff des Post-Tourismus zu weit. Denn was ist das Touristische am Tourismus, wenn wir alle Post-Touristen sind? Woher rührt der andauernde Boom der Tourismus-Industrie – der inzwischen weltweit größten Branche überhaupt –, wenn der Tourismus sich universalisiert und damit erledigt hat? Die Rede vom Post-Tourismus schüttet das Kind mit dem Bade aus, wenn sie nicht wahrnimmt, daß es im Tourismus stets um *Gegenwelten* geht.

II.

Skizzieren möchte ich eine historisch-anthropologische Theorie des Tourismus. Es versteht sich, daß es Aufgabe einer solchen Theorie nicht sein kann, allen Erscheinungsformen des Tourismus, geschweige denn den individuellen Motiven der Touristen gerecht zu werden. Vielmehr geht es darum, das Aufkommen des touristischen als eines neuen Verhaltens- und Handlungstyps im 18. Jahrhundert plausibel zu machen, einige wesentliche Charakteristika des Tourismus zu benennen und danach zu fragen, warum Tourismus und Reisen, gerade wenn es stimmt, daß sie der Sache nach gar nicht zusammengehören, zumindest historisch ein so enges Verhältnis eingegangen sind.

Die letzten weißen Flecken auf der Weltkarte werden zwar erst im Laufe des 19. Jahrhunderts getilgt, doch die großen Entdeckungen sind längst gemacht. Die Umriss der Kontinente und deren Topographie sind bekannt und in Atlanten verzeichnet. Geographisch ist die Einheit der Welt seit dem 16. Jahrhundert hergestellt. Das Reisen unterliegt daher einem schleichenden Funktionswandel. Neben die beiden klassischen Reisemotive: die Flucht vor schrecklichen Zuständen zu Haus und die Suche nach Ehre und Gewinn in der Fremde, tritt nach der großen

¹⁴ Vgl. Colin Campbell: „The Sociology of Consumption“, in: Daniel Miller (Hg.): *Acknowledging Consumption: A Review of New Studies*, London 1995, S. 96–126.

europäischen Landnahme die wissenschaftliche Expedition, die später wiederum in die Bildungsreise übergeht.¹⁵ Allerdings spielt keines dieser Motive für die Entstehung des Tourismus eine tragende Rolle. Sie verstellen sogar den Blick für einen weiteren, „tieferen“ Funktionswandel der Reise. Wie sich prominent in den Abenteuern des Ritters von der Taurigen Gestalt Don Quixote de la Mancha ankündigt, wird die Reise zum Medium der Imagination.¹⁶ Don Quixote entdeckt auf seinen Streifzügen nicht etwa die Fremde, sondern stößt dort auf seine eigenen Phantasmagorien. Man weiß zwar, daß auch Kolumbus auf den Spuren des großen Fabulierers Marco Polo wandelte und in seinen Logbüchern von Nixen und anderen literarischen Meereslebewesen berichtete, doch immerhin zerschellten seine Phantasien an den Realitäten, während die imaginären Reisen eines Don Quixote und späterer Touristen die Realität als Material ihrer Träume gebrauchen. Dieser Funktionswandel beziehungsweise diese Indienstnahme zunächst der literarischen, seit der Romantik dann aber auch und gerade der realen Reise für die Phantasie lag und liegt dem modernen Tourismus zugrunde. Möglich war diese ideologische Entwicklung allerdings nur, weil die europäische Eroberung und Vermessung der Welt weitgehend abgeschlossen war. Erst die Zähmung der wirklichen Welt erlaubte es, sie fiktional zu kolonisieren und touristisch zu erschließen.¹⁷

Das Bedürfnis nach Fiktionalisierung und seine Verknüpfung mit einer tatsächlichen Reise bedarf freilich selbst der Erklärung. Ich habe sie im ersten Abschnitt schon angedeutet. Es handelt sich um den romantischen und damit modernen Protest gegen die Dominanz und die Zwänge der Aufklärung und ihrer Institutionen. Ebenso wie die Aufklärung zunächst eine philosophische Strömung ist, ist der romantische Protest zunächst ein Elitenphänomen. In dem Maße jedoch, in dem die Aufklärung praktisch wird und die Rationalisierung im Weberschen und Eliasschen Sinne immer weitere Sphären und Schichten umgreift, wird aus der romantischen Aisthesis ein emotionaler Anspruch immer größerer Gruppen.¹⁸

¹⁵ Dazu Eric J. Leed: *Die Erfahrung der Ferne. Reisen von Gilgamesch bis zum Tourismus unserer Tage*, Frankfurt/M./New York 1993, insb. Kap. 6–7.

¹⁶ Siehe Jochen K. Schütze: „Es gibt keinen Grund, das Reisen den Büchern vorzuziehen“, in: *Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung*, Bd. 2, *Das Bild der Fremde – Reisen und Imagination*, hg. v. Tobias Gohlis, Köln 1998, S. 50–52; grundsätzlicher: Jochen K. Schütze: *Gefährliche Geographie*, Wien 1995.

¹⁷ Was *mutatis mutandis* auch für die Ethnographie als solche wie ihre Selbstreflexion im 20. Jahrhundert gilt. Siehe dazu Axel T. Paul: „Le regard de l'ethnographie. Petite épistémologie de la recherche sur le terrain“, in: *Mana*, Nr. 10–11, 2002, S. 253–276.

¹⁸ Vgl. Hasso Spode: „Reif für die Insel“. *Prolegomena zu einer historischen Anthropologie des Tourismus*, in: Christiane Cantauw-Groschek (Hg.): *Arbeit*,

Der romantische Protest nun hat eine innere und eine äußere Seite. Nach *innen* geht es um die Lockerung beziehungsweise den Ausgleich der im Zuge rationaler Lebensführung gesteigerten Selbstdisziplin. Es geht um die Aufhebung eines allzu streng getakteten Zeitmaßes, welches weniger am „Biorhythmus“ der Individuen als vielmehr an den Koordinations- und Synchronisationserfordernissen einer hochgradig arbeitsteiligen und überhaupt von Erwerbsarbeit geprägten Gesellschaft orientiert ist. Es geht, wenn nicht um die Durchbrechung der körperlichen Disziplin, so doch um die Revitalisierung von im Alltag verkümmerten, aber auch um die Entwicklung neuer Körpererfahrungen. Es geht um die Rücknahme der normativen, formalisierten Ansprüche an das Verhalten. Es geht um die Erfahrung einer von unmittelbarer Zwecksetzung entsetzten Existenz, um die Entdeckung seiner „wahren“ inneren Natur. Das letztgenannte Bedürfnis, eine vermeintlich verschütete Natur freizulegen, hat jedoch eine *äußere* Seite. Nach außen – und das ist der Reiseaspekt des romantischen Protests – geht es einerseits um die „Wieder“-Entdeckung der von wachsenden Städten verstellten, von immer längeren und breiteren Straßen umzingelten Natur – eine Wiederentdeckung, die in Wahrheit die Erfindung einer Empfindung ist –; und andererseits um die sinnliche Vergewisserung und Bewahrung der eigenen Geschichte und Identität.

Die romantische Reise führt nicht länger *durch* die Berge und *über* das Meer, sondern *in* die Alpen und *an* die Küste. Sie ist der Prototyp der touristischen Reise. Was sie von früheren und anderen Reisetypen abhebt, ist ihre vordergründige Zweckfreiheit. Romantiker wie Touristen reisen aus freien Stücken. Sie suchen in der Ferne weder ihr Seelenheil noch nach Mehrung von Ansehen und Reichtum. Dennoch, beiden ist die Reise ein Medium, ein Mittel also, zum Zwecke der Kompensation eines zivilisationsbedingten Verlustgefühls. Es zählt allerdings weniger das Ziel der Reise als die Erlebnis- oder Existenzform des Reisens selbst. Nur zu gern kaschiert der romantische Tourist seinen Entwurf von Gegenwelten als deren Besuch, als Begegnung mit einer Fremde, die ihn irgendwie anrührt, anstatt sich diese als seiner eigenen Phantasie entsprungen einzugestehen. Entscheidend für das Verständnis des Tourismus ist allerdings, dessen bei allem Primat der Imagination stets auch *sinnliche* Seite zu sehen.¹⁹

Und genau dieses sinnliche Moment ist es, welches die Reise zum ersten und hauptsächlichen Medium des Touristen gemacht hat. Die Reise ist als solche Bewegung und damit körperliche Erfahrung, außerdem

Freizeit, Reisen. Die feinen Unterschiede im Alltag. Münster 1995, S. 105–123; Löfgren: *On Holiday*, S. 13–40; Wang: *Tourism and Modernity*, S. 80–90; Enzensberger: „Theorie des Tourismus“.

¹⁹ Vgl. Hennig: *Reiselust*, S. 55, passim.

aber bot und bietet die Fremde, auch und gerade weil sie den europäischen Reisenden grundsätzlich nicht mehr zu verschlucken drohte, hinreichend Rohstoff, um die abstrakten Bedürfnisse nach Entspannung, Ungezwungenheit, Körperlichkeit, Verausgabung und Freiheit – mit einem Wort: nach *existentieller* Authentizität zu konkreten Wünschen zu formen.²⁰ Beide Aspekte des Reisens aber, zum einen die Nötigung, aber auch die Chance zur Erfahrung der Fremde sowie andererseits deren geographische Objektivität, sind in jüngerer Zeit problematisch geworden. Der Massentourismus des 20. Jahrhunderts brachte es mit sich, daß Verkehrswege zu Autobahnen und Urlaubsorte zu Ferienstädten umgebaut wurden. Kaum ein Reiseziel ist heute mehr als „einen Tag weit“ entfernt. Die Reise allein bietet im Regelfall kaum noch Reize – und wenn, dann negative: Monotonie, Bewegungsarmut, *jet lag*. Zudem ist den Touristen weitgehend bekannt, was sie am Zielort erwartet. Aber tausende anderer Touristen waren immer schon da, und selbst wenn nicht, tragen die Massenmedien jedes Bild der Welt in die Wohnstuben. Es gibt kein Weltwunder und keine Traumstrände, die man nicht kannte, auch wenn man sie nie besucht hat. Darüber, wohin man reist, entscheidet nicht zuletzt deshalb nur in seltenen Fällen die besuchte Kultur, sondern vielmehr das Spektrum der möglichen Urlaubsaktivitäten.

Ideale und faktisch immer beliebter werdende Reiseziele sind Erlebnis- und Themenparks, die gewissermaßen um die Ecke liegen und trotzdem alles bieten.²¹ Die Anfänge dieser Parks reichen in das 19. Jahrhundert zurück. Echte Attraktionen waren seinerzeit etwa Hagenbecks von wilden Tieren und Jahrmarktrummel gerahmte Völkerschauen. Was sich seither geändert hat, ist weniger das Konzept, auf gedrängtem Raum möglichst viel von der Welt, und zwar am besten in lebender Form, auszustellen; und auch die heute selbstverständlich sehr viel raffiniertere Technisierung des Erlebens, also die technische Verstärkung oder Erzeugung natürlicher Phänomene – vom Vogelgezwitscher und Löwengebrüll über den Duft chinesischer Gärten zum Donnern der Brandung und „echten“ *freak waves* – scheint nicht unbedingt ein Novum zu sein, wohl aber die Aufwertung der Parks zu Urlaubsorten und ihre Verschmelzung mit riesigen Einkaufszentren.²² Heutige Erlebnisparks sind künstliche Paradiese, in denen kein Wunsch unerfüllt bleibt. Läden für alles und jedes locken die Flaneure mit exotischen Cocktails und Snacks, Themen-

²⁰ Zum Begriff der existentiellen Authentizität Wang: *Tourism and Modernity*, S. 56–60.

²¹ Vgl. Pascal Bruckner, Alain Finkielkraut: *Das Abenteuer gleich um die Ecke*. Kleines Handbuch der Alltagsüberlebenskunst, München 1981.

²² Dazu Jörn W. Mundt: „Die Authentizität des Geldes. Zur ökonomischen Entwicklung künstlicher Destinationen“, in: *Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung*, Bd. 3, *Künstliche Ferien – Leben und Erleben im Freizeitreservat*, hg. v. Tobias Gohlis, Köln 1999, S. 13–32.

restaurants sind auch Kinos oder Theater, Hotels offerieren Wigwams oder Iglus mit fließendem Wasser und Klimaanlage, Scouts organisieren Expeditionen durch dampfenden Dschungel und vereiste Gebirge, Elephanten stehen zum Ausritt bereit, südafrikanische Buschmänner zeigen den Touristen, wie man aus Kakteen Marmelade gewinnt, und der Parkbetreiber schließlich verbürgt sich mit seinem guten Namen dafür, daß das Angebot höchsten Standards entspricht. Einher mit dieser Erlebnisverdichtung geht bei den Besuchern der Parks eine Verkürzung des Urlaubs. Wiederholte Ausflüge treten an die Stelle der jährlichen Ferien. Die Reise wird durch den Erlebnisbummel ersetzt. Damit aber verschwimmen touristische und nicht-touristische Aktivitäten in der Tat.

Ein wichtiger Aspekt des Tourismus, den ich bislang unterbelichtet habe, zwingt jedoch dazu, die These, daß der Kurzausflug in den Erlebnispark die Zukunft des Tourismus darstelle, mit einem Fragezeichen zu versehen. Es handelt sich um einen Aspekt, der zwar schon für die Romantiker wesentlich war, aber, wie von MacCannel gesehen, erst in der Massengesellschaft wirkmächtig wird: gemeint ist die Sehnsucht nach *communitas*. Gesucht wird in den Gegenwelten des Tourismus nicht nur die sinnliche Erfahrung imaginärer Welten, sondern ebenso die von der Gesellschaft marginalisierte Gemeinschaft.²³ Es kann sich dabei um die Familie oder den Freundeskreis handeln, ebenso aber um Gemeinschaften und/oder sexuelle Beziehungen, die erst durch und für den Urlaub entstehen. Erklärungsbedürftig daran ist weniger, daß es überhaupt ein Bedürfnis nach Gemeinschaftlichkeit gibt und dieses insbesondere außerhalb alltäglicher Routinen gestillt werden soll, als daß es auch und gerade von *einzelnen* in der *Fremde* gestillt werden kann. Die Antwort liegt darin, daß erstens sehr viele, wenn nicht die meisten „Individualbücher“ dasselbe Verlangen teilen; daß zweitens die fremde oder besser anonyme Umgebung die Reisenden von ihren eingespielten Rücksichtspflichten und Verantwortlichkeiten entbindet, die Touristen also neue Freiheit gewinnen; und daß drittens diese Freiheit beziehungsweise dieses Bindungspotential in eine einzige neue und deswegen „totale“ Rolle investiert werden kann: in die des Touristen.²⁴ Die Gegenbeziehungsweise Lebenswelt des Touristen ist im Vergleich zu der seines Wohnorts unterkomplex und nicht durch ein in sich widersprüchliches Geflecht von unterschiedlichsten Rollenanforderungen geprägt. In welche Rolle der Tourist am Urlaubsort schlüpft, ist weniger bedeutsam, als daß er sie

²³ Neben der einschlägigen Literatur zum Begriff der Gemeinschaft siehe die entsprechenden, freilich auf Pilger gemünzten Ausführungen von Victor Turner: „The Center Out There: Pilgrims' Goal“, in: *History and Religion*, 12/1973, S. 191–230.

²⁴ Der Begriff der totalen Rolle stammt von Hans-Joachim Knebel: *Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus*, Stuttgart 1960.

für die Zeit seines Urlaubs voll, das heißt als „ganzer Mensch“ oder eben als Mitglied einer Gemeinschaft, 'ausfüllen' kann. Es liegt auf der Hand, daß dieses Begehren nach *communitas* im Erlebnispark eher schlecht realisiert werden kann, auf der Gruppenreise, am Strand oder im Club hingegen sehr gute Chancen hat, in Erfüllung zu gehen.

Bei allen Vorbehalten gegen eine Phänomenologie *als Theorie* des Tourismus²⁵ – Vorbehalte deshalb, weil man Gefahr liefe, vor lauter Urlaubsformen und -motiven *den* Tourismus aus dem Blick zu verlieren –, scheint mir deshalb die von Jean-Didier Urbain vorgeschlagene idealtypische Unterteilung der Touristen in *voyageurs* und *villégiateurs*, in Reisende und Sommerfrischler, sinnvoll zu sein.²⁶ Diese Unterscheidung unterstreicht auf der einen Seite den Aspekt der – wie immer fiktional gebrochenen, immer aber auch sinnlichen – Welterfahrung und auf der anderen Seite die Suche nach Gemeinschaftlichkeit. Phileas Fogg und Robinson Crusoe sind ihre literarischen Vorbilder. Fogg ist ein Nachfahre der Eroberer und Entdecker; ihm geht es darum, möglichst die *ganze* Welt zu bereisen und ihre Inbesitznahme zu dokumentieren. Robinson hingegen ist genügsam; wo er ist, ist ihm egal, schließlich will er die Welt nicht erwerben, sondern mit einfachsten Mitteln noch einmal kreieren.

III.

Weder kann ich noch will ich die Geschichte des Tourismus anhand dieser beiden Figuren erzählen, zumal Löfgren dies in seinem wunderbaren Buch *On Holiday* bereits tut. Was ich jedoch möchte, ist, einen Blick auf die Kreuzfahrt zu werfen. Und zwar aus einem doppelten Grund: zum einen ist ihre Geschichte relativ kurz; zum anderen und wichtiger noch – so meine Behauptung – konvergieren im zeitgenössischen „Kreuzfahrer“ die Typen des *voyageurs* und des *villégiateur*; reichen sich Phileas Fogg und Robinson Crusoe auf den Kreuzfahrtschiffen unserer Tage die Hand.

Eine Kreuzfahrt ist eine befristete, meist im Starthafen endende Gruppenurlaubsreise zur See, die einen im voraus festgelegten Kurs beschreibt, dessen in einer oder wenigen Tagesetappen zu erreichende Zwischenziele landschaftlich oder kulturell interessante Küstenabschnitte, Inseln oder Städte sind.²⁷ In dieser Form entstand die Kreuz-

²⁵ Für einen Versuch in dieser Richtung vgl. Erik Cohen: „A Phenomenology of Tourist Experiences“, in: *Sociology*, 13/1979, S. 179–201.

²⁶ Siehe Jean-Didier Urbain: *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires (XIX^e–XX^e siècles)*, Paris 1994, S. 9–41.

²⁷ Zur Kreuzfahrt siehe Arnold Kludas: *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt*, Bd. 1, 1889–1939, Hamburg 2001; Annette Schneider / Uta Steinmetz: *Die Kreuzfahrt – ein kulturelles Ereignis*, Mag. Univ.

fahrt Ende des 19. Jahrhunderts in Europa. Deutschland kam dabei eine Vorreiterrolle zu. Zwar scheiterte ein erster Anlauf des Hamburger Reeder Sloman im Jahre 1845, eine Schiffsreise um die Welt auszurichten, mangels Interessenten; sein Programm jedoch sollte Geschichte machen.

In Slomans Annonce hieß es: „Das Schiff wird keinerlei mercantile Zwecke auf der Reise verfolgen, sondern [es] soll in seiner ganzen Ausrüstung und Raumbenutzung, in Bestimmung der Aufenthaltszeit in den zu besuchenden Städten und Ländern, den Zeitbestimmungen der ganzen Reise, nur Rücksicht auf die Sicherheit, Bequemlichkeit, die Unterhaltung und die Belehrung der Reisenden genommen werden. Nur unbescholtene und gebildete [...] Personen können aufgenommen werden. Ein ausgezeichnetes Schiff, ein bewährter gebildeter Capitain und eine erlesene Mannschaft, ein promovierter Arzt, bieten den Teilnehmern der Expedition jede mögliche Garantie einer angenehmen und glücklichen Reise. Das Passagiergeld [...] ist so niedrig gestellt, daß es nur geringer Zulage zu den gewöhnlichen Kosten der Existenz in größeren Städten bedarf, um in vielseitig gebildeter Gesellschaft, mit allem Lebenscomfort umgeben, die Wunder und Naturschönheiten der fernsten Gegenden, die Sitten so vieler verschiedener Völker kennen zu lernen, und bei, durch die Seeluft gestählter Gesundheit, sich zugleich einen für das ganze Leben unversiegbaren Schatz an Erfahrungen zu sammeln.“²⁸

Die Ausrüstung der Schiffe speziell für die Belange der Kreuzfahrtpassagiere, eine kurzweilige Routenplanung, eine weitgehende Homogenität des Publikums, ein breites Bildungs- und Unterhaltungsangebot, der Kurcharakter oder, neudeutsch, *Wellness*-Aspekt sowie die Rundumversorgung kennzeichnen die Kreuzfahrt bis auf den heutigen Tag. Die Offerte hingegen, wenn schon nicht *die*, so doch zumindest etwas *von* der Welt zu sehen, spielt heute nur noch bei den sogenannten klassischen Kreuzfahrten eine Rolle. Während für diese nicht zuletzt mit der Route des Schiffs geworben wird, taucht der Fahrplan heute in vielen Prospekten der Branche entweder gar nicht mehr oder nur noch am Rande auf.

Die wesentlichen technischen Voraussetzungen der Kreuzfahrt waren Dampftrieb und Stahlbau. Der Dampftrieb verkürzte die Fahrtzeiten und machte vor allem die Einführung von verlässlichen Fahrplänen möglich. Der Stahlbau erlaubte die Konstruktion immer größerer Schiffe und erhöhte deren Sicherheit. Beide Faktoren trugen dazu bei, den Menschen die Angst vor einer Fahrt über das Meer zu nehmen, welche

Bremen, 1999; Christian Schäfer: Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Ozeane, Nürnberg 1998.

²⁸ Zit. n. Kludas: Vergnügungsreisen, S. 14.

nicht nur die „Landtreter“, sondern auch die Seefahrer selbst für Jahrhunderte in ihrer Gewalt hielt.²⁹ Das Meer galt, wovon so unterschiedliche Autoren wie Melville, Poe oder Conrad Zeugnis ablegen, bis ins 19. Jahrhundert hinein als Ort des Schreckens, aber auch der Bewährung. Vorgearbeitet hatte dem technischen Sieg allerdings die sukzessive Umwertung der Küste vom buchstäblichen Ende der Welt zum ästhetisch reizvollen, der Gesundheit dienlichen und schließlich sozial regenerativen Saum der Zivilisation.³⁰ Die ersten Reisenden, welche die Dampfer im 19. Jahrhundert aus touristischen Gründen betreten waren freilich nicht Kreuzfahrer, sondern Passagiere der Atlantik-Liner. Nicht nur Auswanderer, die *nolens volens* auf Seereise gingen, sondern auch Bürgerliche, die ihrer Heimat nicht entfliehen, sondern die Neue Welt nur einmal besuchen wollten, bestiegen fortan die Schiffe.

Die touristische Seereise ist wie der *organisierte* Tourismus überhaupt eine bürgerliche Erfindung, für welche uns geläufige Namen wie Thomas Cook oder Karl Baedeker Pate stehen.³¹ Aus der zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch exklusiven Urlaubsreise wurde im Laufe einiger Jahrzehnte ein fester Bestandteil, wenn nicht der bürgerlichen Existenz, so doch des bürgerlichen Imaginationshaushalts. Schon 1894 schrieb Fontane: „Alle Welt reist. [...] ,Wo waren Sie in diesem Sommer?‘, heißt es von Oktober bis Weihnachten; ,Wohin werden Sie sich im Sommer wenden?‘ heißt es von Weihnachten bis Ostern; viele Menschen betrachten elf Monate des Jahres nur als eine Vorbereitung auf den zwölften, nur als die Leiter, die auf die Höhe des Daseins führt. *Um* dieses Zwölftels willen wird gelebt [...]; elf Monate *muß* man leben, den zwölften *will* man leben.“³² Schnell wurde die Urlaubsreise zum Wirtschaftsfaktor. Kaum weniger schnell setzten die Touristen die Anbieter allerdings unter Innovationsdruck. Gerade die Ansprüche der Plaisirfahrt-Klientel wie deren Freiheit, nur dann zur See zu reisen, wenn die Sonne schien und Stürme nicht zu erwarten waren, brachten die Schiffseigner in eine schwierige Situation: ihre immer aufwendiger gebauten und ausgerüsteten „Grand Hotels der Meere“³³ waren die längste Zeit des Jahres nicht

²⁹ Siehe Jean Delumeau: „Die Angst der Seefahrer vor dem Meer“, in: Klaus Bergmann, Solveig Ockenfuß (Hg.): Neue Horizonte, Reinbek 1984, S. 51–68.

³⁰ Vgl. Alain Corbin: Meereslust. Das Abendland und die Entdeckung der Küste 1750–1840, Berlin 1990; Axel T. Paul: „Überschreitung und Schwellenangst. Über die nautische Phantasie und die Küste“, in: Ästhetik & Kommunikation, Heft 102, 1998, S. 59–66.

³¹ Vgl. John Pudney: The Thomas Cook Story, London 1953; Piers Brendon: Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism, London 1991.

³² Theodor Fontane: „Modernes Reisen. Eine Plauderei“, in: ders.: Sämtliche Werke, Bd. 18, Unterwegs und wieder daheim, München 1972, S. 7–14, hier S. 7.

³³ Zur Ausstattung und zum Leben an Bord der Schiffe siehe John Brimmin, Kenneth Gaulin: Grand Hotels der Meere. Die goldene Ära der Luxusliner, München 1988.

ausgelastet oder lagen gar kostenträchtig auf Reede oder im Hafen. Die Idee, für den Liniendienst vorgesehene Schiffe zunächst in den Wintermonaten auf Kreuzfahrt zu schicken und für diesen Zweck umzurüsten, war daher keine Eingabe gewiefter Tourismusstrategen, sondern entsprang dem unternehmerischen Kalkül begabter Reeder.

Auf Initiative des damaligen Direktors der *Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft* (Hapag) August Ballin wurde daher im Januar 1891 die *Augusta Victoria*, ein umgerüstetes Linienschiff, mit knapp 250 Gästen auf eine zweimonatige „Orientexpedition“ ins Mittelmeer geschickt. Angelaufen wurden Gibraltar, Genua, Alexandria, Jaffa, Beirut, Konstantinopel, Piräus, Malta, Palermo, Neapel und Lissabon. So viel Geschichte und so viel Kultur hatte es in so kurzer Zeit zuvor noch nie gegeben. Die Reise wurde dementsprechend als „kühnes und noch nie dagewesenes Unternehmen“ gefeiert. Der Umbau des Schiffes galt vor allem der Gestaltung der Decks als großzügige Flaniermeilen, der Einrichtung von großen, hohen und äußerst prächtigen Gesellschaftsräumen, in denen nicht nur getafelt, sondern auch gefeiert und dargeboten werden konnte, sowie nicht zuletzt der Aufwertung aller Kabinen zu einer einzigen Luxus-kategorie. Ballin erkannte, daß die Stimmung an Bord und damit das Gelingen der Kreuzfahrt wesentlich davon abhängen würde, daß alle Passagiere in derselben Klasse reisten. An diesem Prinzip hat sich bis heute nichts geändert: zwar gibt es Preisdifferenzen in bezug auf die Lage und Ausstattung der einzelnen Kabinen, nicht aber Unterschiede in bezug auf den Service und den Anspruch der Passagiere, alle Einrichtungen eines Kreuzfahrtschiffes nutzen zu dürfen. Die Klassenlosigkeit der Kreuzfahrtschiffe (von der freilich nur dann die Rede sein kann, wenn man die Besatzung und das Personal nicht mitzählt) ist nicht nur deshalb so bedeutsam, weil es Neidereien an Bord Vorschub zu leisten gilt, sondern weil nur so die Chance besteht, daß die einander unbekanntenen Passagiere ohne die Gefahr eines späteren Gesichtsverlusts innerhalb kürzester Zeit eine „verschworene Gemeinschaft“ bilden.³⁴

³⁴ Daß dieses Motiv für die Kreuzfahrer von Beginn an eine wichtige Rolle spielte, dokumentiert die erste Ausgabe der Bordzeitung der *Augusta Victoria* – einer Einrichtung übrigens, die es heute noch gibt: „Für zwei Monate bilden die Passagiere [...] ein Gemeinwesen unter sich, abgelöst von den gewohnten Beziehungen, befreit von den Sorgen und Lasten des Amtes und der Geschäfte und nur auf sich selbst angewiesen. [...] In einem solchen Gemeinwesen darf es [...] an [...] der *Zeitung* nicht fehlen, und zwar einer Zeitung, die nur den eigenen Interessen gewidmet ist und sich um die Händel der Welt in keiner Weise zu kümmern braucht.“ Zit. n. Kludas: *Vergnügungsreisen*, S. 23. Neben der Bordzeitung steht heutigen Kreuzfahrtpassagieren ein ganzes Spektrum externer Medien zu Verfügung. Deren Nutzung ist allerdings gering. In der Hauptsache gefragt sind Nachrichten aus der Gerüchteküche des Schiffs.

Die Begeisterung über die Reise und der Erfolg für die Hapag waren so groß, daß diese 1900 mit der *Prinzessin Victoria Luise* erstmalig ein eigens für Luxuskreuzfahrten konzipiertes Schiff vom Stapel laufen ließ. Andere Reedereien im In- und Ausland zogen nach und kopierten Ballins Ideen. Die Ziele oder Reviere der europäischen Kreuzfahrtanbieter waren und blieben vor allem Norwegen und das Mittelmeer. Weltreisen waren relativ selten, beschrieben aber schon damals im wesentlichen denselben Kurs, dem sie – je nach politischer Großwetterlage – heute noch folgen: die Kanaren, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Kap Hoorn, Tahiti und andere Pazifikinseln, Hongkong oder Shanghai, Thailand, Sri Lanka, die Malediven oder Seychellen und schließlich zurück durchs das Rote Meer und den Suez-Kanal. Der „dunkle Kontinent“ war und ist für Kreuzfahrer bis heute relativ unattraktiv.

Nur wenige Jahre später kam Ballin auf den Gedanken, Kreuzfahrten auch für niedrigere Einkommensschichten als hohe Beamte, Unternehmer und Adlige anzubieten. Erneut zahlte sich das Konzept aus, auch wenn Angestellte, Arbeiter und Landwirte weiterhin an Land bleiben mußten. Ihnen fehlten nicht nur die immer noch erheblichen Mittel, sondern auch der eigentliche Urlaub. (Etymologisch bedeutet Urlaub die Erlaubnis, sich befristet von seinem angestammten Platz zu entfernen.) Dennoch entwickelte sich schon in den zwanziger Jahren neben der weiterhin dominanten Luxuskreuzfahrt mit und auf den billigeren *Monte-Schiffen* der Reederei *Hamburg-Süd* ein neuer und zukunfts-trächtiger Kreuzfahrttyp, der die Kunden nicht mit exotischen Reisezielen und einer pompösen Ausstattung der Fahrzeuge lockte, sondern auf die legere Atmosphäre an Bord setzte. Die Passagiere wurden auf diesen Schiffen teils in Mehrbettkabinen untergebracht, das Essen war schlicht und das organisierte Bordleben unspektakulär; dennoch erfreuten die „Nordlandfahrten“ sich großer Beliebtheit. Daß sie gleichwohl kein Massenpublikum anzogen, hatte weniger mit mangelndem Komfort als mangelnder Kaufkraft zu tun. Denn zur durch Salär und gesetzlichen Urlaubsanspruch gedeckten Massenware wurde die Ferienreise überhaupt erst in den sechziger Jahren; zuvor blieb sie und insbesondere die Kreuzfahrt – sieht man vom freilich wegweisenden Zwischenspiel der Nazi-Zeit ab – ein Privileg der materiell besser gestellten Kreise.

Auf dem Feld des Massentourismus war der Nationalsozialismus durchaus modern und innovativ.³⁵ Im Deutschland der dreißiger Jahre zeigte sich, welch ökonomisches Potential im Volkstourismus steckte und auf welche Nachfrage insbesondere Kreuzfahrten stießen. Von 1934 bis Kriegsausbruch verkaufte die NS-Organisation *Kraft durch Freude*

³⁵ Zum NS-Tourismus siehe Bruno Frommann: *Reisen im Dienste politischer Zielsetzungen. Arbeiter-Reisen und „Kraft durch Freude“-Fahrten*, Diss. Univ. Stuttgart, 1993.

(KdF) 7 Millionen Reisen an „deutsche Volksgenossen“; davon waren immerhin zehn Prozent Kreuzfahrten.³⁶ KdF war nach der Zerschlagung der Gewerkschaften als Unterorganisation der *Deutschen Arbeitsfront* gegründet worden und hatte die Aufgabe, die Arbeiterschaft vordergründig apolitisch bei Laune zu halten und auf die Anforderungen vorzubereiten, welche die Nationalsozialisten an sie zu stellen gedachten.³⁷ „Ich will“, sagte Hitler 1937, „daß dem Arbeiter ein ausreichender Urlaub gewährt wird und daß alles geschieht, um ihm diesen Urlaub sowie seine übrige Freizeit zu einer wahren Erholung werden zu lassen. Ich wünsche das, weil ich ein nervenstarkes Volk will, denn nur mit einem Volke, das seine Nerven behält, kann man wahrhaft große Politik machen.“³⁸ Die ersten Urlaubsregelungen in Deutschland stammten aus den 1870er Jahren. Allerdings galten sie allein für höhere Beamte. Der Kreis der Urlaubsberechtigten wurde in den nächsten Jahrzehnten zwar weiter gezogen, doch für kleinere Angestellte und Arbeiter war der Urlaub noch in Weimar bestenfalls ein Wochenendausflug. Durchgesetzt und vor allem finanziell realisierbar wurde der Urlaubsanspruch für Arbeiter in Deutschland zuerst im Nationalsozialismus. Sechs bis zwölf Tage standen einem deutschen Arbeiter seinerzeit zu – mehr als noch in den fünfziger Jahren.

Kraft durch Freude war diejenige Organisation, welche den Arbeitern (wie überhaupt allen, die es wollten) konkurrenzlos billige Gruppenreisen anbot. Möglich war dies einerseits durch staatliche Zuschüsse und andererseits, weil die schlechte Wirtschaftslage seit Ende der zwanziger Jahre viele Hotels, Pensionen, Gaststätten und anderes Fremdenverkehrsgewerbe um des bloßen Überlebens willen zu massiven Preissenkungen gezwungen hatte. KdF war daher gar in der Lage, ganze Kreuzfahrtschiffe samt Mannschaft zu chartern. Auch hatte die Organisation den Bau eigener „Lustboote“ in Auftrag gegeben, die an Größe all ihre Vorläufer in den Schatten stellten und durchaus nicht spartanisch ausgestattet waren. Das berühmteste dieser KdF-Schiffe war die *Wilhelm Gustloff*, die 1.500 Gäste aufnehmen konnte und deren Kabinen (mit Ausnahme einer „Wohnung für Adolf Hitler“) anders als je zuvor oder danach für Passagiere wie Besatzung identisch eingerichtet waren. Die KdF-Kreuzfahrten führten zu den klassischen Zielen in Skandinavien und im Mittelmeer. Sie dienten nicht allein dazu, die Akzeptanz des NS-

³⁶ Zum Vergleich: Heute unternehmen weltweit jährlich etwa 800 Millionen Menschen eine Urlaubsreise, davon buchen circa 800.000 eine Kreuzfahrt. Statistisches zum Tourismus unter www.world-tourism.org.

³⁷ Vgl. Wolfhard Buchholz: *Die nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude“*. Freizeitgestaltung und Arbeiterschaft im Dritten Reich, Diss. Univ. München, 1976.

³⁸ Zit. n. Kludas, S. 150 f.

Regimes bei der Bevölkerung zu erhöhen, sondern ebenso der Selbstdarstellung im Ausland. Im Mittelpunkt dieser Hochseefahrten standen – nicht zuletzt, um die Preise niedrig zu halten – nicht etwa ausgiebige Landgänge oder großbürgerliche Inszenierungen an Bord, sondern vielmehr das gesellige, möglichst ungezwungene Beisammensein der im Unterschied zum Publikum früherer Jahre häufig alleinreisenden Passagiere.³⁹

Im Vergleich zu den schwimmenden Erlebniswelten unserer Tage war die auf Geselligkeit, Unterhaltung und nicht zuletzt Sport ausgerichtete Ausstattung der KdF-Schiffe zwar noch mager. Heute verfügt jedes Schiff über diverse Restaurants und Salons, verschiedene Bäder und Bars, einen Fitneßbereich und einen Schönheitssalon, über Boutiquen und Büchereien, Theater, Kinos und Diskotheken.⁴⁰ Die größten Kreuzfahrtschiffe fassen mehr als 3.500 Passagiere, beherbergen Casinos und Kaufhäuser, Golfplätze, Kletterwände und Eislaufbahnen. Nur erst in Planung sind Loipen und Pisten vom Schornstein zum Kiel. Dennoch zeigten und forcierten schon die KdF-Fahrten den Trend: Immer wichtiger als die Reiseziele und die Erfahrungen, welche der einzelne Kreuzfahrer in der Welt macht, wurden die Aktivitäten an Bord sowie das Gruppenerlebnis selbst. Gezwungenermaßen sind die Passagiere und die Besatzung eines Schiffs eine Zeit lang allein auf sich selbst angewiesen; nicht von ungefähr zählt man deshalb auch Schiffe auf See zu den „totalen Institutionen“.⁴¹ Schon auf den Linien- und ersten Kreuzfahrtschiffen versuchte man daher der durch die See erzwungenen Isolation ihre guten Seiten abzugewinnen und die Fahrt möglichst angenehm zu gestalten. Gleichwohl legen die frühen Prospekte der Kreuzfahrtanbieter, Presseberichte und Selbstzeugnisse der Passagiere es nahe, daß das Reiseziel beziehungsweise die Zwischenstops die Höhepunkte oder wenigstens den Hauptanlaß der Reise darstellten. Zumindest in ihren Anfängen galt eine Kreuzfahrt als Inbegriff von Welterfahrung und Weltläufigkeit.⁴² Auf den KdF-Schiffen aber zeigt sich, daß die Reise zum Selbstzweck gerät.

³⁹ Anschaulich geschildert wird eine KdF-Hochseefahrt in Gerhard Starckes Propaganda-Titel Brandelmann auf großer Fahrt. Der Roman einer unverhofften Freude, Berlin 1938.

⁴⁰ Verzeichnet, beschrieben und nach Punkten bewertet sind fast alle Kreuzfahrtschiffe in Douglas Ward: *Ocean Guide to Cruising & Cruising Ships*, London 2003. Es handelt sich „beim Ward“ um einen jährlich aktualisierten, etwa „dem Johnson“ auf dem Gebiete der Weinkunde vergleichbaren Führer.

⁴¹ Vgl. Vilhelm Aubert, Oddvar Arner: „On the Social Structure of the Ship“, in: *Acta Sociologica*, 3 / 1958, S. 200–219.

⁴² Siehe dazu, wenn auch ironisch distanziert, Mark Twain: *The Innocents Abroad*, New York / Oxford 1996.

Mit dem Zweiten Weltkrieg kam das Kreuzfahrtgeschäft zum Erliegen.⁴³ Zur Wiederbelebung der Branche kam es ab den fünfziger Jahren.⁴⁴ Wie zu Beginn ihrer Geschichte waren die ersten Nachkriegskreuzfahrten zunächst extrem kostspielige Seereisen, die den Glanz vergangener Zeiten noch einmal beschworen und auferstehen ließen. Es gibt diesen Kreuzfahrttypus noch immer. Doch längst stellt er eine Form dar, die wahrscheinlich zwar nicht aus dem Angebot der Kreuzfahrtveranstalter verschwinden wird, in wirtschaftlicher Hinsicht aber keine dominante Rolle mehr spielt. Der Markt hat sich längst differenziert. Es gibt neben der klassischen, irgendwie auch am Duft der großen weiten Welt interessierten Kreuzfahrt mittlerweile – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – *Incentive*-Kreuzfahrten, Kurzkreuzfahrten, Themenkreuzfahrten, Expeditionskreuzfahrten, *contemporary cruises* und Clubs zur See.⁴⁵ Dennoch belegen die weitgehend identische Ausstattung der Schiffe, die Struktur der Reise sowie vor allem die Verhaltensmuster der Passagiere, daß die Kreuzfahrt ein Ferientyp ist.⁴⁶ An Bord aller Schiffe gibt es Erlebnisoptionen genug, um dem Passagier den Blick auf das öde Meer zu ersparen. Die hohe See ist technisch befriedet. Seekrankheit wird zum Restabenteuer. Ähnlich gezähmt ist der Landgang. Wem der Blick von der Reling hinab auf die Pier nicht genügt, um „dagewesen“ zu sein, wird in Busse verladen, um in wenigen Stunden eine andere Kultur kennenzulernen. Zwar interessiert sich der Kreuzfahrer durchaus für die Fremde. Es kommt allerdings nicht unbedingt darauf an, ob diese ist, wie sie ihm erscheint, sondern vielmehr daß sie ihm scheint, wie er sie erwartet. Egal, um welchen Kreuzfahrttyp es sich handelt, stets zählt das kollektive Erleben imaginärer Welten mehr als die Welt jenseits des Schiffs. Das Leben an Bord ist der

⁴³ Symbolisch für die ganze Branche wurde die *Wilhelm Gustloff* mit Tausenden von Flüchtlingen an Bord während der letzten Kriegstage von einem sowjetischen U-Boot in der Ostsee versenkt. Günter Grass hat ihren Untergang unter dem Titel *Im Krebsgang* (Göttingen 2002) jüngst zu einem Roman verarbeitet.

⁴⁴ Ihre Renaissance hatte strukturell dieselben Gründe wie ihre Erfindung ein halbes Jahrhundert zuvor: So wie wirtschaftliche Erwägungen die Reeder um 1900 dazu brachten, ihre saisonal unausgelasteten Linienschiffe in Kreuzfahrtschiffe zu verwandeln, zwang der aufkommende und preislich schnell nicht mehr zu unterbietende transatlantische Flugverkehr sie fünfzig Jahre später dazu, ihr Geschäft entweder aufzugeben oder ihre Flotten noch einmal umzurüsten.

⁴⁵ Zur Differenzierung des Kreuzfahrtmarktes siehe Schäfer: Kreuzfahrten, S. 190–203, 468–479.

⁴⁶ Siehe für das entsprechende empirische Material Schneider/Steinmetz: Die Kreuzfahrt, insb. Kap. 7–8; James W. Lett: „Ludic and Liminoid Aspects of Charter Yacht Tourism in the Caribbean“, in: *Annals of Tourism Research*, 10/1983, S. 35–56; aus Teilnehmerperspektive David F. Wallace: *Schrecklich amüsant – aber in Zukunft ohne mich*, Hamburg 2002; Klaus Podak: „Weltreise. Unterwegs auf fünf Kontinenten“. Serie der Süddeutschen Zeitung v. 7. 1. 2003 bis 20. 5. 2003, www.sueddeutsche.de/weltreise.

für das Gelingen, für den „Erfolg“ einer Kreuzfahrt entscheidende Faktor. Zwar erlaubt es das Schiff nach wie vor, ferne Häfen anzulaufen. Zugleich jedoch wird dieses Manöver durch das gute und immer spektakulärer werdende Bordleben erübrigt. Aus der erzwungenen Isolation wird freiwillige „Insulation“.

IV.

Dieser Befund läßt sich verallgemeinern. Längst ist die Idee der Kreuzfahrt in der Realität der Fremdenverkehrswirtschaft *gelandet*. Neben den Zeltlagern des Briten Billy Butlin, welcher die Animation erfand, dem legendären *Royal Hawaiian Hotel*, das den „polynesischen Standard“ kreierte, und neben den, wenn auch nur erst auf dem Papier, fabrikmäßig organisierten Strandbädern wie Prora auf Rügen,⁴⁷ gehören die Kreuzfahrtschiffe zu den wichtigsten Vorläufern der heutigen Ferienclubs und damit zu den Orten, an denen der romantisch-touristische Traum leibhaftig wurde. Es handelt sich bei diesen Clubs um konkrete, raumzeitlich lokalisierbare Orte, die zugleich ein soziales Aggregat eigener Art, genauer: eine *Ausprägung* des spezifisch modernen Aggregattypus ‚Lager‘ darstellen.

‚Lager‘ ist kein gebräuchlicher, geschweige denn ein etablierter Begriff der soziologischen Analyse. Zwar liegen, außer den sozialphilosophischen Überlegungen Agambens, diverse Untersuchungen nicht nur einzelner Lager, sondern auch bestimmter Lagertypen vor, trotzdem bleibt der Blick, wenn nicht dem Konkreten verhaftet, so doch auf die „dunklen“ Lager der jüngeren Geschichte, auf Lager als Orte der Internierung, des Leidens, der Folter und der Vernichtung fixiert.⁴⁸ Ich mei-

⁴⁷ Vgl. Löfgren: *On Holiday*, S. 240–259. In Prora war in den dreißiger Jahren mit der Planung und dem Bau eines für damalige Verhältnisse gigantischen „Seebads der 20.000“ begonnen worden. Parallel zur Küste sollte ein mehr als vier Kilometer langer Gebäudekomplex mit Ferienapartments entstehen, unterbrochen durch Türme für die Technik, für Sporthallen, Speise- und Veranstaltungssäle. Eine Bahnlinie sollte die Touristen direkt vor ihren Unterkünften absetzen und die Versorgung des Gebäuderiegels gewährleisten. Jedem der bei voller Belegung 20.000 Gäste hätte statistisch weniger als ein halber Quadratmeter Strand zur Verfügung gestanden. Was gruselig klingt, ist doch nichts anderes als die visionäre Vorwegnahme der von den heutigen Touristen offensichtlich nicht ungeliebten Betonburgen an den Stränden des Mittelmeers. Fertiggestellt wurde Prora nie; abgerissen allerdings ebensowenig. Bis heute ist nicht geklärt, was aus den „Ruinen“ von Prora, einer offiziell ungeliebten, aber heimlichen Attraktion Rügens, gemacht werden soll.

⁴⁸ Siehe Erving Goffman: *Asyle*. Über die Situation psychiatrischer Patienten und anderer Insassen, Frankfurt/M. 1972; Michel Foucault: *Überwachen und Strafen*. Die Geburt des Gefängnisses, Frankfurt/M. 1977; Andrzej J. Kaminski: *Konzentrationslager 1896 bis heute*. Eine Analyse, Stuttgart 1982; Wolfgang

ne allerdings, daß man den Intuitionen und Vergleichen Löfgrens und anderer folgend⁴⁹ gut daran täte, den Begriff des Lagers nicht allein jenen Orten des Schreckens abzugewinnen. Denn das hieße, die Präsenz der „hellen Lager“ – ihre Modernität wie ihre weite Verbreitung – zu überspielen.⁵⁰

Ein Ferienclub hat im Unterschied zu den meisten anderen Sozialaggregaten, jedoch wie eine totale Institution auch räumliche Grenzen, welche die Sozialgrenze sichtbar machen und eben deshalb verstärken.⁵¹ Das Ferienlager steht damit der fortschreitenden Enträumlichung des Sozialen entgegen,⁵² „es“ protestiert gut romantisch nicht gegen die Entwirklichung, wohl aber gegen die forcierten Realabstraktionen der modernen Gesellschaft. Im Club gehört man dazu oder nicht, und wenn, dann als ganze Person. Läßt man den Druck beiseite, der heute von den Menschen verlangt, sich zu erholen, Urlaub zu machen und zu verreisen, dann ist der Eintritt ins Ferienlager freiwillig und steht zudem unter Vorbehalt: eine frühere Abreise ist denkbar, und ohnehin ist der Urlaub befristet. Auch sind Ausflüge möglich. Auf Kreuzfahrten ist dies der Landgang. Eine derartige Freiheit lassen totale Institutionen ihren Insassen nicht. Selbst wenn diese nicht (lebenslanglich) eingesperrt sind, ist ein (vorzeitiger) Austritt doch mit erheblichen Mühen und Risiken verbunden, eine zeitweise Entlassung – der eigentliche „Urlaub“ also – an strenge Auflagen geknüpft. In Clubs hingegen ist es nicht Zwang, sondern Freiwilligkeit, welche die Feriengäste aufs Lagerleben verpflichtet. Man will ja hinein und nicht hinaus. Hoch ist der Zaun oder die Reling nur für die Außenstehenden, nicht für die Urlauber selbst. Es geht im Club um die Abschottung dessen, was vorher war, später kommt und auch noch ist. Nicht Fremdheitserfahrung, sondern Authentizitätsrecycling ist, was erstrebt wird. Und das Mittel dazu ist der zeitweilige, dafür aber möglichst umfassende Einschluß.

Sofsky: Die Ordnung des Terrors. Das Konzentrationslager, Frankfurt/M. 1993; Anne Applebaum: Der Gulag, Berlin 2003.

⁴⁹ „Hinter den Ferienlagern stehen unsichtbar die Wachtürme jener anderen Lager, für die unsere Epoche einzustehen hat.“ Enzensberger, „Theorie des Tourismus“, S. 199.

⁵⁰ Hinweise dazu bereits, freilich ohne den Begriff des Lagers zu benutzen, bei Henri Raymond: L'Utopie concrète. Recherches sur un village de vacances, in: Revue française de sociologie, 1/1960, S. 323–333; siehe auch Voyage, Bd. 2, Künstliche Ferien.

⁵¹ Grundlegend zur Räumlichkeit des Sozialen nach wie vor Georg Simmel: „Soziologie des Raumes“, in: ders.: Aufsätze und Abhandlungen 1901–1908, Bd. 1 (= Gesammelte Schriften, Bd. 7), Frankfurt/M. 1995, S. 132–183; ders.: „Über räumliche Projektionen sozialer Formen“, in: ebd., S. 201–220.

⁵² Dazu Marc Augé: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Anthropologie der Einsamkeit, Frankfurt/M. 1994.

Die Räumlichkeit des Ferienlagers ist mithin konstitutiv. Buchstäblich geht es um die Demarkation eines Raums, in welchem andere als die gewöhnlichen Gesetze gelten.⁵³ Darin gleicht das Leben im Club einem Mannschaftsspiel, das nach besonderen, nicht-alltäglichen Regeln auf einem eindeutig umgrenzten und in sich gegliederten Feld veranstaltet wird. Freilich sind die Regeln des Lagerlebens weniger eindeutig und streng, besteht doch der ausdrückliche Sinn des „Ferienspiels“ weniger in der sportlichen Zähmung archaischer Rivalität zum gepflegten Wettbewerb, nicht darin, einen Gegner regelgerecht und rein nach Punkten zu besiegen, als in der „Autopoiesis“ von Sozialität, in der scheinbar freien und ungezwungen Selbstschöpfung einer Gemeinschaft, in der Kreation neuer und nicht der Befolgung förmlicher Regeln des Beisammenseins und der Geselligkeit.

Dementsprechend wichtig ist das Grenzritual. Notgedrungen ist die Aufnahme in den Club spektakulärer als der Anpfiff des Matches. Während die Spieler auf dem Feld ihre vorab bestimmte und als solche bestimmbare Rolle (als Angreifer, Verteidiger, Torwart oder Libero) zu spielen haben, geht es an und auf der Grenze des Ferienlagers zunächst einmal darum, die Touristen ihre bisherigen Rollen vergessen und ablegen zu lassen. Um auf das Lagerleben vorbereitet zu sein, um sich auf ein neues Leben einlassen zu können, kommt es darauf an, die Touristen weitgehend zu egalisieren und allein als Clubmitglieder kenntlich zu machen. Die Begrüßungszeremonie, die in keinem Ferienlager und auf keinem Kreuzfahrtschiff fehlt, hat deshalb nicht den Zweck, die Neulinge mit den Einrichtungen, Annehmlichkeiten und Regeln ihres *resorts* vertraut zu machen, sondern sie wenigstens nominell und formal mit einer neuen oder Wunschidentität zu versehen. – Eine neue Gemeinschaft braucht neue Menschen.

Die Sozialstruktur eines Ferienlagers ist simpel; im Prinzip kennt sie nur zwei Kategorien: Gäste und Personal. Dieses ist bereits, jene werden erst uniformiert. Natürlich gibt es eine Personalhierarchie, die gerade auf Kreuzfahrtschiffen für die Passagiere große Bedeutung hat: Nichts ist allgemein so begehrt wie ein Platz am Kapitänstisch oder wenigstens die Nähe zum *master next God*. Dieses Buhlen um die Gunst der Granden ist allerdings nur das Gegenstück zur Gleichheit der Passagiere, eines der wenigen Mittel, „sich“ vor den anderen auszuzeichnen. Doch die Egalität wird in der Regel gar nicht geflohen, sondern gesucht. Anders wäre kaum zu erklären, daß zu Hause durchaus statusbewußte Individuen sich nach dem Empfang an der Grenze nicht nur bereitwillig duzen – ohnehin ist das Du weit verbreitet und mittlerweile selbst in die Spra-

⁵³ Vgl. Michel Foucault: „Andere Räume“, in: Karl-Heinz Barck (Hg.): Ästhetik. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik. Essays Leipzig 1991, S. 34–46.



che der politischen Repräsentation eingedrungen –, sondern Mützen und T-Shirts, Anstecker und nicht abnehmbare Armbänder mit Clubemblem anlegen oder „*noms de vacances*“ akzeptieren. Zwar ist auf vielen Kreuzfahrtschiffen die Informalisierung qua Egalisierung weniger streng – gerade auf den klassischen Schiffen wird nachdrücklich Wert auf die Wahrung und Wiederbelebung traditioneller Formen gelegt –, doch weiß man sich – in diesem Fall, weil der Preis einer klassischen Kreuzfahrt gar nichts anderes zu denken erlaubt – auch hier unter sich. Daß *repeater* die Kreuzfahrer mit dem an Bord höchsten Sozialprestige sind, beweist, wie wichtig die Identifikation der Passagiere mit „ihrem“ Schiff ist.

Allein freilich mag der Initiationsritus die touristische Transformation nicht zu leisten. Der Club selbst braucht und hat tatsächlich eine Struktur, die das Lagerleben vom Alltag abhebt. Hauptfunktionen dieser Struktur sind auf der einen Seite die Invisibilisierung der Arbeits- und Alltagswelt und andererseits die S(t)imulation des Erlebens und der Gemeinschaftserfahrung. Das Personal ist zwar allgegenwärtig, um den Gästen ihre Wünsche zu erfüllen oder animierend zur Seite zu stehen; die Infrastruktur jedoch (die Personalunterkünfte, die Küchen, die Wäscherei, die Lagerräume, die Technik und die Büros) wird, wenn möglich, ausgelagert oder wenigstens unauffällig versteckt. Auf Kreuzfahrtschiffen, deren Autarkiezwänge und Organisationsprobleme aufgrund ihrer maritimen Isolation „ländlichen“ Clubs gegenüber beachtlich und die zudem auf gigantische Motoren angewiesen sind, werden ganze Decks zu *no go zones* erklärt. Doch nicht nur den Passagieren wird nicht gestattet, in die „Unterwelt“ vorzudringen; ebensowenig ist es der technischen Besatzung erlaubt, ihr Reich zu verlassen. Einem Maschinisten, der sich aufs Panoramadeck wagt, wird gekündigt. Die Gestaltung der Ferienlager zielt darauf, den Urlaubern ein arbeits- und plagefreies Ambiente zu bieten.

Und wie im Paradies ist im Club immer Sonntag.⁵⁴ Es gibt keinerlei lästige Verpflichtungen, denen man nachkommen müßte. Die Zeit scheint stillzustehen. Es gibt nichts, was den einen Tag vor dem anderen privilegiert. Freizeit heißt, sich Zeit nehmen, improvisieren zu dürfen, auch wenn die Mehrzahl der Gäste faktisch weder improvisiert (sondern sich vielmehr an das Angebot hält) noch dem Müßiggang hingibt. Interpunktiert wird die *durée* des Ferienlagers zumeist mit Sport, körperlichen Genüssen und Gemeinschaftsaktivitäten. Nur wenige entziehen sich der Teilnahme an den (häufig bis zu sechs gemeinsamen) Mahlzeiten (die – Stichwort Sitzordnung – zur Zufriedenheit aller zu organisieren,

⁵⁴ Zur Eigenzeit sozialer Systeme Werner Bergmann: „Das Problem der Zeit in der Soziologie“, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 35/1983, S. 462–504.

zu den diffizilsten Aufgaben der Oberkellner und Chefstewards gehört), dem täglichen *briefing* der Animateure, ihren Kennenlern-, Motivations- und Begegnungsspielchen, den Talentwettbewerben, Tanzveranstaltungen, Vorträgen und clubspezifischen Ritualen wie etwa der Äquator-taufe.

Auch wenn die wiederum zwecks Egalisierung in der Regel seriell gestalteten Unterkünfte bequem oder gar luxuriös ausgestattet sind, sind sie – und das gilt *a fortiori* für Kabinen an Bord eines Schiffs – in der Regel so klein und im Vergleich zu den Gemeinschaftsräumen dermaßen unattraktiv, daß die Gäste „ins Freie“ gelockt werden und dort dem Blick und der dauerhaften Präsenz Dritter ausgesetzt sind. Wer diese gegenüber den vielfältigen Rückzugsmöglichkeiten des Alltags aufdringliche Nähe anderer scheut, wird einen Cluburlaub gar nicht erst – oder wenigstens nie wieder – buchen. Denn der Clubtourist flieht nicht den Tourismus, sondern ins Lager, das heißt in eine imaginäre Geographie, deren Realität die Gruppe der anderen verbürgt. Was ihn antreibt, ist nicht ein bunter Strauß von Reisemotiven, sondern das Bedürfnis, unter seinesgleichen zu sein und gemeinsam praktisch zu träumen. Was er sucht, ist nicht die Begegnung mit fremden Menschen, sondern, wie der Werbeslogan eines Kreuzfahrtanbieters lautet, „la deutsche Vita unter karibischer Sonne“.⁵⁵

V.

Ohne Frage war der Seefahrer historisch ein *voyageur*. Und auch auf das Gros der frühen Kreuzfahrttouristen trifft diese Zuordnung zu. Der zeitgenössische Kreuzfahrer jedoch ist in erster Linie ein *villégiatureur*. An Bord der Schiffe, einst dazu bestimmt, die Welt zu erschließen, und heute in künstliche Paradiese mutiert, verwandelt Phileas Fogg sich in Robinson Crusoe. Ja, der Kreuzfahrer ist der Inbegriff des modernen Touristen, insofern in ihm die gemeinschafts- und erlebnisorientierte Seite des Touristen zur Deckung kommen. Kreuzfahrtschiffe sind schwimmende Lager, die nicht aus-, sondern einschließen, „mobile Kokons“ (Steinmetz/Schneider), die eine erfahrbare Gegenwelt bilden. Sie sind ein reales wie imaginäres Asyl, in das für immer zu flüchten sich freilich nur eine kleine Minderheit leisten kann. Gleichwohl ist beredt, mit welchen Worten die Betreiber eines extrem luxuriösen Apartment-schiffes werben, auf dem man nicht allein reist, sondern wohnt: *choose your ultimate address: the World*.⁵⁶

⁵⁵ Anzeige der *Costa Kreuzfahrten*, in: abenteuer & reisen, 2002, Kreuzfahrten. Abenteuer Weltmeere, S. 81.

Zusammenfassung

Der Tourismus ist mittlerweile ein, wenn schon nicht alltägliches, so doch selbstverständliches, von den Sozialwissenschaften allerdings vergleichsweise selten thematisiertes Phänomen. Wird er es doch, so überwiegen Studien, die sich auf dessen zweifellos überwältigende wirtschaftliche Dimension konzentrieren oder aber solche, die den Gegenstand vor lauter Vielfalt aus den Augen verlieren. Der Aufsatz versucht sich demgegenüber im Anschluß an die wenigen, dafür aber wertvollen kultursoziologischen Arbeiten zum Thema an einer Definition des Tourismus. Argumentiert wird, daß der Tourismus romantische Wurzeln hat und daß seine allzu beiläufige Gleichsetzung mit dem Reisen den Kern der Sache verfehlt. Vielmehr geht es im Tourismus um avanciertes Erlebnismanagement und spezifisch moderne Geselligkeitsbedürfnisse – Ansprüche mithin, die sich statt auf Reisen vorzüglich im Ferienclub stillen lassen. Illustriert wird die These am Beispiel der (Geschichte der) Kreuzfahrt.

Abstract

Tourism has become a common, taken for granted phenomenon that nevertheless has not attracted a lot of attention by social scientists. If it is treated at all, the focus is on its doubtless impressive economic importance or on one or the other of its many facets. What tourism really is, remains unclear. Taking up and reviewing the few but valuable cultural studies on the subject, the article tries to give a definition of tourism. It is argued, that tourism has romantic roots and that his passing identification with travel is misleading. Advanced management of experiences and a specifically modern want for sociability are what tourism is about. These needs are fulfilled in holiday clubs rather than *en route*. The empirical example given here is a short history and description of ocean cruising.

⁵⁶ Ausführliche Informationen über das Schiff *The World* unter www.resident-sea.com.

DER FREMDE – ZUR AMBIVALENZ EINES BEGRIFFES

Von Daniel Bischur

Einleitung

Im soziologischen Begriff des Fremden zeigt sich die soziale und kognitive Ambivalenz des Umgangs mit etwas, das zwar da ist, sich aber dennoch irgendwie entzieht. Es handelt sich dabei um die Erfassung einer Ambivalenz von sozialer und kognitiver Differenz, Zuschreibung und Typik. Die Kategorie des Fremden erlaubt es uns, über Zuschreibungen von Typiken die Differenzen zu überbrücken. Dabei ist jedoch Vorsicht geboten, da Interpretationen des Fremden leicht dazu verleiten, den begrifflichen Unterschied zwischen dem Fremden und dem Anderen zu verwischen. Insbesondere ist das in Ansätzen, die das Fremde über eine räumliche Metaphorik zu begreifen suchen und das Fremde als das Nicht-Eigene definieren, zu beobachten. Daher soll hier aufgezeigt werden, dass die besondere Bedeutung des Fremden als sozialer Kategorie gerade dann deutlich werden kann, wenn der Begriff des Fremden von dem des Anderen unterschieden und eben nicht dem Eigenen gegenüber gestellt wird.

Zunächst wird die Theorie des Fremden als das Nicht-Eigene einer Kritik unterworfen. Stellvertretend für diese Position werde ich Bernhard Waldenfels' umfangreiche *Phänomenologie des Fremden* (1990; 1997 a und b; 1998, 1999 a und b) kurz besprechen. Dem werden im zweiten Abschnitt einige phänomenologische Betrachtungen im Anschluss an Husserl und Schütz zur Konstitution von Heim- und Fremdwelten gegenüber gestellt. Indem man den Fremden von der Dichotomie der Differenz des Eigenen / Fremden befreit und in seiner je spezifischen Relation erfasst, erkennt man die spezifische Bedeutung der Kategorie des Fremden in der Ambivalenz der Integration dessen, was dem Gewohnten, dem Vertrauten entzogen ist. Im Anschluss daran kann eine Typologie des Fremden entwickelt werden, die sich an verschiedenen Formen und Graden des Fremden orientiert.