



Pool auf dem Dach des Marina Bay Sands Hotels in Singapur: Die Stadt hat keinen Sinn, und sie hat keine andere Funktion als den Spaß, Häuser

ZEITGEIST

# Als Thomas Cook die Welt erfand

Vor 150 Jahren gebar ein Brite die Idee des modernen Reisens. Inzwischen sind jedes Jahr Milliarden Menschen unterwegs, sie suchen Erholung und Erfüllung, Abenteuer und Geschäfte. Eine Grand Tour durch die Welt des Massentourismus. *Von Georg Diez*

**I**n Singapur schwimmt ein Schiff in 200 Metern hoch über der Stadt. Es wirkt, als hätte ein verspielter Gott es auf den Hochhausdächern des Marina Bay Sands Hotels abgestellt. Weniger als ein Weltwunder tut es nicht in dieser Stadt.

Alles muss größer, glitzernder, gieriger sein. Die Eingangshalle des Hotels erhebt sich kathedralenhaft wie der Kölner Dom, die gesamte Anlage inklusive eines Casinos kostete 3,8 Milliarden Euro und ist eine der teuersten der Welt, der riesige Brunnen in der Stadt heißt „Fountain of Wealth“, und neulich verlor ein Glücks-

spieler sagenhafte 53 Millionen Euro beim Baccarat. Er soll das Marina Bay Sands ohne jede Regung verlassen haben.

Singapur ist Exzess und Entertainment, eine Stadt als Vergnügungspark und Versprechen: Wer in einem der Pools auf dem 340 Meter langen Schiffsdach des Marina Bay Sands planscht, scheint zu schweben, hinaus aufs Meer zu schwimmen, hinaus in den Himmel, in die Ewigkeit, ins Nichts.

Die Stadt Singapur hat keinen Sinn, und sie hat keine andere Funktion als den Spaß. Häuser öffnen sich wie Blumen, lie-

gen da wie gestrandete Eisberge oder gutschmeckende Muscheln. Überall fotografieren sich die Menschen gegenseitig, als könnten sie nicht glauben, dass sie Teil dieser Zukunft sind.

Jeden Monat kommen mehr als eine Million Menschen, vor allem Asiaten, viele Europäer. Sie wollen shoppen und spielen, sie wollen Sicherheit und Konsum, das ist die Siegerformel des 21. Jahrhunderts, und wer das autoritär nennt, kommt im Zweifel aus dem Westen.

Singapur fühlt sich an wie eine gigantische Lounge, wie eine Stadt als Dutyfree-



öffnen sich wie Blumen, liegen da wie gestrandete Eisberge oder gutschmeckende Muscheln

ALAMY / MAURITIUS IMAGES

shop, wie eine kapitalistische Überwältigungsstrategie. Im ersten Quartal 2011 ließen die Touristen fünf Milliarden Dollar hier, sie gaben das Geld vor allem im Casino aus und in den Geschäften, in einer der Malls, in denen es Uhren gibt, die 120 000 Dollar und mehr kosten. Singapur bedeutet Hedonismus ohne Kater und schlechtes Gewissen, Memphis ohne den Blues, Ibiza ohne Sex und Drogen. Eine feindfreie Zone.

Über Brücken, Rolltreppen, Fußgängergerampeln bewegen sich die Menschen durch die klebrige Hitze, irgendwo in diesem Venedig des 21. Jahrhunderts ist immer eine Show, irgendwo immer ein Sale.

Da wächst ein lilafarbenes Pilzdach über einer Bar am Fluss, dort ein paar Meter weiter jagt eine Kugel drei Jungs in den Nachthimmel, sie schreien wie wild und schauen sich das Ganze gleich noch mal auf dem Großbildschirm an, unter dem Gejohle ihrer Freunde, weil eine Kamera sie dabei gefilmt hat. Wirklichkeit und Erfahrung werden in Bits und Bytes verwandelt, Ferien in Fiktion. Die neue Welt des Massentourismus.

Auch in diesen Sommermonaten hat sich wie jedes Jahr halb Europa auf den Weg gemacht, die Welt zu erkunden und zu erobern wie in einer Völkerwanderung. Die Menschen setzen sich ins Auto, in die Eisenbahn, ins Flugzeug, um Urlaub zu machen, Ferien zu verbringen, auf Reisen zu gehen; sie tun dies schätzungsweise fast fünf Milliarden Mal pro Jahr. Sie betrinken sich am Ballermann, gehen in Namibia auf Safari oder bestaunen in Singapur Asiens neue Welten.

Tatsächlich ist die Idee des Massentourismus relativ jung. Erfunden hat ihn ein Brite namens Thomas Cook, ein Drucker, ein Baptistenprediger, ein kämpferischer Anti-Alkoholiker, der 1841 für sich und seine 570 Mitstreiter einen Zug mietete, der sie von Leicester nach Loughborough transportierte, für einen Schilling pro Per-

son, um dort gegen Sucht und Verschwendung zu demonstrieren. 1851 brachte er schon 165 000 Menschen zur Weltausstellung nach London. Und 1861, vor 150 Jahren, erfand er das Prinzip des All-inclusive, als er eine Paris-Reise anbot, bei der Transport, Hotel, Essen, Trinken im Preis enthalten waren.

Reisen war bis dahin Bewegung und Abenteuer, nicht Besinnung oder Ablenkung wie heute. Reisen bedeutete Fremdheit und Bildung, nicht Last Minute und Billigflieger. Das Ideal war die „Grand Tour“: Seit der Renaissance waren junge Adlige und später auch die Kinder des gehobenen Bürgertums durch Italien, Deutschland, Spanien und manchmal bis ins Heilige Land gereist, um den Geist zu erweitern, den Charakter zu formen und manchmal auch eine Geliebte zu finden.

Thomas Cook demokratisierte die aristokratische Tradition. Sein Sohn John und seine Enkel formten die Ferien zur saisonalen Völkerwanderung. 1911, vor 100 Jahren, erschien der erste Cook-Katalog, der den Titel „Summer Holidays“ trug und auf dem das Matterhorn zu sehen war, davor schlangelt sich ein kleiner

---

Hedonismus ohne Kater.  
Memphis ohne den  
Blues. Ibiza ohne Sex und  
Drogen.

Weg durch den Wald: Die Idee der modernen Ferien war etabliert. Reisen als Privileg einer Minderheit wurde abgelöst vom allgemeinen Recht auf Urlaub. Die Angestellten, Produkt der prosperierenden Moderne, eroberten sich ihren Platz an den Stränden und in den Bergen.

Heute gehört Thomas Cook zu den größten Reisekonzernen der Welt mit Dependancen in vielen Ländern. Heute bestimmen nicht mehr Missionare, sondern Maschinen, wo die Menschen Urlaub machen. In Oberursel bei Frankfurt am Main, der deutschen Dependance, stehen die Computer, die Hotelkapazitäten, Belegungsdaten und Flugpreise hin und her geschoben. Sie kalkulieren ständig neu, was eine Woche Antalya oder Mallorca kostet. Zuerst reisen die Zahlen, dann reisen die Menschen.

Preis und Klima, sagt Peter Fankhauser, nach diesen beiden Kriterien wählen die Deutschen ihren Urlaubsort aus. Fankhauser, 50, ist Vorstandschef der Thomas Cook AG, die in Oberursel 1400 Menschen beschäftigt. Reisen, das kommunizieren sie hier, hat weniger mit Welt zu tun als mit Provinz, es geht weniger um die Fremde als um das Vertraute. Fankhauser kann über die Trends reden, Wellness, Healthness, All-inclusive und Kreuzfahrten, über Produkte, die hier „neu entwickelt“ werden. Er kann über die Krisenjahre 2009 und 2010 reden und den Preiskrieg in den Jahren zuvor. Er kann erklären, warum die Leute wieder mehr Geld fürs Reisen ausgeben und Thomas Cook sich in Deutschland so gut behauptet hat. Deshalb redet er als Erstes über die EDV. Eine Milliarde Berechnungen pro Nacht steuern die Ferienreisen der Deutschen allein bei Thomas Cook, sagt Fankhauser.

49 Millionen Deutsche waren 2010 unterwegs, sie gaben 120 Milliarden Euro aus. 40 Prozent blieben in Deutschland, ansonsten fahren die Deutschen nach Österreich und Italien und nach Bulgarien, weil dort der Familienurlaub billig ist, sie fahren besonders gern in die Türkei, weil dort fast immer „all inclusive“ ist, und am allermeisten fahren sie nach Spanien, weil es dort Mallorca gibt, wo 17-Jährige nachts um eins das Bier aus Eimern mit Strohhalmen trinken, Männer Tattoos tragen und Frauen Strähnen im Haar.

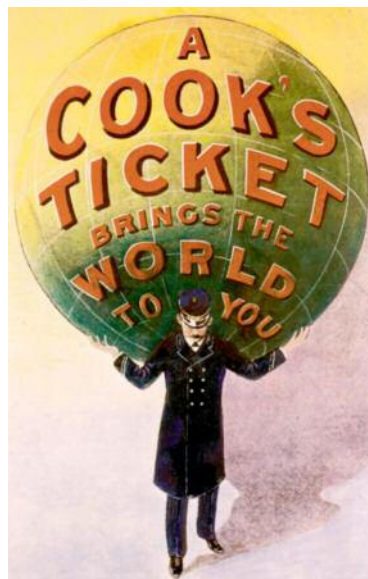
Die andere Realität bietet der Schweizer Reisekonzern Kuoni. Zum Beispiel eine Reise nach Tschernobyl, „Kinder lachen“ heißt das Motto des Trips. Im Katalog werden Künstler und Philosophen über Sinn und Unsinn des Reisens befragt, man geht das Ganze grundsätzlich an und sucht gemeinsam nach der Zukunft des Tourismus, nach den Grenzen dessen, was die Menschen im Urlaub wollen.

„Kuoni Future Lab“ heißt die Abteilung, in der Ganges-Expeditionen angeboten werden, die eher an Indiana Jones

als an Urlaub erinnern. Die Reisenden wissen nie, wo man abends anlegt, was man essen wird, müssen das Wasser selbst holen, ins nächste Dorf gehen für Reis, es gibt kein Bier. „Beauty is an experience“, sagen sie bei Kuoni und zählen auf den Touristen als Botschafter einer besseren Gesinnung.

Reisen einmal als Weltausschluss und einmal als Welteroberung, einmal als hedonistische und einmal als ethische Unternehmung. Reisen als einer der größten Wirtschaftszweige unserer Zeit. Reisen als einziger Widerspruch. Eine Explosion der Mobilität im Zeitalter der Virtualität.

Früher suchte der Reisende die Welt. Heute sucht der Reisende sich selbst.



Tourismusplakat 1904



Pauschaltouristen in Ägypten 1912

Früher wollte der Reisende etwas lernen. Heute muss die Frage lauten: Macht Reisen vielleicht dumm?

Um vom Wandel unserer Welt und des Reisens zu erzählen, führt eine Grand Tour im 21. Jahrhundert nicht mehr zu Kathedralen und Museen, sondern muss Halt machen in Spa-Lounges, Riesenhotels und Flughäfen, den Schauplätzen der modernen Mobilität.

Diese Grand Tour beginnt in London, dem klassischen Anfangspunkt, wo die Idee des Tourismus und des Travelns im 19. Jahrhundert geboren wurde. Sie führt nach Istanbul, an die magische Grenze zwischen Ost und West, eine Saga von gestern und die Metropole von morgen. Nach Doha, wo sich die Global Class präsentiert, die in der Business Lounge zu Hause ist. Nach Singapur, wo eine auf-

Früher suchte der Reisende die Welt. Heute sucht er sich selbst. Macht Reisen vielleicht dumm?

strebende Mittelschicht die Stadt in einen Spielplatz verwandelt. Und schließlich nach Sanya in China, wo die Zukunft des Massentourismus sich anfühlt wie Thomas Cook auf Speed.

Sieben Uhr früh in Berlin-Tegel, British Midlands Flug 840 nach London-Heathrow. Da stehen sie, Paviane in Anzügen. Sie warten in der Schlange vor dem Schalter und vertreiben sich die Zeit damit, die anderen Paviane zu taxieren. Business Class, Senator Card? Absteiger? Alphonse? Wenn der Flughafen ein Zentrum der Zivilisation ist, dann zeigt sich ausgerechnet hier das Zoologische unserer Spezies.

Sie stellen sich in Schlangen, schieben sich auf Maschinen zu, die ihr Gepäck durchleuchten, legen, ohne zu lachen, ihren Laptop und ihre schwere Uhr und ihre Cremes und ihren Schlüssel in graue Plastikschränke. Ein absurdes Theater, und sie nehmen es hin.

Fliegen bedeutet heute Rudelbildung, Regeln und eine Routine, die zu Lähmungserscheinungen im Kopf führt. An Bord versinken sie in den Sitz, in einen Strudel aus Ansagen, Anschnallen und Abba, sie schalten ihr iPhone aus und nicken weg und schrecken auf und bestellen Tomatensaft mit Salz und Pfeffer. Die globale Klasse bei der Arbeit, die es hinüberzieht ins Delirium der Globalisierung. Sie sind zu müde, es ist zu kalt, dauernd müssen sie sich wehren auf so einem Flug, gegen sich selbst, gegen das eigene Unwohlsein und gegen das eigene Verschwinden.

Begonnen hat die Bewusstseinsveränderung des Reisens schon vor dem 11. September 2001, jenem Tag, als aus dem Menschheitstraum Flugzeug eine menschenvernichtende Waffe wurde. 9/11 steht auch für den Beginn eines Jahrzehnts, in dem es billiger war, nach Dub-

lin zu fliegen, als mit dem Taxi zum Flughafen zu fahren. 9/11 markiert aber vor allem jenen Sicherheitswahn, der aus dem freiheitlichen Fliegen ein Zwangs- und Angstsystem machte.

Der Optimismus und die Offenheit, für die der Flughafen ein Symbol war, existieren nicht mehr. In London-Heathrow versuchen sie, dieses Gefühl als Zitat zu beschwören. Grellweiß spannt sich die futuristische Stahlkonstruktion über dem Terminal 5, der 2008 eröffnet und sofort zum „Terminal der Schande“ wurde: Koffer verschwanden, Passagiere saßen fest, es war eine Farce, die das Konzept der Moderne genauso lächerlich machte wie das der Mobilität.

Theroux erzählt von den großen Reisenden vor allem des 19. Jahrhunderts, als nicht nur der Massentourismus geboren wurde, sondern auch der Mythos des einsamen Entdeckers, des entbehrungsreichen Forschers, des halbverhungerten Zivilisationsflüchtlings.

Richard Francis Burton zum Beispiel, Offizier und Orientalist, der als Ungläubiger 1853 die Pilgerreise nach Mekka wagte, sich dafür beschneiden ließ, Arabisch lernte, sich wie ein afghanischer Derwisch anzog und sagte: „Reisende sind, wie Dichter, meistens wütende Männer.“

Oder Samuel Johnson, Gelehrter und Lexikograf, der es hasste, London zu ver-

sen, und die Frauen, die sich für ihre Schönheit operieren ließen und nun wie verkleidet wirken.

Alles ist ein wenig abgewetzt in dieser Lounge. Im Flugzeug türkisfarbene Sessel, braunes Leder, schreiende Kinder, Hitze. Die Blicke sind weniger aggressiv als auf dem Weg nach London, es sind eher Familien unterwegs. Die Bilder schieben sich im Kopf des Reisenden übereinander, Istanbul, Konstantinopel, magischer Ort der Vergangenheit, Magnet der Jetztzeit. Eine Art von Amnesie, und dann wird auch noch ein Film gezeigt, der von Gedächtnisverlust handelt.

Er heißt „Unknown Identity“ und handelt von einem Mann, der ohne Erinne-



EasyJet-Passagiere in Berlin-Schönefeld

Strandurlauber in Italien

Die Industrialisierung hatte Träume freigesetzt, die mit Technik transportiert wurden. Die Verbindung von Schiene und Sehnsucht war ein Schlüssel für den Siegeszug des Westens, weil es nicht nur um Strände ging, um Städtereisen oder Sightseeing, sondern um ein umfassendes Konzept der Welteroberung mit mehr oder weniger friedlichen Mitteln.

Vorangetrieben wurden die Reisenden im 19. Jahrhundert von der nervösen Euphorie ihrer Epoche. Der Dichter Charles Baudelaire etwa war fasziniert vom „tiefen und geheimnisvollen Charme“ eines Ozeanschiffs. Er beschrieb es als „ein vom Geist beseeltes Tier“, das „alle Not und alles Streben der Menschheit mit sich trägt“. Die Welt war dazu da, entdeckt zu werden.

Die industrielle und die intellektuelle Landnahme des Westens geschahen gleichzeitig – und es waren vor allem die Engländer, die das Reisen, so wie wir es heute kennen, erfanden. „Die Geschichte der englischen Reisenden“, schreibt Paul Theroux in seinem Buch „The Tao of Travel“, „ist die Geschichte von Menschen auf der Suche nach Sonnenschein.“

lassen, und es immerhin doch bis auf die Hebriden schaffte und sagte: Ein Reisender müsse „alles daheim lassen außer sich selbst“.

Oder Joseph Conrad, Schriftsteller und Seemann, der 1890 einen Monat lang den Kongo hinauffuhr und daraus seinen Roman „Herz der Finsternis“ machte, den ultimativen Reiseroman, der den Suchenden am Ende aber nur zu den Fragen der eigenen Schuld, des eigenen Versagens, der eigenen Psyche führt.

Sie reisten mit dem Schiff oder mit der Eisenbahn, und oft gingen sie auch zu Fuß. Sie glitten durch die Landschaft, wurden zur Landschaft. Heute überfliegt der Reisende in vier Stunden zwei Kriege, drei Umweltkatastrophen und einen Völkermord und nimmt die Bruchlinien unserer Zeit kaum wahr.

Im sauerstoffarmen Wartebereich von Turkish Airlines sitzen Männer mit Muskeln, auf die nackte Frauen tätowiert sind, Männer, die T-Shirts tragen, auf denen steht: „It's Guinness Time“. Da sitzen die Frauen, die ihre Schönheit hinter ihrem schwarzen Schleier verschwinden las-

rung aus dem Koma erwacht. Es ist der Schauspieler Liam Neeson, der mal der Judenretter Schindler war und in Berlin auf Bruno Ganz trifft, der mal der Judenmörder Hitler war. Um Geheimdienste geht es, einen Scheich und genmanipuliertes Getreide, bei einer Verfolgungsjagd wird die Friedrichstraße zerlegt, Neeson flüchtet sich in einen Technotempel, am Ende wird das Adlon in die Luft gesprengt, und Türken und Engländer schauen sich das im Halbschlaf an und trinken dazu Efes-Bier.

Berlin, Stasi, Nazis wirken in dieser Welt wie Folklore aus dem 20. Jahrhundert. Was da Zentrum ist und was Peripherie, ist genauso schwer zu sagen, wie was Vergangenheit ist oder was Zukunft. Am Ende ist es immer anders und das uralte China die Macht von morgen, das uralte Istanbul eine moderne Metropole.

Es ist in Istanbul jedenfalls nicht zu spüren, dass man am Rand von Europa ist. Von hier aus betrachtet ist eher Europa am Rand. Die Stadt boomt, Istanbul explodiert. 13, 15, 17 Millionen? Und die Frage, ob die Türkei zu Europa gehört, wird nachts um halb eins in den engen

Gassen von Beyoglu geklärt. Sie sind 18, 21, 23 Jahre alt, sprechen Dänisch, Schwedisch, Deutsch, sitzen an Tischen und tunken ihr Weißbrot in Hummus, trinken wieder Efes-Bier und tanzen zum Euro-Pop, der aus den Türen der Bars knallt.

Es ist die erste Generation, die tatsächlich ohne Grenzen aufgewachsen ist. Wo die Interrailer sich in den achtziger Jahren von Bahnhof zu Bahnhof schleppten und sich dann fragten, was genau nun in Budapest oder Madrid zu tun ist und wo die besten Bars sind, wissen die hier genau, was sie in Tallinn, Kopenhagen oder eben Istanbul suchen.

Sie erschaffen die Städte neu, die sie besuchen, weil sie die Städte zu dem Bild machen, das sie von ihnen haben. Sie drehen damit das klassische Sightseeing um, manchmal scheint es sogar, als seien sie selbst die Attraktion. Unter dem Ansturm ihrer Wochenendinvasionen entstehen die Städte Europas neu als Spielplätze der globalisierten Jugend.

In Berlin zum Beispiel zelebrieren junge Spanier oder Franzosen oder Amerikaner ein Bohemeleben, von dem sie noch ihren Kindern erzählen werden, während die Deutschen in der Stadt vor allem den Stau und den Staub sehen. Die globalisierten Jugendlichen kennen die Künstler der Stadt, wenn sie es nicht selbst sind; sie wissen, welcher DJ an welchem Abend auflegt; sie gehen in die illegalen Clubs, von denen die Nachbarn nichts ahnen, weil sie keine Facebook-Freunde haben, die ihnen davon erzählen.

Das Internet regelt die Reise im Kopf, der Billigflieger bringt einen dorthin. Beides gehört zusammen, beides begann in den späten neunziger Jahren. Eine Subkultur auf der Suche nach Techno, Kunst oder schwulem Sex eroberte Berlin. Sie kennen sich online, sie verabreden sich online, sie machen sich ein Bild der Welt, die sie bald betreten werden, online. Ihre Kennerschaft gibt ihnen einen Grad von Individualismus, der auf eine Welt prallt, die sich mehr und mehr muffinisiert.

Die Innenstädte von Berlin, London, Paris oder Stockholm gleichen dabei den Flughäfen dieser Welt. In Istanbul gibt es Caffè Nero und Burger King, es gibt Granola mit Blaubeeren und Biscotti und Muffins, Muffins, Muffins. Es gibt einen formeleinsigen Futurismus, ein aladinhaftes Allerlei der Formen, zwischen dem sich das Gestern, das Morgen, das Heute verlieren.

**W**hy would anyone fly to Qatar“, fragt der kleine Junge seinen sehr britischen Vater, eine durchaus berechnete Frage. Neben ihm in der Qatar-Airways-Lounge sitzt seine asiatische Mutter, eine Geigerin in Converse-Turnschuhen.

In Doha schließlich angekommen, gibt es die Antwort auf die Frage des Jungen:

Das Scheichtum begrüßt seine Besucher mit einer kapitalistischen Aufforderung in goldenen Lettern: „Win 100 000“. Luxus wird hier eskalrt exekutiert. Das Licht in der Dutyfreehalle strahlt so grell, dass man sich sofort kränzlich fühlt.

Doha repräsentiert eine globale Bruchlinie. Am Ticketschalter steht ein Mann in warmem Fleece-Pullover und wird von einem Beamten streng gefragt: „Where are you from?“ „Abidjan“, sagt der Mann. „What is the capital of Abidjan?“, fragt der Beamte. „Abidjan“, sagt der Mann aus der Elfenbeinküste, der die Frage nicht recht versteht. „But what is the capital of Abidjan?“, fragt der Beamte noch mal, der die Antwort nicht recht versteht, und so

tig und ikonisch werden, wie es Europa für das alte war.“

Je weiter nach Osten man sich bewegt, desto deutlicher schwindet die Macht des Westens – und damit auch die Vorstellungen davon, was eine Reise ist, wie man reist, wann man reist und was man zu erwarten hat. Um zwei Uhr morgens überblenden sich beim Warten auf das Einsteigen nach Singapur die Milka-Werbung, der Scheich auf dem Weg nach Kuwait und der Scheich mit dem iPod. „Wir täuschen uns“, schreibt Kaplan, „wenn wir glauben, wir verstehen, was wir sehen.“

Das 19. Jahrhundert hatte das Reisen mystifiziert, das 20. Jahrhundert hatte es mechanisiert, das 21. Jahrhundert hat es



Last-Minute-Angebote in Hannover



Traveller in Indien

kann das noch ewig weitergehen. Beckett in Arabien.

Das weltweite Flüchtlingsproblem ist in Doha nur als Farce präsent. Trivandrum, Amritsar, Dammam, Hyderabad, Muscat, Peshawar, das sind die Flugziele, die über den grauhaarigen Inderinnen auftauchen, viele von ihnen im Rollstuhl, alle in bunte Schals gewickelt, sie warten in einem kleinen, kühlen Raum – eine Art Asyl.

Der amerikanische Journalist Robert Kaplan hat es in seinem Buch „Monsoon“ so ausgedrückt: „Das Gebiet rund um den Indischen Ozean, das sich vom Horn von Afrika über die Arabische Halbinsel, die iranische Hochebene und den indischen Subkontinent bis zu den Inseln Indonesiens und noch weiter erstreckt, könnte für das neue Jahrhundert so wich-

nun multipliziert. Immer mehr, immer verschiedener, immer verwirrender.

**I**n Deutschland war die Kritik am Reisen und vor allem am Tourismus immer schon fast so populär wie das Reisen selbst. Hans Magnus Enzensberger versuchte sich 1958 an einer Theorie und sah im Tourismus vor allem „das Spiegelbild der Gesellschaft, von der er sich abstößt“.

Er beschrieb das Reise-Ideal der „unberührten Landschaft und der unberührten Geschichte“, das für ihn nichts anderes war „als der Versuch, den in die Ferne projizierten Wunschtraum der Romantik leibhaftig zu verwirklichen“. Und er meinte, darin eine Dialektik zu erkennen: Indem das Ziel erreicht wird, „ist es auch schon vernichtet“.

Während die Engländer aus Unbehagen an der Heimat in die Welt zogen, reisten die Deutschen nach dem Zweiten Weltkrieg voller Unsicherheit über das, was sie in der Fremde wohl erwartet. Sie hatten Angst aufzufallen, sie zerschnitten die Spaghetti mit der Schere und waren im Grunde noch stolz darauf. Die Fremde

Auf Hainan gibt es überhaupt kein ästhetisches Prinzip außer einem lauten Boom, Boom, Boom.

musste kleingemacht werden, damit sie zu Hause auf den Balkon passte.

Es ist auch nicht verwunderlich, dass es kaum große deutsche Reisende gibt – selbst Goethe beschäftigte sich zwischen 1786 und 1788 in Italien mehr mit sich selbst und seiner Malerei als mit den Italienern. Heine wanderte 1824 durch den Harz, Fontane fuhr 1858 nach Schottland, viel mehr ist da auch nicht – außer dem Überweltreisenden Alexander von Humboldt, der auch von den Engländern bewundert wurde.

Eine sehr deutsche Figur ist zum Beispiel der Filmregisseur Werner Herzog, der den Tourismus als „Todsünde“ bezeichnete und zu Fuß von München nach

Nicht das Ferne ist wichtig, sondern das Ego. Nicht eine unbestimmte Sehnsucht, sondern ein ganz konkreter Wunsch oder „Trigger“, wie Masala sagt, der dann auch noch den Psychoanalytiker C. G. Jung erwähnt. Eine Reiseentscheidung ist heute fast eine Mini-Analyse. „Detourist“, so nennt Masala sein Konzept, wie „detour“, also Umweg, weil der Weg, so die Theorie, heute den westlichen Touristen wichtiger ist. Sie wollen nicht mehr ankommen.

**H**ochhäuser, Hochhäuser, Hochhäuser. Irgendwo dahinter muss der Strand sein. Das „Hawaii Chinas“ nennen sie Sanya auf der Insel Hainan. Vor allem Chi-

Hochhäusern weitergeht, kommt man zu einem Club, wo sich junge Chinesen einen Raum mieten, um vor einem Großbildfernseher Karaoke zu singen und sich dabei zu betrinken, zu zweit, zu viert, zu zehnt, aber immer in einzelnen Zimmern, 201, 202, 203, irgendwas zwischen Puff und Kinderzimmer.

Alles hier ist gaga. Rimini plus Rockkonzert plus 120 Prozent Luftfeuchtigkeit. Als Westmensch kann man sich im Mandarin Oriental verkriechen, dem Luxusresort der Insel, wo eine ganz andere Form von Solipsismus zelebriert wird. Wenn nicht gerade die chinesische Mafia gastiert, kann man in aller Ruhe Geld für gutes Essen und guten Wein ausgeben,



Chinesischer Touristenort Sanya auf Hainan



Foto-Safari in Tansania

Paris lief, als er hörte, dass die von ihm verehrte Filmhistorikerin Lotte Eisner im Sterben lag. Sie wird nicht sterben, solange ich unterwegs bin, sagte Herzog, mit dem schamanistischen Selbstverständnis, das typisch ist für viele, die im Laufen die Alternative zum Reisen im Modus der Massen sehen.

Der englische Schriftsteller Will Self etwa findet Fliegen „ästhetisch unmöglich“ und läuft nun lieber, in der Tradition der Situationisten, eine Art Ein-Mann-Protest gegen die herrschenden Reiseverhältnisse, quer durch London oder auch schon mal bis Dubai. Und auch der Erfolg von Wolfgang Büschers Zu-Fuß-Literatur, etwa der Amerika-Durchquerung „Hartland“, mag so zu erklären sein.

Es zeigt sich hier eine andere Sehnsucht, ein Streben nach Entschleunigung, um so ein modisches Wort zu verwenden, in letzter Konsequenz nach dem Ende des Reisens, wie es im 19. Jahrhundert erfunden wurde für die westliche Moderne. Remo Masala vom Schweizer Reise-Riesen Kuoni sagt: „Wir reden nicht mehr von Zielen, wir reden von Bedürfnissen.“

nesen und auch immer mehr Russen fliegen hierher. Die Formensprache lässt sich nur schwer entschlüsseln. Ein riesiger Baldachin türmt sich über einem Hochhaus, tausend Balkone kleben zitternd an der Fassade, kaum zu sagen, ob es überhaupt ein ästhetisches Prinzip gibt außer dem kräftigen Boom, Boom, Boom, das diese Häuser in den blauen Himmel rufen.

Das Morgen des Massentourismus ist im Südchinesischen Meer zu bewundern. 6 Millionen Touristen kamen 2008, irgendwann sollen es 50 Millionen im Jahr sein. Im Sommer eher ausgestorben, kosten im Januar, Februar die Zimmer in einer der Fünf-Sterne-Anlagen schon mal mehr als 1000 Euro. Der Strand ist weiß, aber den betreten die Chinesen nur ungern, weil sie Sonne und Meer nicht mögen.

In Sanya kann man die Karikatur vom chinesischen Wachstum erleben. Nachts wird die Stadt endgültig zum Comic. An einem Berg leuchten gelbe Figuren auf, am Fluss spielt krächzend eine Band Songs von Julio Iglesias, daneben läuft ein Actionfilm. Schiffe ankern, so groß wie russische Panzerboote, und wenn man die Straße zwischen den blinkenden

aufs Meer schauen oder die Spa-Isierung der Welt ein wenig vorantreiben, während ein Paar sanfte Hände einen so durchknetet, dass man einen Gin Tonic braucht, um wieder Boden unter den Füßen zu spüren.

An der Bar singt eine Frau aus Uruguay „Bésame mucho“, ein Mann mit Glatze spielt Gitarre, sie sind ganz für sich, niemand ist heute Abend hier, um ihnen zuzuhören. Nebensaison. Der Mond spiegelt sich im Wasser, die Menschen, die unverputzten Beton mögen, und eine Moderne, die die Natur mit der Zivilisation vereint zum Preis eines mittleren Monateinkommens, all die Menschen also, für die Hotel Tipps eine Art Geheimwährung sind und die Fetischisierung der besonderen Orte fast schon etwas Sexuelles, Pornohaftes hat – all diese Leute sind eben gerade auf Sansibar oder auf St. Barth oder in einem neuen Resort in Mexiko. Oder natürlich auf dieser Insel vor Mosambik, wie heißt die noch?

**A**m nächsten Morgen, die Fahrt zum Flughafen zieht sich. Immer wieder biegen 50 Hochhäuser um die Ecke. Es

regnet monsunartig. Und die Chinesen sind wirklich sehr schlechte Autofahrer. Das kann man aus der Ferne lustig finden, sitzt man in Sanya im Taxi, ist das nicht ganz so lustig.

Der amerikanische Reporter Evan Osnos beschrieb im „New Yorker“, was passiert, wenn Chinesen auf Grand Tour durch Europa reisen. Sie werden vor dem üblicherweise kargen Frühstück gewarnt, sie werden überhaupt vor dem Essen gewarnt, sie staunen, wie langsam alles ist, vor allem die Kassiererin im Supermarkt.

„Ich bin es gewohnt, dass drei Leute gleichzeitig ihre Waren aufs Band legen und die alte Frau, die an der Kasse sitzt, uns gleichzeitig unser Wechselgeld gibt, ohne einen Fehler dabei zu machen“, sagt der Tourguide Li zu Osnos. „Ich sage nicht, dass die Europäer dumm sind. Wenn sie dumm wären, hätten sie nicht all die Technologie erfunden, die sehr komplizierte Rechnungen erfordert. Sie gehen wohl einfach mit Mathematik anders um.“

Die chinesischen Touristen bewundern in Versailles das chinesische Porzellan, „das von uns gestohlen wurde“; sie fragen sich, wie ein Land, in dem so viel gestreikt wird wie in Frankreich, „wirtschaftlich wachsen kann“; sie fragen sich in Italien, ob ein Ein-Parteien-Staat nicht doch besser sei. „Die moderne chinesische Reise“, schreibt Osnos, „beruht wie der moderne chinesische Staat auf dem fragilen Versprechen, dass einer chaotischen Welt Ordnung aufgezwungen werden kann.“

Was hat das alles noch mit Thomas Cook zu tun?

Cook schaute streng auf die Welt. Er wollte die Menschen durch das Reisen moralisch verbessern, dazu überhaupt erst erfand er seine Coupons und seine Reiseschecks. Er wollte es den Menschen leichter machen, in dem Gewirr von Eisenbahnen und Schiffsstrecken die Übersicht zu behalten, dazu erfand er „Cook’s Continental Time Table“, der von 1873 bis heute einmal im Monat erscheint, unterbrochen nur durch den Zweiten Weltkrieg. Im August 1939 konnte man hier lesen, wann die Züge zwischen München und Kochel fahren, welches Schiff einen von Genua nach Dschibuti bringt und wie die Zeiten des River Plate Service in Argentinien sind.

Die Welt schien größer damals. Die Welt ist nicht kleiner heute, auch wenn es so scheint. Fast alles hat sich am Reisen geändert. Aber eines ist gleich geblieben: Reisen zeigt uns, wer wir sein wollen und wer wir sind. Je weiter wir wegfahren, desto näher kommen wir uns.

„Reisen ist ein Geisteszustand“, schreibt Paul Theroux, „es ist eine fast ausschließlich innere Erfahrung.“

Das Flugzeug startet in Sanya. Die Moderne hat eine volle Umdrehung gemacht.