

Tourismus und »Totale Mobilmachung« oder Kraft durch Freude-Auslandsreisen als interkulturelle Inszenierung

Der neuzeitliche Mobilitätsdiskurs steht – auch wenn er letztendlich vor allem auf ökonomische Motive zurückzuführen ist – insgesamt im Zeichen des Ideals eines friedlichen Kosmopolitismus, der sich als kulturelle Praxis gegen Ende des 18. Jahrhunderts in einer beträchtlichen Aufwertung der »zweckfreien«, lediglich der Aneignung und Vermittlung von interkulturellem Weltwissen verpflichteten Reise manifestiert. Mit diesem Erkenntnisanspruch an das Reisen stößt nun insbesondere der gebildete Bürger in einen sozialen und kulturellen Raum, der zuvor dem Adel im Medium der Kavaliertour vorbehalten war. Befördert durch die Auflösung der feudalen Strukturen und beflügelt durch den kosmopolitischen Zeitgeist der (Spät-)Aufklärung, setzt sich das europäische Bürgertum zunehmend in Bewegung. Zahlreiche zeitgenössische Dokumente, insbesondere eine wahre Flut an Reiseberichten, bezeugen diese neue Reiselust. So heißt es etwa 1784 in einem offenen Brief des Gelehrten Archenholz an den Herausgeber des *Teutschen Merkur*: »In keinem Zeitalter der Welt wurde so viel gereist, als in dem unsrigen, wo das Reisen zu einer Art Epidemie geworden ist«. (Der Teutsche Merkur: 151) Daß es sich dabei freilich um einen elitär operierenden, keineswegs alle Schichten der Gesellschaft befallenden »Virus« handelte, liegt auf der Hand. Und auch wenn Theodor Fontane etwa hundert Jahre später egalitär zugespitzt behauptet: »Zu den Eigentümlichkeiten unserer Zeit gehört das Massenreisen. Sonst reisten bevorzugte Individuen, jetzt reist jeder und jede. (...) Alle Welt reist«. (Fontane: 9) – so bedeutet dies noch lange nicht, daß die zweckfreie Reise in die Ferne am Ende des 19. Jahrhunderts dem größten Teil der Bevölkerung zugänglich geworden war. Zwar wird damit der damals unübersehbare Tendenz eines stetig zunehmenden, epigonalen Nachrückens der Mittelschichten, d. h. vor allem der Beamten, Angestellten und besser verdienenden Industriefacharbeiter in die bürgerlichen, meist inländischen Kur- und Badeorte Ausdruck gegeben, doch von »Massenreisen« kann zu Fontanes Zeit kaum die Rede sein. Selbst wenn die notorischen Verbesserungen der Transportmittel und Verkehrsnetze im Verlauf des 19. Jahrhunderts für die physische Mobilität des Einzelnen bekanntlich einen quantitativ und qualitativ gewaltigen Sprung darstellen, ist das (Fern-)Reisen zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch keineswegs eine Angelegenheit der Massen. Obwohl, wie Hasso Spode in seiner jüngst erschienenen *Einführung in die Tourismusgeschichte Deutschlands* feststellt, »zur Jahrhundertwende der *Homo touristicus* und der von

In Karl-Siegbert Rehberg et al. (Hg.) (2005)
Mobilität - Raum - Kultur.
Erfahrungswandel vom Mittelalter
bis zur Gegenwart. Dresden: Thales,
pp. 247 - 263.

ihm besiedelte Raum weitgehend ausgebildet« waren, bedeutete erst »die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts die Durchsetzungs- und Konsolidierungsphase des [Massen-]Tourismus«, womit »die Deutschen [sowohl in der alten Bundesrepublik als auch in der ehemaligen DDR] tatsächlich zum ersten Mal »Reiseweltmeister« geworden« sind. (Spode 2003: 131)

Daß die politische Vereinnahmung und propagandistische Instrumentalisierung dieser soziokulturellen, aus interkultureller Sicht in einer langen Tradition positiv besetzten Dömane der (touristischen) Reise durch ein so chauvinistisches und rassistisches Regime wie das der Nationalsozialisten auf diese Entwicklung einen starken Einfluß ausübte, dürfte auf den ersten Blick etwas verwundern. Die neuere Forschung vor allem im Bereich der Kulturgeschichte des Tourismus läßt jedoch keinen Zweifel daran, daß das NS-Regime, wenn nicht zu einer von den Nazis selbst propagierten »Demokratisierung des Reisens« (zit. nach Spode 1991: 85), so doch zumindest zu einer »Popularisierung« (ebd.: 89) und sozialen Egalisierung der Auslandsreisen – wie sie bald nach dem Krieg zum kollektiven Habitus der Deutschen wurden – in entscheidendem Maße beigetragen hat. Wie dieses trotz – oder gerade aufgrund – »eine(r) totale(n) Pervertierung der tradierten Reiseparadigmen« (Opitz 1997: 115) durch die Sozial- und Freizeitpolitik der Nationalsozialisten möglich war, soll im folgenden exemplarisch an den staatlich organisierten *Kraft durch Freude*-Hochseereisen nach Lissabon und Madeira aufgezeigt werden.

Dazu ist es zunächst erforderlich, uns des traditionsträchtigen Schemas der Reise als eindimensionales Medium einer anthropologisch bzw. ontologisch idealisierten, vermeintlich reibungslosen Osmose von Eigenem und Fremden zu befreien, welches die komplexe Dialektik des Phänomens der interkulturellen Begegnung überblendet. Mit anderen Worten: Entgegen der seit der (Spät-)Aufklärung bis ins heutige Zeitalter einer global vernetzten Welt fortwährenden, quasi automatischen assoziativen Synchronisierung von (touristischer) Reise und grenzüberschreitender Völkerverständigung, müssen auch die »Konfliktzonen« bei der Begegnung mit der Fremde mitbedacht werden. Theoretisch und methodologisch können wir uns dabei summarisch auf die Erkenntnisse der *post colonial studies* stützen, die bekanntlich ihr Augenmerk weniger auf die interkulturelle »Horizontverschmelzung« beim Reisen als auf die Schattenseiten, d. h. die herrschaftsausübenden und -stabilisierenden Funktionen des eurozentrischen Reiseblicks und -diskurses richten.¹ Angesichts der neo-kolonialistischen, expansionistischen Züge der »Volk ohne Raum«-Ideologie des *Dritten Reichs* ist es angebracht, den *Kraft durch Freude*-Auslandstourismus und die entsprechende Mediatisierung gegen den Strich – und vor allem gegen die eigene Naziphraseologie der friedlichen Begegnung und »Freundschaft von Volk zu Volk« – zu lesen und das Phänomen dieser

¹ Paradigmatisch etwa bei Mary Louise Pratt (1992): *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation* und in Edward Saids bereits legendärer Studie: *Orientalism* (1978).

»Reisen im Dienste politischer Zielsetzungen« (B. Frommann) nicht nur als wirksame Strategie zur Integration möglichst aller gesellschaftlichen Schichten und Bereiche, sondern letztendlich auch zur »Totalen Mobilmachung« (E. Jünger) für den geplanten Welteroberungskrieg zu untersuchen.

Bereits vor der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten wies Ernst Jünger in einem 1930 publizierten, den modernen Krieg verherrlichenden Essay darauf hin, daß diese massive Mobilisierung nicht allein durch Rüstungspolitik zu erreichen sei:

In der letzten, schon gegen Ende dieses Krieges angedeuteten Phase geschieht keine Bewegung mehr – und sei es die einer Heimarbeiterin an ihrer Nähmaschine – der nicht eine zum mindesten mittelbare kriegerische Leistung inneohnt. In dieser absoluten Erfassung der potentiellen Energie, die die kriegsführenden Industriestaaten in vulkanische Schmiedewerkstätten verwandelt, deutet sich der Anbruch des Arbeitszeitalters vielleicht am sinnfälligsten an – sie macht den Weltkrieg zu einer historischen Erscheinung, die an Bedeutung der Französischen Revolution überlegen ist. Um Energien von solchem Ausmaß zu entfalten, genügt es nicht mehr, den Schwertarm zu rüsten – es ist eine Rüstung bis ins innerste Mark, bis in den feinsten Lebensnerv erforderlich. Sie zu verwirklichen, ist die Aufgabe der Totalen Mobilmachung, eines Aktes, durch den das weitverzweigte und vielfach geaderte Stromnetz des modernen Lebens durch einen einzigen Griff am Schaltbrett dem großen Strom der kriegerischen Energie zugeleitet wird. (Jünger 1980: 126)

Was Jünger hier programmatisch in seiner dehumanisierenden, organistischen Elektronikmetaphorik zum Ausdruck bringt, wurde sehr bald – und zwar auf äußerst effiziente Weise – von den Nationalsozialisten durch die sogenannte »Gleichschaltung« in die Realität umgesetzt. Diesem Synchronisierungsprozeß der politischen und sozialen Institutionen fielen selbstverständlich auch die Gewerkschaften und sämtliche Arbeitervereine zum Opfer, die sich bereits seit der Jahrhundertwende zunehmend dem Bereich der Freizeit der Arbeiter und damit auch dem aufkommenden »proletarischen Tourismus« gewidmet hatten.² Die Funktionäre der am 2. Mai 1933 »zerschlagenen« Gewerkschaften wurden verhaftet, ihr sämtlicher Immobilienbesitz (z. B. Arbeiterferienheime) und finanzielles Guthaben beschlagnahmt. Damit war für die neue Pseudo-Gewerkschaft, die *Deutsche Arbeitsfront* (DAF), eine günstige materielle Ausgangsbasis geschaffen, die ihr Leiter Robert Ley vor allem in den sechs Jahren vor dem Krieg geschickt auszunutzen und auszubauen wußte.

Im Sinne des fordistischen Rationalisierungs- und Leistungsmodells, dem gemäß Arbeits- und Freizeit unzertrennlich miteinander verwoben waren, eine

² Vgl. dazu exemplarisch Christine Keitz (1997) sowie Bruno Frommann (1992) S. 21–102.

Sichtweise, die sich seit den Anfängen des 20. Jahrhunderts international durchgesetzt und Einzug in die Sozial- bzw. Unternehmerpolitik verschiedener europäischer Industrieländer gefunden hatte, wurde die DAF gleich mit einer doppelten Aufgabe beauftragt: sie sollte nicht nur für das Brot, sondern vor allem auch für die Spiele verantwortlich sein. Da jegliche Möglichkeit von Tarifverhandlungen zwischen Arbeitnehmern und -gebern faktisch aufgehoben wurde, womit Reaktionen der Unzufriedenheit oder gar offene Resistenz seitens der Arbeiterschaft zu befürchten waren, ist es im Sinne der inneren Logik des totalitären NS-Regimes durchaus einleuchtend, daß diese moderne Version des »panem et circenses« für eine »Bändigung der Arbeiterklasse« (Timothy W. Mason) ein unumgängliches, gleichsam narkotisierendes Instrument darstellte. Effektive Lohnerhöhungen, d.h. reale Verbesserungen der materiellen Gesellschaftsverhältnisse waren im bereits sehr früh auf den Eroberungskrieg ausgerichteten Wirtschaftsplan undenkbar. Demzufolge mußte es also darum gehen, nicht die soziale Realität an sich, sondern deren Wahrnehmung bzw. das Bewußtsein von ihr zu verändern. Das Regime selbst machte daraus keinen Hehl. So ist z.B. in einer Ausgabe der zweiwöchig erscheinenden, reichlich mit Photographien bebilderten Zeitschrift *Arbeitertum*, einem offiziellen Organ der DAF, in der bekanntlich alle deutschen »Schaffenden« Zwangsglieder waren, so daß es sich gewiß um ein breitenwirkendes Medium gehandelt haben dürfte, folgendes zu lesen: »Es kommt durchaus nicht darauf an, was man dem schaffenden Volke gibt, sondern wie man es ihm gibt«. (*Arbeitertum*, I.4.1935)

Nun ist die damalige Popularität des NS-Regimes – auch unter der Arbeiterschaft – nicht nur auf hohle, propagandistische Versprechen oder platte Verkehren der bekannten marxistischen Maxime, daß das Sein das Bewußtsein bestimme, zurückzuführen. Da die nationalsozialistische Bewußtseinsindustrie, um mit Hannah Arendt zu sprechen, »die Wünsche moderner Massen besser kannte als irgendeine Massenpropaganda vor oder nach ihr« (Arendt 1991: 570), erkannte sie die für die Integration der Bevölkerung und den sozialen Frieden extrem wichtige Bedeutung gerade des Gebiets der vermeintlich unpolitischen, insbesondere als Projektionsraum kollektiver Sehnsüchte fungierenden Freizeit- und Unterhaltungskultur. In diese Bedürfnislücke der »Zerstreuungskultur« (Ernst Bloch), ein moderner Lebensstil, der sich während der hypermobilen »Goldenen Zwanziger« innerhalb der höheren und mittleren Gesellschaftsschichten etabliert hatte und zunehmend auch von den weniger Bemittelten beansprucht wurde, stieß die DAF mit ihrem gigantischen, gleich aus mehreren Abteilungen bestehenden Freizeitwerk *Kraft durch Freude* (KdF)³. Da der »Kult der Bewegung« (Kracauer: 41) –

³ In einer wörtlichen Anlehnung an das italienische Beispiel sollte KdF zunächst *Nach der Arbeit* heißen. Mit der definitiven Entscheidung für einen neuen, originellen Namen verwies KdF auf die nicht geringen Unterschiede gegenüber der *Opera Nazionale Dopolavoro*, die im Gegensatz zur »klassenlosen«, dem Ideologem der »Volksgemeinschaft« verpflichteten NS-Version korporativ, d. h. nach Berufsgruppen, organisiert und strukturiert war. In der *Unter dem Sonnenrad* abgedruckten Rede

sei es im Medium des Filmes, der die Bilder vor unseren Augen und damit auch unser Bewußtsein in Bewegung setzt,⁴ sei es in Form des schnellen, rhythmischen Tanzes, der beliebten Auto- und Motorradrennen oder der motorisierten Reise – als soziokulturelle, kollektive Praxis für den »lifestyle« der 20er und 30er Jahre kennzeichnend war, überrascht es nicht, daß gerade das *Amt für Reisen, Wandern und Urlaub* aus Sicht der Bevölkerung sehr rasch zur weitaus beliebtesten Abteilung, dem »Glanzstück« der im November 1933 gegründeten »Nationalsozialistischen Gemeinschaft Kraft durch Freude« avancierte.

Wie jedoch bereits in der offiziellen Inaugurationsrede des Freizeitwerkes offensichtlich wurde, sollte KdF nicht zur »Zerstreuung«, sondern ganz im Gegenteil zum bündelnden Katalysator der Energien des gesamten Volkes beitragen. So soll nach Ley – zwar plumper formuliert, jedoch durchaus im Sinne des zitierten Konzepts Jüngers von der »Totalen Mobilmachung« zu verstehen – am Anfang der KdF-Idee folgender Wunsch bzw. Befehl des »Führers« gestanden haben:

Ich will, 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 allein mit einem Volk, das seine Nerven behält, kann man wahrhaft große Politik machen. (Zit. n. Spode 1991: 79)

Wie Bruno Frommann in seiner aufschlußreichen Studie auf Grundlage einer detaillierten Analyse der zeitgenössischen NS-Dokumentation aufzeigen kann, verfolgte die KdF-Reisepolitik gleich mehrere, verschieden ausgerichtete Ziele und Zwecke, die vom Regime in den Massenmedien beharrlich affirmiert und inszeniert wurden. Diese multiplen Funktionen faßt er ganz zutreffend folgendermaßen zusammen: »Aufwertung des deutschen Arbeiters« durch seine illusorische »Veredelung« mit der Absicht der »Beseitigung der Minderwertigkeitskomplexe« und der damit einhergehenden Herstellung eines Bewußtseins des »soziale(n) Ausgleich(s)«; »Leistungssteigerung durch Urlaub und Entspannung«; »Hebung der Volksgesundheit einschließlich seelischer und geistiger Spannkraft«; »Förderung der Heimatliebe« auf Grundlage der touristischen Erfahrung der verschiedenen

anläßlich der KdF-Gründung stellt R. Ley die Spezifität des deutschen Freizeitwerkes folgendermaßen heraus: »Wir müssen unsere Freizeit anders organisieren wie das faschistische Italien, da der nationalsozialistische Staat auf anderen Voraussetzungen aufgebaut ist wie der faschistische Staat. Wir dürfen nicht den Feierabend für bestimmte Schichten, Berufe, Klassen, Beamten und andere Gruppen machen, sondern wir müssen eine Freizeitorganisation schaffen, in der alle Menschen zu Hause sein sollen, vor allem auch der Unternehmer, der in Italien fehlt«. (S. 16f) Außerdem war das KdF reichhaltiger und vielfältiger, zudem sowohl quantitativ wie qualitativ dem italienischen Inspirationsmodell weitaus überlegen.

⁴ Gerade zu Beginn der Geschichte des (Stumm-)Films faszinierte das Phänomen der Bewegung auf der Leinwand. Nicht zufällig bestand die Hauptattraktion eines der ersten Filme in einer Lokomotive, die dem Zuschauer entgegenfahrend in eine Bahnhofshalle einfuhr.

Regionen des Landes⁵ und des Vergleichs mit den Gesellschaftsverhältnissen in anderen Ländern; schließlich sollte durch eine scheinbar proportional gerechte Verteilung der Reisen, die angeblich im Mikrokosmos der »Urlaubsgemeinschaft« die Zusammensetzung der gesamten Gesellschaft spiegle, das Bewußtsein von der »Volksgemeinschaft aller Deutschen« an die Stelle des vom Marxismus propagierten Klassenbewußtseins und -kampfes treten. (Fromann 1992: 110ff)

Diese Absichten und Funktionen konnten insbesondere im Bereich der »Arbeiterreisen« ins Ausland, um die es hier vorrangig geht und die aus wohl ersichtlichen Gründen von der Bevölkerung als das weitaus attraktivste Angebot der KdF wahrgenommen wurden, äußerst wirksam vorgeführt werden. Trotz eines sehr geringen, eigentlich illusorischen Anteils von nur etwa einem Prozent am gesamten Angebot der von KdF ca. 70 Millionen organisierten Reisen, haben gerade die Auslandsreisen das populäre bzw. populistische Bild dieses staatlich organisierten Massentourismus geprägt.⁶ Dafür waren neben den Landreisen ins »klassische«, symbolträchtige Italien vor allem die insgesamt 700.000, als »Arbeiterkreuzfahrten« propagierten, jedoch mindestens zu drei Viertel von Parteimitgliedern und besserverdienenden Angestellten, Beamten und Facharbeitern belegten Hochseereisen⁷ verantwortlich. Als Inbild der bürgerlichen oder gar adligen Luxusreise ist es nicht verwunderlich, daß sich gerade diese Kreuzfahrten größter Beliebtheit erfreuten. Dabei umfaßte das KdF-Angebot so exotische ein- bis zweiwöchige Schiffsreisen wie etwa in die Fjorde Norwegens (jedoch aus regimerepolitischen Gründen ohne Landgänge), durchs Mittelmeer – mit kurzen Landaufenthalten in den ideologisch nahestehenden Ländern wie Italien oder seiner nordafrikanischen Kolonie Lybien, an die dalmatische Küste, nach Griechenland – aber auch über den Atlantischen Ozean auf die spanische Insel Teneriffa oder ins ebenfalls diktatorisch-faschistoide Portugal Salazars und auf seine Insel Madeira.

Da tatsächlich nur etwa jeder tausendste Deutsche an einer dieser höchst begehrten Hochseereisen teilnehmen konnte, hat es das NS-Regime durchaus geschickt verstanden, die selbstredend positiven Reflexe und Effekte besonders die-

⁵ Auch das gigantische Projekt der »Reichsautobahnen«, der »Straßen des Führers«, sollte in erster Linie der Förderung der »Heimatliebe«, dem »Autowandern« durch die deutschen Landschaften, und weniger dem Krieg, wie es immer wieder fälschlicherweise behauptet wird, dienen. Vgl. dazu den höchstinteressanten Beitrag von E. Schütz (1997).

⁶ Zur KdF-Reisestatistik vgl. die detaillierten Ausführungen bei Fromann (1992) und bei Spode (1982; 1991).

⁷ Auf diese faktische Unterrepräsentation der Arbeiterschaft, die damals etwa 50% der gesamten Berufstätigen ausmachte, wird in den einschlägigen Arbeiten von Spode und Fromann hingewiesen. Wie Spode (1991) informiert, wurden zwar die offiziellen Akten der NSG-Kraft durch Freude im Krieg zerstört, doch bieten die *Akten des Reichssicherheitshauptamtes*, die *SOPA-DE*-Berichte der Exil-SPD und die »Spitzelberichte« der »Vertrauensmänner für Reisen«, die an den Auslandsreisen teilnahmen und darüber ausführlich berichteten, dennoch die Möglichkeit, die beruflichen Zusammensetzungen der KdF-Auslandsreisenden zumindest ungefähr zu bestimmen. Meine Einsicht in die *Akten der Deutschen Gesandtschaft in Portugal*, die auch zahlreiche Dossiers über die KdF-Portugalreisen beinhalten, bestätigte im Großen und Ganzen die genannten Schätzungen Spodes und Fromanns.

ser Kreuzfahrten über die verschiedensten Medien millionenfach zu (re)produzieren. Durch bunte, exotisch anmutende Plakate in den Betrieben, öffentlichen Ämtern und Schaufenstern, dann die innerhalb der »Wochenschauen« auf den Leinwänden der Kinos regelmäßig vorgeführten Filme über diese Reisen, weiterhin durch über den Rundfunk verbreitete Werbespots und Erlebnisberichte von KdF-Touristen, durch zahlreiche KdF-Reiseatlanten, KdF-Liederbücher, Spielzeugmodelle des ersten KdF-eigenen Schiffes »Wilhelm Gustloff«, luxuriös ausgestattete Photobände, ständige Reiseberichterstattung in den Zeitungen und Illustrierten, KdF-Reisen gewidmete Bühnenstücke sowie einer eigenen »KdF-Reiseliteratur«⁸, in deren Dienst sich verschiedene Regimeautoren stellten, wurde die exotische Ferne den 99,9% der Bevölkerung, die daran als Selbstreisende de facto nicht teilnehmen konnten, (multi)medial nahegebracht: »telematische« oder virtuelle Reisen also, die obwohl nicht physisch selbst erfahren, das Bild von der Fremde und die Illusion der Teilhabe an einer nationalen, touristischen Massenbewegung wesentlich mitprägten. Festzuhalten bleibt, daß sich das Freizeitwerk KdF mehr oder weniger aller traditionellen Schrift- und modernster audiovisueller Medien bediente, um die gesamte deutsche Bevölkerung zu einer gigantischen »Bordgemeinschaft« (spricht: »Volksgemeinschaft«), einem die Freude und Fremde erobernden »Volk zu Schiff« – so der Titel eines Bandes von Jakob Schaffner mit Berichten von zwei KdF-Seereisen – hochzustilisieren und es dabei gleichsam mit nationalsozialistischem »Gedankengut« zu berieseln. Die folgende Passage aus einem KdF-Reisebericht von Hans Biallas läßt sich gleichsam exemplarisch und paradigmatisch für diese multiplen Indoktrinationsabsichten anhand einer ständigen, »sanft unterhaltenden« Berieselung an Bord lesen:

Die größte Gefahr des Bordlebens, die Langeweile, wird siegreich überwunden. So sind alle Tage ausgefüllt mit Unterhaltung, wie sie reichhaltiger nicht sein kann. Abends aber hört das ganze Schiff die Führerreden aus Deutschland, die von den Lautsprechern übertragen werden. Die ganze Schiffsordnung kommt dadurch manchmal ins Wanken, wenn die Arbeitskameraden, statt zum Abendessen zu kommen, um die Lautsprecher geschart sind. Für sie ist es ein überwältigendes Erlebnis, unter südlichem Himmel, bei funkelndem Sternenglanz und der warmen Brise, die über das Meer weht, auf den Decks zu sitzen und zu liegen und dabei den Worten des Führers zu lauschen, der Deutschlands Freiheit verkündet und die guten Willens sind, ihn bei seinem schweren Werk zu unterstützen. (Biallas 1936: 58ff.)

⁸ Zur weitgehend noch unerforschten, m. E. aber einer systematischen Untersuchung würdigen Reiseliteratur, die sich spezifisch der KdF-Reisen annahm, vgl. außer meinen (portugiesisch-sprachigen) Beiträgen (1996a; 2000) die zu dieser spezifischen Textsorte eher beißäufigen Bemerkungen von Brenner (1990: 629; 1997: 145) sowie die kurze Überblicksdarstellung bei Graf (1995: 109–119).

Wo besser also konnte das doktrinäre, ästhetisch überblendete NS-Gesamtkunstwerk in Szene gesetzt werden als auf einer Kreuzfahrt? Nicht nur das mystisch-paradiesische Szenarium und Ambiente waren bereits durch die traditionsreiche, Entdeckerfahrten, Abenteuer und Exotik evozierende Symbolik und Metaphorik der Meere und »Glücklichen Inseln« – wie Teneriffa und Madeira in einem der KdF-Reisebücher bereits im Titel bezeichnet werden – gewissermaßen schon von vornherein gegeben. Auch die Bühne selbst, d. h. der klar begrenzte, von der sozialen Außenwelt abgeschlossene Raum des rundum mit Lautsprechern ausgestatteten Schiffes, an dessen Bord der weitaus größte Teil der Urlaubszeit verbracht wurde, bot sowohl die physisch als auch publikumpsychologisch idealen Voraussetzungen für die theatralische Inszenierung der rückwärtsgewandten Utopie einer »Schicksalsgemeinschaft«, die in den Vorjahren des Krieges durch das »brausende« und »donnernde« Meer bewegter Zeiten zielstrebig einem dem »neuen Deutschland« gebührenden Platz an »der Sonne entgegen« fahre. Die simple Botschaft dieses in den verschiedensten Reisetexten über die Atlantikfahrten rhetorisch äußerst aufwendig aufgebauchten, ja bis zum Überdruß strapazierten Bildes läßt sich letztlich in einer beiläufigen Äußerung bei Jakob Schaffner synthetisieren, die er einer KdF-Mitreisenden aus dem gemeinen Volk in den Mund legt: »Wie sagte die stille, einfache Frau: ›Unser Schiff, das ist jetzt wie Deutschland, das auch so ruhig und stark durch den Sturm seinen Weg fährt.« (Schaffner 1936: 55f) Selbstverständlich eignet sich die ständige Bemühung dieser traditionsreichen Staatsmetapher des Schiffes, der Besatzung und der Passagiere, die als »Volksgemeinschaft« alle am selben Strang ziehen, auch hervorragend zur Evokation der symbolisch wichtigen Figur des Kapitäns und ihrer expliziten Indienstnahme für die Inszenierung des Führerkults. In den diversen medialen Repräsentationen dieser Seereisen wird der Betrachter/Hörer/ Leser von Anfang bis Ende der Reisegeschichten immer wieder daran erinnert, wem der eigentliche Dank für dieses touristische und politische Massenunternehmen gebührt. Selbst die renitentesten KdF-Reisenden, wie etwa die fiktive Person des altkommunistischen Arbeiters Oldenkamp, dem in der »Reisenovelle« *Der Sonne entgegen* eine Madeirafahrt von 1936 zur kathartischen »Bekanntnisfahrt« für die nationalsozialistische Bewegung wurde⁹, sind sich bei der Heimkehr dessen bewußt, wem sie diese soziale Gabe zu verdanken haben:

Auch Fritz Oldenkamp geht von Bord. Wie die anderen wirft er einen letzten Blick vom Land auf das Schiff, das vierzehn Tage lang sein Heim war. Da

⁹ Auch dem Protagonisten des »heiteren (KdF-)Bühnenstücks« von August Hinrichs *Petermann fährt nach Madeira*, einem eigenbrödlischen Individualisten (jedoch kein ehemaliger Kommunist), der eine KdF-Kreuzfahrt als Arbeitsprämie gewonnen hat, sich aber zunächst dagegen sträubt, in der »Urlaubsgemeinschaft« aufzugehen, wird die Reise zu einer »Bekanntnisfahrt«. Am Ende der Reise verwandelt er sich in einen großen Enthusiasten der »kameradschaftlichen« Idee der »Volksgemeinschaft«.

packt es ihn, er reckt sich empor, jauchzend dringt sein Ruf hinan – und tausend deutsche Arbeiter stimmen ein: ›Dem Führer Sieg Heil! (Biallas: 60)

Wir selbst jedoch sind damit noch lange nicht ans Ende unserer historischen, kulturwissenschaftlichen Reise angekommen. Bis hierher ging es in erster Linie darum, zu zeigen, wie sich das NS-Regime der modernen Sehnsüchte der Massen nach Mobilität, insbesondere in Form der touristischen Reise, und ihrer medialen (Re-)Produktion bediente, um mit dem KdF-Tourismus nicht nur zu einer leistungsorientierten, physischen und psychologischen Regeneration beizutragen, sondern auch um eine soziale, kulturelle und politische Integration aller Bevölkerungsschichten im Sinne der programmatischen »Volksgemeinschaft« zu bewirken. Diese Absichten vollzogen sich auf Grundlage einer offensichtlich *intra*kulturellen, angeblich egalitären Begegnung zwischen »Arbeitern der Faust und Arbeitern der Stirn«, zwischen einfachem Volk, Unternehmern und Künstlern, die sich auf den KdF-Schiffen zu einer harmonischen »Bordgemeinschaft« zusammenfanden. In der nationalsozialistischen Rhetorik liest sich dies z.B. folgendermaßen:

Hier, [an Bord], wo alle künstlichen gesellschaftlichen Schranken gefallen sind, erkennt und schätzt man den inneren Wert eines Volksgenossen und nicht seine äußere Stellung. »Kraft durch Freude« hat dafür gesorgt, daß die Passagiere ihrer Schiffe ein Spiegelbild der wirklichen Volksgemeinschaft bieten. Sie hat daher auch viele Betriebsführer [und Künstler] um ihre Teilnahme gebeten. (Biallas: 21)

Die *inter*kulturelle Dimension dieses Phänomens des KdF-Tourismus, d. h. die Begegnung mit »fremden« Kulturen während der Reisen ins Ausland, wurde hier aber noch nicht näher beleuchtet. Da ich mich in vorherigen Studien insbesondere mit den »Atlantikfahrten« beschäftigt habe, diese jedoch in meiner portugiesischen Muttersprache verfaßt sind und damit einem deutschsprachigen Publikum nur schwer zugänglich sein dürften, bietet es sich an, die Inszenierung und Funktionalisierung des Kontaktes mit der Fremde hier exemplarisch an den KdF-Kreuzfahrten mit Aufhalten in Lissabon und auf Madeira vorzuführen. Bevor hier aber näher auf die verschiedenen Darstellungen des bereisten Portugals und seiner Inseln, d. h. der eigentlichen Fremde, eingegangen wird, sei vorab eine interessante Zwischendimension bzw. -kategorie bei der interkulturellen Begegnung benannt, die in der multimedialen KdF-Berichterstattung eine überproportional wichtige Rolle einnimmt. Gemeint ist die Vereinnahmung der zahlenmäßig eher unbedeutenden Kolonie der damals auf portugiesischem Territorium lebenden »Auslandsdeutschen«. Gleich bei der Hafeneinfahrt der aus zwei oder drei KdF-Schiffen bestehenden »Flotte des Friedens« – wie es im demagogischen Diskurs des Vorabends des Krieges hieß – werden die insgesamt etwa 900 in Lissabon lebenden Deutschen in die traditionsmäßig panoramatisch und faszinatorisch gestaltete Ankunftsszenerie integriert. So werden bereits beim ersten Anblick von

»Palmen, Pinien, Zypressen und blühenden Gärten mit einer Farbenpracht, wie sie nur die südliche Sonne hervorbringen kann«, schon aus der Ferne das »hoch oben über der Stadt« sich »erhebende Gebäude der Deutschen Gesandtschaft« mit zwei darüber wehenden »riesige[n] Hakenkreuzfahnen« und die an der Kaimauer »vollzählig versammelten [...] Mitglieder der Deutschen Kolonie« wahrgenommen. »Sie schwenken Tücher und empfangen die Sendboten der Heimat, die deutschen Arbeiterurlauber, mit begeisterten Zurufen. Hier nähert sich für sie, die in der Welt auf dem Vorposten des Deutschtums stehen, ein Stück Heimat«. (Biallas: 31f.) Zwar ist ernsthaft zu bezweifeln, daß die »deutsche Kolonie« tatsächlich »vollzählig« erschienen ist, doch läßt sich den zeitgenössischen, sowohl portugiesischen als auch deutschen, mit zahlreichen Photographien ausgestatteten Pressemeldungen entnehmen, daß sich zumindest etliche Hundert Lissabonner »Auslandsdeutsche« für die stets unter großem inszenatorischen Aufwand organisierten Ankunfts- und Abschiedsfeste an Bord der KdF-Schiffe, zu denen auch zahlreiche einheimische Persönlichkeiten aus den Bereichen der Politik und Medien eingeladen wurden, haben mobilisieren lassen. Angesichts der deutschen Devisenknappheit, der von offizieller portugiesischer Seite her mit einem völligen Verzicht auf die Hafengebühren und Transportkosten bei den Rundfahrten in Stadt und Umgebung (Sintra, Cascais, Estoril) entgegengekommen wurde, haben zudem viele der in Lissabon und auf Madeira lebenden Deutschen ihre Ortskenntnisse der KdF gratis, sozusagen als ehrenamtliche Reiseführer, zur Verfügung gestellt.¹⁰ Summarisch läßt sich feststellen, daß diese vermeintlich harmlose (Arbeiter-)Tourismusmaschinerie nicht einmal die im Ausland wohnenden »Volksgenossen« unerfasst ließ, ging es doch darum, auch diese »Vorposten des Deutschtums« für das »grandiose«, gleichsam nationale und internationale NS-Projekt zu mobilisieren. Doch damit nicht genug: »Diesen KdF-Fahrten [sollten zudem] noch sehr tiefe außenpolitische Wirkungen beschieden sein«. (Schaffner: 69)

Unter dem Vorwand (bzw. Gewand) der friedlichen Absichten der internationalen NS-Politik sollte die »Friedensflotte« der Kraft durch Freude der Welt demonstrieren, daß es dem »neuen Deutschland« um »wahre und echte Völkerverständigung« ging, »jenseits von jedem Säbelgerassel, von Pakten und Konferenzen [...]«. (Biallas: 44) Von einem »ersten Schein eines Völkerfrühlings, wie ihn das deutsche Volk will, zum Wohl und Segen Europas« (ebd.), ist da gar die Rede. Trotz dieses insistenden demagogischen Pazifismusdiskurses, unter dessen Deckmantel Hitler bekanntlich mehre Jahre lang eine offen gegen den international akkreditierten Völkerbund gerichtete und dennoch vom Ausland geduldete Eroberungspolitik betrieb, lassen sich selbst in den Berichten über die KdF-Reisen in ideologisch ähnlich oder gleichgesinnte Länder zahlreiche Passagen finden, die die nationalsozialistische Friedensrhetorik mehr oder weniger offen Lügen strafen. So

¹⁰ Diese Angaben sind den *Akten der Deutschen Gesandtschaft in Portugal* zu entnehmen (wie Anm. 7)

ist z.B. in einer anlässlich der ersten »Atlantikfahrt« des Jahres 1936 in der bereits erwähnten DAF-Zeitschrift *Arbeitertum* publizierten »Reisereportage« die (beabsichtigt?) zynische Doppeldeutigkeit der Rede von der »Flotte des Friedens« auf Angriffsrouten gegen den Völkerbund wohl kaum mißzuverstehen:

Kein ehrlicher und anständig denkender Mensch kann dem Friedenswillen, der in dieser Fahrt lebendigen Ausdruck fand, mit kaltem Mißtrauen begegnen. Die Ausländer, die unsere Schiffe und unsere Menschen sahen, wissen wie wir, was diese Reise im großen politischen Geschehen der Welt bedeutet: Ein Land rüstet eine Flotte aus. Es war eine Flotte des Friedens. (*Arbeitertum*, 15.3.1935)

Die Eroberer- und Kriegsmetaphorik – obwohl getarnt im Mantel des Diskurses der Völkerverständigung – läßt sich praktisch durch alle untersuchten Reiseberichte hindurch verfolgen. Schaffner beispielsweise stellt die Ankunft der »KdF-Wikinger« an der portugiesischen Küste, diese neuartige »Erschließung des Südens« gar in die Tradition eines langen historischen Eroberungsprozesses: »Zuerst in der Geschichte erschienen die Römer an diesem Strand, dann kamen die Normannen, nachher die Araber, ja, und jetzt sind also die Deutschen da. (...) Die neueste Völkerwanderung ergießt sich in dieses Land«. (Schaffner: 68ff) Am Ende der Reise läßt dann derselbe Autor auch keinen Zweifel am internationalen »Missionscharakter« der KdF-Fahrten zu. Er weiß, daß die »wirksame Volksgemeinschaft des Nationalsozialismus nicht an den Grenzen des deutschen Staates halt« machen wird (ebd. 122) und daß es sich bei diesen touristischen Reisen lediglich um eine provisorische Eroberung handelte:

[...9 die deutschen KdF-Fahrer (haben) als Wikinger des Nationalsozialismus die Insel Madeira auf zwei Tage »erobert«, durchschwärmt, mit Sang und Klang erfüllt und wieder freigegeben. Das wird nun dort weiterklingen und werben, wie es in Lissabon weiterklingen und werben wird. Es wird Freundschaft stiften zwischen Völkern und Küsten. Gegenseitiges Wohlgefallen wird es anspinnen, Erkennen von Mensch zu Mensch, und ganz leise wird sich hier Geschichte zu weben anfangen. Sie wird auch andernorts weben. Hinter diesen Fahrten steckt viel mehr, als sie ohne hin den Schein haben [...]. (ebd. 124).

Fürwahr: hinter den KdF-Kreuzfahrten steckte tatsächlich viel mehr, als es den Anschein hatte. Ihm und vielen anderen überzeugten Nationalsozialisten war längst klar, wer die Rolle des »großen Webers« dieses weltumspannenden Netzes spielen sollte. Da sich aber die ganze Welt nicht von Deutschland allein erobern ließ, mußte es bei der touristischen Erschließung ideologisch freundlich gesinnter Länder u.a. auch darum gehen, um potentielle Alliierte für den geplanten Kreuzzug zu »werben«. In erster Linie kamen dafür die Italiener, Spanier und Portugie-

sen in Frage, die mit den Deutschen »eine große Gemeinsamkeit haben – unbändige Vaterlandsliebe, Willen zur Ordnung und Sauberkeit und zur wehrhaften Festigung des Ansehens der Nation«. (*Arbeitertum*, 1.12.1937) Dementsprechend fällt das Portugal-Bild in der KdF-Reiseliteratur – wie selten zuvor in der langen Geschichte der deutschsprachigen Reiseberichte über dieses Land – im Großen und Ganzen ziemlich positiv aus. So werden z. B. die »einzigartige Tradition«, die »große Vergangenheit dieses portugiesischen Volkes, das einst die Weltherrschaft zur See innehatte« (Biallas: 30), die grandiose Architektur, die Prachtstraßen Lisabons und sein weltstädtisches Flair, die paradiesisch-exotischen Landschaften, aber auch die Gastfreundlichkeit der portugiesischen Bevölkerung immer wieder emphatisiert.

Auch auf der offiziellen politischen Ebene hat der KdF-Tourismus tatsächlich zu einer Annäherung an das Salazarsche Portugal beigetragen, dessen Regime sich bezeichnenderweise seit der neuen Verfassung von 1933 »Estado Novo« nannte und dessen Selbstverständnis als »abendländisches Bollwerk gegen den Bolschewismus« und Staat der »Ordnung, Disziplin und Zucht« in den verschiedenen KdF-Reiseberichten leitmotivisch Erwähnung findet. Am offensichtlichsten wird diese »neue Freundschaft« in der Berichterstattung von Seiten der mehr oder weniger »gleichgeschalteten« portugiesischen Presse inszeniert, die den zweimal jährlich, jeweils im Frühling und im Herbst stattfindenden KdF-Massenbesuchen, die pro Reise auf einen Schlag drei- bis viertausend deutsche Touristen nach Lissabon und Madeira brachten, fast durchweg äußerst freundlich gesinnt war. Von 1935 bis 1939 wurden den Ankünften und Ausfahrten der KdF-Flotte in den portugiesischen Zeitungen ganze, reichlich mit Photos ausgestattete Seiten, oft sogar die ganze erste Seite, gewidmet.¹¹ Außerdem kam es in Portugal zur Gründung verschiedener, eindeutig am nationalsozialistischen Modell orientierter staatlicher Institutionen. So wurde z. B. gleich zwei Monate nach der ersten KdF-Atlantikfahrt im Frühling 1935, die auch zu Verhandlungsgesprächen und dem Gedankenaustausch zwischen dem Mitreisenden Robert Ley, dem deutschen Botschafter in Lissabon, Baron von Hoyningen-Huene, und einigen portugiesischen Staatsfunktionären genutzt wurde, die KdF-ähnliche *Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho* (bekannt unter dem Kürzel »FNAT«; zu deutsch: »Nationale Stiftung für die Freude bei der Arbeit«) ins Leben gerufen. Einige wenige portugiesische Staatsfunktionäre und Mitglieder des 1936, kurz vor den Olympischen Spielen in Berlin auf deutsche Einladung hin gegründeten paramilitärischen »Portugiesischen Jugendbundes« (*Mocidade Portuguesa*), haben an KdF-Überfahrten von Lissabon nach Madeira oder sogar an einigen KdF-Hochseefahrten in die norwegischen Fjorde teilnehmen können. Insgesamt gesehen waren diese Teilnahmen jedoch sehr gering und auch das eigene Programmangebot der portugiesischen Frei-

¹¹ Zur Darstellung der KdF-Besuche und -touristen in der portugiesischen Presse vgl. Matos (1996a, S. 135–142)

zeitorganisation war – gemessen am deutschen Vorbild – sowohl qualitativ als auch quantitativ eher dürftig. Auslandsreisen z. B. wurden überhaupt nicht organisiert. Am nachhaltigsten dürften diese durch die KdF-Reisen nach Portugal intensivierte Beziehungen zu Deutschland aber in einem der allgemeinen Öffentlichkeit weniger sichtbaren Bereich gewirkt haben. Obwohl der Diktator Salazar das Land strategisch klug aus dem Krieg halten konnte, ist die portugiesische offiziell dekretierte »Neutralität« insofern nicht wörtlich zu nehmen, als damit der intensive wirtschaftliche Austausch mit Deutschland auch während des Krieges keinesfalls zum Erliegen kam. Die massiven Wolframlieferungen aus Portugal dürften leider keinen unwesentlichen Anteil an der nationalsozialistischen Rüstungspolitik und -industrie gehabt haben.

Angesichts der unleugbaren Absichten einer »Totalen Mobilmachung«, die – um nochmals Jünger in Erinnerung zu rufen – »bis ins innerste Mark, bis in den feinsten Lebensnerv« aller Deutschen dringen sollte, dürften jedoch weniger diese diplomatischen und wirtschaftlichen Beziehungen zu dem »kleinen«, aus ökonomischer Sicht eher unbedeutenden Portugal für den riesigen Apparat der KdF-Kreuzfahrten ausschlaggebend gewesen sein als das Ziel der Hebung des (inter)nationalen Selbstwertgefühls der zukünftigen Soldaten und Zivilisten an den Fronten im In- und Ausland. Nun lassen sich bekanntlich »Heimatliebe« bzw. fanatischer Nationalismus am besten – wie pervers es auch immer klingen mag – durch einen direkten Vergleich mit »minderwertigen« Völkern fördern. Vor allem die geheimen »Spitzelreiseberichte« der offiziell sogenannten »Vertrauensmänner für Reisen« (VMR), die auf den KdF-Schiffsreisen mitfuhren, lassen keinen Zweifel daran, daß darin der größte Wert dieser »direkten Begegnung von Volk zu Volk« liege. Neben der Berichterstattung über das meist makellose Benehmen und »stolze Auftreten« der KdF-»Sendboten« im Ausland zeugen die Spitzelberichte von einer insbesondere auf die schlechten sozialen Lebensverhältnisse in Lissabon und auf Madeira ausgerichteten Beobachtung. Aus Platzgründen seien hier exemplarisch lediglich einige kurze Passagen aus den seitenlangen Beschreibungen der portugiesischen Armutsverhältnisse zitiert. In einem Spitzelbericht heißt es stellvertretend für viele weitere Texte dieser eigenartigen Subgattung des Reiseberichts:

Die Landaufenthalte waren insofern wertvoll, als es den Urlaubern dadurch möglich wurde, die Lebensgewohnheiten der Bewohner in Portugal und auf der Insel Madeira kennenzulernen. Da viele Urlauber außer den vorgesehenen Rundfahrten, die übrigens nur die Schönheiten vermitteln, auf eigene Faust Rundgänge und Ausflüge unternahmen, bekamen sie auch einen Eindruck von den Schattenseiten. Die soziale Lage der Bewohner Portugals und Madeiras wurde viel besprochen, und Vergleiche angestellt. Gerade die Handarbeiter unter den Urlaubern stellten mit Stolz fest, daß sie mit den Portugiesen nicht tauschen möchten. Für die Förderung des Nationalstolzes bei den Urlaubern haben diese Landaufenthalte sichtlich beigetragen.

Bemängelt werden jedoch nicht nur die »erschütternde Verwahrlosung und der Schmutz Lissabons und der großen Masse seiner Bewohner« (Spitzelbericht) oder die Bettelei, die trotz der offensichtlichen Bemühung um die Inszenierung eines insgesamt positiven Bildes von Portugal auch in den publizierten KdF-Reiseberichten Erwähnung findet. Ein VMR meinte sogar, daß neben der »in den Arbeitsvierteln zu Tage tretenden Armut und de[m] ungeheuren Schmutz« auch die »Durchschnittbevölkerung ein rassisch schlechtes Bild« bietet.

Diese zweckbestimmte Funktionalisierung der Begegnung mit der Fremde, des zugunsten Deutschlands ausfallenden Vergleiches mit dem »armen« und sogar »rassisch-unreinen« Portugal kommt aber nicht nur in geheimen Berichten zum Ausdruck. Das tiefgründige Motiv dieser »Atlantikfahrten« wird im *Arbeitertum* in einer Reportage über eine Madeirafahrt folgendermaßen erklärt:

Und das ist ja gerade der Sinn der Hochseefahrten der [...] »Kraft durch Freude«, daß die Arbeitskameraden durch Anschauung der Lebensbedingungen anderer Völker davon überzeugt werden, daß der Nationalsozialismus den arbeitenden Menschen unseres Volkes ein Maß an Betreuung angedeihen läßt, das in der Welt beispiellos da steht. Wer einmal in seinem Leben über die Grenzen des Vaterlandes in eine andere Welt hinausschauen konnte – und sei sie auch gesegnet mit Palmen, Bananen und ewigscheinender Sonne –, der ist gefeit gegen alle noch so verführerischen Ideen, die ihm ein Paradies auf Erden versprechen. Er weiß jetzt, was die zusammengeballte Kraft einer Nation auch für ihn selbst bedeutet. (*Arbeitertum*, 15.5.1936)

Nicht um Freizeit also, nicht um den zweckfreien Exotikgenuß von »Palmen, Bananen und Sonne« geht es bei diesem vermeintlichen Tourismus, sondern – bereits drei Jahre vor dem Kriegsausbruch – um »die zusammengeballte Kraft einer Nation«. Im Kontext einer bereits offen vorangetriebenen »Heim ins Reich«-Expansionspolitik wird die letztendliche Zweckhaftigkeit schließlich von Robert Ley selbst während einer an Bord des KdF-Schiffes »Wilhelm Gustloff« gehaltenen Rede im Juli 1938 auf völlig unverblümete Weise vorgetragen:

Alles das, was wir tun, dieses Schiff, »Kraft durch Freude«, alles, alles, alles dient nur allein dem einen, unser Volk stark zu machen, damit wir diese brennende Frage, daß wir zu wenig Land haben, lösen können. [...] Wir fahren Sie nicht in die Welt hinaus zum Späße, ich habe hier nicht einen Reiseverein gegründet, »Kraft durch Freude«, Amüsierklub oder ähnliches, das lehne ich ab – oder nur um Italien kennenzulernen oder Portugal zu sehen, das ist lächerlich und mir auch furchtbar gleichgültig – nein, damit Sie Nerven bekommen, damit Sie Kraft haben, wenn der Führer einmal diese letzte Frage lösen wird, dann 80 Millionen in höchster Kraft hintreten vor ihn. (Zit. nach Frommann 1992: 113).

Ein gutes Jahr später, unmittelbar nach Kriegsausbruch wurden die KdF-Hochseereisen endgültig eingestellt und die eigens für die *Nationalsozialistische Organisation Kraft durch Freude* hergestellten »klassenlosen Schiffe« in militärische Dienste genommen. Nachdem sie sich bereits wenige Monate vor Kriegsbeginn als hervorragendes Truppentransportmittel für die Heimfahrt der im spanischen Bürgerkrieg auf der Seite Francos kämpfenden »Legion Condor« erwiesen hatten, wurden der kurz zuvor fertiggestellte Luxusdampfer »Robert Ley« und die wenig ältere, nicht minder spektakuläre »Wilhelm Gustloff« während des Zweiten Weltkrieges hauptsächlich als Lazarettschiffe eingesetzt. Am 30. Januar 1945, also kurz vor dem »totalen« Zusammenbruch des NS-Regimes, stand die »Wilhelm Gustloff« zum letzten Mal im Rampenlicht der internationalen Presse. Diesmal allerdings nicht als Symbol der nationalsozialistischen Macht oder als propagandistisches Exempel der »Flotte des Friedens« und »Arbeiterkreuzfahrten«, sondern in der Rolle des Opfers als ein von der sowjetischen Marine torpediertes und versenktes Schiff. An Bord befanden sich neben der Besatzung und 162 Schwerverwundeten rund 5000 Flüchtlinge aus den ostdeutschen Gebieten. Für 5348 Menschen, darunter etwa 3000 Kinder, war dies die letzte Reise.¹² Von der »Totalen Mobilmachung« zur totalen Immobilität: die *Reise in den Tod*.¹³

¹² Die Opferzahlen sind dem aufschlußreichen, reichlich mit Originaldokumenten ausgestatteten Buch von Heinz Schöne (1987) über die Geschichte der KdF-Schiffe entnommen.

¹³ Mit der Novelle *Im Krebsgang* hat Günter Grass dieser eigentümlich mehrgleisigen, »krebsartig« verlaufenden Existenz der »Wilhelm Gustloff« vom Tourismusdampfer über ein schwimmendes Lazarett zum Todesschiff kürzlich ein kritisches literarisches Denkmal gesetzt. Es ist allein schon deswegen lesenswert, weil es sich dabei um eine tragische Geschichte handelt, die u. a. auch die Multifunktionalität der KdF-Organisation und das »Doppelgesicht der Faszination und Gewalt« (P. Reichel) des NS-Regimes überhaupt widerspiegelt.

Bibliographie

- Arbeitertum* (DAF-Zeitschrift; diverse Ausgaben, 1935–1939)
- Arendt, Hannah (1991): *Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft*. München u. Zürich: Piper Verlag.
- Biallas, Hans (1936): *Der Sonne entgegen! Deutsche Arbeiter fahren nach Madeira*. Berlin: Freiheitsverlag.
- Bloch, Ernst (1985): *Erbschaft dieser Zeit*. Frankfurt a. Main: Suhrkamp (zuerst: 1935)
- Brenner, Peter J. (Hg.) (1997): *Reisekultur in Deutschland: Von der Weimarer Republik zum »Dritten Reich«*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag.
- Brenner, Peter J. (1997): »Schwierige Reisen. Wandlungen des Reiseberichts in Deutschland 1918–1945«. In: Ders. (Hg.): *Reisekultur in Deutschland*. S. 127–176.
- Brenner, Peter J. (1990): *Der Reisebericht in der deutschen Literatur*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag.
- Busch, Karl (Hg.) (1940): *Nach den »Glücklichen Inseln«*. Mit KdF-Flaggschiff »Robert Ley« nach der farbenprächtigen Welt Madeira und Teneriffa. Berlin: Zeitgeschichte-Verlag.
- Der Teutsche Merkur, 1784/4. Vierteljahr, S. 151–160.
- Fontane, Theodor (2002): »Modernes Reisen. Eine Plauderei« (1873). In: Ders.: *Sämtliche Romane, Erzählungen, Gedichte und Nachgelassenes*. 7. Bd., Wissenschaftliche Buchgesellschaft, S. 9–16.
- Fromann, Bruno (1992): *Reisen im Dienste politischer Zielsetzungen. Arbeiter-Reisen und »Kraft durch Freude«-Fahrten*. Diss., Historisches Institut der Universität Stuttgart.
- Graf, Johannes (1995): »Die notwendige Reise«. *Reisen und Reiseliteratur junger Autoren während des Nationalsozialismus*. Stuttgart: Verlag für Wissenschaft und Forschung.
- Grass, Günter (2002): *Im Krebsgang*. Göttingen: Steidl Verlag.
- Hinrichs, August (o. J.): *Petermann fährt nach Madeira*. In: Ders.: *Drei heitere Bühnenstücke*. Leipzig: Edmund Huyke Verlag.
- Jünger, Ernst (1980): »Die Totale Mobilmachung«. In: Ders.: *Sämtliche Werke. Essays I. Betrachtungen zur Zeit*. Bd. 7, Stuttgart: Klett-Cotta, S. 119–142.
- Keitz, Christine (1997): *Reisen als Leitbild: die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland*. München: dtv.
- Kracauer, Siegfried (1977): »Die Reise und der Tanz«. In: Ders.: *Das Ornament der Masse*. Frankfurt a. Main: Suhrkamp Verlag, S. 40–49.
- Mason, Timothy W. (1982): »Die Bändigung der Arbeiterklasse im nationalsozialistischen Deutschland«. In: Carola Sachse et al. (Hg.): *Angst, Belohnung, Zucht und Ordnung*, S. 11–53.

- Matos, Mário (2000): »Viagens ideológicas a Portugal na literatura nazi«. In: Isabel Allegro de Magalhães et al.: *Literatura e Pluralidade Cultural*. Lisboa: Edições Colibri, S. 905–914.
- Matos, Mário (1996a): *As viagens marítimas da organização nazi »Kraft durch Freude« a Portugal (1935–1939): turismo, literatura e propaganda*. Diss., Universidade Nova de Lisboa.
- Matos, Mário (1996b): »Turismo nazi em Portugal (1935–1939)«. In: Oliveira Marques et al. (Coord.): *Portugal-Alemanha-África. Do Colonialismo Imperial ao Colonialismo Político (Akten der IV Deutsch-Portugiesischen Arbeitsgespräche)*. Lisboa: Edições Colibri, S. 199–214.
- Opitz, Alfred (1997): *Reiseschreiber. Variationen einer literarischen Figur der Moderne vom 18.–20. Jahrhundert*. Trier: Wissenschaftlicher Verlag Trier.
- Paust, Otto (Hg.) (1936): *KdF – Das große Urlauberschiff*. Berlin u. Dresden: Willhelm Limpert-Verlag.
- Reichel, Peter (1993): *Der schöne Schein des Dritten Reichs. Faszination und Gewalt des Faschismus*. Frankfurt a. Main: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Schaffner, Jakob (1936): *Volk Zu Schiff. Zwei Seefahrten mit der »KdF-Hochseeflotte*. Hamburg: Hanseatische Verlagsanstalt.
- Schön, Heinz (1987): *Die KdF-Schiffe und ihr Schicksal*. Stuttgart: Motorbuch Verlag.
- Schütz, Erhard (1997): »... eine glückliche Zeitlosigkeit...«. *Zeitreise zu den »Straßen des Führers«*. In: Peter J. Brenner (Hg.): *Reisekultur in Deutschland*, S. 73–99.
- Spode, Hasso (2003): *Wie die Deutschen »Reiseweltmeister« wurden. Eine Einführung in die Tourismusgeschichte*. Erfurt: Landeszentrale für politische Bildung Thüringen.
- Spode, Hasso (1991): »Die NS-Gemeinschaft »Kraft durch Freude« – ein Volk auf Reisen?«. In: Ders. (Hg.): *Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte*. Berlin: Werner Moser Verlag für universitäre Kommunikation, S. 79–93.
- Spode, Hasso (1982): »Arbeiterurlaub im Dritten Reich«. In: Carola Sachse et al. (Hg.): *Angst, Belohnung, Zucht und Ordnung. Herrschaftsmechanismen im Nationalsozialismus*. Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 275–328.
- Unter dem Sonnenrad. Ein Buch von Kraft durch Freude (1938). Hg. v. der Reichsamtseitung Kraft durch Freude, Berlin, Verlag der Deutschen Arbeitsfront.