

Frankfurter Allgemeine

Magazin

JUNI 2019

**FISCH
GEPRESST
IN HANOI**

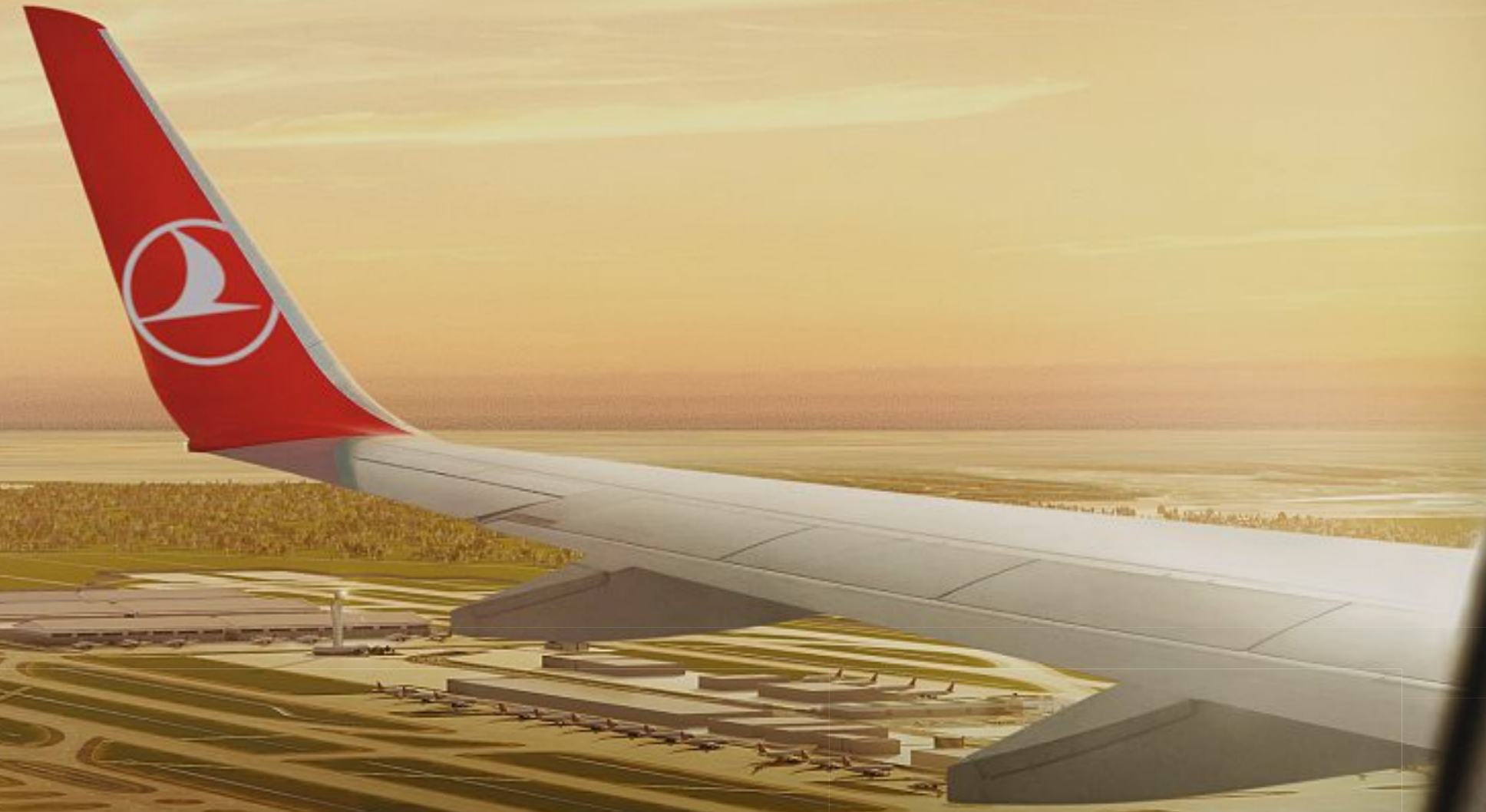


CHANEL

THE PARFUM

ERHÄLTlich AUF CHANEL.COM CHANEL-KUNDENSERVICE: TEL. 01801 24 26 26 (9-17 Uhr, aus dem Festnetz max. 42 Cent/Min. aus Mobilfunknetzen)





REISEN SIE

ZUM NEUEN ZUHAUSE VON TURKISH AIRLINES

Die Airline, die mehr Länder anfliegt als alle anderen,
erwartet Sie am neuen Drehkreuz der Welt.

FLUGHAFEN ISTANBUL



TURKISH AIRLINES

WIDEN YOUR WORLD



CLARINS
PARIS
Crème Rose Lumière
Multi-Intensive - Toutes p
Rose Radiance Crè
Super Restorative - All ski

DAS CLARINS +
Die Kunst der Rezepturen von Clarins beruht auf dem Können, aus jeder Pflanze ihre leistungstärksten Aktivstoffe zu extrahieren, um Ihnen das Beste aus Forschung und Natur zu bieten. Die neue Tagescreme vereint 7 Pflanzenextrakte, um Jugendlichkeit und Ausstrahlung der Haut zu beleben.



3 AKTIVSTOFFE FÜR EINZIGARTIGE AUSSTRAHLUNG
Angereichert mit Blütensäuren des Hibiscus sabdariffa exfoliert und glättet die Formel sanft. Biologischer Haronga-Extrakt stärkt die Hautdichte, Perlmuttpartikel einer neuen Generation wecken sofort die Leuchtkraft.



TRAUMHAFTER TEXTUR
Die erfrischend schmelzende Textur von Crème Rose Lumière mit zartem Rosenduft hüllt die Haut in Komfort.

NEU

Crème Rose Lumière Multi-Intensive

Glätten. Hautdichte stärken.
Leuchtkraft wecken.

Clarins Innovation für mehr Hautdichte:
die Aktivstoff-Kombination fördert die jugendliche
Ausstrahlung Ihrer Haut.

Nach 1 Monat: 80% der Frauen nehmen
glattere Haut wahr, 70% beobachten mehr
Hautdichte, 87% mehr Leuchtkraft.*

CLARINS.COM

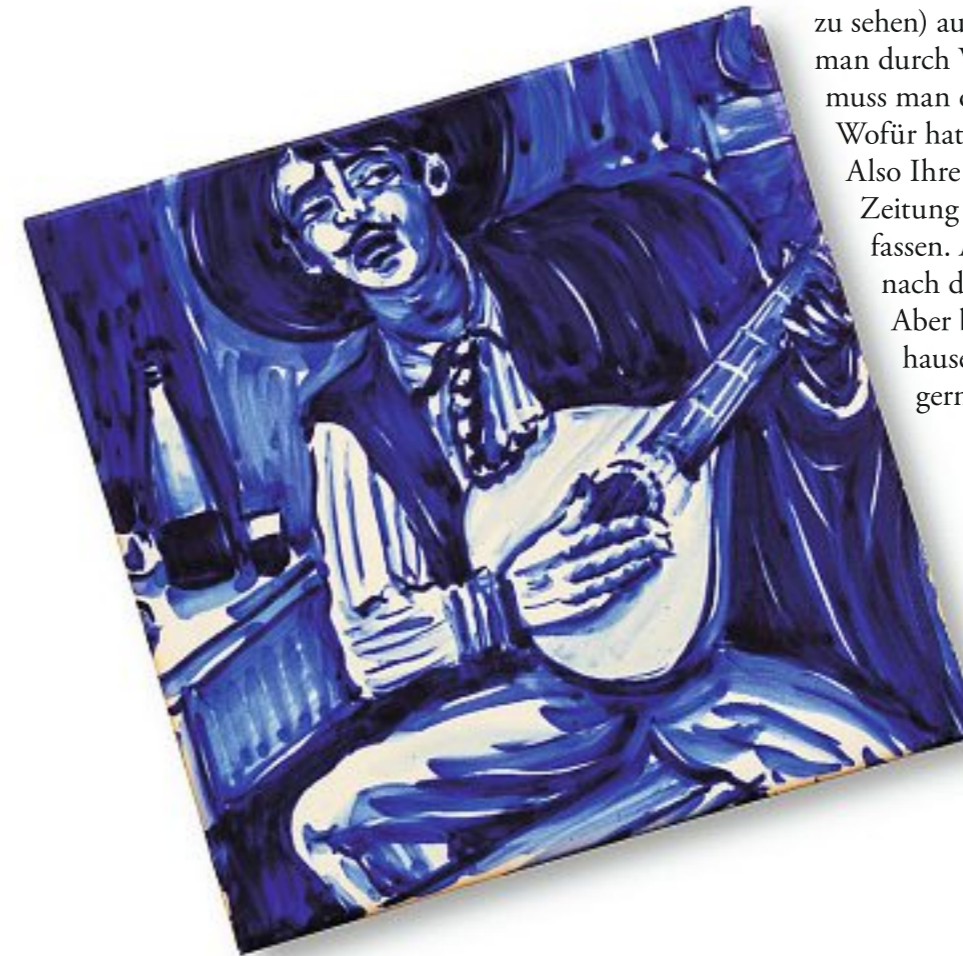
*Zufriedenheitstest - 105 Frauen - 28 Tage - Zustimmung in %.

Alles nur für Sie.

CLARINS

PING UND PONG

Neulich habe ich Tischtennis gespielt gegen einen jungen Kollegen. In diesem ersten Satz stecken eine Verheißung und eine Gefahr. Die Verheißung ist das Spiel: einfach mal raus aus dem Büro, der Schläger liegt sowieso immer im Auto, rüber zur Frankenallee gehen, an die frische Luft, zu den buckeligen Betonplatten unter den Bäumen, und los geht's. Die Gefahr steckt in dem Wörtchen „jung“. Der Kollege schlug mich natürlich. Ich habe verdrängt, wie oft und wie hoch, aber es war auch ein 3:11 dabei. Nur einmal kam ich auf 8:11 heran. Netterweise empfahl er mir Kollegen, gegen die ich es schaffen könnte. (Julia, Johanna, Felix: aufgepasst!) Also zurück an den Schreibtisch, da mache ich eine bessere Figur. Das Spiel lässt mich aber nicht los. Auf dem Lebensweg vom Fußball auf dem Ascheplatz zum Schachspiel im Park habe ich mehr als die Hälfte der Strecke hinter mir. Da passt Tischtennis wunderbar; neulich kam sogar ein Mann mit Rollator in den Holzhausenpark, stellte die Gehhilfe an die Seite und wurde an der Platte zum jungen Gott. Und diese entspannende Wirkung! Es heißt ja nicht umsonst Pingpong, das klingt schon wie Yin und Yang. Klack, Klack, Klack, Klack: reine Meditation. Ich brauche gar nicht zum Yoga nach Indien oder zum Ayurveda nach Sri Lanka. Alles wird gut mit Pingpong. Und schon bin ich beim Thema dieses Magazins, dem Reisen. Natürlich ist es toll, wenn man auf eine abgelegene Insel im Indischen Ozean fliegt, wenn man die Azulejos in Lissabon (hier links ist eine der Kacheln zu sehen) auch mal direkt auf sich wirken lassen kann. Oder wenn man durch Vietnam, Schottland, Südafrika, Kanada reist. Aber muss man das eigentlich immer, angesichts des Klimawandels? Wofür hat man denn seine Fotografen und Korrespondenten? Also Ihre Korrespondenten, die Sie bezahlen, wenn Sie die Zeitung kaufen. Die können das auch noch gut in Worte fassen. Also lesen Sie, dann legen Sie das Heft beiseite, suchen nach den Tischtennisschlägern, Ball nicht vergessen, und raus. Aber bitte nicht an die Frankenallee oder in den Holzhausenpark. Da bin ich ja schon. Und ich habe es nicht so gern, wenn man mir beim Verlieren zusieht. *Alfons Kaiser*



Verantwortlicher Redakteur:
Dr. Alfons Kaiser

Redaktionelle Mitarbeit:
Holger Appel, Claudia Böll, Michael Eder, Christoph Ehardt, Leonie Feuerbach, Elisa Gianna Gerlach, Aylin Güler, Jörg Hahn, Johannes Leithäuser, Katharina Pfannkuch, Peter-Philipp Schmitt, Stefanie Schütte, Kai Spanke, Dr. Michael Spehr, Sabine Spider, Bernd Steinle, Quynh Tran, Jennifer Wiebking, Walter Wille, Jürgen Zöllner

Bildredaktion:
Christian-Matthias Pohlert

Art-Direktion:
Peter Breul

E-Mail Redaktion:
magazin@faz.de

Alle Artikel werden exklusiv für das „Frankfurter Allgemeine Magazin“ geschrieben. Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt am Main.

Eine Verwertung dieser urheberrechtlich geschützten Redaktionsbeilage sowie der in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen, besonders durch Vervielfältigung oder Verbreitung, ist – mit Ausnahme der gesetzlich zulässigen Fälle – ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Besonders ist eine Einspeicherung oder Verbreitung von Inhalten aus dem Frankfurter Allgemeine Magazin in Datenbanksystemen, zum Beispiel als elektronischer Pressepiegel oder Archiv, ohne Zustimmung des Verlags unzulässig.

Sofern Sie Artikel dieses Magazins nachdrucken, in Ihr Internet-Angebot oder in Ihr Intranet übernehmen wollen, können Sie die erforderlichen Rechte bei der F.A.Z. GmbH erwerben unter www.faz-rechte.de. Auskunft erhalten Sie unter nutzungsrechte@faz.de oder telefonisch unter (069) 75 91-29 01.

Redaktion und Verlag:
(zugleich ladungsfähige Anschrift für die im Impressum genannten Verantwortlichen und Vertretungsberechtigten)
Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH
Hellerhofstraße 2-4
60327 Frankfurt am Main

Geschäftsführung:
Thomas Lindner (Vorsitzender)
Dr. Volker Breid

Verantwortlich für Anzeigen:
Ingo Müller, www.faz.media

Hersteller:
Andreas Giether

Layout:
Verena Lindner, Anja Tischulena

Einzelhefte können zum Preis von € 5,- bei media-solutions@faz.de bezogen werden.

Druck:
Prinovis GmbH & Co. KG – Betrieb Nürnberg
Breslauer Straße 300
90471 Nürnberg

PORSCHE DESIGN

FRAGRANCES



VIELE DÜFTE WECKEN ERINNERUNGEN. DIESER SCHAFFT NEUE.
PORSCHE DESIGN 180 | BLACK

www.porsche-design.com



CLAUDIA BRÖLL (links), die in Kapstadt lebt, hat als Studentin an der University of Cape Town die Anfänge des demokratischen Südafrikas miterlebt. Ein Vierteljahrhundert nach dem Ende der Rassentrennung werden viele Erinnerungen an die Aufbruchstimmung wach. Aber nicht jeder liebt die vielen Farben der Regenbogennation. Mit Fotografin **BIANCA THIELKE** (rechts), die ebenfalls in Kapstadt lebt, machte sich Bröll nach Orania auf (Seite 36) – an den Ort, in dem Weiße unter sich bleiben.



MICHAEL EDER weiß, wie sich der Ironman Hawaii anfühlt: 1997 lief er in Kailua-Kona nach 3,8 Kilometern Schwimmen, 180 Kilometern Radfahren und 42,195 Kilometern Laufen über die Ziellinie. Seither verfolgt der Sportredakteur die Triathlonszene mit Begeisterung. Für einen der größten Athleten hält er Jan Frodeno, den er vor 17 Jahren zum ersten Mal interviewte. Nun sprach er mit dem Triathlonstar für den Fragebogen. (Seite 50)

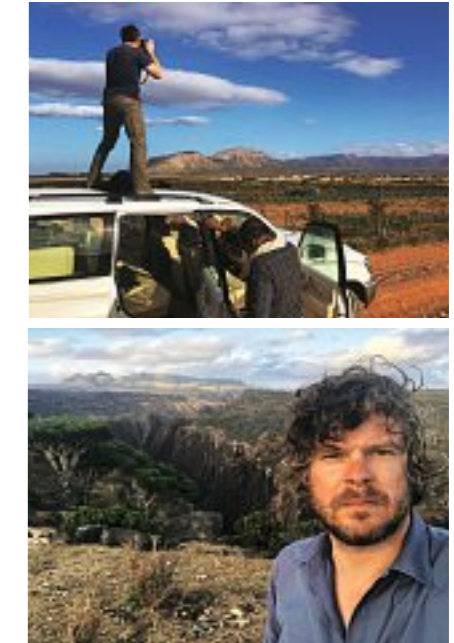


JON ENOCH, der in London lebt und als Nachrichtenfotograf begann, konzentriert sich heute auf Porträtfotos und Werbe-Jobs. Weil ihm das immer noch nicht reicht, fährt er auch gern in die Ferne – und nimmt zum Beispiel Lastenmopeds in Hanoi auf. (Titel und Seite 30)

FOTOS: DANIEL PILAR (2), MATTHIAS LÜDECKE, JON ENOCH, PRIVAT

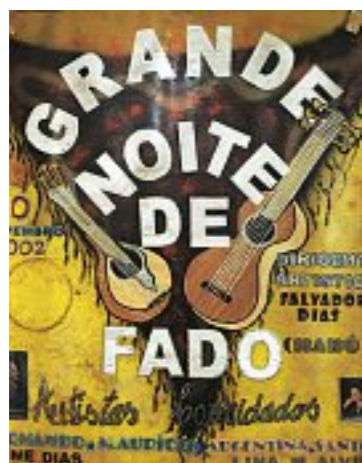
MITARBEITER

CHRISTOPH EHRHARDT (unten) und **DANIEL PILAR** (oben) haben immer wieder für diese Zeitung aus dem Vorderen Orient berichtet. Für ihre Reportage von der entlegenen Insel Sokotra (Seite 22) verschlug es sie an einen Ort, der lange abgeschirmt war von den Konflikten dieser Region. Doch damit scheint es jetzt vorbei zu sein.



JOHANNES LEITHÄUSER hat im Wehrdienst den Drillich des kaiserlichen Matrosenanzugs 15 Monate lang selbst am Leib getragen. Das „Takelpäckchen“ war in der Bundesmarine bis in die achtziger Jahre Alltagsuniform – auch wenn weiße Klapphose und weiße Bluse oft schon nach einem Tag versaut waren, aber eine Woche getragen werden mussten. Im Geschichtsstudium lernte Leithäuser, dass der Traum von Flotte und Weltmacht bei weitem keine deutsche Spezialität war, sondern zuvor schon von Spaniern, Briten und Russen geträumt und realisiert worden war. Heute begegnet er als Berliner Politik-Korrespondent neuen Träumen von einem europäischen Flugzeugträger – und findet, wer solchen Ideen anhängt, sollte wenigstens vor Augen haben, wie und wo die imperialen deutschen Flottenträume vor 100 Jahren versunken sind. (Seite 32)





Beliebt: Das Stadtviertel Mouraria in Lissabon ist die Geburtsstätte des Fado (Seite 42). Das zieht Besucher und Spekulanten an.



Bedrängt: Die Insel Sokotra gehört zum Jemen, wie die Fahne des Jungen in der Hauptstadt Hadibu zeigt. Ihre Naturschätze aber (Seite 22) wecken bei Nachbarn Begehrlichkeiten.



ZUM TITEL
Der Mopedfahrer, der Fische transportiert, wurde von Jon Enoch in Hanoi fotografiert.

- 14 STEFAN KEHL
- 30 JON ENOCH
- 36 CAREL BOSHOFF
- 48 ALBERTO MORILLAS
- 50 JAN FRODENO

MODE New Balance hat den Ugly-Dad-Sneaker-Trend mitbegründet. *Seite 14*

ESSEN Öko-Food? Christina Schramm und ihr Mann zeigen in München, wie es geht. *Seite 35*

LEBEN Hygge war gestern – das neue Lieblingswort der Dänen heißt Pyt. *Seite 40*

REISEN Kaum eine Stadt hat Outdoorfreunden so viel zu bieten wie Vancouver. *Seite 44*

TECHNIK Einer für alles: Der Jeep Gladiator ist ein vielseitiges Freizeit-Fahrzeug. *Seite 45*

VERKEHR Mehr Raum für Radler: So könnten wir in Städten besser vorankommen. *Seite 46*

Die nächste Ausgabe des Magazins liegt der Frankfurter Allgemeinen Zeitung am 13. Juli bei.
Im Netz: www.faz.net/stil Facebook: Frankfurter Allgemeine Stil Instagram: @fazmagazin



Versenkt: In einer Bucht vor den Orkney-Inseln ging vor 100 Jahren die deutsche Flotte unter – auf eigenen Befehl (Seite 32).

Verreist: Marion und Tina Meier sind gern abenteuerlich unterwegs, im Kajak und auf dem Motorrad (Seite 18). So waren auch schon ihre Urgroßeltern.



FOTOS: JÖRG HAHN, DANIEL PILAR, JOHANNES LEHHAUSER, BETTY

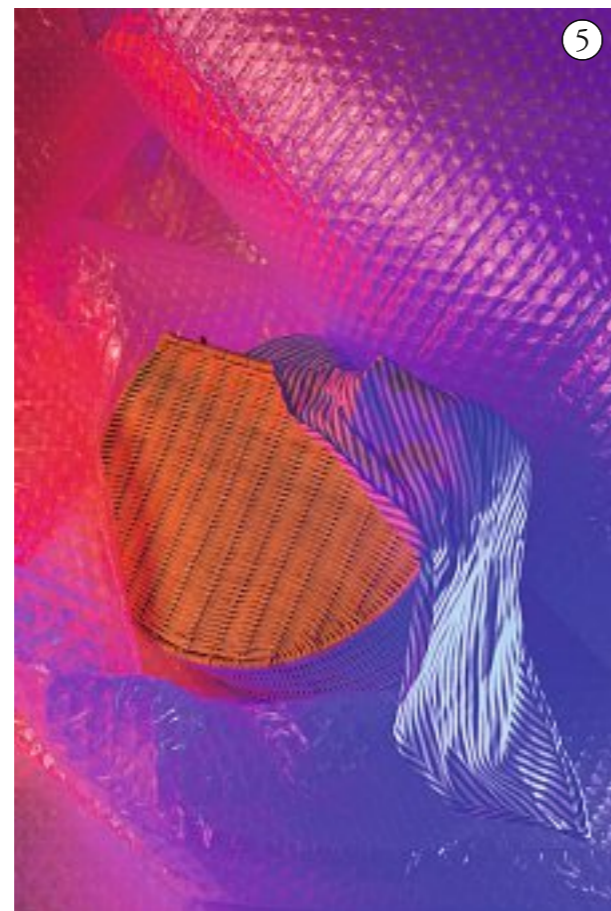
HAPPY HEARTS COLLECTION

Chopard

THE ARTISAN OF EMOTIONS – SINCE 1860

CHOPARD BOUTIQUE FRANKFURT
Goethestraße 16, (0)69 92887880

PRÊT-À-PARLER



GUTER STOFF FÜR SCHÖNE FERIEEN

Egal wo es hingehet, am Anfang einer Reise, wenn das Album an Eindrücken gerade erst angelegt ist – die Reise-Requisiten sind bereit. Das Bild des Manns, der in Shorts, Sandalen und Bierspruch-T-Shirt einen Balearen-Bomber betritt. Oder der Frau, die über der Schulter eine Basttasche trägt. Nicht die Sonnenbrille, nicht der Hut, kein Accessoire steht mehr für Ferien als diese Tasche. Selbst wer keine besitzt, muss sie überall sehen, denn sie ist so raumgreifend, dass sie in keinen Koffer passt. Eine Basttasche, häufig ist es ja eher ein Korb, kann man nicht verstecken, und so kommuniziert man dabei recht konkret, dass man jetzt mal 14 Tage raus ist, bestenfalls auf dem

Weg dorthin, woher die Taschen gekommen sind, nach Südfrankreich oder Madagaskar.

Diese Botschaft nehmen sich jetzt auch die Designer von Luxusprodukten vor, wobei nicht abschließend geklärt werden kann, ob das ihrer eigenen Sehnsucht nach Alltagsflucht zuzuschreiben ist oder dem Bedarf der Kunden an teuren Modellen aus simplen Materialien. Der Design-Anspruch stimmt jedenfalls: Jacquemus (1), zu bestellen über Mytheresa, und Altuzarra (2), erhältlich bei Matchesfashion, versehen ihre Taschen mit markanten Fransen, Prada (3) und Max Mara (4) konterkarieren sie mit Leder und machen daraus ein Stück Ferien für den

Alltag. Auch in das Modell von Kayu (5) mit Stoff-Fütterung, ebenfalls zu bestellen über Mytheresa, passt nicht viel mehr als Handy, Geld und Schlüssel, also definitiv zu wenig, um damit in einen Strandtag zu starten.

Wer im Begriff ist abzudüsen, sollte hingegen das Schwein von Cult Gaia (6) in Erwägung ziehen, erhältlich bei Matchesfashion. Es reist mit wie früher der Teddybär, der auch in keinen Rucksack passte. Ein Trip in die Ferne ist heute für viele mehr als Erholung, nämlich die Gelegenheit zur Selbstdarstellung. Bei Instagram ist das Schwein dann die passende skurrile Begleitung für die entscheidenden Eindrücke. (jwi.)

Fotos Carlos Bafilo



VICENZA

FOPE

DAL 1929

fope.com



SNEAK AROUND (8) NEW BALANCE 997 „MADE IN USA“

Der Ugly-Dad-Sneaker-Trend ebbt auch 2019 nicht ab. Mitbegründer und vielleicht sogar Urheber dieses Stils ist New Balance. 1972 kaufte Jim Davis das 1906 in Boston gegründete Unternehmen, das damals 30 Paar Turnschuhe pro Tag herstellte. Mittlerweile ist New Balance zur viertgrößten Sportmarke der Welt hinter Nike, Adidas und Puma aufgestiegen – und noch immer ist Davis der Chef. Während die Konkurrenz fast all ihre Ware in Asien herstellen lässt, ist New Balance stolz auf seine fünf Werke in den Vereinigten Staaten und eines in England.

1982 debütierte der New Balance 990 als erster Sportschuh, der 100 Dollar kostete – und somit viel teurer war als andere Modelle. Mit dem zugehörigen Werbeslogan „Auf einer Skala von 1000 ist dieser Schuh eine 990“ sendete New Balance eine klare Message. Tatsächlich wurde der 990er schnell zum Statussymbol – auch wegen des hohen Preises. Der graue Sneaker, den man heute als Ugly-Dad-Sneaker bezeichnen würde, wurde von vielen Prominenten getragen. Der bekannteste unter ihnen: Apple-Gründer Steve Jobs. Gerüchte legen sogar nahe, dass Jobs den ersten Entwurf des Schuhs gezeichnet und an New Balance geschickt habe, mit der Bitte nach „etwas Sportlicherem als Lederschuhen“.

Anfang der nuller Jahre wurden New-Balance-Sneaker wegen ihres Markenzeichens „N“, das als Abkürzung von „national“ interpretiert wurde, unter Neonazis beliebt. Das Nazi-Image drohte Sportler abzuschrecken. Das Unternehmen wehrte sich gegen die Vereinnahmung und verhängte einen Lieferstopp für 40 rechtsgesinnte Geschäfte in Deutschland. Als nützlich erwies sich auch die Kooperation mit dem Berliner Sneaker-Store Solebox. Die Gerüchte über eine Nähe zu Rechtsradikalen nahmen ab.

Mehr als zehn Jahre später stand der Sportartikelhersteller wieder in der Kritik: Kurz nach der Präsidentschaftswahl 2016 in Amerika wurde öffentlich, dass die Firma



Trumps Position gegen das ausgehandelte transpazifische Freihandelsabkommen unterstützte. Wütende Kunden veröffentlichten daraufhin Videos, in denen sie ihre New-Balance-Schuhe in den Müll warfen. Das Unternehmen erklärte: „Als einzige größere Firma, die noch Sportschuhe in den Vereinigten Staaten herstellt, hat New Balance einen anderen Blick auf den Weltmarkt – wir wollen mehr Schuhe in den USA herstellen, nicht weniger.“

Trotz all der negativen Schlagzeilen muss man New Balance eines lassen: Sie sind ein Garant für Qualität. Auch mit der Frequenz der Releases übertreibt es die amerikanische Marke nicht, und das macht Lust auf den Schuh. Der 997 hat für mich die schönste Silhouette. Selbst die keilförmige Sohle gefällt mir gut. Bei meinen 997er „Made in USA“ war es Liebe auf den ersten Blick, was vor allem am Farbton lag. Im Sommer darf es an den Füßen ruhig mal bunter werden. *Aylin Güler*



Hier wird jeder Flakon von Hand abgefüllt: Stefan Kehl, die eine Hälfte des Aer-Duos, bei der Arbeit

DA LIEGT WAS IN DER AER

Die Parfumherstellung ist ein Handwerk, das fast schon wie ein religiöser Kult inszeniert wird. Irgendwo in Grasse und Paris sitzen die Parfum-Götter, die etwas machen, von dem niemand jemals erfahren wird, und am Ende kommt ein Duft heraus, um den sich ein Mythos rankt.

So zumindest erzählt es Stefan Kehl. „Es ist eine dieser wundervollen und zugleich frustrierenden Disziplinen, in denen dir trotz Ausbildung niemand zeigt, wie es wirklich funktioniert.“ Sein Partner Ted Young-Ing, der als Kreativ-Direktor jahrelang an visuellen Konzepten für Parfums großer Häuser wie Gucci oder Yves Saint Laurent gearbeitet hat, pflichtet ihm bei: „Es bleibt ein Geheimnis.“

Trotzdem haben sie vor gerade mal einem Jahr ihr eigenes Parfumhaus Aer Scents mit vier Düften lanciert. Im wachsenden Segment der Nischenlabels gehören sie zu den vielversprechenden Neulingen. Von Anfang an wurden sie in renommierten Geschäften wie 10 Corso Como in Mailand oder The Store in Berlin geführt.

Und das vielleicht genau deshalb: weil Stefan Kehl, der die Düfte komponiert, kein klassischer Parfümeur ist, sondern Autodidakt, der zuvor Haarstylist und Visagist war. „Wir spielen nicht nach den Regeln“, sagt er. „Das macht uns nicht unbedingt besser, aber auf jeden Fall anders.“ Statt der klassischen Kompositionspyramide um Basisnote, Herznote und Kopfnote konzentrieren sich die Parfums von Aer Scents um eine starke Herznote und sind in dieser Reduktion aufs Wesentliche „minimalistische“ Düfte.

Trotz des Bruchs mit der Kompositionskonvention greifen die Jung-Parfümeure in der Herstellung auf das traditionelle Parfum-Handwerk zurück: Statt der mittler-

weile gängigen industriell gefertigten chemischen Bestandteile benutzen sie rein pflanzliche Inhaltsstoffe.

Das schafft Variation, denn natürliche Parfums entziehen sich einer ganz vorherbestimmbaren Note, weil sie viel stärker mit dem Träger reagieren, also einen individuellen Duft schaffen. Und weil die Bestandteile nach wie vor biologisch angebaut werden, variieren auch Ernte und Verarbeitung je nach den klimatischen Bedingungen manchmal so, dass Stefan Kehl die Rezepturen immer wieder an die Qualität der Öle und Essenzen anpassen muss. Im Berliner Studio wird noch immer jeder einzelne Flakon von Hand abgefüllt; 700 waren es im ersten Jahr.

Das Berliner Studio von Kehl und Young-Ing ist ein Ort, an dem Duft-Enthusiasten zusammentreffen, etwa für Parfum-Workshops in Zusammenarbeit mit dem Smell Lab Berlin oder dem Scent Club. Auch auf der Website beantworten sie die wichtigsten Fragen: Sollte man Parfum auf die Pulsadern sprühen und aneinanderreiben? Die Antwort: Nein, das zerstört den Duft. Oder: Wie lange hält sich ein Parfum? Ein Natürliches wie Aer verändert sich mit der Zeit aufgrund der Inhaltsstoffe, sollte aber nach dem Öffnen mindestens 30 Monate halten. Kann man Parfums mischen? Ja! Dazu animieren schließlich auch größere Häuser wie Maison Margiela und Byredo. Individualisierung geht auch in die Nase. *Quynh Tran*



Eine starke Herznote: Viel mehr braucht es nicht für einen Duft von Aer.

PRÊT-À-PARLER

FOTOS: AYLIN GÜLER, HERSTELLER

Snakes

FINE JEWELLERY BY OLE LYNNGAARD

BY APPOINTMENT TO
THE ROYAL DANISH COURT

OLE LYNNGAARD
COPENHAGEN

SINCE 1963

EINE ECHE GIN-GIN-SITUATION

Ausgedacht haben sich die Sache mit dem Wacholder ja die Holländer. Irgendwann im 15. Jahrhundert begannen sie damit, ihren Schnaps mit den Beeren der zypressenartigen Bäume in ihren Heidelandschaften und mit exotischen Gewürzen, die von den Handelsschiffen aus „Ost-Indien“ mitgebracht wurden, zu aromatisieren. So erhielt ihr Genever seinen signifikanten Geschmack und wurde zum beliebten Stimmungsaufheller.

Richtig populär gemacht haben den Wacholderbrand dann die Engländer. Aus Genever wurde bei ihnen erst „Tschineiver“ und danach „Gin“ – und zusammen mit Tonic schließlich das Symbol des Empire. Und die Deutschen? Die haben das gute Zeug jahrzehntelang nur getrunken, erst mit Zitronen-, später auch mit Gurkenscheiben. Doch dann wurden sie plötzlich und unerwartet zu großen Gin-Brennmeistern. Seit der Jahrhundertwende ist Wacholderschnaps der Megatrend in der Welt der Spirituosen, und weil die Teutonen nicht nur hingebungsvolle Trinker, sondern traditionell auch gute Destillateure sind, ließen sie sich nicht lange bitten.

Mittlerweile wird in ganz Deutschland Gin gebrannt: in Frankfurt (Gin Sieben), Saarbrücken (Ferdinand's), Bonn (Siegfried), Hamburg (Gin Sul), München (The Duke) und Berlin (Brandstifter). Und natürlich im Schwarzwald. Denn dort hat mit dem Monkey 47 alles angefangen. Seit im Jahr 2010 die ersten Flaschen von diesem „Schwarzwald Dry“ in den Handel kamen, sind der Markt und die Marke förmlich explodiert.

Doch der Schwarzwald kann offenbar noch mehr. Mit dem Boar schickt sich jetzt das zweite Destillat aus der Gegend an, die Welt des Gins im Sturm zu erobern: Die Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft (DLG) hat den mit dem seltenen Schwarzwälder Trüffel aromatisierten Tropfen im vergangenen Jahr zum besten Gin Deutschlands ausgerufen. Und bei den Global Spirits Awards in Las Vegas wurde er zur besten klaren Spirituose der Welt gekürt. Damit nicht genug, hat er auf der Frankfurt International Spirits Trophy jetzt die Auszeichnung als bester internationaler London Dry Gin bekommen. Mehr geht eigentlich nicht.

In der kleinen Familienbrennerei Boar in Bad Peterstal, vor 175 Jahren gegründet, wurde das edle Schnäpschen kreiert. Der beschauliche Ort zwischen Offenburg und Freudenstadt sollte sich schon mal auf den großen Ansturm gefasst machen. *Peter Badenhop*



Der Schwarzwald hat's in sich: Der Boar-Gin aus einer kleinen Familienbrennerei ist schon vielfach ausgezeichnet worden. Nun wurde er auch noch zur besten klaren Spirituose der Welt ernannt.

STARCK NEU AUFGEGLEGT

Anfang des Jahres ist Philippe Starck 70 Jahre alt geworden. Grund genug, den französischen Star-Designer besonders zu ehren. Viele Marken haben Starck, der schon als Kind unter dem Zeichentisch seines Vaters André, eines Flugzeugkonstruktors, saß und malte, viel zu verdanken. Alessi zum Beispiel. Für das italienische Unternehmen von Alberto Alessi entwarf er eines der bekanntesten und markantesten und umstrittensten Designobjekte des 20. Jahrhunderts – die dreibeinige raketenförmige Zitronenpresse Juicy Salif. Umstritten, weil sie als Küchenhilfe wenig taugt. Eine Ikone wurde sie trotzdem.



Nur der Mond war Zeuge: Auch William Dyce' Gemälde „Francesca da Rimini“ von 1837 ist in der Ausstellung zu sehen.

OUVRE-MOI TA PORTE, POUR L'AMOUR DE DIEU

„Jemanden auf den Mond schießen“: Diesen Worten wirklich Taten folgen zu lassen, das haben bis jetzt nur die Amerikaner hingekriegt. Am 21. Juli 1969 landete Apollo 11 mit den Astronauten Neil Armstrong und Buzz Aldrin auf dem Erdtrabanten. Anlässlich des 50. Geburtstags dieses Großereignisses findet die Ausstellung „La Lune“ („Der Mond“) im Museum des Grand Palais in Paris statt. Der Untertitel „Von der realen Reise bis hin zu imaginären Reisen“ verrät bereits die weitläufige Aufmachung. In fünf Bereichen erwarten den Besucher Schwarz-Weiß-Bilder der Astronauten auf dem Mond zu Beginn der Ausstellung und Kunstwerke wichtiger Maler in den hinteren Sälen. Nachbildungen der Fernrohre Galileo Galileis stehen in der Rubrik „Der observierte Mond“. „Die junge Märtyrerin“ (1855) von Paul Delaroche gibt es bei den „Drei Gesichtern des Mondes“. Albrecht Dürers „Die Jungfrau auf der Mondsichel sitzend“ (1511) ist ein Sinnbild für die Abteilung „Der Mond ist eine Person“. So will man die lange Beziehung zwischen den Menschen und dem Himmelskörper beschreiben, seit der Antike und über Europa hinaus.

Es geht los mit der Raumschiffkapsel aus Holz mit allerlei Kabeln und Schaltern im Innenraum; Raumanzügen aus Wax-Stoffen (Yinka Shonibare, 2000); einem Beton-Boden mit Stiefelabdruck wie auf der Mondoberfläche („The Second Step“, Mircea Cantor, 1977); der pinkfarbenen Fiberglas-Rakete von Sylvie Fleury („First Spaceship on Venus“, 2005–2019); und mehreren Video-Einspielungen, zum Beispiel von Fritz Langs „Die Frau im Mond“ (1929). Alles

ist in schummriges Mondlicht getaucht: Instagram-affin! Die Ausstellung spielt mit den verschiedenen Lichtverhältnissen des Trabanten. Nach gefriergetrockneter Portions-Weltraumkost steht man, wieder im Hellen, dem vom Mondlicht beschienenen „Schlafenden Endymion“ gegenüber, einmal von Anne Louis Girodet (1791) oder als Skulptur von Antonio Canova (1819). An berühmten Namen von A bis Z mangelt es nicht: Marc Chagall mit „Die blaue Landschaft“ (1949), Joan Miró mit „Au fond du coquillage“ (1948) und Auguste Rodins zauberhafte Personifizierung von „Erde und Mond“ in zarter Umarmung, aus dem Steinblock gehauen. Gruselig wird es bei Pierre Auguste Vafflard („Young und seine Tochter“, 1804), antik bei ägyptischen Götter-Mond-Statuen (siebtes bis neuntes Jahrhundert vor Christus), absurd bei Salvador Dalí („Die Perle“, 1981).

Das sieht so zusammengewürfelt aus wie die Mondoberfläche – die Kuratoren Alexia Fabre und Philippe Malgouyres scheinen es beabsichtigt zu haben. Mondgefühle kommen da nicht immer auf, der Parcours hat wechselhaften Spannungsfaktor. Mondsüchtige werden aber im Museumshop bedient, mit Tellern, Tassen, Schneekugeln, Mondbrocken, Schmuck, Miniaturraketen. Die Bücherauswahl ist enorm. Und im Katalog (256 Seiten, 250 Illustrationen, 45 Euro) stehen die Erklärungen, die in der Ausstellung fehlen. *Elisa Gianna Gerlach*

„La Lune“, Grand Palais, Paris, bis zum 22. Juli. Unser nächstes Magazin (13. Juli) dreht sich um 50 Jahre Mondfahrt.

PRÊT-À-PARLER



Wesentlich praktischer ist Starcks Türstopper Dédé aus dem Jahr 1996. Die kleine Skulptur, die an einen sitzenden Buddha erinnert, war ursprünglich aus Aluminiumguss. Nun hat Alessi die knapp 18 Zentimeter hohe anthropomorphe Figur zu Ehren von Philippe Starck in einem superfarbigen Kunststoff neu aufgelegt. Die poppige Neuinterpretation wird aus einem thermoplastischen Harz gefertigt und ist in den Farben Schwarz, Rosa und mit PVD-Beschichtung in einem Bronzeton (wie auf unserem Foto) erhältlich.

Die Rückkehr des kleinen Kerls freut Philippe Starck, der in der Skulptur schon immer eine Art Alter Ego gesehen hat: „Dédé wartet. Auf das Leben? Auf die Liebe? Währenddessen überlegt er, ob er die Tür öffnen oder schließen soll. So wie ich.“ (pps.)

FOTOS: BRÜGEMAN, HERSTELLER

DER NEUE 911. LIMITIERT UND HANDSIGNIERT

HANDSIGNIERTE, LIMITIERTE KUNST ONLINE UND IN ÜBER 30 GALERIEN WELTWEIT.



Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Avonno GmbH, Ernst-Reuter-Platz 2, 10587 Berlin

Irene Kung Coming Home, Timeless Machine | Auflage 250, handsigniert | 80 x 80 cm
Kaschierung unter Acrylglas im Alu Artbox Rahmen | Art.-Nr. IKU02 | 699 €



LUMAS.DE

BERLIN | DORTMUND | DÜSSELDORF | FRANKFURT | HAMBURG | HANNOVER
KÖLN | MANNHEIM | MÜNCHEN | STUTTGART | WIEN | WIESBADEN | ZÜRICH

LUMAS

THE LIBERATION OF ART



ÜBERALL UNTERWEGS

Der Drang zum Abenteuer liegt bei Marion und Tina Meier in der Familie – nun schon in vierter Generation.
Ein Besuch an der Elbe, hinterm Deich.

Von *Stefanie Schütte*
Fotos *Lucas Wahl*

Es war ein gewagtes Unterfangen, das sich die junge Frau im Jahr 1927 vorgenommen hatte: mit dem Faltboot von Hamburg nach Kopenhagen zu fahren. Wäre die Hamburgerin Hertha Meier damals gesellschaftlich besser etabliert gewesen, hätte sie vielleicht so bekannt werden können wie andere Abenteurerinnen der Goldenen Zwanziger, die Flugpionierin Amelia Earhart etwa oder die Rennfahrerin Clärenore Stinnes – schließlich fuhr Hertha Meier auch noch genauso unerschrocken Motorrad. So aber gibt es heute nur noch zwei vergilbte Zeitungsausschnitte aus den fünfziger Jahren, in denen sich ihr Mann an ihre Tour de Force mit dem Boot erinnert.

Nach besonderer Anstrengung klingt seine Beschreibung allerdings nicht. „Drei Wochen Urlaub lagen vor uns“, schrieb er. „Warum sollten wir nicht mit dem Kajak nach Kopenhagen fahren?“ Los ging es im Hamburger Stadtteil Eppendorf am Isebek-Kanal und dann über Schleusen zum Alsterlauf Richtung Kayhude. Bei allem Leichtsinn notierte Meier immerhin die Verwunderung seiner Außenwelt. „Der Schleusenwärter fragte wegen der Gebühren, ob wir am selben Tag zurückkommen. ‚Nee, so gau nich – wir wollen nach Kopenhagen.‘ Schief angeguckt hat er uns – aber nicht für voll genommen.“

Auch wenn das schön beschriebene Abenteuer von Hertha und Willy Meier es nicht einmal in die Annalen der Hamburger Lokalgeschichte geschafft hat: Der Wagemut des Paares scheint überlebt zu haben – in Gestalt seiner Urenkelinnen Marion und Tina Meier.

Der Bootsverleih Paddel-Meier liegt in den Hamburger Vier- und Marschlanden, hinterm Deich. Gewächshäuser, Felder und Wiesen, eine schöne alte Kirche und ein Ausflugslokal namens Zollenspieker Fährhaus, das schon vor 800 Jahren als Zollstation an der Elbe diente. Alles wirkt nett, gemächlich und nicht gerade aufregend. Seit Jahrzehnten wird das Leben vieler Vierländer durch Feuerwehrfeste, Hochzeiten, Taufen und Beerdigungen getaktet. Zugezogene sollten sich bemühen, möglichst bald das örtliche „Veerlanner Platt“ zu lernen.

Der Name Paddel-Meier passt perfekt in dieses bodenständige Ambiente. Und Tina und Marion Meier wirken zunächst auch eher unauffällig. Dass sie unter dem Namen „Dirt Girls“ bei Motorrad-Rallies Pokale abräumen, dass Tina schon viermal bei der Rallye Dakar gestartet und Marion alleine mit dem Motorrad von Hamburg nach Dakar gebrettert ist – das sieht man ihnen nicht an.

„Motorradfahren und Paddeln liegen bei uns irgendwie in der Familie“, sagt Marion Meier. „Unser Vater fährt Offroad, seit er 60 ist. Da haben wir ihn gleichsam von der Straße geholt.“ Wie ihre Schwester Tina fährt sie seit Jugendzeiten in ihrer Freizeit Motorrad. Das Kajakfahren dagegen hat sie mit der Übernahme des Bootsverleihs der Eltern zu ihrem Beruf gemacht, nach einer eher kurzen Bürosessel-Karriere als Technische Zeichnerin.

Tina lebt ein vordergründig noch ruhigeres Leben, sie macht als Finanzbeamtin Betriebsprüfungen. „Da habe ich eine Teilzeitstelle und arbeite 60 Prozent“, sagt sie. „Die restliche Zeit verbringe ich mit den Abenteuern, auf die ich gerade Lust habe.“



Unerschrocken: Tina Meier fuhr die Rallye Dakar und coacht heute Frauen.



Unerlässlich: Marion Meier betreibt einen Bootsverleih – ein Bürojob wäre nichts für sie.

„Unsere Familie war einfach immer unterwegs“, sagt Tina Meier. „In jeder freien Minute mit ihren Faltbooten, das war das Sonntagsvergnügen.“ Die Frauen hätten mit großer Selbstverständlichkeit Dinge getan, die als „Männersache“ galten. „Meine Großmutter väterlicherseits, die Herthas Sohn Jürgen geheiratet hat, war auch paddelnd unterwegs. Sie ist überall hingefahren mit Sack und Pack.“ Ihre andere Großmutter war sogar „Bootsmann“ auf Hamburg-Kaltehofe. „Also auch eine abenteuerlustige Frau. Sie musste an der Schleuse die Boote festbinden und an Bord mitarbeiten.“ Der dazugehörige Großvater betrieb auf der Elbinsel eine Bootswerft.

Es erscheint fast folgerichtig, dass bei so vielen „Lüt vonne Waterkant“, so vielen vom Wasser geprägten Vorfahren, in den siebziger Jahren Paddel-Meier gegründet wurde. Zunächst auf der nahe Kaltehofe liegenden Peute, die zum Stadtteil Veddel gehört. Nach der verheerenden Sturmflut 1976 und der Überschwemmung ihres neuen Bootsbetriebs zogen Marions und Tinas Eltern mit beiden Kindern in die Vierlanden. Neben dem Verleih von Kajaks bauten sie eigene Modelle, die man noch heute in der großen Bootshalle besichtigen kann – moderne Glasfaserkajaks, die die Faltboote mit Holzgerüst und Tierhautbespannung ablösen.

Anders als Hertha Meier fuhren die Frauen der Familie damals nicht mehr Motorrad. Dafür widmeten sie sich umso intensiver dem Paddeln. „Mit meinen Eltern haben wir ganze Urlaube auf dem Boot verbracht“, erinnert sich Tina. „Jeder nahm ein Kind mit hinein, Gepäck und Zelte. Wir konnten Fische fangen, hatten überhaupt keine Angst draußen.“ Sie seien alle recht neugierig „und dadurch auch wagemutig“, sagt die 47 Jahre alte Tina Meier. „Ich bin immer auf die höchsten Bäume geklettert und auch heruntergefallen. Wir hatten keine Angst, uns dreckig zu machen. Bei meinen Coachings in der Wüste haben einige am Anfang sogar Scheu, den Sand anzufassen.“ Diese Coachings sind Tina Meiers zweites Standbein. Mehrmals im Jahr fährt sie mit einer Gruppe Frauen in die Sahara, um dort durch Offroad-Fahren das Selbstbewusstsein der Teilnehmerinnen zu stärken – ein Nebenprodukt ihres eigenen großen Abenteuers, der Teilnahme an der Rallye Dakar.

Zum Motorradfahren kam sie schon als Jugendliche. Damit nahm sie die Tradition ihrer Urgroßmutter auf. „Das spielte aber keine Rolle“, sagt sie. „Mein Vater hatte ein Motorrad, und ich wollte immer bei ihm mitfahren. Als ich mir mit 16 selbst eines wünschte, fanden meine Eltern das zu gefährlich. Ich bin dann heimlich gefahren.“ Heimlich machte sie auch den Führerschein und kaufte mit Anfang 20 von ihren Ersparnissen eine Yamaha XT 500. „Danach bin ich trotzdem auf den Feldwegen geblieben, als Offroad-Fahrerin. Obwohl ich ja nun offiziell auch auf die Straße gedurft hätte.“ Die XT 500 gilt als sehr geländegängig und kam auch bei der Rallye Dakar zum Einsatz. Das Rennen, das 1978 als Rallye Paris–Dakar ins Leben gerufen wurde, führte am Anfang von Frankreich nach Senegal. Danach fand es in verschiedenen südamerikanischen Ländern statt, 2020 soll es in Saudi-Arabien ausgetragen werden. Immer noch gilt die Dakar als bedeutende

Paddeln für alle: Tina und Marion Meier erklären Schülern das Kajakfahren.



ÜBERALL UNTERWEGS



Langstrecken- und Wüstenralley. Kein Wunder, dass Tina Meier früh davon träumte mitzufahren.

Zunächst begann sie mit kleineren Rallyes, zusammen mit ihrer Schwester, die ein Jahr nach ihr den Führerschein machte. Oft waren die beiden „Dirt Girls“ die einzigen Frauen. Bei der Rallye Dakar müssen Tausende Kilometer vorwiegend auf Wüstenboden bewältigt werden, gewöhnlich erreicht weniger als die Hälfte der gemeldeten Motorräder und Autos das Ziel. Die Fahrer sind fast jeden Tag unterwegs, ohne Mechanikerteam ganz auf sich gestellt. „Ich wollte unbedingt wissen, ob ich das kann. Einfach heil ins Ziel kommen“, sagt Tina Meier. „2006 war ich im Sommer bei einer Rallye mit Teams aus Holland und Belgien, die nahmen zu Trainingszwecken teil. Eigentlich führen sie Dakar.“ Bei der Siegerehrung erhielt Tina Meier einen Pokal. „Da haben wir immer wieder Schnaps reingefüllt und getrunken, und dann habe ich ganz lässig ein Dakar-Team gefragt, ob sie nicht auch einen Damenpokal haben wollten. Die hatten nämlich alle anderen Pokale, nur diesen nicht. Den hatte ich ja.“ Als ihr dann ernsthaft angeboten wurde, bei der Rallye Dakar mitzufahren, zögerte sie noch. „Danach hatte ich aber so eine Art Haken im Fleisch.“

Und so trat die damals 37 Jahre alte Motorradfahrerin im Jahr 2008 endlich an. Doch das Rennen wurde aus Sicherheitsgründen abgesagt. Dreimal fuhr Tina Meier in den Folgejahren mit, einmal schaffte sie es tatsächlich bis ins Ziel. Bei einem anderen Start ging ihr Motorrad kaputt, ein weiteres Mal musste sie wegen schwerer Nierenkoliken nach der zehnten Etappe abbrechen.

Heute erzählt sie davon so locker, als hätte sie einen Schnupfen gehabt. „Wahrscheinlich hatte ich eine Nierenentzündung. Wir nehmen sowieso alle erlaubten Schmerzmittel, und da wir auf 4000 Meter Höhe waren, hatte ich auch etwas gegen Höhenkrankheit genommen. Das geht ja alles durch die Nieren.“ Sie habe wenig getrunken, da das Wasser bei Minusgraden gefroren war. „Ich musste andauernd, mir war saukalt, da kam einiges zusammen.“ Es war das letzte Mal, dass sie die Rallye fuhr.

Die Schulden für ihre Wüstenabenteuer hat sie immer noch nicht ganz abbezahlt. Jeder Start habe etwa 80.000 Euro verschlungen. Dafür hat sie, wie sie sagt, „eine Geschichte zu erzählen, aus der man etwas lernen kann“. Die nutzt sie für ihre Coachings, Motto „Dranbleiben“. „Es gibt bei mir verschiedene Möglichkeiten. Das Motorrad ist eine davon.“ Allein schon das Halten des Motorrads helfe, Selbstbewusstsein aufzubauen. „Überall heißt es: Das große Ding ist nichts für dich.“ Aber wenn man es schaffe, traue man sich auch andere Sachen zu.

„Mädchen werden zu Bescheidenheit und Zurückhaltung erzogen“, sagt sie. Das seien limitierende Muster, die nicht fürs Leben taugen. „Poesialben-Sprüche bringen uns nicht weiter.“ Dass sie und ihre Schwester anders aufwachsen, empfinden beide als großes Glück. Anders als Tina, die nie in Dakar war, ist Marion auf einer Suzuki

Gute Erinnerungen: Mit diesem Motorrad ist Tina Meier die Rallye Dakar in Argentinien gefahren.

von Hamburg in den Senegal gefahren. Einfach so aus Spaß. Wie ihre Schwester hat die 44 Jahre alte Marion Meier genügend Zeit dafür. Ihr Bootsverleih wirft als Ein-Frau-Betrieb so viel ab, dass sie und ihr Sohn gut davon leben können. Wenn die Saison vor dem Winter aufhört, erledigt sie Arbeiten wie Buchhaltung und Reparatur der Boote. Ein Leben am Schreibtisch kann sich die alleinerziehende Mutter nicht mehr vorstellen.

Es sei nur wenig nötig, um ein glückliches Leben zu führen, sagt Tina Meier. Zum Beispiel Mut und Unternehmungsgeist. „Unser Unterwegssein ist vielleicht eine Art Erbe“, sagt sie. „Dass man nicht darauf wartet, dass die Dinge zu einem kommen. Sondern dass man selbst aufbricht und etwas erlebt.“ Wer mit Boot, Zelt oder Motorrad auf Reisen sei, habe nicht viel dabei. „Aber du hast Begegnungen mit Menschen, sitzt abends am Lagerfeuer und isst zusammen. Das ist total schön.“

Eine ganz ähnliche Vorstellung eines erfüllten Daseins kann man den alten Aufzeichnungen über die Paddelreise ihrer Urgroßeltern entnehmen. „Da lag die See vor uns: ruhig, langsam atmend, im letzten Tageslicht. Ist das schön! Wie im Traum“, schrieb Willy Meier 1955 über die Fahrt an der holsteinischen Küste. „Wir paddelten weiter. Das Feuer von Pelzerhaken gab die Richtung. Ganz weit am Kimm flimmerten die Lichter wie Perlenketten.“

Kurz zuvor hatte das Ehepaar ein Stück zu Fuß zurücklegen müssen, mit dem Kajak auf einem mitgenommenen Bootswagen. Bei Bad Oldesloe konnten die beiden in die Trave einsteigen und gelangten dann wieder paddelnd zur Ostsee. Auf der Halbinsel Fehmarn berieten sie mit einem Leuchtturmwärter die Fahrt über den Belt. Allerdings musste das Paar angesichts der rauen See noch einen Tag bis zur Weiterfahrt warten. Wie später bei ihren Urenkelinnen gehörten auch für sie Zelt und Lagerfeuer zu einer gelungenen Tour dazu. Und natürlich der Spaß am Ungewissen. Hohe Wellen zwangen sie am kommenden Tag wieder zur Rast – doch da hatten sie es dank harter Paddelarbeit schon bis hinter Rødby geschafft. „Der Kahn voll bis zum Rand mit Wasser, Sand, Muscheln und Tang. Nicht mal meine Frau lachte, obwohl sie von Natur sehr schadenfroh ist.“ Kurz vor der Insel Seeland mit der Stadt Kopenhagen versuchte noch ein Bauer, sie vor der gefährlichen Querung der Faxe-Bucht zu warnen. Und tatsächlich: Als der Wind drehte, verloren die beiden erstmals die Kontrolle über ihr Boot. Es war Hertha, der es gelang, das Kajak einzufangen und zu steuern.

Ähnliche Situationen empfindet ihre Urenkelin heute teils als Antrieb. „Wenn man permanent spontan entscheiden und improvisieren muss“, sagt Tina Meier, „erlebt man das als Flow-Momente. Und es ist aufregend.“

Dennoch genossen es die paddelnden Meiers damals, dass das letzte Stück ihrer Tour ruhig verlief. Sie machten sich ein paar schöne Tage in Kopenhagen und schipperten dann auf einem Bäderdampfer nach Hause zurück. Nebst ihrem Kajak. Das wurde einfach an Deck vertäut. ◀



Vorbild: Die Urgroßmutter der beiden Schwestern fuhr im Jahr 1927 mit dem Kajak nach Kopenhagen.

MR MARVIS

AMSTERDAM



HANDGEFERTIGT
IN PORTUGAL

TASCHEN MIT
REIBVERSCHLUSS

VERFÜGBAR IN
25 FARBEN

KOSTENLOSER
VERSAND & RETOUR



BESTELLE JETZT DEINE BADESHORTS AUF MRMARVIS.DE

nur online verfügbar



ENDE DER EINSAMKEIT

Auf Sokotra gibt es weiße Strände und exotische Tiere. Doch das Paradies ist von politischen Verwerfungen bedroht.

Von *Christoph Ehrhardt*
Fotos *Daniel Pilar*

Auf einen Schlag verfinstert sich seine Miene, und Ahmed Said, ein warmherziger Mann, wird eisig. Er senkt den Blick und wendet sich ab. Kein Gruß, keine ausdauernde Befragung nach dem Wohlbefinden, kein Lachen. Ahmed Said bleibt düster und stumm. Er will nichts mit den Männern zu schaffen haben, die sich hier oben auf der Anhöhe so gemütlich eingerichtet haben, wie es vor dem Rohbau eines kleinen Sommerhauses eben geht. Ihre Wangen sind gewölbt, als würden sie einen Tennisball darin verbergen. Es ist später Nachmittag, das Licht wird warm und weich – die Tageszeit, zu der im Jemen das Leben stillzustehen scheint, weil die Leute damit beschäftigt sind, die Triebe des Qar-Strauches zu kauen und den anregenden Rausch auf sich wirken zu lassen.

Man kann es der Runde nicht verdenken, dass sie sich diesen Platz ausgesucht hat. Der Blick fällt auf das weite Meer, vom Fuß des Bergs dringt das Rauschen der Wellen herauf. Aber für Ahmed Said ist dieses gesellige Beisammensein ein Affront. Denn der Mann, dem dieser idyllische Ort gehört, stammt nicht von Sokotra, der jemenitischen Insel, die Ahmed Said so sehr liebt und so gut kennt wie kaum einer ihrer rund 60.000 Bewohner. Der Besitzer des Grundstücks kommt vom jemenitischen Festland. Er hat lange im amerikanischen Bundesstaat Louisiana gelebt und erzählt nun mit breitem amerikanischem Akzent, als wäre es das Normalste der Welt: „Ich habe das Land am Telefon gekauft. Ich war nie vorher hier.“

Der Mann, der das Geschäft vermittelt hat, und der von der Insel stammt, blickt betreten zu Boden. Denn es sind solche Geschichten, die den Bewohnern von Sokotra Sorgen bereiten. Sie haben das Gefühl, dass ihnen die Kontrolle über ihre Heimat entgleitet.

Es ist ein besonderer Ort. Seit 2008 wird Sokotra wegen seiner Naturschätze als Unesco-Welterbe geführt (siehe Kasten). Hunderte endemische Spezies, also Pflanzen und Tiere, die es nur hier gibt, sind auf der Insel zu Hause. Sokotra liegt abgeschieden knapp 400 Kilometer südlich der Küste des Jemen. Weit genug weg, um von der Regierung des bitterarmen Lands vernachlässigt zu werden. Weit genug, um nicht

zum Schlachtfeld des Kriegs zu werden, der auf dem Festland tobt. Aber nicht weit genug, um von seinem Irrsinn verschont zu bleiben. Seit Jahren bekämpfen sich dort die Houthi-Rebellen und die Regierung von Präsident Abd Rabbo Mansur Hadi, die im September 2015 aus der Hauptstadt Sanaa vertrieben wurde. Die großen Regionalmächte Saudi-Arabien, Vereinigte Arabische Emirate und Iran sind in den Krieg verwickelt. Riad und Abu Dhabi unterstützen die Regierung, das Regime in Teheran die schiitischen Houthi. Mit Sokotra hat das alles wenig zu tun. Es gibt auf der Insel nicht einmal Houthi-Rebellen. Und doch ist der Konflikt allgegenwärtig.



Selbstlos? Helfer aus den Emiraten verteilen Nahrungsmittel in Qalansiyah.

Sokotra mag arm sein, aber die Insel ist strategisch gelegen am Horn von Afrika – an wichtigen Schifffahrtsstraßen und den Routen der Öl-Tanker. Es kursieren Geschichten, die Emirate wollten Sokotra ihrem Staat einverleiben und würden heimlich Naturschätze der Insel fortbringen. Geschäftsleute planten, riesige Hotelburgen an geschützten Stränden zu bauen. Solche Gerüchte klingen nicht selten wie Schauergeschichten. Doch sie haben einen wahren Kern: Das Gefühl des Kontrollverlusts trägt nicht. Die örtliche Regierung ist schwach. Sie muss einen Berg an Problemen bewältigen und hat es schon schwer, mit Bedrohungen fertig zu werden, die nicht mit dem Krieg zu tun haben.

Ahmed Said kraxelt durch die steinige Landschaft des Diksam-Hochplateaus, wo der Drachenblutbaum wächst, eine sokotrische Ikone. Die dichten Zweige seiner Krone spannen sich wie ein flacher Schirm über den Stamm. Sein rotes Wachs ist seit Jahrhunderten eine wertvolle Handelsware. Said erzählt von der Legende, die sich um seine Entstehung rankt: dem tödlichen Kampf eines tapferen Elefanten mit einem Drachen, der die Saat für die erste Generation der Drachenblutbäume gelegt haben soll. Ahmed Said kann viele alte Geschichten erzählen. Wo nichts als der Wind oder das Rauschen eines Bachs zu hören ist, macht er den Ruf seltener Vögel aus. Dann erblickt er sie dort, wo andere



Junge Männer in Diksam beim Abendgebet

nur Felsen und Büsche sehen. Said arbeitet für Umweltschutzprogramme der Vereinten Nationen. Er sorgt sich um die nächste Generation von Drachenblutbäumen. Deren schlimmster Feind ist allgegenwärtig: Es sind die Ziegen, die auf Sokotra geliebt und in Gedichten besungen werden.

„Sie fressen die Zweige und Blätter junger Bäume, und die gehen dann ein. Eigentlich müssten Ziegen das Wappentier Sokotras sein“, sagt Ahmed Said später im Scherz und klingt ein wenig bitter. „Man muss die Gebiete, in denen die neuen Drachenblutbäume heranwachsen, vor den Ziegen schützen.“ Aber das ist nicht einfach, weil die nomadischen Hirten, die in den Bergen leben, sich nicht viel aus Zäunen machen und auch nicht groß über die Zukunft nachdenken. „Die Gesetze, die wir hier haben, um die Umwelt zu schützen, sind eigentlich gut“, sagt Ahmed Said. „Aber leider hält sich niemand daran.“

Der Krieg macht das nicht einfacher. Wenn wegen eines Konflikts weniger Kochgas vom Festland auf die Insel gelangt, wird mehr Feuerholz gebraucht – und werden mehr Bäume abgeholzt. Wenn die wirtschaftliche Not größer wird, sind die Leute noch stärker mit dem Überleben beschäftigt, und es bleibt noch weniger Kraft übrig, um sich um das Naturerbe oder das kulturelle Erbe der Insel zu kümmern. Auch Ahmed Said verflucht diesen komplizierten Konflikt, der einfach nicht enden will. Er beklagt wie alle anderen, dass der Krieg auf dem Festland die Preise für Lebensmittel in ungekannte Höhen getrieben hat. Dass Sokotra jetzt nicht nur

Entlegenes Welterbe: Sokotra mit seinen einsamen Küsten ist Heimat einzigartiger Naturschätze.



Reich an Natur und Kultur: Schmutzgeier an der Küste von Aher (oben), folkloristische Tänze in Hadibu (rechts)

ENDE DER EINSAMKEIT

durch die Wirbelstürme vom Rest der Welt abgeschnitten wird, weil es noch immer keine Fährverbindung aufs Festland gibt, und sich die seltenen Flüge, die von der staatlichen Fluggesellschaft angeboten werden, auf der Insel kaum mehr jemand leisten kann. Dass ständig Leute ertrinken, weil sie auf kleinen Fischerbooten übersetzen.

Zu allem Überfluss kommen auch noch die ungeliebten Leute vom Festland. Wie die abgekämpfte Gruppe, die an einer Flussmündung im Westen Sokotras an Land geht. Nur wenige Meter weiter vertriebt sich die Dorfjugend die Zeit damit, von einer Brücke halsbrecherische Sprünge ins brusthohe Wasser zu vollführen. Sie bemerken die Handvoll Altersgenossen gar nicht, die in das Idyll plätzen. Es sind junge Männer aus Orten wie Taizz oder Hudaida, in denen der Krieg noch immer tobt. „Die Lage ist schlimm“, sagt Nabil, einer von ihnen. Drei Tage waren sie auf dem Meer in einem kleinen Fischerboot. Jetzt wartet harte Arbeit in einem Restaurant in Hadibu auf sie.

Hadibu, die Inselhauptstadt, ist in ihrer staubigen Schlichtheit und den mit Plastik vermüllten Straßen ein drastischer Kontrast zur imposanten Schönheit der Natur. Dort arbeitet eine Regierung, die einen Balanceakt vollziehen muss: Sie weiß, dass die arme Bevölkerung Entwicklungsprojekte sehr zu schätzen weiß – aber auch, dass Entwicklungsprojekte für die Natur mindestens so bedrohlich sein können





ENDE DER EINSAMKEIT

wie die Ziegen für die jungen Drachenblutbäume. Am Sitz des Gouverneurs, einem verwitterten Zweckbau, warten Vertreter der Fischereigewerkschaft, Dorfälteste und verschleierte Frauen auf Audienzen, um ihre Anliegen vorzutragen. Vor der Bürotür von Salem Daheq, dem Verwaltungschef von Hadibu, stehen die Leute schon am Morgen Schlange. Daheq, ein massiger Mann mit wachem Blick, wird als integer auch von solchen Inselbewohnern beschrieben, die sonst nicht viel für Politiker übrighaben. „Er fühlt sich dem Boden unter unseren Füßen verpflichtet, nicht dem Stuhl unter seinem Hintern“, sagt einer von ihnen.

Daheq findet offene Worte für die Schwierigkeiten, mit denen er und andere Funktionäre konfrontiert sind. Auch für die eigene Schwäche. Er sieht, dass die Sokotris selbst Komplizen beim Ausverkauf ihrer Insel sind, und beklagt die Geldgier von Leuten, die Regeln umgehen, um Geschäfte mit dem kostbaren Land zu machen. Die sich nicht an Vorgaben halten, nach denen Bauprojekte an Küsten oder in Schutzzonen für die Natur untersagt sind. Und er schimpft auf die Korruption, die solche Geschäfte erst ermöglicht. Vorsichtig wird Daheq, als er auf die Entwicklungsprojekte zu sprechen kommt. Er will es sich nicht mit mächtigen Geldgebern verschmerzen. Überall weisen Schilder auf Arbeit der Vereinigten Arabischen Emirate und neuerdings auch Saudi-Arabiens hin. „Ein bisschen Kontrolle haben wir schon“, sagt er beschwichtigend. „Manchmal reden sie mit uns“, fügt er an. Dann gibt er aber

wiederum zu: „Wir werden nicht immer konsultiert.“

Die Emirate führen eine Entwicklungskampagne, die Millionen Dollar kostet. Als Sokotra 2015 von schweren Wirbelstürmen getroffen wurde, war die vom Krieg gelähmte jemenitische Führung nicht in der Lage, den Inselbewohnern zur Seite zu stehen. Stattdessen kamen Hilfsflüge und Wiederaufbauhilfe aus Abu Dhabi. Die Emirate haben in Hadibu ein neues Krankenhaus gebaut, das in der ärmlichen Inselhauptstadt wirkt wie eine Raumstation. Das stärkste Mobilfunknetz ist emiratisch, die häufigste Verbindung ist ein Regierungsflugzeug nach Abu Dhabi. Die Emirate verteilen Hilfsgüter, bohren

Brunnen, finanzieren Schulen und Naturschutzprojekte. Überall wehen emiratische Flaggen über Häusern aus Sandstein. Wie in dem Weiler im Westen der Insel, in dem ein Ziegenhirte mit seiner Familie die Aufmerksamkeit eines Aufbauhelfers aus Abu Dhabi erregte. „Wir haben sie immer an der Straße gesehen, wo sie um Wasser gebettelt haben“, sagt der Helfer. Also schritt er ein. Jetzt steht neben den Häusern ein Brunnen mit einer Pumpe, die mit Solarenergie betrieben wird.

Aber solche Ad-hoc-Projekte können die örtlichen Behörden verstimmen, wenn sie nicht einbezogen werden. Denn die emiratischen Flaggen zeugen nicht nur von Dankbarkeit, sondern auch von Autoritäts-



Auf einem Markt in Hadibu: Ahmed Said (Mitte rechts) kauft Honig, der in Flaschen abgefüllt ist.

verlust. Den ausländischen Helfern dürften solche Befindlichkeiten kaum auffallen – die gestrenge Führung in Abu Dhabi hält es zu Hause mit der eigenen Bevölkerung ähnlich.

Raaid al Dscherebi, der stellvertretende Gouverneur von Sokotra, hat große Mühe, Stärke auszustrahlen. Er empfängt einen emiratischen Konvoi in Qalansiyah, dem zweitgrößten Ort Sokotras, der weit im Nordwesten der Insel liegt. Die Hilfsgüter werden gerade verstaut, auf dem staubigen Platz vor dem Lagerhaus herrscht Tumult. Lärmende Kinder belagern die Lastwagen. Dscherebi steht im gestärkten blütenweißen Gewand inmitten des Chaos, die Augen hinter einer verspiegelten Fliegerbrille ver-

borgen, und verlaubbart staatstragend Dankesbekundungen. „Sokotra ist ein Teil des Jemens“, sagt er. „Die Emirate tun Gutes auf der Insel.“ Doch dann ergreift ein Mann aus dem Ort das Wort. „Wir sind Sokotris“, sagt er. „Die Regierung ist weit weg, die tut nichts. Ohne Hilfe aus den Emiraten wären wir aufgeschmissen.“ Er will mit dem Rest des Jemens nichts zu tun haben und erntet Beifall für seinen Wutanfall. Dscherebi folgt der Tirade des Manns stumm, mit versteinertem Miene und gehobenem Kinn.

Ganz fremd sind sich Sokotris und Emiratis nicht. Tausende Inselbewohner haben Verwandte in den Emiraten, deren Familien dort zu Geld gekommen sind.



Höchststrafe Festlandeinsatz: Rekruten der „Meeresbrigade“ auf ihrem Exerzierplatz

Die Golfstaaten waren dank Erdöl und Erdgas schwerreich geworden, während das einstige „Arabia Felix“ an der Südfanke der Arabischen Halbinsel verarmte. Doch trotz der zahlreichen Familienbande fürchtet mancher Inselbewohner Bevormundung und Ausbeutung durch die neureichen Vettern vom Golf. Auch dem Gouverneur der Insel, Ramzi Mahroos, wird nachgesagt, zu den Skeptikern zu zählen. Er hat sich gegen die Stationierung einer von den Emiraten geförderten jemenitischen Miliz auf der Insel gewehrt. Streitkräfte außerhalb der staatlichen Institutionen könnten Konflikte schüren und die Lage destabilisieren, warnte der Gouverneur. Er dürfte sich nicht zuletzt davor fürchten, die Truppe könnte als Druckmittel eingesetzt werden.

Im vergangenen Jahr waren die politischen Spannungen auf Sokotra schon einmal eskaliert und hatten sich zu einem handfesten Machtkampf ausgeweitet. Die Regierung von Präsident Hadi, auf deren Seite Abu Dhabi offiziell kämpft, warf den Emiraten vor, sich wie eine Besatzungsmacht aufzuführen. Es kursierten Gerüchte, Abu Dhabi wolle ein Referendum erzwingen, Sokotra zu einem „achten Emirat“ machen und in dem Naturparadies einen Außenposten für das emiratische Militär einrichten. Der damalige jemenitische Regierungschef reiste eigens nach Sokotra, um den vermeintlichen Besatzern die Stirn zu bieten. Abu Dhabi ließ die Muskeln spielen, verlegte Soldaten und gepanzerte Fahrzeuge auf die Insel. Es hieß sogar, die Emiratis hätten den jemenitischen Regie-

Sokotrische Ikone: Drachenblutbäume an der Schlucht Kalesan. Der Fortbestand des seltenen Gewächses ist bedroht.

ENDE DER EINSAMKEIT

rungschef für eine Weile festgesetzt und die Kontrolle über den Flughafen übernommen. Saudi-Arabien griff ein und setzte dem Streit unter denen, die eigentlich Alliierte sind, ein Ende.

Es ist ein Machtkampf, der viel über den Jemen-Krieg aussagt. Das Misstrauen gegenüber den Emiraten ist nicht aus der Luft gegriffen. Sie haben Militärstützpunkte nicht nur auf jemenitischem Boden eingerichtet, sondern auch an anderen strategisch wichtigen Orten in der Region wie Eritrea, Djibouti oder Somaliland. Und sie wären nicht die erste Macht, die den strategischen Wert Sokotras erkannt hat. Die Briten besetzten die Insel 1834, weil das Empire den Golf von Aden beherrschen wollte und damit den Zugang zum Roten Meer. Die Sowjetunion stationierte Truppen auf Sokotra; verrostete Panzerwracks an der Küste zeugen heute noch davon. Vor allem aber legt der Streit um Sokotra die Verwerfungen innerhalb des Bündnisses gegen die Houthi-Rebellen offen. Eigentlich verachten die emiratischen Herrscher den jemenitischen Präsidenten und wären ihm gerne los. Sie unterstützen unter anderem Separatisten, die den Südjemen vom Rest des Landes abspalten wollen. Das wiederum stört nicht nur Präsident Hadi, sondern auch Saudi-Arabien – und das ist nur einer von vielen Konfliktherden.

Man könnte meinen, dass die Inselbewohner sich nicht um solche Festlandrivalitäten scheren. „Wir sind zuallererst Sokotris“, sagt Ahmed Said beim Abendessen in einem Restaurant in Hadibu. Er ist gerade aus der Küche zurückgekehrt, wo er einen Fisch ausgesucht hat. Als dieser auf einer zerbeulten Blechplatte serviert wird, hat sich sein Satz schon als irreführend herausgestellt. Ahmed Said zählt die Gruppen auf, die sich in der Inselhauptstadt beharken. Die südjemenitischen Separatisten gehören dazu, ebenso Islamisten und Anhänger eines Sultans aus früheren Zeiten, dessen Nachkomme auf Sokotra angeblich eine Privatmiliz aufstellte. „Die politischen Streitigkeiten vergiften das gesellschaftliche Klima“, sagt auch ein Aktivist, der sich um das Erbe seiner Heimat sorgt und aus Angst unerkannt bleiben möchte. Immer mehr Posten würden nach politischer Zugehörigkeit vergeben. Ahmed Said spottet über den Opportunismus, der sich ausgebreitet habe: „Morgens gehört man zu denen, am Mittag zu denen und am Abend zu den anderen. Je nachdem, wer am besten zahlt.“

Seine Stimmung verschlechtert sich, als ein Pick-up ohne Nummernschild vor dem Lokal hält und zwei massige Männer eine Großbestellung auf die Ladefläche wuchten. „Das sind saudische Soldaten“, knurrt Ahmed Said. Er mag die Saudis nicht. Wo früher sein Büro in einem Gebäude der örtlichen Umweltbehörde war, stehen jetzt saudische Panzerwagen. „Sie haben uns einfach verjagt.“

In diesen Tagen hört man das Wort „Besatzer“ vor allem in Zusammenhang mit den einstigen Schlichtern. Auf dem Flughafen von Hadibu landen saudische Militärflugzeuge. Hunderte Soldaten seien auf der Insel, heißt es von Offizieren und Funktionären. Man kenne die Zahl nicht genau, aber es seien weit mehr, als die Emirate jemals auf die Insel gebracht hätten.



Umschwärmte Begleiter: Die Fischer von Sokotra erfreuen sich am Anblick der Delfine.



In Abu Dhabi ist, was die Entwicklungsprojekte beider Länder betrifft, schon von einem Wettbewerb die Rede. So prangt die saudische Flagge auf Schildern, die von saudischer Hilfe zeugen. Auch die Flagge der Separatisten oder des alten Sultans ist oft zu sehen. „Die jemenitische Flagge weht nur noch über den Stützpunkten der Armee“, witzelt Ahmed Said.



Halsbrecherisch: Die Dorfjugend springt ins brusthohe Wasser eines Flusses nahe Qalansiyah.

Über dem Exerzierplatz der „Meeresbrigade“ zum Beispiel, der einem Strand gleicht. Es ist eine farbenfrohe Truppe von Rekruten, die Feldwebel Abdullah Ali bin Madschd auf dem Sand zum Flaggenappell antreten lässt. Die Männer stammen von der Insel, sie tragen eine Sammlung von Fußballtrikots, die in etwa das diesjährige Champions-League-Viertelfinale abbildet. „Mit Gottes Hilfe bewahren wir die Insel vor allen Gefahren“, sagt der Feldwebel, während die Truppe im Hintergrund hüftsteif exerziert. Er berichtet von ausländischen Trawlern, die es zu verschrecken gelte, weil sie die Gewässer leerfischten, von Schmugglern, von Piraten.

Am Ende der Unterhaltung stellt sich heraus, dass seine Leute im Grunde nicht viel mehr ausrichten können, als Meldung zu machen – und zu hoffen, dass schlagkräftigere Hilfe anrückt. Einen gefährlichen Kriegseinsatz auf dem Festland müssen die Rekruten von der Insel jedenfalls nicht befürchten. „Damit drohen wir nur, wenn jemand Mist baut“, sagt Feldwebel Abdullah Ali bin Madschd. Als wollte er die Tragweite der Strafe unmissverständlich klarmachen, fügt er an: „Also, man muss schon richtig großen Mist bauen.“

SOKOTRA

Das Sokotra-Archipel, benannt nach seiner Hauptinsel, wird als „Galapagos des Indischen Ozeans“ bezeichnet. Seit 2008 steht die Inselgruppe wegen der einzigartigen Natur auf der Unesco-Welterbe-Liste. Sokotra ist Heimat für Hunderte endemische Spezies, also für Pflanzen und Tiere, die es nur hier gibt. Die Abgelegenheit ist wie ein Schutzschild. Wenn der Monsun aufzieht, beginnen Monate der Isolation, weil die Insel bis zum Herbst nur schwer zu erreichen ist.

Wer nach Sokotra kommt, ist schnell überwältigt von der fremdartigen Schönheit: menschenleere Strände, die so breit sind wie Fußballfelder, Delfinschulen, die Fischerboote auf dem türkisfarbenen Meer umkreisen, riesige Sanddünen, die an zerfurchte Felswände geweht wurden, bunte Korallenriffe, schroffe Berglandschaften, tiefe Schluchten. Die Insel ist reich an archaischen Stätten und umrankt von vielen Legenden. In alten Schriften heißt es, hier habe der Garten Eden gelegen.

Die Zukunft ist ungewiss. Umweltschützer befürchten, der Klimawandel könne Sokotra in eine Wüste verwandeln. Zuletzt haben Wirbelstürme schlimm gewütet. Dazu kommt die Sorge, dass die eigene Sprache aussterben könnte. Fremde kaufen immer mehr Grundstücke, und einfache Leute vom jemenitischen Festland flüchten auf kleinen Fischerbooten über das Meer, um Krieg und Hunger zu entfliehen. Außerdem haben Regionalmächte wie Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate ihre Blicke auf Sokotra gerichtet.



VILEBREQUIN

Fondé à St-Tropez en 1971*



GUT DRAUF

Diese Lieferung kommt an: Unser Fotograf hat Mopedfahrer in Hanoi aufgehalten und eingefangen.

Fotos Jon Enoch

Dies ist die Metropole der Motorräder und Mopeds. Etwa fünf Millionen sollen es mittlerweile sein. Touristen, die den Verkehr in der vietnamesischen Hauptstadt Hanoi beobachten, staunen nicht nur über die Menge der Fahrzeuge, sondern auch über die bewegten Straßenverhältnisse. Das Gewusel erinnert an die geschmeidig dahinfließenden Bewegungen eines Schwarms. Lücken werden schnell geschlossen, Hindernisse souverän umschifft, und immer dient der Vordermann als Orientierungspunkt.

Den Akteuren dieses urbanen Kaleidoskops hat der Londoner Fotograf Jon Enoch nun eine Serie gewidmet. Auch er zeigt sich beeindruckt von dem Trubel auf den Straßen: „Als ich vor 15 Jahren zum ersten Mal nach Südostasien gereist bin, hat mich sofort die Masse der Motorräder und Mopeds verblüfft.“

In Hanoi erinnert längst nichts mehr an die Zeit vor der wirtschaftlichen Öffnung des Landes zu Beginn der neunziger Jahre. Damals dominierten Fahrräder das Stadtbild, während Mopeds die Statussymbole einer Minderheit waren. Heute sind Roller für die mehr als sieben Millionen Einwohner das Fortbewegungs- und

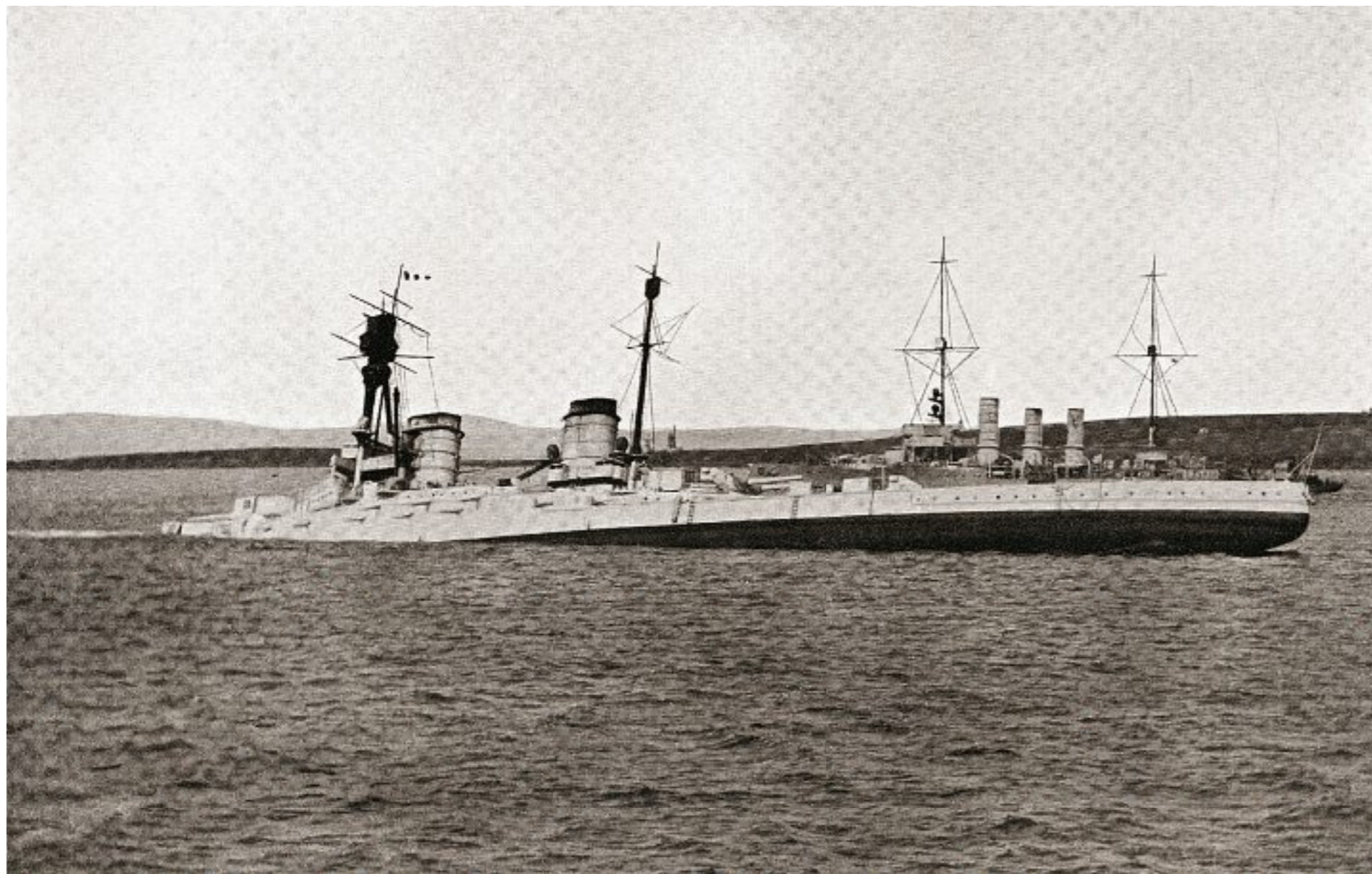
Transportmittel schlechthin. Allerdings könnte es damit bald vorbei sein. Bis 2030 sollen die Maschinen verschwinden – zur Entlastung des Verkehrs und zur Verbesserung der Luftqualität.

Enochs Fotos werden bleiben. Sie sind nachts entstanden und zeigen die gut ausgeleuchteten Fahrer auf ihren kunstvoll beladenen Mopeds, mit denen sie Bälle, Blumen, Eier, Wasserflaschen oder Fische transportieren. „Man braucht viel Geschick und ein Gefühl für die Grenzen des Machbaren, um ein Motorrad auf diese Weise vollzupacken und die Fracht dann auch noch unbeschadet am Ziel abzuliefern“, sagt Enoch. Das Moped sei in Südostasien nicht bloß ein Gebrauchsgegenstand, sondern ein „Way of Life“, gleichsam der mit einer bestimmten Attitüde verbundene Lastesel der Großstadt.

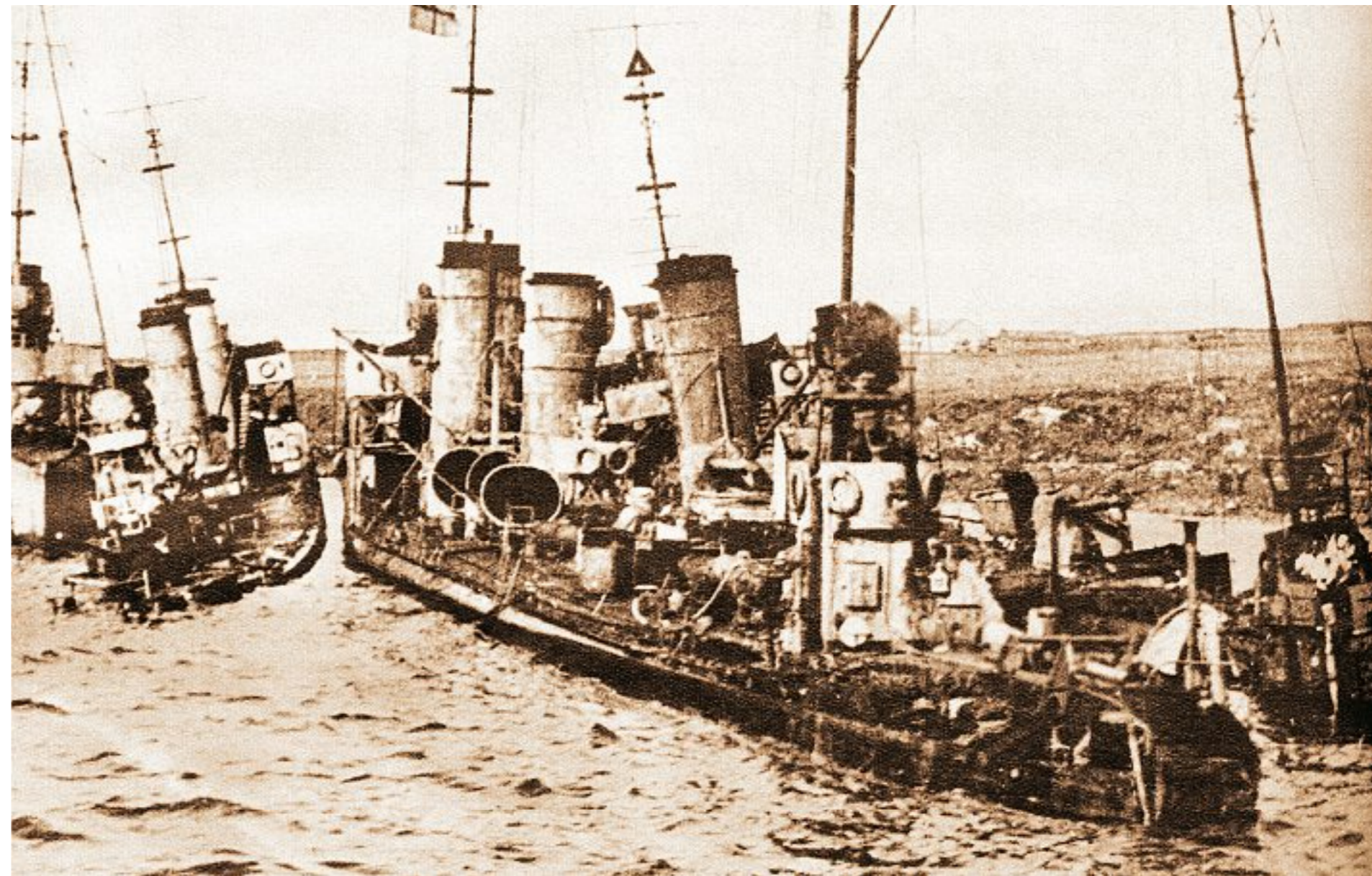
Auf den streng komponierten und geradezu aufgeräumten Bildern posieren die Männer mit ernster Miene. Sie wirken, als wären sie aus Zeit und Raum gefallen, als hätten sie mit dem ungestümen Treiben im Hintergrund nichts zu tun. Enoch inszeniert sie wie melancholische Ikonen einer Stadt, deren Gesicht in zehn Jahren wohl ein anderes sein wird. Kai Spanke

Es gibt immer was zu tun. Aber für den Fotografen Jon Enoch hielten diese Kurierere in Hanoi mal kurz an.





In flachem Wasser: Am 21. Juni 1919 sinkt der Schlachtkreuzer „SMS Hindenburg“ in der Bucht von Scapa Flow.



Letztes Mittel: Die britischen Bewacher der deutschen Flotte wurden von der Selbstversenkung überrascht. Am Ende lagen 54 Kriegsschiffe in der Tiefe.

Über den Untergang der deutschen Flotte findet sich nicht viel in den Geschichtsbüchern. Dabei war es ein schöner Junitag, Sonnenschein, milde Winde. Die Schulkinder von Stromness, dem westlichen Hafendörfchen auf den Orkney-Inseln, machten einen Schiffsausflug hinaus in die Bucht von Scapa Flow, in der morgens noch 77 Schiffe der Kaiserlichen Hochseeflotte lagen. Der Kutter mit den Kindern steuerte zwischen den grauen, schmutzigen Schiffsleibern hindurch, auf deren Backbordseite die Morgensonne schien. Mittags begann das große Sinken. Die Schlachtschiffe, Kreuzer, Zerstörer, Torpedoboote, die wie in einem weiten Hufeisen um die Insel Cava herum ankerten, legten sich tiefer ins Wasser, die meisten neigten sich erst allmählich, dann stärker zur Seite. Bei manchen hob sich der Bug oder das Heck, einige drehten sich komplett auf den Rücken, andere bäumten sich auf und rauschten spitz in die Tiefe. Der Stahl der Schiffskörper ächzte unter diesen letzten Windungen, die Schlagseite ließ die Klöppel einiger Schiffsglocken anschlagen. Das Meer schäumte in Strudeln über den versunkenen Rümpfen, Explosionen krachten in die Stille der Bucht, wenn das kalte Wasser die heißen Kohlenkessel im Bauch der Schiffe erreichte.

Am Abend waren die Ankerplätze in der Bucht von Scapa Flow leer. 54 Kriegsschiffe lagen in der Tiefe, nur von der „Hindenburg“, die ohne zu kentern in flachem Wasser gesunken war, ragten noch Masten und Schornsteine über den Wasserspiegel. Der Schlachtkreuzer „Baden“, die Leichten Kreuzer „Emden“, „Frankfurt“, „Nürnberg“ und 19 Zerstörer und Torpedoboote waren von Schiffen der britischen Bewacher hastig in flache Ufergewässer gezogen worden, wo sie später geborgen werden konnten. Trotzdem blieb diese organisierte Selbstversenkung einer ganzen Kriegsflotte der größte Tonnageverlust, den die Schifffahrt je an einem Tag erlebt hat. Ein Schiffsvolumen von 500.000 Tonnen ging in Scapa Flow verloren, eine Tonnage, die heute der Größe von fünf amerikanischen Flugzeugträgern entspricht.

Aber nicht nur der Umfang des Zerstörungsakts war außerordentlich. Man könnte am 21. Juni 1919, am Tag der Sommersonnenwende, an dem in der geschützten Bucht zwischen den Orkney-Inseln die deutsche Kriegsflotte verschwand, das Enddatum des Ersten Weltkriegs setzen. Denn mehr als sieben Monate zuvor, im Eisen-

Der Untergang

Vor den Orkney-Inseln versenkte sich vor 100 Jahren die kaiserliche Kriegsflotte selbst. Zu Besuch am Schauplatz beispielloser Zerstörung.

Von Johannes Leithäuser



Stille Bucht: Die Orkney-Inseln liegen nördlich von Schottland.

bahnwaggon im Wald von Compiègne, war ja lediglich ein Waffenstillstand unterzeichnet worden. Der Friedensvertrag, der in Deutschland Verbitterung erzeugte, kam erst eine Woche später zustande, und die Zeremonie im Spiegelsaal von Versailles markiert eher den Anfang einer neuen, nicht glücklichen Epoche als das Ende der alten.

Die Selbstversenkung der Flotte hängt mit diesem Vertrag zusammen, sie gehört aber zum Ende von Kaiserreich und Krieg, nicht zu einem Anfang. Am Tag des Untergangs kamen im wütenden, hilflosen Kugelhaufen der englischen Bewacher neun deutsche Matrosen um – die letzten Gefallenen des Ersten Weltkriegs. Konteradmiral Ludwig von Reuter, der die deutschen Kriegsschiffe im November 1918 nach Abschluss des Waffenstillstands in die britische Internierung geführt hatte, blieb danach weiter der formelle Befehlshaber der Armada, die einen kalten Winter und einen langen Frühling lang im Norden Schottlands auf ihr Schicksal wartete. Die Schiffe hatten vor der Überfahrt in Wilhelmshaven entwapfenet werden müssen, die Verschlüsse der großen Geschütze waren ausgebaut worden, die Granaten entladen. In Scapa Flow durfte die kaiserliche Kriegsflagge nicht länger gesetzt werden, die deutsche Besatzung durfte nicht an Land, aber britische Soldaten durften umgekehrt auch nicht an Bord.

Erst die drohende Aussicht, endgültig zu kapitulieren, die Schiffe auszuliefern zu müssen, bewog von Reuter zum Handeln. Er wusste nicht genau, was bei den Verhandlungen in Versailles vor sich ging; Nachrichten aus Deutschland erreichten die Flotte spät, Telegramme aus Scapa an das



Spärliche Reste: Wenig erinnert an die militärische Vergangenheit.

Marinekommando gingen über die Zensur in London, der direkte Funkverkehr war untersagt. Der deutsche Flottenkommandeur äußerte später, er habe nicht daran glauben können, dass das Deutsche Reich die demütigenden Friedensbedingungen der Alliierten annehmen werde, er sei sich daher sicher gewesen, es werde zum Ausbruch neuer Feindseligkeiten kommen. Also habe er die Versenkung der Flotte für den einzigen Ausweg gehalten, um sie nicht in die Hand des Feindes fallen zu lassen.

Eigentlich verschwand erst an jenem Tag hoch im Norden das deutsche Kaiserreich endgültig von der Bildfläche. Wilhelm II. selbst lebte zwar im Juni 1919 schon seit sieben Monaten im Exil, in Berlin hatte sich die Revolution fürs Erste ausgetobt, in Weimar war die neue Verfassung der Republik beinahe fertig. Aber die Flotte, der Stolz des Kaisers und vieler seiner Untertanen, war bis zum 21. Juni erhalten geblieben. Und die Schiffe, von denen nur wenige, wie heute üblich, Tier- oder Ortsnamen trugen, sondern die meist Kaiser, Könige, Feldherren als Namenspaten hatten, verkörperten nicht bloß militärische Macht. Sie waren seit ihrer Indienststellung kraftvoller Ausdruck eines – imperialen – deutschen Selbstbewusstseins. Sie sollten dem aufstrebenden, prosperierenden, fortschrittsgläubigen Kaiser-Deutschland den „Platz an der Sonne“ sichern, den Reichskanzler Bülow kurz nach der Jahrhundertwende beansprucht hatte.

Die Flotte, die Wilhelms Vertrauter, Admiral Alfred von Tirpitz, entworfen und aufgebaut hatte, stellte höchstwahrscheinlich eine außenpolitische strategische Dumm-

heit dar – weil sie Großbritannien zum Gegner Deutschlands machte. Aber für die innere Identitätsstiftung des Kaiserreichs war sie ein Segen: Die Marine-Begeisterung diktierte die Kindermode, der Kieler Knabenanzug, eine Art Miniatur-Uniform, wurde populär, er erschien selbst auf Banknoten. 1909 gab die Reichsbank erstmals den „Flotenhunderter“ aus, eine 100-Mark-Note, auf dessen Rückseite drei Schlachtschiffe in Linienformation herbeidampften. Und anders als die Armee, in der das Offizierskorps lange adelige Standesgrenzen verteidigte, stand die Offizierslaufbahn der neuen Marine dem Bürgertum weit offen. Das Bürgertum zahlte auch dafür: 1904 erließ der Reichstag eigens eine Steuer auf Schaumwein, deren Erträge dem Flottenbau gewidmet waren. Die Sektsteuer gibt es 100 Jahre nach dem Ende der Flotte immer noch.

Die Meutereien, die 1917 in Wilhelmshaven einsetzten, vervollständigten unbeabsichtigt diesen Gemeinschaftseffekt. Zwar wehrten sich die roten Matrosen (anfangs vor allem gegen Hunger und Ignoranz ihrer Offiziere, meuterten also gegen die Autorität der Marine. Aber sie steckten dabei weiter in ihrem Matrosenanzug, selbst wenn sie sich im November 1918 die Buchstaben „SMS“ (Seiner Majestät Schiff), die vor allen Schiffsnamen standen, aus den Mützenbändern schnitten.

Es war also bei weitem nicht nur die Flotte des militärvorlieben Kaisers, die in Scapa Flow ihr Grab fand. Warum ist sie den Deutschen heute so sehr aus der Erinnerung gerutscht? Vielleicht weil als bleibende Metapher des Ersten Weltkriegs nur das sinnlose Sterben in den Gräben

in Frankreich und Belgien fortlebt? Weil die Flotte zu den Schreckensbildern dieser Apokalypse wenig beitrug – von jener einen Schlacht vor dem Skagerrak abgesehen, in der 1916 die kaiserliche Marine einen Erfolg, aber keinen Sieg erreichte gegen die Royal Navy? Oder weil der letzte Akt weit entfernt von der deutschen Küste stattfand, hoch in der Nordsee, in der geschützten Bucht inmitten der Orkney-Inseln, die im Krieg das Ankerquartier der britischen Kriegsschiffe gewesen war?

Winston Churchill, zu Beginn des Kriegs Erster Lord der Admiralität, nannte Scapa Flow „den wahren strategischen Punkt, von dem aus die britische Marine die Ausgänge der Nordsee kontrollieren und eine Blockade erzwingen kann“. So wurde die Bucht zum Nest der Navy. Vier Jahre lang – und während des Zweiten Weltkriegs noch länger – nutzte sie es, baute es aber kaum aus. Ein Militärfahrer mit festen Gebäuden, Lagerhallen, Mannschaftsunterkünften entstand auf den Orkneys nie. Heute erinnern nur spärliche Reste an die militärische Vergangenheit, vor allem in Lyness auf der westlichen Insel Hoy. Dort stehen Gerippe alter Anlegestege, ein Öltank samt Pumpenhaus, das heute ein Museum beherbergt, und ein Friedhof, auf dem Gefallene aus zwei Kriegen ruhen. Die neun deutschen Matrosen, die am 21. Juni 1919 starben, sind in der westlichen Ecke in zwei Reihen bestattet.

Die Gedenksteine der englischen Matrosen nennen immer auch die Namen der Schiffe, auf denen sie den Tod fanden. Oft erinnern die Schiffsnamen an Untergänge und Unglücke, die noch weit mehr Opfer forderten. Die „HMS Hampshire“ sank im Sommer 1916 vor der Westküste der Orkneys, nachdem sie im Sturm auf eine deutsche Mine gelaufen war. Von den 650 Toten, unter ihnen der britische Kriegsminister Lord Kitchener, der auf dem Seeweg nach Russland reiste, wurden in den nächsten Tagen nur rund 100 an den Stränden der Inseln angetrieben und in Lyness bestattet. Mehr als 800 Tote forderte ein Jahr später eine Explosion auf der „HMS Vanguard“, die in der Bucht von Scapa Flow an der Seite des Schlachtschiffs „Royal Oak“ ankerte. Die „Vanguard“ nahm fast ihre gesamte Besatzung mit in die Tiefe. Als Ursache des Unglücks wurde eine Explosion von Sprengstoff und Kohlenstaub an Bord vermutet.

Die „Royal Oak“ endete mehr als zwei Jahrzehnte später selbst auf dem Boden der Bucht. Sie sank kurz nach Anfang



Späte Funde: Porzellan der Kaiserlichen Marine im Museum



Schlechte Verbindung: Telefonzelle am alten Stützpunkt der Navy

FOTOS: JOHANNES LEITHÄUSER (4), VISION/GEFÜHLE, BRIDGEMAN



Auf dem Meeresboden: Die verbliebenen Wracks wie das der „SMS Markgraf“, das vor der Insel Cava liegt, sind heute Unterwasser-Attraktionen für Tauchtouristen.

des Zweiten Weltkriegs, in der Nacht zum 14. Oktober 1939, nachdem das deutsche U-Boot „U-47“ unter dem Kommando des Kapitänleutnants Günther Prien die Eingangssperren in die Ankerbucht von Scapa Flow überwunden und sechs Torpedos auf das Schlachtschiff abgeschossen hatte. 833 Männer starben, unter ihnen mehr als 100 minderjährige Seekadetten. Prien wurde von Hitler mit dem Ritterkreuz behängt und als Kriegsheld gefeiert. Im übernächsten Frühjahr ertrank er beim Untergang von „U-47“ nicht weit entfernt im Nordatlantik.

Die weite Bucht von Scapa Flow, die ihren Namen von den Wikingern hat, erzählt selbst nicht viel über die vergangenen 100 Jahre. Die Farbe der See schimmert von schwärzlichem Dunkelblau bis zu Türkis, nur an wenigen Stellen schiebt sich ein heller Streifen Sand zwischen das Meer und das Grün der Wiesen oder das Braun der Felsen und der trockenen Heidekrauthänge. Aus dem flachen Inselrücken von Cava ragen einige Mauerreste. Aber es sind Wände eines Farmhauses, nicht einer Militärstation.

Vielleicht wohnte einst John Tulloch darin, ein Bauernjunge auf Cava. Er hatte im Winter 1918/19 die internierte deutsche Flotte als ständiger Gast vor seiner Haustür. Die Schlachtschiffe und Kreuzer lagen da, wenn er morgens nach Strandgut suchte und abends die Kühe heimtrieb. Tulloch beschrieb später in seinen Memoiren den Vormittag des 21. Juni 1919: „Die deutschen Schiffe hingen träge an ihren Ankern, den Bug nach Westen gerichtet. Die Sonne, die sich in den Bordwänden spiegelte, glitzerte pailletenhaft im Wasser ringsum. Ich sah, wie eine Flagge im Mast der „SMS Friedrich der Große“ gehisst wurde, mit dem Eisernen Kreuz.“ Auch die anderen Schiffe hätten nacheinander die Flagge aufgezogen, „und viele bekamen Schlagseite“. Die „SMS Bayern“, direkt vor seinem Beobachtungsplatz am Ufer, habe sich immer weiter geneigt. „Schließlich drehte sie sich auf die Seite, zögerte, bevor sich der Bug ins Wasser senkte, das Heck steil aufrichtete und sie in einer Schäumwolke und platzenden Luftblasen in die Tiefe glitt.“

Die meisten überlieferten Augenzeugenberichte der Selbstversenkung stammen von Kindern, oft waren es Ausflugschüler aus Stromness, die dem Schauspiel von Bord ihres Dampfers aus zusahen. Die britische Flotte war an jenem Tag nicht zugegen, sie hatte morgens den Befehl erhalten, zu einem Manöver in die Nordsee auszulassen.

Der Untergang

Nur zwei Zerstörer blieben zur Bewachung der deutschen Schiffe zurück. Um 10.30 Uhr setzte der deutsche kommandierende Admiral von Reuter das Flaggenzeichen „Paragraph 11“ – ein Witz, der sich auf den Allgemeinen Bier-Comment der deutschen Corpsstudenten bezog, also das Regelwerk für einen Kneipabend. Der Paragraph lautet: „Es wird fortgeschossen.“

Die Mannschaften der 77 Schiffe – es waren nur noch Rumpf-Besatzungen, insgesamt 1700 Mann – öffneten See-Ventile, Schotts, Durchgänge und Bullaugen und stiegen schließlich in Pinassen und Ruderboote, die zu Wasser gelassen worden waren. Das alarmierte britische Geschwader kehrte nachmittags gegen halb drei nach Scapa Flow zurück und hatte Mühe, sich im Chaos der sinkenden, dröhnenden Schiffsleiber zu orientieren. Einige britische Zerstörer sammelten die deutschen Besatzungen in ihren Booten ein, andere versuchten zunächst, sie zur Rückkehr auf die sinkenden Schiffe zu zwingen und dort den Untergang zu stoppen; bei diesen Gelegenheiten fielen die meisten



Schüsse, dabei gab es die meisten Toten. Zwei britische Offiziere wurden hastig vom Standort-Kommandeur in einem Boot in die Bucht geschickt, sie sollten die sinkenden Schiffe fotografieren. Das war in der Mittagsstunde, nachdem das erste Schlachtschiff, die „Friedrich der Große“, in die Tiefe geglitten war. Die sepia-braunen Aufnahmen sind heute die wichtigsten Dokumente, die von diesem Tag geblieben sind. Sie zeigen eher ein Bild der Verzweiflung als des Triumphs.

Zum 100. Jahrestag der Selbstversenkung gibt es auf Orkney viele Veranstaltungen. Unter den 20.000 Einwohnern ist die Erinnerung an das Ereignis schon deswegen lebendig, weil viele ihrer Vorfahren in den zwanziger und dreißiger Jahren bei Bergungsarbeiten für die Schlachtschiffe Lohn und Brot fanden. In Houton, wo der Blick über die früheren Liegeplätze der Flotte reicht, hat die Wirtin einer Bed-and-Breakfast-Unterkunft den Rasen im Innenhof ihrer Farm in Form eines Schlachtschiffs gestochen. Ihr Mann will die Namen der versunkenen Schiffe noch in ein Mäuerchen weißeln.

Die sieben Wracks, die noch immer auf dem Grund der Bucht liegen, sind ein beliebtes Ziel für Tauchtouristen. Am 21. Juni wird der deutsche Botschafter in London Ehrengast der Feierlichkeiten sein. Ein Schiff der deutschen Marine werde nicht entsandt, erfahren die Orcadians. Das finden sie schon deswegen schade, weil aus Protokollgründen nun auch die Royal Navy nicht mit einem Kriegsschiff präsent sein wird.

„Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“: Diese Feststellung Kaiser Wilhelms II. bereitete 1898 den Weg für den Bau der größten Flotte, die Deutschland je hatte. Nachdem sie sich gut zwei Jahrzehnte später selbst auf den Grund des Meeres geschickt hatte, hielt ihr Bauherr, Admiral Tirpitz, in einem anderen geflügelten Wort fest, das deutsche Volk habe „die See nicht verstanden“. Wieder ein Vierteljahrhundert später zeigte sich, dass nicht im Meer, sondern im Untergang das Missverständnis lag: Schon die Flottenbefehlshaber des Kaisers spielten mit dem Gedanken, dass es besser sei, „ehrentvoll unterzugehen“ als „ruhlos aufzugeben“. In diesem Geist unternehmung von Reuter seine Ehrenrettung durch Untergang. Damit verstärkte er jene irrsinnigen Mythen, der später von den Nationalsozialisten mit immer schlimmeren Beispielen beschworen wurde, bis zu ihrem Untergang. ◀

Die Namen der Speisen des Münchner Fast-Food-Anbieters Bite Delite klingen ziemlich international: Acai Bowl oder Oat Porridge, Sweet Potato Fantasy oder Protein Salmon Bowl, Chicken Guaca oder Cup of Goodness. Denn die Idee zu Healthy Food kommt aus den Vereinigten Staaten und London und greift jetzt auch bei uns immer stärker um sich. In deutschen Großstädten eröffnen viele Restaurants und Cafés, die Organic oder Super Food anbieten. In München war Bite Delite früh dran.

Essen ist längst zum Lifestyle geworden. Es verrät mindestens so viel über eine Person wie die Kleidung oder die Accessoires. Das meint die Bite-Delite-Mitgründerin Christina Schramm, und sie muss es wissen, denn sie ist mit Mode groß geworden. Ihre Eltern Susanne und Christoph Botschen gründeten 1987 das Designermodegeschäft Theresa in München und erweiterten es 2006 um das Online-Portal Mytheresa, das sie im Jahr 2014 für vermutlich etwa 120 Millionen Euro an das amerikanische Unternehmen Neiman Marcus verkauften. Trends waren also in dieser Familie schon immer ein großes Thema.

Christina Schramm hat das elterliche Unternehmen nicht übernommen – sie wollte lieber selbst etwas aufbauen. Vor drei Jahren wagte sie in München zusammen mit ihrem heutigen Mann Julian Schramm den Schritt in die Selbstständigkeit; das spricht für ihren Unternehmerrgeist und einen Spürsinn für Trends.

Als die beiden in London studierten, bemerkten sie, dass das Geschäft mit gesundem Essen Wachstumspotential hat. Sie, die einen Bachelor in BWL und Marketing hat, kümmert sich um alles rund um Konzeption und Darstellung; ihr Mann, als ehemaliger Unternehmensberater, ist für Finanzen und Organisatorisches verantwortlich. „Wir bieten gesundes Essen, das schnell und unkompliziert ist“, sagt Christina Schramm. „Im Prinzip geht es darum, Fast Food modern zu interpretieren.“

Angesagtes Essen, schön verpackt, in coolem Ambiente, so könnte man das Konzept beschreiben: eine Mischung aus Café, Restaurant und Take-away. Wer Zeit hat, setzt sich zum Mittagessen mit seiner Suppe hin. Wer nur schnell etwas mitnehmen möchte, greift zur Auswahl im Kühlregal. Der erste Laden in den Fünf Höfen hat von der ersten Minute an funktioniert. Die konsumfreudige Kundschaft im gehobenen Umfeld der Münchner Theaterstraße zahlt für einen Dr-Detox-Smoothie knapp sechs Euro, ohne sich dabei zu verschlucken.

Inzwischen gibt es fünf Filialen in der bayerischen Hauptstadt – außer in den Fünf Höfen in den Riem-Arkaden, einem Einkaufszentrum am Stadtrand, in der Maxvorstadt in Uni-Nähe, im Büroviertel Parkstadt Schwabing sowie in Aschheim in einem Industriegebiet. Dort ist auch die Produktion untergebracht, mit eigener Küche, in der 30 Mitarbeiter alle Gerichte täglich frisch zubereiten.

Als Küchenchef wurde ein Experte mit Erfahrung in der Systemgastronomie engagiert. Eine sechste Filiale ist bereits in Planung. Die Menüs wechseln



Auf die Schnelle: Christina und Julian Schramm haben schon einige Bite-Delite-Filialen aufgebaut.

FAST BUT FOOD

Gesund, schnell, unkompliziert: So soll das Essen bei Bite Delite sein. Der Trend zu Healthy Food ist in Deutschland angekommen.

Von Sabine Spieler
Fotos Tobias Schmitt

entsprechend den Jahreszeiten viermal im Jahr. Suppen und Tagesgerichte variieren wöchentlich. Bestseller bleiben auf der Karte als Ganzjahresangebot. Etwa der Hummus, von dem Christina Schramm sagt, er sei so erfolgreich, seit einer ihrer Angestellten aus Iran das Geheimnis des Rezepts seiner Großmutter preisgegeben habe. Der Renner sind zur Zeit die Veggie- und Falafel-Bowls, für die man sich Beilagen wie Quinoa, Couscous oder Reis sowie Dressings und Toppings individuell zusammenstellen kann.

Bite Delite ist nicht nur etwas für Low-Carb-Esser, also Kohlenhydratminimierer. „Wir haben das Skinny Model genauso wie den Versicherungsangestellten als Kunden“, sagt Christina Schramm. Das sei Teil der Strategie und ein Grund, weshalb die fünf Geschäfte bewusst in unterschiedlichen Gegenden eröffnet wurden: in Innenstadt, Uni Viertel, Einkaufszentrum und Bürogegend. „Unser Ziel ist es, gesundes Take-away an möglichst viele Menschen zu verkaufen.“

Neben angesagten Gerichten wie den Bowls gibt es auch ein Chicken-Clubsandwich, aber dann eben auf Vollkornbrot. Auch Kuchen wie Banana Bread oder Karottenkuchen sind im Angebot, aber ohne den herkömmlichen Industriezucker gebacken. Alles werde natürlich und möglichst aus regionalen Produkten hergestellt. Unter dem Nachhaltigkeitsaspekt ist das Unternehmen gerade dabei, auf eine recycelbare Verpackung aus Bambus umzustellen. „Wir versuchen, bis Ende dieses Jahres kein einziges Teil aus Plastik mehr im Angebot zu haben“, sagt Christina Schramm. Das hat seinen Preis. Suppen kosten im Schnitt fünf Euro, Sandwiches gibt es von 3,95 Euro an.

Bei zehn Euro für ein Mittagessen liege die Preisschwelle, sagt sie. Die Kunden sind meist jünger als 35, und es kommen noch wesentlich mehr Frauen als Männer. Doch die Männer holen auf. Bekehren wollen die beiden Gründer niemandem, sie sind keine Dogmatiker. Christina Schramm selbst isst als Münchnerin auch gerne mal eine Leberkäs-Semmel. Das schließe aber beim nächsten Mal eine Bowl mit Getreide und Proteinen nicht aus.

Christina Schramm versucht, jeden Tag in einer der Filialen zu sein, um den direkten Kontakt mit Kunden zu haben. Möglichst einmal im Monat holt sich die Mutter eines kleinen Kindes in anderen Städten Anregungen. „New York ist mein absolutes Vorbild.“ Dort schaut sie dann auf die Details. Wie ist die Karte geschrieben? Wie sehen die Tische aus? Was tragen die Mitarbeiter? Welches Geschirr wird verwendet? Da merkt man, dass sie aus einem Modehaushalt kommt.

„Wir haben Branding und Interior von vornherein so angelegt, dass wir das Konzept filialisieren können“, sagt Schramm. Nach dem Vorbild der britischen Sandwich-Kette Pret A Manger plant das Ehepaar durchaus eine Expansion in andere deutsche Städte. Aber vorerst sieht Schramm in München noch genug Potential für weitere Filialen. „Hier haben viele internationale Unternehmen ihren Firmensitz, und die Kaufkraft ist enorm.“ Langfristig ist eine Expansion ins Ausland geplant. Zürich oder Wien könnten Hunger darauf haben. ◀



Ringsum Sand und trockene Erde: In Orania, in der Halbwüste Karoo gelegen, leben zwar nur 1600 Menschen – doch der Ort erregt seit Jahren Aufsehen.

EIN WEISSES FELD

In einer Enklave in Südafrika scheint die Apartheid fortzuleben. Zu Besuch in Orania.

Von Claudia Bröll, Fotos Bianca Thielke



Verlierer der Regenbogennation: Weiße Arbeitskräfte kommen oft auch in der Hoffnung auf Jobs nach Orania.

Aus dem Flugzeug betrachtet ist Orania ein kleiner Fleck in der riesigen süd-afrikanischen Halbwüste Karoo. Außen herum gibt es nicht viel: ausgetrockneter Boden, ein paar kreisrunde Felder, wie mit dem Lineal gezogene Straßen und der Oranje, ein geschlängelter Fluss. Orania, das klingt wie ein magischer Ort aus einem Walt-Disney-Film, und tatsächlich scheint die Siedlung, in der 1600 Menschen leben, große Anziehungskraft zu haben. Viele Journalisten, Fotografen, Kamerateams aus aller Welt kommen hierher.

Südafrika feiert in diesem Jahr ein Jubiläum. Vor einem Vierteljahrhundert, am 27. April 1994, wurde Nelson Mandela zum ersten schwarzen Staatspräsidenten des Landes gewählt. Das historische Ereignis markierte das Ende der Apartheid-Politik. Im Bordmagazin von South African Airways rühmt sich das Land als „Rainbow-Nation“, als Schmelzriegel verschiedener Hautfarben und Kulturen. In Orania jedoch leben und arbeiten nur weiße Menschen, vor allem Buren oder Afrikaaner, wie sie in Südafrika genannt werden. Schwarze Südafrikaner kommen noch nicht einmal zum Arbeiten hierher. Das bringt den Siedlern seit Jahren Kritik ein. Ihnen hängt der Ruf der Ewiggestrigen an, die weiter wie in der Zeit der Apartheid leben wollen.

Einer der Bewohner ist Sarel Roets, ein breitschultriger junger Unternehmer. Ihm gehören ein kleines Geschäftszentrum und das Wirtshaus am Platze, das „Zebra-Restaurant“. Tagsüber dudeln afrikaanssprachige Schnulzen im Hintergrund. Abends trifft man sich an einer blank gewienerten Theke zum Bier, schaut Rugby im Fernsehen oder wartet – wie nach den Parlamentswahlen am 8. Mai – auf die Wahlergebnisse. Für die Regierungspartei Afrikanischer Nationalkongress (ANC) stimmt hier keiner, erzählt Roets. Irgendwann habe es im Ort ein paar Spafsvögel gegeben, die für die Economic Freedom Fighters (EFF) gestimmt hätten. Das ist eine schwarze linksradikale Partei, die gegen Weiße hetzt. Aber das sei nur ein Witz gewesen. Orania ist traditionell eine Hochburg einer rechtskonservativen Partei mit weißer Anhängerschaft.

Also alle Vorurteile bestätigt? Roets zeigt auf ein Schild: „Weiße europäische Journalisten sollen ihre Vorurteile bitte draußen lassen“, ist darauf zu lesen. Irgendwann sei ihm die Fragerei zu viel geworden, da habe er das Schild aufgehängt. „Warum müssen wir uns ständig dafür rechtfertigen, dass wir so leben, wie wir leben? Wir tun niemandem etwas, wir sind einfach nur konservative stolze Afrikaaner.“ Schwarze Südafrikaner hätten dafür übrigens Verständnis, setzt er hinzu. Die wollten in ihren Volksgruppen auch unter sich bleiben.

Für einen Ort, der so viel Aufsehen erregt, ist Orania übersichtlich. So schnell, wie man drin ist, ist man auch wieder draußen: die Landstraße R369 durchschneidet die Siedlung, im Ortskern gibt es einen Supermarkt, eine Tankstelle, eine Radiostation, vier Kirchen und für südafrikanische Verhältnisse erstaunlich viele Straßenschilder.

Viel ist nicht los. Jeder grüßt jeden. Heimische Autofahrer lassen der Einfachheit halber gleich den Arm aus dem geöffneten Fenster hängen, um ja keinen Gruß zu verpassen.

Das Auffälligste ist, dass kein einziger dunkelhäutiger Mensch zu sehen ist. Vor dem einzigen Hotel, dem Orania Oewerhotel, fegt eine ältere weiße Frau die Einfahrt. Auf Baustellen klettern burische Bauarbeiter in kurzen khakifarbenen Hosen auf den Gerüsten herum, an der Supermarktkasse sitzt eine weiße Kassierin. Die meisten Wohnhäuser sind einfache

Backsteingebäude. So ähnlich sah es wohl auch aus, als Nelson Mandela 1995 kurz nach seinem Amtsantritt nach Orania flog. Der Besuch erregte damals international Aufsehen. Der erste schwarze Staatspräsident des Landes war gekommen, um mit der Witwe des früheren Präsidenten Hendrik Verwoerd Tee zu trinken. Es war eine von Mandelas vielen Versöhnungsgesten, denn Verwoerd gilt als Architekt der Apartheid und war Teil eines Regimes, das den Widerstandskämpfer Mandela 27 Jahre lang hinter Gitter gebracht hatte.

Damals lebten 460 Weiße in dem staubigen Weiler. Erst vier Jahre vorher war die Siedlung gegründet worden, von dem Verwoerd-Schwiegersohn und Theologen Carel Boshoff. Sein Ziel war es, einen eigenen Afrikaaner-Staat, einen „Volkstaat“, mit Zehntausenden Einwohnern zu erschaffen. Bei dem Stelldichein zum Tee mit Mandela freilich gaben sich alle versöhnlich. Boshoff erklärte danach, die meisten Einwohner hätten den Besuch befürwortet. Nur die Verwoerd-Enkelin nahm es mit der Diplomatie nicht so genau. Ihr wäre es lieber, sagte sie zu Journalisten, wenn Mandela Staatspräsident eines Nachbarlands wäre.

Verwoerd-Denkmal stehen heute noch an jeder Ecke in Orania. Die Rolle des „Stadt-vaters“ hat immer noch ein Boshoff mit Vornamen Carel inne, der Sohn des Gründers. Sein Büro befindet sich in einer einstöckigen Verwal-



Sprecher Joost Strydom wehrt sich gegen Vorurteile.



Gründersohn Carel Boshoff will unabhängig sein.

tungszentrale mit viel Glas. Drinnen reichen Bücherregale bis an die Decke, selbst auf dem Boden stehen Bücherstapel. Wie ein bodenständiger Bure oder ein Hardliner sieht Boshoff nicht aus, eher wie ein freundlicher Geschichtslehrer. Geduldig beantwortet er die Fragen, die er schon oft gehört hat. Nein, die Zeit sei nicht stehen geblieben in Orania. Die Siedlung sei moderner geworden. Und von einem „Volkstaat“ träume man auch nicht mehr. Die Geschichte lasse sich nun einmal nicht zurückdrehen. Eine ganz normale Gemeinde aber sei Orania auch nicht. „Wir wollen nicht isoliert sein von der Außenwelt, aber unabhängig und selbstbestimmt.“

Die Afrikaaner sind die Nachfahren der ersten holländischen Siedler an der Südspitze Afrikas im 17. Jahrhundert. Sie sehen sich heute nicht mehr als Europäer, sondern als südafrikanische Bevölkerungsgruppe. Das stärkste verbindende Element ist die Sprache Afrikaans, eine alte Form des Niederländischen. Politisch haben sie nicht mehr das Sagen, aber in der Wirtschaft sind sie weiter sehr einflussreich. Fünf der zehn reichsten Männer im Land sind „afrikaans“. Einige der größten Konzerne befinden sich fest in burischer Hand.

Boshoff spricht an seinem mit Papieren übersäten Schreibtisch trotzdem viel von Bedrohung und vom Kampf um das Überleben. Die Angst, in einem von Schwarzen regierten Südafrika zu verschwinden, sitzt tief. „Wir sind eine Minderheit, die früher dominant gewesen ist, das nimmt man uns übel“, sagt er. „Wir müssen uns daher eng zusammenschließen und unabhängig sein. Nur so können wir unsere Kultur bewahren.“ Das sei heute so wichtig wie zu Zeiten Mandelas, denn die Erwartungen eines besseren Lebens hätten sich für viele Schwarze nicht erfüllt. Die Frustration wächst, und mit ihr die Wut auf die weiße Minderheit. „Wir können leicht zum Sündenbock werden. Man kann nicht ruhig schlafen, wenn der Nachbar hungrig ist.“

Solche Ängste haben nicht alle Afrikaaner. Angesprochen auf die ungewöhnliche Enklave in der Karoo, zuckt man andernorts meist nur mit den Schultern. Ein bisschen schrullig seien die Oranier schon, ist zu hören, und nicht mehr ganz zeitgemäß. Für gefährlich oder aufrührerisch aber hält man sie nicht.

Joost Strydom gehört zum stattlichen Team an Pressesprechern, das man sich hier leistet. Seine Mission: das Bild von Orania von alten Stereotypen befreien. Er ist in Orania zur Schule gegangen und hat dann im 520 Kilometer entfernten Potchefstroom studiert. Vermutlich hätte er auch in Johannesburg, Pretoria oder Kapstadt einen Job finden können. Aber er wollte zurück hierher.

„Wir stemmen alles aus eigener Kraft“, sagt er: den Bau von Straßen, Schulen und Sportplätzen, den sozialen Wohnungsbau, die Wohltätigkeitsaktivitäten und einen privaten Sicherheitsdienst. Kriminalität gebe es zwar kaum, aber die nächste Polizeistation liege 40 Kilometer entfernt – und oft habe sie nicht genug Autos. Einige träumten sogar von einer eigenen Universität. Dann müssten jüngere Menschen wie er nicht mehr nach Potchefstroom ziehen. Die nötigen Finanzmittel bezieht der Ort aus kommunalen Steuern und aus Spenden. Die „Orania-Bewegung“ hat zahlreiche Unterstützer, auch im Ausland.

Unabhängigkeit und Selbstbestimmung – man muss nur wenige Stunden an diesem Ort verbringen, um zu merken, dass sich fast alles darum dreht. Orania hat beispielsweise eine eigene Flagge. Darauf ist ein kleiner Junge zu sehen, der sich einen Ärmel hochkrepelt. Eine eigene Währung gibt es auch, wengleich eine

Pseudowährung: die Ora. Überall, im Supermarkt, im „Zebra-Restaurant“ oder im Buchladen, sind die Preise in Ora angegeben. Auf den ersten Blick sehen die Ora-Geldscheine aus wie normale Banknoten, aber sie sind dünn wie Spielgeld. Genau genommen handelt es sich um Gutscheine, die von der Handelskammer zu einem Kurs von 1:1 zum südafrikanischen Rand ausgegeben werden. Schon im Nachbarort Hopetown sind sie wertlos.

Die skurrile Ersatzwährung ist nach Angaben des Pressesprechers keine symbolische Spielerei. Sie soll auch wirtschaftlichen Nutzen haben. Arbeitskräfte erhielten dadurch den Anreiz, den in Ora verdienten Lohn am Ort auszugeben. Zudem nehme die Handelskammer über den Verkauf Rand ein, die auf dem Bankkonto Zinsen bringen. Und schließlich kauften Touristen die Geldscheine als Souvenir.

Dort, wo Orania heute liegt, befand sich früher eine Arbeitersiedlung für ein Staudammprojekt, die irgendwann von den Bewohnern verlassen wurde. Orania-Gründer Boshoff sah damals seine Chance gekommen. Er hatte für seinen Traum von einem eigenen Staat ein Stück Land in der Einöde gesucht, in der Hoffnung, dass niemand dieses Land seiner Volksgruppe jemals streitig machen würde. 1,5 Millionen Rand (heute 93.000 Euro) zahlte er für den verlassenen Flecken.

Seitdem hat sich eine breit gefächerte Wirtschaft entwickelt. Ein großer Arbeitgeber ist eine Pekannuss-Farm, die unter anderem nach Deutschland exportiert. Andere Einwohner arbeiten am Bau und im Tourismus. Zu den Unternehmen hier gehören ein Call-Center, ein Lederwarenhersteller und eine bayerische Brauerei – ein eher zufällig nach Orania gelangter Hobbybrauer aus Niederbayern hat sie mit seiner Frau gegründet. Die beiden waren auf der Durchreise, schlossen Freundschaften, kehrten ein paar Mal zurück und zogen aus Abenteuerlust irgendwann ganz nach Orania.

So umstritten das Modell Orania sein mag – in Südafrika scheint es immer mehr Anhänger zu finden. „Wir könnten die Bevölkerung verdoppeln, wenn wir mit dem Bau von Häusern hinterherkämen“, sagt Sprecher Strydom. Geringqualifizierte weiße Arbeitskräfte beispielsweise tun sich heutzutage schwer, einen Job in Südafrika zu finden. Die hohe Kriminalität im Land ist ein weiterer Faktor.

Die „Orania-Bewegung“ nimmt allerdings nicht jeden auf. Interessenten müssen sich bewerben. Geprüft wird, ob sie ein einwandfreies



Die Schüler von heute sollen Orania in die Zukunft führen.

EIN WEISSES FELD

polizeiliches Führungszeugnis haben, und ob sie sich mit der Afrikaaner-Kultur identifizieren können. Und wenn ein schwarzer Südafrikaner die Kriterien erfüllt? Der Sprecher Strydom ist auch für solche Fragen gewappnet. Theoretisch sei es möglich, Schwarze aufzunehmen, sagt er – ein Ausschluss wegen der Hautfarbe würde gegen die Verfassung verstoßen. Doch in der Praxis stelle sich die Frage gar nicht. „Aus welchen Gründen sollte ein schwarzer Südafrikaner hierherziehen wollen?“

Monica Scholtz arbeitet in der Autowaschanlage „Monica Se Karwas“ hinter der Tankstelle. Sie trägt eine verblichene Baseballkappe, freut sich über Besuch und erzählt gleich vom Einkauf im Supermarkt. Auf die Frage, was sie hierhergebracht habe, bricht der Plauderton jedoch abrupt ab. „Verbrecher“, poltert sie los. „Sie hatten AK47-Maschinengewehre. Es war schlimm.“ Monica Scholtz hatte für private Sicherheitsunternehmen in Durban und Pretoria gearbeitet. Als sie wieder einmal bedroht wurde, habe sie von ihrem Bruder 500 Rand (30 Euro) bekommen, für den Bus nach Orania. Seitdem ist sie hier. Bald wird sie 61 Jahre alt. „Mir gefällt es, hier ist es ruhig und schön.“ Viel Geld verdiene sie mit dem Autowaschen nicht, und die Rente sei auch nicht üppig. „Aber ich überlebe. Ich habe immer überlebt.“

Im Café auf der anderen Straßenseite ist die Kellnerin ebenfalls gesprächig. Sie trägt ein gepunktetes Kleid und scherzt über ihr Laster, das Rauchen. Hoffentlich störe es die Gäste nicht? Dann kommt fast beiläufig der Satz, der einem die Sprache verschlägt wie eben an der Tankstelle: „Ich habe mit dem Rauchen angefangen, als mein Sohn ermordet wurde.“ 21 Jahre alt sei er gewesen. Seitdem könne sie von den Zigaretten nicht lassen, der Schmerz höre nicht auf. Aber ihr Sohn habe ihr kurz vor seinem Tod ein Enkelkind geschenkt, sagt sie übergangslos in beschwingtem Ton. Die Kleine finde es zwar komisch, eine Oma in Orania zu haben, aber manchmal komme sie zu Besuch.

Sicherheit und Ruhe mögen für Familien und ältere Menschen eine Rolle spielen. Aber wie sieht die junge Generation Orania? Also jene, die nicht mehr in der Zeit der Rassentrennung geboren wurde, die heute in einer bunt gemischten globalisierten Welt lebt, mit Internet und Smartphones?

In der CVO School in Orania ist Mittagspause. Wie in Südafrika üblich, tragen die Schüler Schuluniform, hier ist sie grau und blau, mit weißem Hemd oder Bluse. Die Jüngeren



In Sicherheit: Monica Scholtz ist vor der Kriminalität im Land geflüchtet. Heute wäscht sie Autos in Orania.



Pekannüsse sind ein wichtiges Exportgut.



Steinerne Erinnerung: Auf dem „Monument Koppie“ stehen Denkmäler aus der Zeit der Apartheid – während sie andernorts in Südafrika längst gestürzt wurden.

laufen barfuß herum, die Älteren sitzen im Schatten der Bäume. Cara Tomlinson und Markus Van Staden sind die Schülersprecher, beide 17 Jahre alt. „Wir fühlen uns hier nicht isoliert“, sagt Cara, „wir mögen das Leben in Orania, wir sind so aufgewachsen.“ Sie wolle nach der Schule in Potchefstroom studieren, vielleicht Lehrerin werden. „Aber danach kehre ich zurück. Ich möchte Orania etwas zurückgeben.“ Markus sieht es ähnlich. Die Firma seines Vaters ist an einem Bauprojekt in Orania beteiligt. „Ich will die Welt sehen, meinen Horizont erweitern, aber dann werde ich mithelfen, Orania aufzubauen, damit mehr Menschen hierherkommen können. Und in zehn oder 15 Jahren wird Orania eine Stadt sein.“

Öffentlichen Aufruhr gibt es in Südafrika kaum wegen der ungewöhnlichen Siedlung. Die Regierungspartei ANC duldet die weißen Eigenbrötler, selbst für radikalere schwarze Politiker sind sie kein großes Thema. Nur einmal, vor ein paar Jahren, tauchte Julius Malema mit Gefolgsleuten auf. Von dem Besuch erzählt man sich in Orania heute noch. Malema führt inzwischen die Oppositionspartei EFF, er trägt manchmal ein rotes Che-Guevara-Barett und stimmt Kampflieder an wie „Kill The Boer“ (Tötet die Buren), wobei er den Text geschickt in „Kiss The Boer“ umdichtet. Wie Carel Boshoff berichtet, reagierten die Bewohner damals mit stoischer Gelassenheit auf die Provokation des Trupps in Rot. „Wir haben Wasser serviert und geredet. Nach ein paar Stunden sind sie wieder abgezogen, aber leiser als vorher.“

Seitdem hat sich der Ton in der Regenbogennation allerdings verschärft. Die Mandelamagie ist verflogen, die Spannungen zwischen Schwarzen und Weißen werden stärker sichtbar. Radikale Parteien wie die EFF erleben Zulauf, und eine Debatte über die Enteignung weißer Landbesitzer ohne Kompensation ist entbrannt. Diese Entwicklungen entgehen auch den

Oranier nicht. „Wir verfolgen die Diskussionen sehr genau“, sagt Boshoff, „wir pflegen diplomatische Beziehungen zur Regierung und zu einflussreichen Persönlichkeiten. Zur Zeit haben wir nicht das Gefühl, uns zu große Sorgen machen zu müssen.“ Zugleich stellt er sich wegen der politischen Lage auf einen weiteren Andrang weißer Südafrikaner ein.

Möglicherweise findet Orania auch Nachahmer. Angeblich soll in der gleichen Provinz, dem Nordkap, eine ähnliche Siedlung mit dem Namen „Eureka“ entstehen. Auch deren Gründer meint, „das Leben der Weißen, ihre Sprache und Kultur“ seien gefährdet. Ein Vierteljahrhundert nach der Rassentrennung drifft Südafrikas Gesellschaft wieder auseinander.

Am Ende des Tages unternimmt Joost Strydom eine letzte Rundfahrt. Der Oranje-Fluss zieht träge dahin, die untergehende Sonne taucht das Wasser und die Weiden am Ufer in goldenes Licht. Über den Pekannuss-Plantagen liegt ein Nebel aus glitzernden Wassertropfen. Im „Zebra-Restaurant“ gibt es am Abend Live-Musik. Fast könnte man meinen, Orania sei ein Ort wie viele andere in Südafrika.

Dann biegt Strydom ab zum „Monument Koppie“. Im Halbkreis sind dort Verwoerd und andere frühere Afrikaaner-Helden in Stein verewigt. Sie blickten, so heißt es, „aus der Vergangenheit in die Zukunft“, auf eine Statue des Jungen mit dem aufgekrepelten Ärmel.

Bedrückend ist die stumme Versammlung trotzdem. Andernorts wurden Denkmäler aus der Kolonial- und Apartheidzeit unter großem Jubel gestürzt. Hier thronen sie auf einem Hügel, wenn auch umgeben von Staub. Ein Podest ist noch frei. Ob man sich hier eine Büste von Mandela vorstellen könne? Zur Erinnerung an den denkwürdigen Besuch? Joost Strydom schüttelt den Kopf. „Eine Mandela-Büste will niemand abmontieren. Die müssen wir nicht vor dem Verschwinden bewahren.“ ◀



PYT

Lange Zeit war mit Hygge alles über Dänemark und Gemütlichkeit gesagt. Aber jetzt gibt es Pyt, das dem Umgang mit Stress einen Begriff entgegengesetzt. Die Dänen wählten es neulich zu ihrem Lieblingswort. Übersetzen kann man es nicht. Aber wenn Hygge dafür steht, sich eine schöne, entspannte Zeit zu machen, dann heißt Pyt so viel wie: passiert halt.



New Balance, Vans, Nike, alles schon x-fach mit Comebacks geehrt. Die mehrfarbigen Sneaker von On sind jetzt zum ersten Mal da – und werden trotzdem gehypt.



Was mit dem Shelfie, Bildern von Bücherregalen, auf Instagram angefangen hat, setzt das Fridgie jetzt fort. Bilder vom gefüllten Mini-Kosmetik-Kühlschrank (Cooluli) sind gerade ein großes Ding.



Mit den Brillen von Tom und Hatty behält man den Durchblick. Und seine Freiheit, nicht ständig etwas auf der Nase tragen zu müssen.



Bedeutende Dinge, Menschen, Ideen, Orte und weitere Kuriositäten, zusammengestellt von *Jennifer Wiebking*

Bon Parfumeur überlässt die finale Komposition des Dufts dem Träger. Der soll mixen, mit Produkten des Hauses oder anderer Marken. Deshalb nur so viel zur Info: 501 riecht nach Patschuli und Lakritz.



G-BEAUTY

K-Beauty und J-Beauty sind schon so etwas wie Marken eigenen Rechts. Damit sind Schönheitsprodukte aus Korea und Japan gemeint. Jetzt ist im Ausland öfter die Rede von G-Beauty, und das hat tatsächlich mal mit uns zu tun. Unternehmen, die für ein *German* Verständnis von Schönheit stehen, also für wenig Chichi und natürliche Wirkstoffe, gepaart mit medizinischer Kompetenz, gibt es eben genug – von Dr. Hauschka bis Dr. Barbara Sturm.



Ein weiterer Versuch im Kampf gegen den Coffee-to-go-Becher und seine Plastikhaube klingt lieblich. Die Marke Forrest & Love stellt solche schönen Kupferkannen her.



Connections und *commitments* verraten es schon: Hier geht es um eine neue Dating-App, *Gentley*. Der Screenshot zeigt auch: Partnersuche ist in diesem Fall eine Sache für den Konfigurator.



In Zeiten des Influencer-Marketings muss man hin und wieder an die wahren Stilikonen erinnern dürfen, zum Beispiel an Bianca Jagger.



Was für ein Sommer das noch wird, lässt sich Anfang Juni schwer sagen. Aber die Verner-Panton-Stühle (Montana) stehen überall gut – bei Sonnenschein draußen, bei Regen drinnen.

FOTOS/DPA, HERSTELLER

Mehrfacher Gewinner des TIPA-Awards – 2013/2017

„Das beste Fotolabor der Welt“

Ausgezeichnet von den Chefredakteuren 29 internationaler Fotografie-Magazine



IHR FOTO IM GALERIE-RAHMEN ab 29,90 €

Alle Rechte, Änderungen und Irrtümer vorbehalten. AVENSO GmbH, Ernst-Reuter-Platz 2, 10587 Berlin, Deutschland © Photo by Dominik Mengel

Ihre schönsten Momente in einzigartiger Galerie-Qualität.

Hinter Acrylglas, gerahmt oder als großer Foto-Abzug. Made in Germany – von Menschen, die Fotografie lieben. Wir sind stolz auf mehr als 100 Testsiege und Empfehlungen! Einfach Foto hochladen und Ihr Wunschformat festlegen, sogar vom Smartphone.

WhiteWall.de
Stores in Berlin / Düsseldorf / Frankfurt / Hamburg / Köln / München





Guter Ausblick: In den alten Gassen machen sich viele Besucher auf die Spuren des Fado.

Ai Mouraria

Das Stadtviertel in Lissabon, in dem der Fado entstand, litt lange unter Kriminalität und Armut. Heute wird es von ganz anderen Problemen bedroht. Von Jörg Hahn



Maria Caetano schreibt ihre Adresse so: Planet Erde – Welt – Europa – Iberische Halbinsel – Portugal – Lissabon – Freguesia Santa Maria Maior – Mouraria – Calçada de Santo André, 91. Als würde man sich an das Ziel heranzoomen, das mitten im früheren Maurenviertel Lissabons liegt, der Mouraria, in einer steilen Straße mit altem Kopfsteinpflaster. Rechts neben Maria Caetanos niedriger Tür hängt ein buntes Keramik-Schild mit ihrem Namen und ihrem Beruf: Ceramista.

Maria Caetano – sie trägt eine graue Schürze und hält eine selbstgedrehte dunkle Zigarette in der Hand – tritt an die Tür. Eine Tram der Linie E 28, die sich gerade an der Praça Martim Moniz gefüllt hat, rumpelt vorbei. Den kleinen Arbeitsraum der Keramik-Künstlerin in der Mouraria werden diese Lissabon-Besucher kaum jemals zu Gesicht bekommen. „Ich bin hier zwischen Massentourismus und Nirgendwo“, sagt Maria Caetano.

Von den Menschenmengen, die sich vor allem im Sommer auf Lissabons Straßen ergießen, wenn die Kreuzfahrtschiffe vom Atlantik den Tejo hinaufkommen, schwappt nichts zu ihr ins Atelier. Nur ausdauernde Fußgänger haben die Chance, die zauberhafte kleine Keramikwelt zu entdecken. Bedauert sie das? Zunächst einmal findet sie schrecklich, was die meisten Touristen aus Lissabon mitnehmen: billige Souvenirs „made in China“. Mehr Kunden in ihrem Laden, das wäre natürlich wünschenswert, aber hätte das tatsächlich nur Vorteile?

Maria Caetano legt die Stirn in Falten und dreht sich noch eine Zigarette. Hier und in einem Umkreis von wenigen Hundert



Guter Ort: Maria Caetano liebt ihr Viertel.

Metern lässt sich die atemberaubende Entwicklung Lissabons von einer armen Stadt am südwestlichen Rand Europas zu einer Trend-Metropole, die in vielen Reise-Rankings ganz vorne liegt, wie unter einem Mikroskop studieren.

In der einheimischen Bevölkerung sind viele wie Maria Caetano hin- und hergerissen zwischen dem Stolz auf ihre boomende Hauptstadt und der Frage, ob oder wie lange sie sich das hippe Lissabon überhaupt noch leisten können. „Ich lebe alleine, gerne sogar, ich fühle mich nicht einsam. Ich habe Freunde, wir gehen alle paar Wochen zum Essen aus. Das ist nicht teuer. Für zehn Euro kann man in Portugal noch immer sehr gut essen.“

Ende 2014 kam Caetano in die Mouraria. Vorher hatte sie Materialien, Töpferscheibe und Brennofen an wechselnden Orten stehen – richtig angekommen war

sie nirgendwo. Jahrelang arbeitete sie als Fahrlehrerin, nach dem Finanzcrash 2008 auch in Spanien. Sie verzieht das Gesicht, wenn sie über die Zeit im Nachbarland spricht. „Ich kam 2011 ganz depressiv zurück.“ Als Lehrerin fand sie keine Erfüllung, weder in Töpferkursen noch in Fahr-schulautos. Keramik-Künstlerin zu sein, das mache sie glücklich. „Es ist meine große Liebe. Ich erschaffe mit den Händen etwas aus diesem Nichts, einfach aus Erde.“

Aber das macht sie nicht reich. Mit einer portugiesischen Nachbarin muss sie darüber diskutieren, ob vier Euro für eine kleine Keramik-Sardine, die der älteren Dame gefällt, nicht viel zu viel Geld sind. Am Ende kauft die Nachbarin erst einmal nichts. Von Touristen würde sie für dieselbe Sardine fünf Euro verlangen. „Die Nachbarn haben mich drei Jahre lang skeptisch beäugt hier“, sagt Maria Caetano, „wie einen Eindringling. Dann erst haben sie angefangen, mich zu grüßen. Jetzt höre ich dazu. Aber es hat lange gedauert.“ Darin spiegeln sich die abwehrende Haltung des Volks in einem kleinen Land, das zwischen dem Atlantik und dem großen Spanien eingeklemmt ist.

„In meiner Jugend, in den achtziger Jahren, war hier nichts“, erzählt Caetano. „Wir sind nicht in die Mouraria gegangen.“ Viele Jahre hieß es, das Viertel sei heruntergekommen, sterbe einen langsamen Tod, werde Kleinkriminellen und Drogenkäufern überlassen. Ein Stück weiter nördlich, rund um die Metro-Station Intendente, mag die Szene noch wilder gewesen sein, aber auch die Mouraria hatte zu Recht einen schlechten Ruf.

Und es gibt immer noch viel zu tun. Häuser ohne Dach, in denen stattliche Bäume wachsen, Geruch von Moder und Schimmel – all das belegt, dass die Sanierung viel Zeit braucht. Seit verganginem Jahr gibt es von der Praça Martim Moniz aus eine lange Freiluft-Rolltreppe hinein in die Mouraria. Wo es früher nur steile, schiefe, verdrehte Treppen gab, die Escadinhas da Saúde, surrt man nun mühelos nach oben, dem Castelo de São Jorge entgegen. Dabei hat man Zeit, Baukräne zu zählen, renovierte Fassaden zu inspizieren, neue Dachgauben und eingerüstete Terrassen zu bewundern. Schilder machen deutlich, dass auch viel ausländisches Geld in die Mouraria fließt, aus Osteuropa, Asien und arabischen Ländern.

Maria Caetano erlebt, dass die Investitionen die Gegend nicht nur schöner machen, sondern auch teurer, viel teurer. „Bairro Alto? Vergiss es, das ist längst unerschwinglich“, sagt sie. „Dann ging es in Alfama los: Alles wird schön, aber auch total touristisch. Jetzt sind wir dran.“

Ob dieses Jahr ein gutes Jahr für sie wird, macht sie in erster Linie daran fest, ob der Mietvertrag für das Atelier, der im

November nach fünf Jahren ausläuft, verlängert wird – und wenn ja, zu welchen Konditionen. Ihr Vermieter ist zum Glück Portugiese. Gegenüber war bis vor kurzem ein kleines Lokal, vier Tische. Jetzt ist alles verrammelt, der Betreiber musste aufgeben, als der Hausbesitzer bei der Verlängerung des Vertrags statt 350 Euro 1000 haben wollte. „Der Wirt hatte manchmal acht, zehn Gäste am Tag“, sagt Caetano empört. Und sie erzählt vom Wohnhaus schräg über die Straße, wo junge Familien wieder ausziehen mussten, aus demselben Grund wie der Restaurant-Betreiber.

Lange wurden im Viertel Mieten von weit weniger als 100 Euro gezahlt, für eine Wohnung. Davon konnten die Eigentümer den Erhalt der Häuser nicht finanzieren. Die Bauten vergammelten und wurden verramscht. Dann schlug das Pendel in die andere Richtung aus. „Die Mieten haben sich zuletzt verdoppelt und verdreifacht. Aber ich glaube, dass wir den Höhepunkt überschritten haben. Die Politik hat endlich erkannt, dass etwas falsch läuft“, sagt Caetano. „Es gibt viele Versammlungen. Eigentlich komisch, dass wir erst protestieren mussten, schließlich hätte jeder schon lange sehen können, was hier passierte.“

Neue Vorschriften drängen die Immobilienspekulation und die Vermietung an Touristen zurück. Wobei die Verwaltung kaum hinterherkommt, auf alle neuen Entwicklungen der Reise-Industrie zu reagieren. Vor ein paar Jahren wurden die Auto-Rikschas in den engen, steilen Straßen Lissabons zum Problem. Inzwischen fällt man an vielen Ecken über achtlos abgestellte Elektroroller, mit denen mehrere Anbieter die Stadt geflutet haben.



Gute Begleitung: Die Fado-Künstler Amália Rodrigues, Fernanda Maria und Francisco Martinho waren in Mouraria zu Hause, bevor die Gentrifizierung das Viertel veränderte.

Wo die Rua do Capelão auf die Rua da Mouraria stößt, hinter dem monströs mis-

lungenen Centro Comercial mit seinen Billigshops, ist dem Fado ein Denkmal gesetzt worden: eine portugiesische Gitarre aus rötlichem Stein. Birnenförmig sieht das traditionelle Instrument mit den zwölf Saiten aus. In der Gasse dahinter stößt man seit 2013 auf Schwarz-Weiß-Porträts von Künstlerinnen und Künstlern des Fado, die in dem Viertel gelebt haben, wie Amália Rodrigues. Danach steht man vor der winzigen Bar „Os Amigos da Severa“, ein paar Stufen führen hinunter zum Tresen. Dort trifft man sie dann bei einem Superbock aus der Flasche und einem Kirschnaps, dem Ginjinha: die „Freunde von Severa“. Gemeint ist Maria Severa, die sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit ihrer freizügigen Lebensweise und als Fado-Sängerin einen legendären Ruf erwarb. „Hier ist die Wiege des Fado“, sagt António, der Wirt der Bar. Man darf hier nicht alles

und jeden Namen ganz ernst nehmen – die „Catedral do Fado“, ein paar Straßen weiter, entpuppt sich zum Beispiel als einfaches Speiselokal.

In der Rua João de Outeiro ist vor wenigen Jahren ein Museum für Fernando Maurício eingerichtet worden, zwei grau gestrichene Räume in einem der typischen schmalen Häuser. Hier würdigen sie den „König des Fado“. Maurício, 2003 im Alter von fast 70 Jahren gestorben, hat Fado aus den Kneipen und Cafés hinausgetragen, ihn fernsehtauglich gemacht. In Vitrinen und an den Wänden Schallplatten, Fotos, Zeitungsaufschneideblätter, Urkunden, Briefe, Orden: alles, was António Piedade, ein Bewunderer Maurícios, ein Leben lang gesammelt und dann gestiftet hat. Mit dem Museum wollte die Verwaltung des Stadtbezirks Santa Maria Maior, zu dem die Mouraria gehört, den Einwohnern zeigen, dass sie etwas haben, auf das sie stolz sein können. Es ist die Geschichte als Geburtsort des Fado, es ist aber auch der nachbarschaftliche Zusammenhalt, das Engagement füreinander.

„Ai Mouraria“ (Ach, Mouraria) heißt eine Hommage von Amália Rodrigues an das frühere Mauren-Ghetto. Unter dem Namen „Aimouraria“ läuft die städtische Quartierentwicklung. Ging es früher für die meisten Menschen in dem maroden Viertel um die Gratwanderung zwischen Niedergang und Überleben, heißt die Herausforderung für Maria Caetano und viele andere in einem prosperierenden Karree heute: mithalten oder weiterziehen.

Cateanos Tochter lebt in London und will dort von Herbst an Filmwissenschaften studieren. Sie kann ihr nur unregelmäßig Geld schicken. Läuft es schlecht, muss sie vielleicht selbst wieder bei ihren Eltern einziehen. Ach, Mouraria.

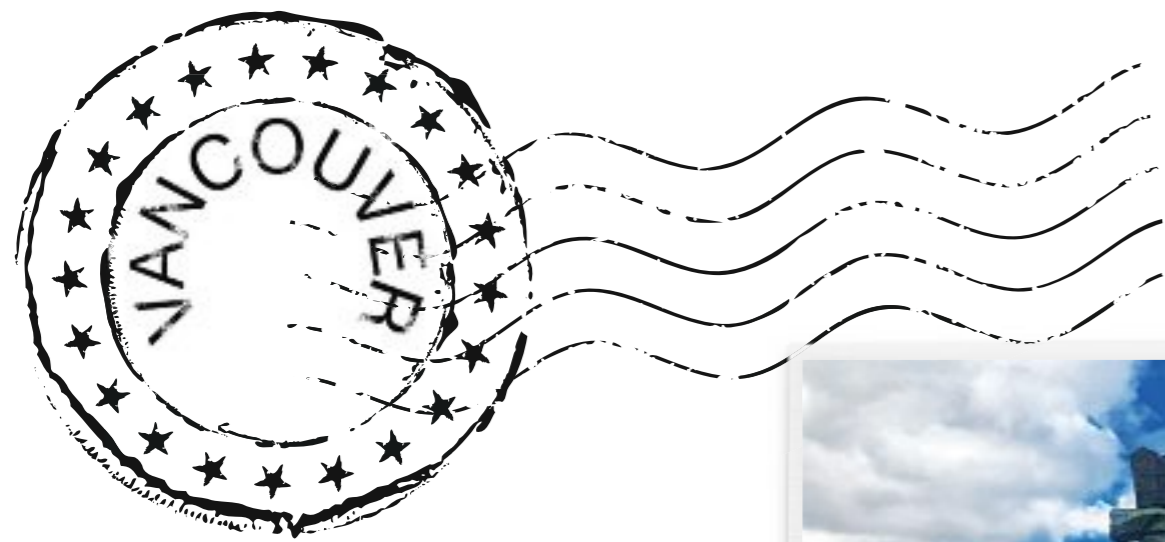


In Vancouver liegen Stadt und Natur eng beisammen – wie hier die Skyline und der Stanley Park, der größte Stadtpark Kanadas. An schönen Tagen fluten Spaziergänger, Jogger und Biker den Uferweg, der um die Landspitze führt. Abends treffen sich dann alle wieder beim Sandowner am Sandstrand.

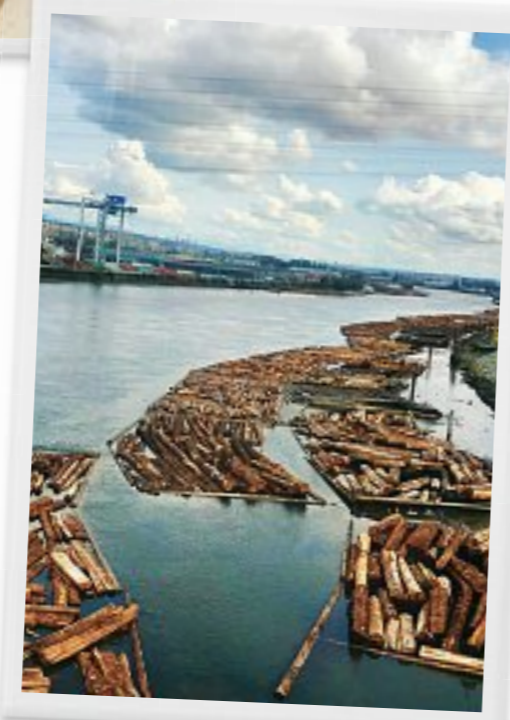


Es kommt nicht gerade überraschend, dass man in Vancouver gut Fisch essen kann – dank der Lage der Stadt am Pazifik und dem Einfluss der japanischen Küche. Zu den lokalen Lieblingsspots zählt das „Blue Water Café“ im Ausgehviertel Yaletown. Wer einmal zum Dinner da war, weiß warum.

Grüße aus



Die Holzwirtschaft ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in British Columbia. Und einer der umstrittensten. Sichtbar ist sie auch mitten in der Stadt: Auf dem Fraser River, der nach 1400 Kilometern südlich von Vancouver in den Pazifik mündet, wird noch immer Holz geflößt.



Nix wie raus: In dieser Stadt fühlen sich Outdoor-Freunde zu Hause.

Von Bernd Steinle
Fotos Ellen Urban



Inukshuks sind alte Wegmarken der Inuit, Navigationshilfen, die einst gute Fisch- oder Jagdgründe kennzeichneten. Weithin bekannt wurden sie durch das Logo der Olympischen Winterspiele 2010, das diese Tradition aufnahm. Der von Alvin Kanak geschaffene Inukshuk entstand für die Expo 1986 und thront heute über der English Bay.



West Vancouver ist eine der wohlhabendsten Gemeinden Kanadas: Die Innenstadt ist nur einen Fahrtrip entfernt, gleich nördlich liegen Wälder, Wanderwege, Mountainbike-Trails, Skigebiete, und die Ausblicke auf Stadt, Buchten und Inseln sind phantastisch. Fehlt nur noch das eigene Hausboot.



Granville Island – schnell mit der Mini-Fähre erreichbar – ist ein idealer Ort für ein Picknick. Alles, was man braucht, liegt verlockend frisch an den Ständen in der Markthalle, von Austern bis Zucchini. Gekostet und getrunken wird auf Holzbänken am False Creek.



Der 49. Breitengrad markiert nicht nur den Weißwurstäquator, sondern auch die Grenze zwischen amerikanischem und kanadischem Westen. Ähnlich identitätsstiftend ist in Vancouver der Kaffeeröster 49th Parallel, dank fairem Handel, nachhaltigem Wirtschaften – und tollem Kaffee. Das perfekte Gegenmittel für lange, trübe Winter.



Hightech für Rednecks: Der Jeep Gladiator hat elektrische Helfer an Bord, die das Offroad-Fahren leichter machen.

AUF INS OFF

Roboterauto, nein danke: Der Jeep Gladiator ist bei Selbstfahrern ein Selbstläufer. Von Jürjen Zöllner

Elektrisch beschleunigen, vernetzt leben, sich chauffieren lassen in Roboter-Taxen – davon schwärmt die Generation Dotcom. „Nicht mit mir!“, kontern Andere, die selbst in Häusern, die mit Solarenergie beheizt sind, noch gern ein Kaminfeuer schüren. Sie hängen alten Werten an, die so etwas wie Identität stiften – in der automobilen Welt zum Beispiel dem Jeep Gladiator, einem Wrangler Crew-Cab Softtop Pickup Truck. Amerikanischen Fans geht das geschmeidig über die Lippen. Nüchtern betrachtet ist das ein fünfsitziges, geländefähiges Doppelkabine-Pritschenwagen-Cabriolet. Die Ladefläche des Jeeps misst 152 Zentimeter und kann bei geöffneter Heckklappe zum mobilen Parkplatz verlängert werden, beispielsweise für zwei Motocross-Motorräder. Die erlaubte Zuladung bis 725 Kilogramm reicht, um Stromaggregate für ein Zeltlager am Wildwasser mitzuführen, die Lichtballons, Musikanlage und Open-Air-Kino versorgen. Wer mehr braucht, kann noch zulegen: Die Anhängelast von 3470 Kilogramm reicht für jeden Pferdetransport.

Der hochfeste Stahlrahmen des Jeep Wrangler wird für den Gladiator um 79 Zentimeter verlängert, das Gesamtgewicht wächst entsprechend mit. Einmal unterwegs, fühlt man kaum Unterschiede zum viertürigen Schwestermodell Wrangler. umgeklappt werden. Das Faltdach erinnert eher an eine Zeltplane als an einen soliden Wetterschutz, doch der Schein trügt: Es schließt tatsächlich dicht. Mit teilweise geöffnetem oder hinter der zweiten Sitzreihe abgelegtem Dach sowie ohne Frontscheibe und Seitentüren mutiert der Gladiator zum Strandbuggy. Die aus dem Wrangler bekannten Allrad-Antriebssysteme Command-Trac und Rock-Trac wurden unverändert übernommen. Als Modell Rubicon führt der Jeep elektrisch aktivierbare Differenzialsperren an Vorder- und Hinterachse mit. Der Querstabilisator vorne ist elektrisch entkoppelbar für eine beeindruckende Achsverdrängung, also die Fähigkeit, in unebenem Gelände beide Achsen gegeneinander zu verdrehen. Vortrieb leisten zwei hubraumstarke Verbrennungsmotoren: Der 3,6-Liter-V6-Benziner aus der Pentastar-Baureihe leistet 285 PS und hat als Ausdruck der Moderne jetzt eine Start-Stopp-Funktion. Der 3,0-Liter-V6-Diesel ist ein Fiat-Gewächs und stellt 260 PS bereit. Verkaufsstart in Deutschland ist Anfang 2020.

Der Jeep Gladiator ist kein Nutz-, sondern eher ein Vielzahl-Freizeitfahrzeug. Wie ein Schweizer Messer auf Rädern. Auch elektrisch beschleunigte SUVs werden diesen Jeep wohl nicht ins Abseits drängen können. Die Sitzposition ist gleich hoch, das Interieur knapp geschnitten, der Armaturenräger so robust wie ein Werkzeugkasten. Doch der Gladiator federt etwas geschmeidiger ein und nimmt kurze Bodenwellen weniger schwer als der Wrangler. Das mag am 49 Zentimeter längeren Radstand liegen. Auch die Lenkabstimmung wirkt gefälliger – der Fahrer kämpft in Kurven weniger mit nervösen Fahrzeugreaktionen. Unter dem robusten Kleid trägt der Gladiator elektrische Helfer, die hartgesotene Rednecks wohl eher als moderne Weichmacher herabwürdigen würden. Zu Unrecht. Denn Toter-Winkel-Assistent, Rückfahrkamera, ein Erkennungssystem für Querbewegung hinter dem Fahrzeug und die nach vorne gerichtete Offroad-Kamera fürs Kraxeln abseits befestigter Wege sind nützliche Helfer. Und sie können abgeschaltet werden. Sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist an Bord. Und Jeep nimmt neue Lifestyle-Kunden mit: Die nahtlose Integration von Smartphones samt Sprachsteuerung funktioniert gut, entweder über Apple CarPlay oder Android Auto.

SIEH MAL AN



SINNVOLL
Nach wie vor haben viele Radfahrer den Kopf frei, doch immer mehr tragen Helm. Besonders an Radler im Berufsverkehr, speziell jene, die auf elektrische Unterstützung setzen, wendet sich Uvex mit dem E-Bike-Helm City 9. Dessen Hybridkonstruktion aus ABS-Außen- und Polycarbonat-Innenschale soll hohe Stoßfestigkeit gewährleisten. Der City 9 erfüllt nach Angaben des Unternehmens die Norm NTA-8776 für S-Pedelecs, die bis zu 45 Kilometer pro Stunde schnell sind und einer Helmpflicht unterliegen. Per Drehrädchen im Nacken wird der Helm dem Kopfumfang angepasst, je drei Belüftungsluken vorn und hinten am Oberkopf lassen sich mittels zweier separater Schieber öffnen. Gurtbänder und Markenlogo am Helm reflektieren, zudem soll ein integriertes LED-Modul im Dämmerlicht Aufmerksamkeit verschaffen. Der Uvex wiegt 440 Gramm, ist in verschiedenen Farben erhältlich und kostet 130 Euro. (le.)



EFFEKTVOLL
Falls Modelle wie der Jeep nebenan aussterben sollten, sollen sie von Vehikeln wie dem Citroën 19-19 ersetzt werden. Der Hersteller wirft einen konzeptionellen Blick in die Zukunft der autonomen und elektrischen Fahrzeuge. Mit den freistehenden Rädern soll man sich auf und neben der Piste wohlfühlen. Die Passagierkabine hängt schwebend dazwischen. Das Ganze komponiert sich zu flugreppichgleichem Komfort mit Liegesitzen, Fußstützen und Konzertklängen. Der Akku soll 800 Kilometer weit tragen, und aufladen kann man per Induktion auch während der Fahrt. Zukunftsmusik, wie gesagt – aber die zu hören kann ja nicht schaden. (hap.)



MASSVOLL
Der Sportartikelhersteller Nike setzt auf künstliche Intelligenz und Augmented Reality, um millimetergenaue die Füße auszumessen und passende Schuhe vorzuschlagen. Nike Fit startet als App zunächst in den Vereinigten Staaten und kommt später nach Europa. Nike glaubt, dass 60 Prozent der Menschen die falsche Schuhgröße tragen. Um die Füße vermessen zu lassen, öffnet man die Nike App und startet darin Nike Fit. Man stellt sich in der Nähe einer Wand auf und platziert die Füße an zwei definierten Positionen. Dann beginnt die Kameraaufzeichnung mitsamt Vermessung der Füße. Anschließend werden passende Schuhe vorgeschlagen. Die App soll auch erfassen können, wann die Füße unterschiedlich groß sind. (misp.)

Macht mal Platz!

Er könnte so schön sein, der Sommer in der Stadt. Wären da nur nicht die Autos.

Von Leonie Feuerbach



Wie kommt man da nur durch? Auf ihrem Weg zur Arbeit muss unsere Autorin immer wieder Autos umkurven.

Auf dem Gehweg vor meiner Haustür parkt seit Wochen ein Monstertruck. Sein Rücklicht geht mir bis zur Brust, er ist sechsmal so breit wie ich und nimmt mehr als zwei Drittel des Bürgersteigs an dieser Stelle ein. Selbst für die Wüste oder für ein Kriegsgebiet wäre er überdimensioniert. Auf diesem Monstrum kleben Sticker: „Is there a life after death? Touch my truck and you'll find out.“ Und: „My other ride is your mum.“

Warum er nicht abgeschleppt wird? Er steht da ganz legal. In der ruhigen Einbahnstraße, in der ich im Nordosten von Frankfurt wohne, ist Parken auf dem Gehweg erlaubt. Überall dort, wo geparkt wird, passen zwei Menschen nur dann aneinander vorbei, wenn keiner von beiden einen Kinderwagen oder Rollator schiebt. An der Stelle, wo der Monstertruck steht, ist es auch ohne solches Zubehör für zwei Fußgänger zu eng.

Der Monstertruck, man ahnt es vermutlich schon, macht mich wütend. Jeden Morgen, wenn ich aus der Haustür komme, frage ich mich, ob er wohl noch dort steht. Und wenn ich dann an ihm vorbeirade, trete ich besonders heftig in die Pedale und verfluche ihn und alle anderen Autos. Er ist wie ein schlechtes Omen für die folgenden fünfzehn Kilometer bis in die Redaktion.

Auf diesem Weg folgen üblicherweise Lieferwagen, die auf dem Radweg parken, Autofahrer, die bei Dunkelorange auf die volle Kreuzung fahren und dort dann bis zur nächsten Grünphase im Weg stehen, Autos, die mich schneiden, wenn sie zum Abbiegen den Radweg überqueren, und natürlich diejenigen Fahrer und Beifahrer, die ihre Tür öffnen, ohne sich vorher umzuschauen. Letztes fuhr mich einer fast um, als er auf die für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung freigegebene Straße einbog und mir dann „rechts vor links“ hinterherrief – obwohl er an einem Schild vorbeigefahren war, das besagt: „Vorfahrt beachten, Radfahrer kommen von beiden Seiten“.

Klar, ich weiß, auch Radfahrer können nerven. Sie fahren ständig über Rot, rasen klingelnd durch Parkanlagen, überholen Autos im stockenden Verkehr von rechts und links gleichzeitig, fühlen sich moralisch überlegen. Und irgendwo müssen die ganzen Autos und Lieferwagen ja stehen und fahren. Frankfurt wächst jährlich um etwa 10.000 Einwohner, täglich pendeln fast 400.000 Menschen in die Mainmetropole, und immerhin 17 Prozent der Wege werden hier inzwischen mit Rädern zurückgelegt – 2007 waren es noch fünf Prozent.

Die Zahl der Autofahrer, Fußgänger, Radler und bald wohl auch E-Roller-Fahrer nimmt also zu. Es wird immer enger, und diese Enge reizt die Menschen. Sie reizt den Autofahrer, der mich neulich beinahe angefahren hat, und sie reizt mich, die ich mir ausmale, wie es wäre, mit meinem Schlüssel an dem Monstertruck entlangzukratzen.

Aber: Die Enge ist kein Naturphänomen. Sie ist menschengemacht. Und Menschen beziehungsweise Politiker könnten auch wieder mehr Platz schaffen. Mehr noch: Um die Lebensqualität in wachsenden Städten wie Frankfurt

zu erhalten, ja vielleicht sogar zu verbessern, müssen sie sogar mehr Platz schaffen, mehr Grün- und Freiflächen. Weil Straßen selten verbreitert werden können, schließlich stehen meist rechts und links Häuser, bedeutet das: Der vorhandene Platz muss neu verteilt werden.

Dass ich als Radfahrerin dafür plädiere, den Rädern auf Kosten der Autos mehr Platz einzuräumen, mag wenig überraschend sein. Aber es gibt Gründe dafür. Gute Gründe, die weit über meine persönliche Betroffenheit hinausgehen. Radfahren ist gesund: Laut der Weltgesundheitsorganisation spart der Staat einen Euro pro geadeltem Kilometer durch die bessere körperliche und geistige Gesundheit der Radler. Radverkehr verpestet die Umwelt nicht. Er ist im Gegensatz zu Autoverkehr nicht für 13.000 vorzeitige Todesfälle jährlich in Deutschland durch Luftverschmutzung verantwortlich. Radverkehr verursacht keinen Lärm, keine Staus und deutlich geringere Infrastrukturkosten. Das alles ist seit Jahren bekannt und hat immerhin ein paar Veränderungen angestoßen: Umweltzonen, Dieseleverbote, Elektroautos.

Nur: Auch Elektroautos brauchen Platz, bei ausreichender Lade-Infrastruktur sogar mehr als Autos mit Verbrennungsmotor. Ein Autoparkplatz ist mit zwölfteilm Quadratmetern etwa so groß wie ein Kinderzimmer. Autos parken dort, wo Grünflächen oder Wohnraum entstehen, wo Kinder spielen und Nachbarn zusammensitzen könnten. Und dort stehen sie dann, ungefähr 23 Stunden am Tag – eine Dreiviertelstunde lang wird ein Auto im Schnitt täglich gefahren. Während die Straßen überquellen, sind die Parkhäuser oft leer, und private Garagen werden teils als Abstellkammern genutzt.

Wir alle haben uns so daran gewöhnt, dass am Rand unserer Straßen Autos stehen, dass wir es gar nicht infrage stellen, gar nicht darüber nachdenken, wofür dieser öffentliche Raum sonst genutzt werden könnte. Dabei ist das Leitbild der autogerechten Stadt historisch betrachtet noch ziemlich jung – und trotzdem schon veraltet. Noch zwischen den beiden Weltkriegen nutzten fast alle Menschen Fahrräder für ihre täglichen Wege. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg stieg, wer konnte, auf motorisierte Fahrzeuge um. Inzwischen ist klar, dass die autogerechte Stadt ihren Bewohnern nicht gerecht wird. Doch aus dieser Erkenntnis folgt kaum etwas. Im Gegenteil: Im Durchschnitt werden in Deutschland immer noch 192 Kilometer Straße gebaut – pro Woche. Zu den 40 Millionen Autos kommen jedes Jahr mehr als eine Million weitere dazu. Ein Viertel davon sind besonders platzraubende SUVs. Mit Bussen, Lastwagen und Motorrädern sind es heute 60 Millionen motorisierte Fahrzeuge.

Schon weil sie viel weniger Platz wegnehmen als Autos, machen Räder Städte lebenswerter. Diese einfache Wahrheit („Radfahren leistet einen Beitrag zu lebenswerten Städten“) stand schon 2009 in der „Charta von Brüssel zum Radverkehr in Europa“. Zehn Jahre später schlägt ein Düsseldorfer CDU-Politiker ernsthaft vor, Parkgebühren für Fahrräder zu erheben. Es sei nicht hinnehmbar, dass

Autofahrer bei der Verkehrswende regelrecht verteufelt, Radfahrer dagegen mit Samthandschuhen angefasst würden, sagte der stellvertretende Chef der CDU-Ratsfraktion, Andreas Hartnigk, der „Bild“-Zeitung.

Daraus spricht die Angst, Privilegien zu verlieren, die jahrzehntlang nicht infragegestellt, ja, nicht einmal als Privilegien anerkannt, sondern als Normalität betrachtet wurden. Diese Sichtweise verkennt die Tatsache, dass Parken den Autofahrer weniger kostet als die Gesellschaft: Ein Parkplatz am Straßenrand kostet in der Herstellung etwa 1500 Euro, der jährliche Unterhalt etwa 60 Euro. Gehwegparken, erlaubt und unerlaubt, führt zu weiteren Kosten: Der Bürgersteig ist nicht für die Belastung von SUVs konstruiert, er erleidet Schäden, für deren Beseitigung die Allgemeinheit zahlt. All diese Kosten werden von der Kraftfahrzeugsteuer nicht ansatzweise ausgeglichen.

Bewohnerparkausweise machen nur ein Prozent der jährlichen Kosten eines Autos aus, ohne Benzin, und Parkgebühren steigen laut Statistischem Bundesamt seit Jahren geringer als die Ticketpreise im öffentlichen Nahverkehr. Die Sichtweise des Düsseldorfer Politikers verkennt aber auch, dass Autofahrer, Radler und Fußgänger gleichermaßen von mehr Grünflächen dank unterirdischer Parkhäuser profitieren. Weniger Stellplätze auf der Straße, das bedeutet auch weniger Autofahrer, die auf der Suche nach einem Parkplatz Runden in der Nachbarschaft drehen, und dadurch weniger Lärm und Abgase – auch davon profitieren Autofahrer so wie alle anderen.

Inzwischen scheint sich etwas zu bewegen. Verkehrsminister Andreas Scheuer hat Mitte Mai auf einem Radfahrkongress angekündigt, künftig Falschparker härter zu bestrafen, die in zweiter Reihe oder auf Radwegen stehen. Bei der Sanierung von Straßen soll geprüft werden, ob ein Radweg mit entstehen kann. Außerdem will er Einbahnstraßen öfter für Radfahrer freigeben. Klingt erst mal gut. Aber diese Vorschläge gehen vom Status quo aus, bei dem im Verkehr immer das Auto im Mittelpunkt steht. Der sinnvollere Ansatz wäre doch zu fragen: Wie wünschen wir uns, dass unsere Städte in 20 oder 30 Jahren aussehen? Die Antwort darauf lautet doch kaum: Es sollten mehr Fahrsymbole auf Autostraßen gepinselt worden sein.

Auf Hauptstraßen mag ein Radstreifen bei Sanierung eine gute Sache sein. Nebenstraßen aber sollten eher für den Autoverkehr gesperrt werden. Wenn ein paar Euro mehr Strafe drohen, der überlegt einen Moment, bevor er „nur mal kurz“ in der Einfahrt oder auf dem Radweg parkt – zumindest dann, wenn eine reale Gefahr besteht, dass Ordnungsamt oder Polizei wirklich kontrollieren. Wenn Einbahnstraßen für Radler freigegeben werden, entsteht nicht mehr Platz, nicht mehr Grün, nicht mehr Lebensqualität. Freigegebene Einbahnstraßen werden auch keinen Autofahrer motivieren, aufs Rad umzusteigen. Und auch bei denen, die ohnehin schon Rad fahren, dürfte Scheuers Ankündigung kaum für Begeisterung sorgen. Denn Fahrradfahrer brauchen keine freigegebenen Einbahnstraßen, auf denen sie dann regelmäßig fast von Abbiegern umge-



fahren werden (Stichwort „rechts vor links“) oder ständig stehenbleiben müssen, weil die Straße zu schmal ist, um an den vielen SUVs vorbeizukommen.

Was Fahrradfahrer stattdessen brauchen: nahtlose Wege durch die Stadt, Fahrradschnellstraßen und sichere Kreuzungen, an denen es keine Unfälle mit Abbiegern mehr gibt, die besonders bei rechts abbiegenden Lastwagen oft tödlich für Radler enden. Vor allem aber brauchen sie Radwege, die baulich vom Autoverkehr getrennt sind. Solche Wege können entstehen, indem man Straßen um eine Fahrspur reduziert – oder um eine Parkspur. Dazu ist von Andreas Scheuer nichts zu hören.

Nicht nur Vorzeig-Städte wie Kopenhagen sind längst weiter als wir. In Madrid dürfen nur noch Anwohner mit Autos in die Innenstadt fahren. London und Paris haben schon angekündigt, demnächst gar keine Autos mit Verbrennungsmotoren mehr in ihre Innenstädte zu lassen. Und in Stockholm kostet ein Anwohnerparkausweis 800 Euro im Jahr. In Deutschland sind es um die 30 Euro.

Einige Meter hinter dem Dauer-Parkplatz des Monstertrucks liegt übrigens ein Kreisverkehr, in dessen Mitte eine große Platane wächst. Die Leute in der Nachbarschaft bezeichnen ihn als Platz, dabei ist er eigentlich nur ein rundes Stück Straße. Mit dem Unterschied, dass im Kreis-

verkehr nicht geparkt werden darf. Die zwei Tische auf dem Gehweg vor dem Café und das Grün eines Baums reichen in Abwesenheit herumstehender Autos aus, ein Gefühl von Platz, Treffpunkt, Nachbarschaft zu erwecken – trotz der Container für Altkleider und Glasmüll.

Jeden Morgen radele ich also durch den Kreisverkehr, atme tief ein, schaue, ob ich von den Leuten, die vor dem Café sitzen, jemanden kenne, und nicke dem Cafébesitzer zu. Es ist ein kurzer Moment, in dem ich immer wieder merke, wie schön das sein könnte: in einer Stadt zu leben, in der der öffentliche Raum vor allem für die Menschen da ist und nicht für Autos.

BEAUTY GUIDE

ANZEIGE

Koishimaru Seide – die Seide mit der unendlich viel Feuchtigkeit spendenden Kraft.

SCHÖN MIT SEIDE

Ein Gefühl wie in Seide gehüllt. Der Beauty-Spezialist Sensai hat dafür ein Geheimnis entdeckt. Koishimaru Seide, eine sehr besondere Faser, die einst nur der Kaiserfamilie vorbehalten war. Nur sie hat die außergewöhnliche Fähigkeit, die Hyaluronproduktion anzuregen. Sie ist Inhaltsstoff der Sensai-Produkte und durchflutet die Haut wie ein endloser Ozean. So schafft sie die idealen Bedingungen für eine schöne Haut.



DIE WELTNEUHEIT VON SENSAI
Ein Anti-Ageing-Pflegeschaum für seidige Haut.

Absolute Silk Micro Mousse Treatment heißt die einzigartige Neuentwicklung von Sensai. Im Bestreben, fortschrittlichste Hautpflegetechnologie mit der bemerkenswerten Kraft der kostbaren Koishimaru Seide zu kombinieren, hat Sensai einen außergewöhnlichen Pflegeschaum entwickelt. Die darin enthaltenen Micro Bubbles, deren Durchmesser kleiner ist als der einer Pore, aktivieren die Mikrozirkulation in der Haut und die Sauerstoffversorgung der Zellen. Das ist ein völlig neuer Ansatz gegen vorzeitige Alterserscheinungen und für eine Kinuhada – eine seidige, makellose Haut. Ein Ansatz, der im Einklang mit der Natur wirkt und für ein wunderbares Pflegegefühl sorgt. www.sensai-cosmetics.de



MEHR ZEIT FÜR DIE SCHÖNHEIT

FOTOS: LEONIE FEUERBACH/© CORNELIA SICK/BEBILDUNG.F.A.Z.

ER LIEGT IN DER LUFT

Seine Erfindungen fangen das Lebensgefühl ein und sind doch zeitlos. Alberto Morillas freut sich noch immer, wenn er einen seiner Düfte riecht.

Von Katharina Pfannkuch

Wenn man nicht wüsste, dass er am Abend zuvor für sein Lebenswerk als Parfümeur geehrt wurde, könnte man Alberto Morillas für einen Modeschöpfer oder Herrensneider halten. So akkurat sitzen das marineblaue Jackett mit roten Ziernähten, das weiße Hemd, die Krawatte mit goldener Stickerei in Bienen-Form, so gekonnt ist die schmal und kurz geschnittene Hose zu grünen Strümpfen und bunt bestickten Samt-Slippen kombiniert, so selbstverständlich und würdevoll erscheint der 69 Jahre alte Duft-Entwickler mit dem markanten Profil im mutig-verspielten und handwerklich perfekten Komplet-Look von Gucci zum Interview in Düsseldorf.

Der gebürtige Spanier, der in Genf aufwuchs und dort bis heute lebt, sei einer der führenden Protagonisten der Branche – so begründete die Fragrance Foundation die Ehrung von Morillas im Rahmen der Duftstars, einer Preisverleihung der Duftindustrie. Das ist nicht zu hoch gegriffen: Morillas schuf mit CK One für Calvin Klein und Acqua di Giò für Giorgio Armani zwei der legendärsten Parfums der neunziger Jahre. Er legte 2000 mit Flower by Kenzo und sieben Jahre später mit Daisy für Marc Jacobs nach und kreierte 2017 mit Gucci Bloom einen weiteren Bestseller. Und das ist nur eine kleine Auswahl seiner bekanntesten Parfums.

Dennoch tritt er bescheiden auf. Er sei nicht sicher, fragt er zu Beginn des Gesprächs vorsichtig, aber könnte es vielleicht sein, dass ein Hauch von Pleasures in der Luft liege? Den blumigen, weichen, aber nicht zu süßen Duft schuf er 1995 für Estée Lauder. Die Bestätigung seiner Vermutung quittiert Morillas mit fast kindlicher Freude, klatscht sogar kurz begeistert in die Hände: „Es ist so lange her, dass ich daran gearbeitet habe, aber es ist immer noch modern. Ich liebe es, wenn die Menschen meine Parfums gerne tragen.“ Die Bestandteile und die Formel des Dufts kennt er noch immer. „Die wichtigste Komponente neben Rosen und Moschus ist rosa Pfeffer, den ich damals zum ersten Mal für ein Parfum verwendet habe.“

Jeden seiner Düfte versucht Morillas mit einer charakteristischen Note. Bei Pleasures ist es der rosa Pfeffer, bei CK One, dem bis heute erfolgreichen Unisex-Duft, ist es Mate. Die nach vielen Versuchen entstehenden Formeln notiere er am liebsten mit der Hand, erzählt Morillas in einem lebendigen und ansteckenden Mix aus Englisch und Französisch: „Schon während ich schreibe, rieche ich die Essen-



„Ich liebe es, wenn Menschen meine Parfums gerne tragen.“ Dazu gehören die Düfte des eigenen Familienunternehmens Mizensir, zum Beispiel Bois Iridescent, aber auch Auftragsarbeiten wie Acqua di Giò (Giorgio Armani), CK One (Calvin Klein) und Bloom (Gucci).

zen.“ Aber wie macht ein Parfümeur, dessen Arbeitsinstrument ein ständig aktives Sinnesorgan ist, eigentlich Pause? „Grundsätzlich rieche ich natürlich immer etwas. Das kann einen auch verrückt machen. Aber ich habe trainiert, abschalten zu können. Es ist, als würde ich eine Tür in meinem Gehirn für einen Moment schließen.“

Bei aller technischen Präzision sei das Entwerfen eines Dufts ähnlich wie das Klavierspielen: Man dürfe nicht zu viel denken, sondern müsse vor allem fühlen. „Parfum ist so abstrakt wie Musik, beides kann man nicht sehen oder anfassen.“ Wie Musik nehme auch Parfum jeder anders wahr. Und doch gibt es sie, diese musikalischen oder eben duftenden Superhits, die Menschen über Generationen und Grenzen hinweg gleichermaßen berühren. Der Parfümeur als Künstler? Morillas winkt bescheiden ab: „Ich denke vielleicht wie ein Künstler, weil auch ich Emotionen und Momente einfange, aber ich halte mich

nicht für einen. Darüber denke ich auch gar nicht nach. Ich denke über Parfums nach.“

Warum so viele seiner Kreationen bis heute derart erfolgreich sind, und das rund um die Welt, wisse er nicht genau. „Es ist ein Mysterium. Mein ganzer Beruf ist ein großes Mysterium.“ Es klingt, als sei er selbst gespannt, welche Überraschung sein Tun als nächstes bereithält.

Dabei wusste er lange gar nicht, was ein Parfümeur überhaupt ist. Bis er als Kunststudent in Genf einen Artikel in der „Vogue“ über den Beruf las und so fasziniert war, dass er sein Studium aufgab und sich bei Firmen bewarb. Dem Schweizer Aromen- und Dufthersteller mit heute 7000 Mitarbeitern verdankt die Parfumindustrie wegweisende Entwicklungen, vor allem von neuen Molekülen, die auch Morillas in seinen Düften gerne verwendet, am liebsten in Kombination mit natürlichen Rohstoffen. 1998 wurde er Chefarfümeur von Firmenich.

Neben der Arbeit für große Marken widmet sich Morillas einem ganz besonderen Unternehmen: seinem eigenen. Mizensir heißt die Marke, deren Name Programm ist. Vor 20 Jahren hatte seine Frau die Idee, Duftkerzen herzustellen – anfangs noch in der Küche des Genfer Hauses. Aus „mise en cire“, Französisch für „in Wachs geben“, wurde Mizensir. Die Kollektion wuchs, seit 2014 gehören auch Parfums zum Programm. Diesmal gab Morillas' Tochter den Anstoß. Sie ist Geschäftsführerin von Mizensir und teilt die Leidenschaft ihrer Eltern. Aus der spontanen Idee in der Küche wurde ein kleines Familienunternehmen. Dessen vier Kollektionen sind in Deutschland bei Breuninger in Düsseldorf erhältlich.

Wenn er für Mizensir entwerfe, sei er frei: Keine nahende Deadline und keine vom Designer vorgegebene Richtung bestimmen die Arbeit, nur Morillas' eigene Inspiration. Das können Eindrücke von Reisen sein oder Kindheits Erinnerungen an den andalusischen Garten seiner Mutter. Heute ist er gerne in seinem eigenen Garten – manchmal auch im Jackett, sagt er und lacht: „Wenn dort etwas getan werden muss, tue ich es. Daran, mich umzuziehen, denke ich dann nicht.“

Die Auswahl wäre sowieso begrenzt: So ausgefallen Anzug und Krawatte sein mögen, Morillas trägt immer ein weißes Hemd. Und natürlich Parfum. Heute ist es Ideal Oud von Mizensir, komponiert aus Rose, Oud-Holz, rosa Pfeffer und Safran. Der Duft ist markant, aber nicht aufdringlich. Unterhaltsam, aber nicht gefällig. Außergewöhnlich, aber nicht sperrig. Ein echter Morillas eben.



ZUM SECHSTEN MAL
AUSGEZEICHNET ALS
„INTERNATIONAL NEWSPAPER
OF THE YEAR“.

IHR KOPF KANN WAS ERLEBEN.

Frankfurter Allgemeine
SONNTAGSZEITUNG

FOTOS: HERSTELLER

„ÜBER KAFFEE KANN ICH LANGE REDEN“



Was essen Sie zum Frühstück?

Kaffee ist obligatorisch, auf leeren Magen. Ansonsten meist nur frische Luft vor dem ersten Lauf des Tages.

Wo kaufen Sie Ihre Kleidung ein?

Ich kann das nicht mehr, in Boutiquen rumlaufen und so, dazu fehlt mir die Geduld. Ich gehe nicht nur online einkaufen, sondern indirekt online: Wenn ich ehrlich bin, macht das meine Frau. Ich sage grob, was ich will, wobei das recht einfach ist, weil ich kleidungsmäßig ziemlich basic unterwegs bin.

Was ist das älteste Kleidungsstück in Ihrem Schrank?

Ein Schlaf-T-Shirt, das inzwischen aussieht, als wäre ich von einer Schrotflinte durchsiebt worden, dunkelblau und mit absoluter Tiefschlafgarantie. Habe ich 2001, als ich meine Mutter in Nizza besuchte, in einer Boutique gekauft.

Wann haben Sie zuletzt handschriftlich einen Brief verfasst?

Das war ein Air-Mail-Brief, den man komplett falten konnte, Umschlag und Brief in einem, das müsste aus einem Trainingslager in Südkorea gewesen sein, vor den Olympischen Spielen 2008. Da habe ich gedacht, jetzt musst du Mama mal einen Brief schreiben.

Welches Buch hat Sie im Leben am meisten beeindruckt?

Vielleicht das, was ich grade selbst schreibe – also im übertragenen Sinn die eigene Geschichte. Sachbücher interessieren mich, aber nicht so, dass sie mich für das ganze Leben faszinieren würden.

Wie informieren Sie sich über das Weltgeschehen?

Traurigerweise hauptsächlich über Twitter, wo ja vor allem vorgefertigte Meinungen verbreitet werden, wenig Journalismus stattfindet und das Weltgeschehen meist subjektiv beschrieben wird. Ich muss mich leider schuldig bekennen, dass ich mich oft an Meinungen und nicht an Fakten orientiere. Es ist klar, dass da viel Schrott dabei ist. Wenn ich dem klassischen News-Outlet folge, dann der F.A.Z. oder der BBC und anderen.

Was ist Ihr bestes Smalltalk-Thema?

Kaffee. Ich liebe Kaffee. Darüber kann ich stundenlang reden. Manche brauchen ihren Kaffee unbedingt als ersten Fix des Tages. Andere, die gesundheitlich angehaucht sind, sind überzeugt, dass er ihren Körper übersäuert. Darüber kann man diskutieren. Und auch darüber, aus welcher Region er kommt, wie lange er stehen muss, wenn er geröstet ist, wie viele Milliliter es sein sollten. Ein endloses Thema für Kaffeeliebhaber.

Bei welchem Film haben Sie zuletzt geweint?

Bei einer Folge der Netflix-Serie „Chef's Table“. Die Geschichte des Inders Gagan Anand, der seinen anfangs unwirklichen Traum verwirklicht hat, die Küche seiner Heimat zu revolutionieren, mit großer Leidenschaft und Hingabe. Seine Geschichte hat mich sehr bewegt, weil ich mich mit ihr so sehr identifiziert habe, mit verschiedenen Aspekten: dem Bezug zur Familie, diesem Einfach-nur-Machen, den Rückschlägen, dem Ankommen. Und da habe ich mich komischerweise mittendrin tatsächlich weinend erwischt. Ich kann mir das nur damit erklären, dass diese Geschichte nah an meiner eigenen ist.

Sind Sie abergläubisch?

Nein.

Worüber können Sie lachen?

Über mich selbst. Das war nicht immer der Fall. Es gibt relativ wenig, was ich heute nicht mit Humor bewältigen könnte. Humor ist die Antwort auf alle möglichen Situationen, insbesondere die tragischen.

Ihr Lieblingsvorname?

Lucca und Sienna, die Namen meiner Kinder.

Machen Sie eine Mittagspause?

Absolut obligatorisch. Ohne Mittagspause bin ich zu gar nichts zu gebrauchen.

In welchem Land würden Sie gerne leben?

In Spanien.

Was fehlt nie in Ihrem Kühlschrank?

Butter. Butter brauche ich immer. Ich habe vor Olympischen Spielen mal eine ganze Weile mit einer Null-Fett-Diät gearbeitet und mich auf drei Prozent Körperfett runtergehüngert. Das hat mich fürs Leben so vernarbt, dass ich jetzt zu jeder Mahlzeit Fett brauche, am liebsten eine gute Butter.

Fühlen Sie sich mit oder ohne Auto freier?

Ohne Auto. Ich fühle mich frei auf dem Rad auf einem Pyrenäen-Pass.

Was ist Ihr größtes Talent?

Ich glaube, mein größtes Talent ist es, die Stimmung bei Menschen zu erkennen und darauf zu reagieren, sie zu ändern, zu verbessern.

Was tun Sie, obwohl es unvernünftig ist?

Bisweilen schnelle Autos fahren.

Welcher historischen Person würden Sie gerne begegnen?

Wenn ich es mir aussuchen könnte, würde ich Julius Caesar nehmen. Würde mich interessieren, wie einer als halber Gott in seiner Zeit gelebt hat.

Tragen Sie Schmuck? Und eine Uhr?

Als Schmuck nur meinen Ehering. Eine Uhr immer. Ich habe immer die Zeit im Blick.

Haben Sie einen Lieblingsduft?

Den Duft von frischem Kaffee morgens ganz früh.

Was war Ihr schönstes Ferienerlebnis?

Als Ferienerlebnis im klassischen Sinne: eine Mauritius-Reise, die wir meinem Vater zum Sechzigsten geschenkt haben und bei der wir als family unterwegs waren.

Auf welchem Konzert waren Sie zuletzt?

Michael Jackson, 1997 oder so, in Kapstadt. Mein erstes und letztes Konzert. Nicht dass es schlecht war, aber ich bin nicht so der Konzertzgänger.

Was fehlt Ihnen zum Glück?

Gar nichts. Ich suche täglich danach. Und finde es inzwischen auch in Kleinigkeiten.

Was trinken Sie zum Abendessen?

Am liebsten ein Glas Rotwein. Carinyos heißt mein aktueller Lieblingstropfen.

Aufgezeichnet von Michael Eder.

100 Jahre Bauhaus. 100 Jahre Oeke.



Limitiertes
Sondermodell
ab 1360 Euro

Zum Jubiläum gibt es den Klassiker Tangente von NOMOS Glashütte in einer Sonderedition – in größer wie kleiner, die Zeiger in Rot, Blau und Gelb getaucht und streng limitiert auf jeweils 100 Stück. Exklusiv erhältlich bei Juwelier Oeke in Weimar. Mehr: oeke.de

OEKE
Juweliere • Goldschmiede • Uhrmacher
WEIMAR



SIR EDMUND HILLARY
UND TENZING NORGAY



DIE EXPEDITION DER
TRIESTE, 1960



DER VULKANOLOGE ANDREW MCGONIGLE



NATIONAL GEOGRAPHIC PERPETUAL PLANET MOUNTAIN INDEX



JAMES CAMERON:
EXPEDITION DEESEA CHALLENGE



DER GEOLOGE FRANCESCO SAURO



DIE OZEANOGRAFIN SYLVIA EARLE
MIT EINER ANGEHENDEN MEERESFORSCHERIN

PERPETUAL PLANET

Für den Rolex Gründer Hans Wilsdorf war die Welt ein lebendes Versuchslabor und eine Quelle der Inspiration. Um seine Uhren unter realen Bedingungen zu testen, setzte er sie den extremsten Situationen aus und gab sie Entdeckern mit, die in unbekannte Gebiete vordrangen. Im Sinne dieser Tradition unterstützt Rolex heute Forscher, die sich einer neuen Aufgabe widmen – der Erhaltung des Planeten. Rolex fördert Initiativen zum Schutz der Ozeane, Untersuchungen über die Auswirkungen des Klimawandels und Anstrengungen, die Welt zu einem nachhaltigeren Ort zu machen, und steht Forschern, Wissenschaftlern und Visionären zur Seite, die die Vorstellungskraft zukünftiger Generationen beflügeln. Allein kann man viel bewirken. Aber nur mit vereinten Kräften wird es uns gelingen, unseren Planeten nachhaltig zu schützen und zu erhalten.

Erfahren Sie mehr auf rolex.org.

#Perpetual



ROLEX