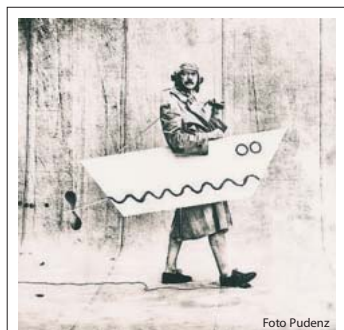


Auch, wenn Damen allein über den Atlantik und junge Mädchen gleich um die ganze Welt segeln, wenn Frauencrews an Regatten teilnehmen oder als Skipperinnen mit Chartergästen über die Meere kreuzen: In der Welt der Segler haben noch immer die Männer das Sagen. Bei Familiencrews hat die Mannschaft meist auf das Kommando des männlichen Skippers zu hören. Und wenn der Hafen angeht und ein Liegeplatz gesucht wird, hat die Frau nach selbigem Ausguck zu halten, dabei den Fender als unerlässliche Requisite fest in der Hand. Sozusagen als Pufferzone für den Schiffsführer.

Wir schreiben dabei nicht das Jahr 1980, sondern sind bootsbau- und elektronisch bereits gut und sicher im Jahre 2016 angekommen. In Bezug auf die Rollenverteilung wähnt man sich allerdings noch in den Jahren der Dauerwellen, Collegeschuhe und Vokuhilas, wenn man im Hafencafé sitzt, an seinem Cock-

WASSER



tail nippt und den einlaufenden Yachten zuschaut.

Dass das nicht so bleiben sollte, haben inzwischen auch Segelschulen, Charterunternehmen und die Frauen selbst bemerkt. Langsam schreitet auch auf dem Wasser die Emanzipation fort. Damen, ran ans Rad und selbst steuern! Das haben sich auch die acht Seglerinnen gedacht, die langsam mit ihrer 44-Fuß-Yacht, knapp 13,50 Meter, in die Marina von Punat auf der Insel Krk im Norden Kroatiens einlaufen. Sie wollen ihr seglerisches Können mit einem Skipperinnen-training perfektionieren – und zwar „Ladies only“.

Breitbeinig, äußerlich noch ganz gelassen stehen die Herren auf den Stegen und recken die Häse, damit ihnen auch ja nichts entgeht, Hände in den Hosentaschen, Bauch eingezogen, das Kreuz extra breit. Je mehr die Damencrew sich den Liegeplätzen nähert, umso mehr Unruhe entfaltet sich auf den umliegenden Booten und am Steg. Die Hände verlassen die sicheren Taschen, greifen sich Fender und Leinen, ein schneller Schritt zum Bug der eigenen Yacht, das Eigentum, wenn oft auch gemietet, muss geschützt. Unglück muss abgewendet werden. Vertrauen haben sie wenig in die manövrierenden Damen, die auch noch in mädchenhaftem Pink daherkommen. „Wenn der liebe Gott gewollt hätte, dass Frauen segeln, hätte er das Meer rosa gefärbt“, kommentierte die amerikanische Segellegende Dennis Connor einst weibliche Crews. Ein Spruch, der heute eher humorig aufgenommen wird.

„Wenn die mir am Steg helfen wollen, mir aber ständig die falschen Leinen oder die Mooring anreichen – die Leine die später am Bug festgemacht wird –, dann sag ich einfach ganz freundlich: Danke, die brauche ich noch nicht“, erzählt Hildegard, die Schiffsführerin und Ausbilderin des Trainings. „Die sind dann meistens ganz schön überrascht, dass ich einen eigenen Plan habe und nicht vollkommen orientierungslos in den Hafen einlaufe. Das erwarten die Herren meistens nicht.“

Hildegard entspannt die Stimmung an Bord und sitzt als Backup neben der Rudergängerin in Reichweite des Gashebels. Das beruhigt. Denn sowohl das Publikum an Land als auch das Einparken an sich

Gebt den Frauen das Kommando

Segelnde Damen sind noch immer ein ungewohnter Anblick. Dummen Sprüchen begegnet frau am besten mit Können – und das verschafft sie sich beim Skipperinnentraining.

Von Kirsten Panzer



Wenden, knoten, rückwärts einparken: Warum genau sollen Frauen das nicht können? Diese hier sind jedenfalls fest entschlossen, es zu lernen.

Foto Kirsten Panzer

machen nervös. Bisher wurde nur „trocken“ geübt. Rückwärtsfahrt unter Motor, erst auf dem offenen Meer mit dem Kloster Košljun als Peilmarke – für Kultur ist diesmal keine Zeit –, dann mit Beinaheanlagen und viel Platz am Außensteg der Marina.

Ohne Landanschluss lässt sich das Geradeausfahren im Rückwärtsgang ja noch irgendwie hinbekommen, doch sobald es eine exakte Position zu erreichen gilt, zeigt es sich, wie schwer das ist. Denn hier wird römisch-katholisch angelegt, also mit dem Heck zum Steg. Da ist auch der ein oder andere Fluch an Bord zu hören oder ein schnelles „Ich probier es noch mal neu“. Denn eines hat Hildegard den Teilnehmerinnen gleich zu Anfang eingeblutet: lieber ein Manöver abbrechen, als zu versuchen, es noch irgendwie zu retten. Wenn die Yacht aus dem Ruder läuft, das Manöver nicht zu gelingen scheint, sollte man einfach einen neuen Anlauf nehmen. Das Schiff wird sonst zu unruhig. Also abbrechen und Neustart. Das bedarf einiger Entschlusskraft, erweist sich am Ende aber als sinnvoll.

Souveränität an Bord lässt sich antrainieren. In ihren Jobs handeln die Damen schließlich auch souverän, ob in der Computerbranche oder im Marketing, ob am Bodensee oder in San Francisco. Maha lebt und segelt sowohl am Dreiländer-See als auch an der Bay mit der berühmten Brücke und den steilen Straßen. „Aber ich segel immer nur mit und arbeite an Bord nur auf Kommando, einfach so zum

Spaß“, macht sie sich und den anderen Teilnehmerinnen vorsichtig klar, warum sie hier in Kroatien noch einmal Lehrstunden gebucht hat. „Ich genieße es nicht mehr, ich fühle mich nicht mehr so sicher wie früher. Vielleicht denke ich einfach zu viel nach. Aber ich weiß, dass man es lernen kann, auch jetzt noch!“ Und das Lernen steht jeden Tag bei ihr auf der Tagesordnung. Ein Tag, ohne etwas zu lernen, sei vergebend, bekräftigt sie ihr Vorhaben noch voller Zuversicht, gibt dabei ein klein wenig mehr Gas im Rückwärtsgang, blickt nach vorn zum Bug, ob der auch gerade bleibt. Gas weg, Leerlauf, ein kurzer, kräftiger Kick im Vorwärtsgang – und die Yacht steht passgerecht am Übungssteg. Maha erfüllt ihr Lern-Soll auch an Bord einer Segelyacht.

Die Entwicklung bei jeder Einzelnen ist beachtlich, ebenso wie die gute Laune an Bord und das Miteinander. Und dabei könnte der Gedanke an acht Frauen auf einem Boot schon im Vorfeld für ein leicht blümerantes Gefühl in der Magengegend sorgen. Unweigerlich denkt man an Zickenkrieg, an Lästern, Meckern und die unentwegte Suche nach Nagellack. Doch weit gefehlt, die Stimmung ist perfekt und zielorientiert.

Es geht schließlich um etwas, und zwar ums zukünftige Wohlbefinden beim nächsten Segeltörn. Auch bei Chris. Die brunette Süddeutsche segelt sonst auf dem familieneigenen Schiff hier in Kroa-

ten. Allerdings als Befehlsempfängerin. Beim Training unter Segeln outet sie sich zufällig: Als die Yacht bei einer Böe beinahe aus dem Ruder läuft, ist ein zaghaftes „Ich hab noch nie unter Segeln gesteuert!“ zu hören. Und dann bricht es aus ihr heraus, dass sie zwar seit fünf Jahren in den Ferien und oft auch an den Wochenenden mit ihrem Mann und den beiden kleinen Kindern auf der familieneigenen Yacht unterwegs sei, aber allerhöchstens unter Maschine mal das Steuer übernehme und dann auch nur, wenn der Kurs geradeaus gehe. Sonst wisse sie nicht, was man wann und warum an Bord tue, habe keine Ahnung vom Wind und der passenden Segelstellung, geschweige denn von einem Mann-über-Bord-Manöver, das eigentlich jeder an Bord eines Schiffes beherrschen sollte. Für den Notfall, der hoffentlich niemals eintritt.

Hildegard, die ihren Alltag als Prüferin im österreichischen Patentamt verbringt, erklärt geduldig, was wofür an Bord gebraucht wird, welche Schnur Schot heißt, was Festmacher sind und mit welchen Fallen man die Segel setzt. Dann werden noch einmal die Manöver unter Segeln geübt und natürlich auch das, das Leben retten kann. Dieser Crashkurs in Sachen Segelsport ist für die einen Wiederholung, die anderen überprüfen ihr Wissen. Jede pickt sich heraus, was ihr weiterhelfen wird, und sei es der perfekte Knoten, um später doch noch einmal einen Fender an die Reling zu knüpfen oder das Schiff an Land festzubinden.

Monika, ebenfalls vom Bodensee, lauscht vor allem beim Thema Steuern ganz genau. Da ihr Boot auf dem See eine Pinnesteuerung hat, kommt sie mit dem Rad hier immer wieder durcheinander. Dass das Steuer genau wie das Lenkrad im Auto gedreht wird, daran kann sie sich nur schwer gewöhnen. Die Pinne zu Hause funktioniert genau andersherum. Aber hauptsächlich geht es ihr darum, mehr Sicherheit für die Hafenmanöver zu gewinnen. „Ich traue mich oft nicht in die fremden Häfen am See, dabei möchte ich doch auch mal woanders anlegen als immer nur in unserem Heimathafen“, sagt sie. Sie habe Angst davor, im engen Hafenbecken ihr Boot zu drehen. Nachvollziehbar ist das allerdings nicht, wenn man sieht, wie sie nach dem viertägigen Training rückwärts die Yacht einparkt. Nur ein Anlauf, eine winzige Korrektur mit etwas mehr Gas, Leinen über und fest. Die Herren an Land hatten noch nicht einmal Zeit, ihre Hände aus den Hosentaschen zu befreien und nach den Fendern zu greifen. Die Hafenmanöver im Heimatrevier sollten jetzt kein Hinderungsgrund mehr sein für einen Besuch in der Schweiz oder Österreich.

Informationen: Das viertägige Segeltraining von Frauen für Frauen unter dem Motto „Ladies only“ wird durchgeführt von Dr. Hildegard Sponer und angeboten von Alexandra Hofinger, Hofinger Yachtcharter. Es kostet 395 Euro plus Bordkasse. Weitere Termine, Preise und Informationen auf der Website www.hofinger-yachtcharter.at und auf www.sponer.at/segeln.

Mit Mozart-Raritäten im Mittelmeer

Bei den Proben an Bord herrscht eine klösterliche Stille. Genau richtig für ein Orchester wie die Wiener Philharmoniker, die man an Bord der „Mein Schiff 3“ erleben konnte.

Von Gerhard R. Koch

U nglängst wurde in Frankreich das größte Kreuzfahrtschiff der Welt, die „Harmony of the Seas“, in Dienst gestellt: ein Koloss von 362 Metern Länge und 72 Meter Höhe für weit über fünftausend Passagiere. Und mögen die Supertanker noch so ausladend, die Container-Frachter noch so gigantisch aufgetürmt daherkommen, so ragen die schwimmenden Touristen-Hochhäuser noch maßloser in den Himmel. Hat man Schiffe lange als horizontale

Gebilde wahrgenommen, so werden sie neuerdings stetig vertikaler, festungs-, ja, turmartiger.

Geriet der Untergang der „Titanic“ zum Jahrhundert-Menetekel, so wurde vor vier Jahren die Havarie der „Costa Concordia“ zum Beleg dafür, dass Fortschritt nicht vor Leichtsinnschutz. Die vermeidbare Katastrophe hat denn auch den Elan der Kreuzfahrtbranche kaum gebremst. Und manch kulturpremissische Skepsis gegenüber dem Massen-Wohlfühltourismus auf hoher See scheint nicht ganz frei vom wohlfeil elitären Blick spätabendlicher Individualreisender.

Erhielt man nun eine Einladung zu einer ersten Kreuzfahrt – für fünf Tage im westlichen Mittelmeer vorbei an Italien, Frankreich, Katalonien – so reagierte man zunächst leicht gespalten zwischen vorsichtiger Skepsis und Neugier. Unter dem Motto „Meer & Musik“ waren nämlich die Wiener Philharmoniker mit von der Partie und versprochen einigen künstlerischen Mehrwert. Doch auch ohne diesen hätte man die Erfahrung nicht missen mögen. Denn auch hier gilt offenkundig, dass Kreuzfahrt nicht gleich Kreuzfahrt ist – und es vor allem darauf ankommt, was man daraus gewinnen kann. Zum Beispiel, dass horizontale Seereise und vertikale Geschichtserörterung kaum voneinander zu trennen sind.

Einzuschiffen auf „Mein Schiff 3“ galt es im nicht jedem geläufigen Hafen von La Seyne, westlich von Toulon. Vom Flughafen-Marseille ging es im Nieselregen mit dem Bus die Küste entlang. Doch schon

beim Passieren des Städtchens La Ciotat holte einen die Vergangenheit ein, und zwar in gleich mehrfacher Weise: „Die Einfahrt eines Zuges im Bahnhof von La Ciotat“, 1895 erster Film der Brüder Lumière, war die Geburtsstunde des Kinos. Bei der Pariser Premiere gerieten manche in Panik und wähten gar, leibhaftig überrollt zu werden. Vierzig Jahre später schrieb Brecht „Der Soldat von La Ciotat“ – über einen Soldaten, der, als Folge einer Verschüttung bei Verdun, die Gabe gewann, beliebig lange unbeweglich als Statue zu verharren und „sich nichts anmerken zu lassen, wenn alle erdenklichen Werkzeuge der Vernichtung an ihm ausprobieren werden... vor sich den Feind und hinter sich den General!“. Ein Stück weiter liegt Sanary-sur-mer, Exil vieler deutscher Emigranten ab 1933 im „Hotel de la tour – als Ort idyllisch, als Situation weit weniger.“

Doch in La Seyne überragt einen die Gegenwart unmittelbar, wenn man vor dem Schiffsgebirge steht, verglichen mit dem selbst der Flugzeugträger vis-à-vis maßvoller und auf jeden Fall flacher wirkt. 293 Meter lang, 36 Meter hoch, mit 1253 Kabinen für um die 2500 Passagiere. Bei Schiffen dieser Größe merkt man denn auch kaum mehr, dass man auf See ist, allenfalls in einer Art maritimer Stadt – mit Shopping Mall, elf Restaurants und zwölf Bars. Dass viele Reisende sich hingebungsvoll Essen, Trinken und Liegestuhl widmen, ist kein Wunder und gehört zum Wohlfühl-Angebot; dass es nur um Völlerei ginge, erweist sich dennoch als Klischee.

Wer Bewegungslust verspürt, kann auf Deck XII eine 280 Meter lange Jogging-Bahn ablaufen. Noch spektakulärer ist allerdings der immerhin 25 Meter lange Pool. Zog man nun seine Bahnen, kam man ins Sinnieren über Tempo-Relationen: Schwimmt man auf dem Schiff mit dem Schiff schneller oder entgegen der Fahrtrichtung langsamer? Physikalisch mag derlei müßig sein. Doch man hat Zeit, die abgehobene Reise auch unter Labor-Aspekten zu überdenken.

Gleichwohl war das Schiff eine mobile Basis für Musik auf dem Meer. Und paradoxerweise hätte man es geradezu unpassend gefunden, wäre ein aquarischer Aspekt in das Projekt eingegangen. Wien liegt schließlich nicht an der See, und nur das Habsburger-Reich hatte Zugang zur Adria. So sind denn auch die Wiener Philharmoniker, trotz Donauwalzer, bodenständig der Staatsoper und dem Musikverein verhaftet: Brahms, Bruckner, Mahler, Strauss. Zudem haben sie nicht die Autonomie der konkurrierenden Berliner Philharmoniker: Die Wiener sind eine Art Elite-Formation von etwa zwei Dritteln des Staatsoperorchesters. Mit der kompletten Mannschaft samt Vorgesetzten war auf der Schiffstournee nicht unbedingt zu rechnen; immerhin dirigierte der achtzig Jahre alte Zubin Mehta im Teatro Goldoni im ligurischen Livorno Beethovens „Pastorale“ und Siebte.

Mag sein, dass Teile des Orchesters wieder in Wiener Großformaten zu tun hatten, für den zweiten Teil der Kreuzfahrt jedenfalls stand knapper besetztes Reper-

toire an. Zu Recht allerdings wird die Wiener Streicher-Kultur gerühmt, nicht nur der Perfektion und Brillanz wegen, sondern auch der Homogenität, Legato- und Pianissimo-Qualitäten. Und der veritable Konzertsaal in „Mein Schiff 3“ ist geräumig und nicht allzu resonanzreich, so dass schmaler besetzte, streicherdominierte Werke plastisch zum Klingen kommen. Der Eindruck bei Proben wie Konzerten war trotzdem irritierend, gerade durch das Fehlen störender Elemente: kein Seegang, keine Maschinen, kein Verkehrslärm oder Publikumsunruhe. Ausgerechnet hier erfuh man schier klösterliche Stille. Und nicht wenige aus dem international zusammengesetzten Publikum nutzten die Gelegenheit, zu erleben, wie Musik entsteht: eben nicht durch himmlische Inspiration, sondern durch präzise Arbeit.

Rainer Honeck hat lange als Konzertmeister die Wiener Philharmoniker mitgeprägt und kennt deren Streicher-Stil wie wenige andere. Der Sprung vom ersten zum Dirigenten-Pult ist nicht so weit, und er hat ihn genutzt. Und zu seiner wie der Wiener Ehre muss man sagen, dass sie im Programm nicht den Weg des geringsten Widerstands gewählt haben. Es war aber nicht nur die Fraktion des Super-Orchesters, die auch bei Proben fesselte, sondern besonders der Solist: Der amerikanische Bariton Thomas Hampson ist über den fabelhaften Sänger hinaus ein überaus neugieriger, gebildeter Musiker, der die Werke auch in ihrem Kontext verdeutlichen kann, allerdings

Numerierung

tdt. HAMBURG. Die älteren Schiffe der Reederei TUI Cruises haben bald ausgesiedelt. Laufen Mein Schiff 7 und Mein Schiff 8 2018 und 2019 vom Stapel, verlassen Mein Schiff 1 und Mein Schiff 2 die Flotte und werden an die britische TUI-Tochter Thomson abgegeben. Ihre Namen gehen an die neuen Schiffe über: Das siebte und achte Schiff des Seereisen-Anbieters tragen dann die Namen Mein Schiff 1 und Mein Schiff 2.

Weigerung

tdt. HONGKONG. Eine weitere Flugesellschaft macht beim Geschäft mit Haiflossen nicht mehr mit: Cathay Pacific lehnt den Transport ab sofort ab. Man könne Haiflossen – die Fischer schneiden sie oft nur ab und werfen die Tiere dann zurück ins Meer – nicht mehr mit gutem Gewissen transportieren, heißt es in einer Mitteilung der in Hongkong ansässigen Airline. Sie beugte sich dem massiven Druck von Tierschützern, wie zuvor auch schon Korean Air, Asiana und Singapore Airlines. Pro Jahr werden weltweit bis zu einhundert Millionen Haie getötet, damit ihre Flossen den Weg auf die Teller von Restaurants finden.

Schrumpfung

tdt. MÜNCHEN. Viele Urlauber aus Deutschland sparen in Zukunft Großbritannien als Reiseziel aus. Fast ein Drittel kehre der Insel den Rücken, kommentiert das Reiseportal Travelzoo seine Umfrage unter knapp fünftausend Onlineern. Auch in Italien und Spanien schrumpfte die Nachfrage in dieser Größenordnung, ebenso sei auch aus Frankreich „mit einem Minus von 25 Prozent zu rechnen“. Allein aus Deutschland besuchten 2015 mehr als 3,2 Millionen Touristen das Vereinigte Königreich und gaben dort ungerechnet fast 1,8 Milliarden Euro aus.

Ankündigung

tdt. BERLIN. Bald soll es auch in der zweiten Klasse W-Lan zum Nulltarif geben. Alle ICE-Züge seien „bis Ende des Jahres umgerüstet“, verspricht Bahn-Chef Rüdiger Grube. Doch das Surfen auf der Schiene ist nicht grenzenlos: Ab einem bestimmten Datenvolumen müssen Reisende sich mit einer langsameren Geschwindigkeit begnügen oder werden zur Kasse gebeten. In der ersten Klasse haben Bahnfahrer bereits seit Dezember 2014 Zugang zu kostenfreiem Internet.

Preissenkung

tdt. LE MORNE. Deutschlands größter Reiseveranstalter reagiert auf die schrumpfenden Touristenzahlen in Krisenländern mit Preissenkungen: Reisen nach Ägypten, Tunesien und in die Türkei geraten bei TUI in der Wintersaison 2016/17 jeweils um drei Prozent günstiger. Dagegen werden zahlreiche andere Ziele teurer: die Balearen etwa um ein und die Kanaren um zwei Prozent. Mehr als im vorangegangenen Winter kostet Urlaub auch in Deutschland (plus zwei Prozent) und Österreich (plus drei Prozent). Ebenso kommt es auf der Fernstrecke zu Preissprüngen: Preiswerter werden Kenia (minus ein Prozent), die Vereinigten Arabischen Emirate (minus drei) und Thailand (minus fünf), mehr bezahlen TUI-Kunden auf Mauritius (plus drei) und in Mexiko (plus drei). Im Winter 2015/16 waren die Reisepreise weitgehend stabil geblieben.

ohne Zeigefinger. Zu Dvořáks „Zigeuner-melodien“ oder Liszts „Die drei Zigeuner“ merkt er an, dass im neunzehnten Jahrhundert die „Zigeuner“ für Freiheit standen – ähnlich wie die „Indianer“ –, ganz im Gegensatz zu späterer Diskriminierung und Verfolgung. Und bei Mahlers „Rheinlegendchen“ lässt sich hören, wie genau Hampson die „Wunderhornlieder“ kennt, die er für die Wiener Universal-Edition herausgegeben hat. Überdies hat Hampson auch ein hochberechtigtes Faible für das amerikanische Lied, nicht zuletzt populärer Art.

Mitten auf dem Meer fand man sich in einem Shuttle zwischen Böhmen und dem Broadway. Schönbergs frühe „Verklärte Nacht“ ist für die Wiener Streicher Ehrensache. Nach dem Konzert auf dem Schiff folgte es im Jugendstil-„Palau de la Música“ in Barcelona mit seiner weit überlegenen Akustik. Doch so kurios es klingen mag: In dem trockeneren Schiffssaal kam mancher Erregungszustand intensiver heraus. Klangqualität bleibt relativ.

Dennoch: Bei der selbst für Mozart-Kenner raren Zugabe – dem Andante aus der frühen G-Dur-Cassation KV 63 – zeigte sich, zu welcher betörender Intimität die Wiener Streicher fähig sind. Es gab noch andere Kammermusik-Programme, am exotischsten sicher mit der chinesischen Erhu, einer zweiseitigen Geige, mit der Virtuosa Ma Xiaohui. Insofern erfuh man bei dieser Kreuzfahrt auch etwas von dem, was Robert Schumann in seinen „Kinderszenen“ verheißen hat: „Von fremden Ländern und Menschen“.