

Eine göttliche Komödie

In der Kabine „Bella mit Meerblick“ unterwegs von Genua nach Genua



Die Kreuzfahrtschiffe im Hafen von Genua werden Teil des Stadtbilds. Ein Blick vom Bahnhof in Richtung Kreuzfahrt-terminal

MSC Divina	
Heimathafen/Flagge	Passagiere
Panama-Stadt/Panama	maximal 3502
Stapellauf	Besatzung
3. September 2011	circa 1388
Bauwerft	Länge/Breite/Höhe
STX France Cruise SA, Saint-Nazaire	333,30 Meter/37,92 Meter/67,69 Meter

Ich bin Kreuzfahrt-Pionier. Das ist nicht unbedingt ein rühmliches Los. Ich zog es aus beruflichen Gründen. So lässt sich das argumentieren. Für Sie, die Leser, sozusagen. Aber ich nehme das auf mich: Mein ökologischer Fußabdruck ist auf der kurzen Reise, die diesem Text vorausging und von Genua über Civitavecchia nach Marseille und wieder zurück zum Ausgangspunkt führte, dermaßen gewachsen, dass ich, um noch ruhigen Gewissens pro „Fridays for Future“ sein zu können, meine Arbeit von nun an auf den Innendienst beschränken sollte. Online lasse ich mir bescheinigen: Auf einem Schiff mit mehr als 3000 Passagieren – meine MSC Divina hat Platz für 3502 Passagiere und 1388 Crew-Mitglieder – und mit drei Tagen auf See, betrug meine „Klimawirkung“ 776 Kilogramm CO₂, ein Wert, der etwa dem entspricht, was bei der Verbrennung von 385 Braunkohlebricketts entsteht. Einmal auf der entsprechenden Website, lasse ich mir gleich noch die „Klimawirkung“ meines Flugs draufrechnen: 1371 Kilo CO₂ für den Round Trip Berlin-Mailand, damit bringt mich allein diese Reise schon bedenklich nah an die 2300, die die Welt pro Mensch und Jahr verträgt. Und der Dunst besteht ja aus weit mehr als Kohlenstoffdioxid – er ist ein bunter Mix von Feinstaub. Kreuzfahren wie Fliegen ist eine Sauerei.

Wo sich nun das Fliegen noch hinkend rechtfertigen lassen mag – die Zeit ist knapp –, wird das beim Kreuzfahren schwer, denn so richtig hat man ja kein Ziel. Zudem liegt der Abfahrthafen meist nicht vor der Haustür, was als Multiplikator auf die „Klimawirkung“ anzurechnen ist (siehe oben). So sehr auch Klimaschutz in aller Munde ist, so sehr in diesem Diskurs die Kohle den schwarzen Peter zieht, boomt doch gerade der Markt für Reisen auf Kreuzfahrtschiffen, die mit dazu „alternativem“ Treibstoff – meist Schweröl – befeuert werden. Vorgeblich sollen die Schiffe zwar umweltverträglicher werden – das neue Flaggschiff der AIDA-Flotte, die jüngst in Papenburg vom Stapel gelaufene AIDAnova, setzt auf Flüssig-Erdgas, den bislang emissionsärmsten Treibstoff für die Megaliner – jedoch „alternativ“ kann selbst dieses Schiff mit Schweröl laufen. Warum tun wir der Welt und uns diesen Blödsinn an? Zumal die Klimaauswirkungen nur ein Aspekt der Maßlosigkeit sind. Die Städte, die maritime Tier- und Pflanzenwelt leiden neben den Emissionen auch unter den Schiffen selbst und den Menschen, die diese befördern und ausspucken – zur Genüge thematisiert anhand von Venedig, Kotor und Dubrovnik. Ganz abgesehen von (zwischen-)menschlichen Werten an Bord.

Phänomen der Flucht

Taugt das Kreuzfahren zum Symbol für die Lage der westlichen Welt? Ist die Tendenz zum Reisen auf den Riesenkähnen vielleicht, Hand in Hand wie die bisweilen unverblümt zur Schau gestellte Verachtung für wissenschaftlich gewonnene Erkenntnis, Ausdruck für das schleichende Misstrauen in das etablierte politisch-gesellschaftliche System? Stichwort Erlebnisgesellschaft. Auf dem Kreuzfahrtschiff jedenfalls spiegelt sich ein Zeitalter des Trotzes und der Gleichgültigkeit. Solange das Individuum Möglichkeiten hat, nutzt es sie knallhart aus, wie sich am All-you-can-eat-Buffet zeigt. Tatsächlich bleiben mir die Hintergründe dafür, sich auf Reisen in eine geschlossene Blase der Weltfremdheit zu verabschieden, auch nach drei Tagen an Bord unklar. Wahrscheinlich ließe sich eine differenzierte Typisierung der Passagiere und ihrer Motive vornehmen, aber überlassen wir das den Soziologen. Fakt ist, so das Fazit einer ZDF-Recherche, dass sich allein die von Deutschen gebuchten Reisen auf Hochseedampfern zwischen 2006 und 2016 auf 2 Millionen verdreifacht haben. 2018 sollen internationale Reedereien bereits 2,26 Millionen deutsche Touristen auf ihren Schiffen verzeichnet haben. Als Reiseziel Nummer eins gelten Ost- und Nordsee, gefolgt von Touren im Mittelmeer. Eher selten zieht es die Deutschen weiter als zu den Kanaren.

Bleibt die Frage, welche Vorzüge es hat, wenn sich das Hotel wie ein Schneckenhaus mit den Reisenden bewegt. Ist dieses Hotel einfach so dermaßen der Hammer, dass man gar nicht anders kann, als es phantas-

tisch zu finden? Mein Pioniergeist lies mich bei der Einschiffung im Hafen von Genua noch euphorisch das dekorative Steuerrad an mich reißen und mein strahlendstes Hollywood-Lächeln in die Kamera des Bordfotografen werfen. Nach wenigen Stunden an Bord verkrümelte ich mich mit Vorliebe hinter die eigene Linse, um wenigstens gefühlt Distanz zu wahren: Distanz zu Musik, die in jedem Bereich des Schiffs erklingt. Distanz zu Menschen, die sich stets in Gruppen fortzubewegen scheinen. Eine distanzlose Distanziertheit, die in einer tiefen Einsamkeit gipfeln kann, wie David Foster Wallace sie 1996 in seinem, mir als Reiselektüre dienenden Essay „Schrecklich amüsant – aber in Zukunft ohne mich“ beschrieb. Distanz zu Entertainern, zu Mustern auf Teppichen, die Mustern an Wänden widersprechen. Distanz zu Gold, zu Silber und vor allem zu Spiegeln.

Im Fall einer Seenot

Das Schiff ist eine Art Labyrinth. Doch die Verwirrung des Orientierungsinns rührt weniger von der Raumfolge selbst her als vielmehr von deren Inszenierung. Statt Wegfindung zu vereinfachen, setzen die Gestalter der auf „Luxus Interiors“ spezialisierten Firma De Jorio Design International aus Genua alles daran, sie zu verschleiern. Die Kabinen sind nicht einfach durchnummeriert, vielmehr in Zweierschritten: gerade Zahlen auf der Backbord-Seite, also in Fahrtrichtung links, ungerade steuerbordseitig. Die Gänge zu ihrer Erschließung verspringen über die rund 200 Meter Schiffslänge einige Male. Die längste Flucht reiht 31 Kabinen – an die Hundert Meter Gleichförmigkeit, kaum mehr als einen Meter breit, keine zwei fünfzig hoch. An den Wänden Panorama-Pseudogemälde in Pastelltönen, die es in zwei Ausführungen gibt. Jeweils bilden sie eine mediterrane Bucht ab, blickt aus einem scheinbaren Alkoven, von einem Vorhang gerahmt. Motiv eins zeigt im Vordergrund antike Statuetten und am Horizont die Divina; Motiv zwei im Vordergrund Tempelruinen und am Horizont die Divina.

Von meiner Kabine mit der Nummer 11198 – also auf Deck elf, das den glanzvollen Namen der griechischen Regenbogengöttin Iride trägt – ist es nicht weit zu einem der nicht minder glanzvollen, sechsläufigen und vollverspiegelten Treppenhäuser. Foster Wallace beschwört die Vollverspiegelung der Cruise-Umgebung wenigstens hinsichtlich der Option, unauffällig nach dem Po mitfahrender Damen zu schielen. Da es so viele Pos und so viele Spiegel auf diesem Schiff gibt, sehe ich die Notwendigkeit nicht gegeben, mir darüber den Kopf zu zerbrechen. Als um fünf Uhr nachmittags eine Ansage ertönt, die auffordert, sich mit der im Kabinenschrank befindlichen Rettungsweste am ausgewiesenen Sammelplatz einzufinden, stellt sich vielmehr die Frage, hinter welchem Spiegel der sich wohl verbirgt. Da orangefarbene Rettungsboote unter der Reling meines kabineneigenen Balkons in beachtlicher Anzahl vorhanden sind, gilt meine größte Sorge im Seenotfall nunmehr dem Auffinden meiner Sammelstelle. Zur Trockenübung gelingt es.

Trinkfest zum Trinkfest

Sammelstelle G ist die Bar „La Cantina di Bacco“, eine von mehr als zehn Trinkgelegenheiten an Bord, die meisten ziemlich introvertiert. Alle, von der „Piazza del Duomo“ über die „Black & White Lounge“ bis zur „La Luna Piano Bar“, stehen so plattitüd für ihre Titel ein, wie nur eben möglich. Eine besondere Hervorhebung soll die „Silver Lounge“ erfahren, die mittelschiffs den Dreh- und Angelpunkt des Kreuzfahrervorabendprogramms darstellt. Schon beim Boarding war mir hier Verzückung und Schauer zugleich widerfahren. Die Silver Lounge fasst einen als „Atrium“ bezeichneten Bereich des Schiffs, in einem Grand Hotel würde man Lobby dazu sagen. Alle Notwendigkeiten des Seefahrer-Alltags finden sich hier, auf drei Ebenen gestapelt, rund um eine Art großes Wohnzimmer verteilt. Auf der unteren Ebene steht, auf einem leuchtenden, marmorgefassten Rund-Bühnchen, ein schwarzer Flügel. Dahinter eine Palme, und rhythmisch gleiten zwei Glasaufzüge an der Rückwand auf und ab. Polstermöbel, Deckenlichtbänder

Die Taktung der Kreuzfahrt gibt einen knappen Rahmen vor, in dem es gilt, den Esprit der Hafenstädte zu entdecken.



Mit vierzehn Passagiergeschossen erscheint der voranker liegende Liner gebäudegleich.

und Treppen, deren gläserne Stufen vor Kristallen aus dem Hause Swarovski funkeln, schwingen sich durch den Raum. Auf der Bühnchen-Ebene, die Deck fünf entspricht, befindet sich die Rezeption. Von hier aus geht es auch zum Restaurant „Black Crab“, in dem das Abendmenü kredenzt wird. Darüber, auf Deck sechs, bietet die Silver Lounge Bar, gleich neben dem Excursion Office, wo man sich für Landausflüge anmelden kann, eine illustre Auswahl an Drinks, die im Gegensatz zur Aufwärm-Küche des Restaurants Respekt verdienen. Gezahlt wird übrigens alles mit der Bordkarte, die innerhalb der ersten 24 Stunden auf dem Schiff mit einem Mindestguthaben von 250 Euro betankt werden soll. An Gelegenheiten, das Geld durchzubringen, mangelt es nicht. Und Reizüberflutung fungiert bekanntlich als Stimulator für Zügellosigkeit. Wem das Duty-Free-Angebot am Flughafen nicht reicht, der findet das Passende im MSC Shop, der Mini-Mall, die auch als Apotheke fungiert, an temporären Parfum-Verkaufs-

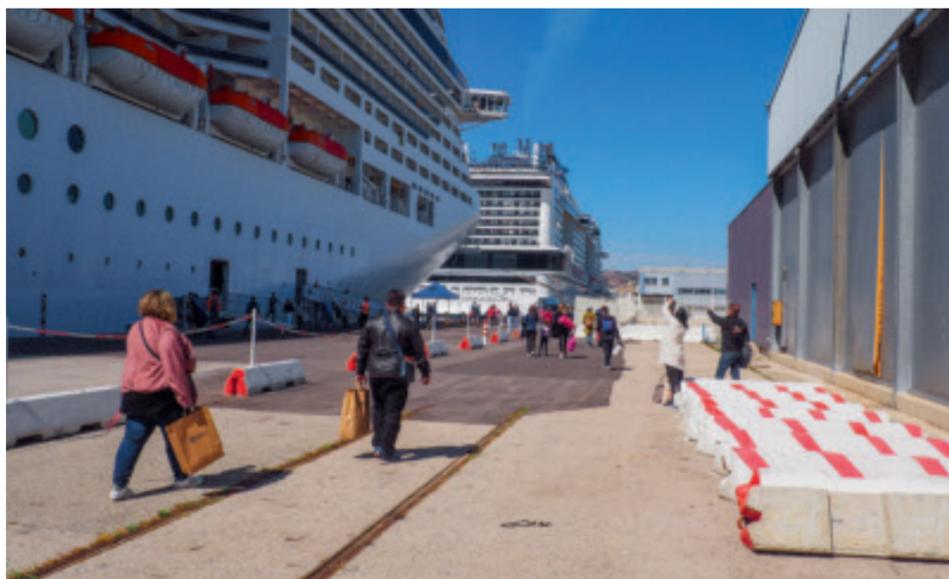
ständen oder in den Ablegern diverser hochpreisiger Mode- und Schmuckketten. Zur Not bleibt das Casino, Las Vegas-gleich, wie ohnehin alles hier. Das Atrium und die Silver Lounge sind das Konzentrat der Cruise-Gesellschaft, Abbild einer Stadt, die zu erkunden keine Zeit bleibt auf den kurzen Landgängen. Ich notiere: „Das Glitzern ist die Sehenswürdigkeit, vor der es sich lohnt Selfies zu machen.“ Gemeint sind die Treppen, auf denen meine Turnschuhe noch schäbiger wirken, als sie es gegen die Hochhackigen der Ladies mit getrimmten Locken ohnehin schon sind. Sogar eine Hochzeit findet statt auf dem Schiff. Die Glitzer-Treppe ist so selbstverständlich Kulisse des Fotoshootings, als sei sie die Spanische.

Augen zu: Realität!

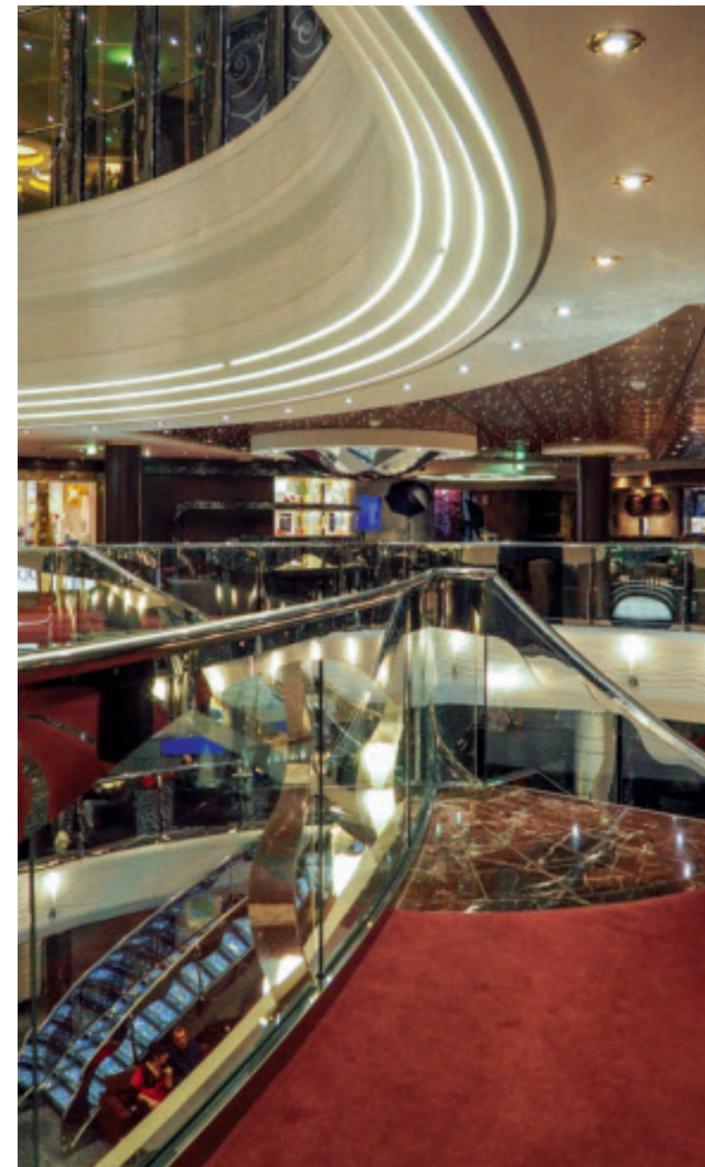
Wovor fliehen Menschen in den Bauch eines Schiffes? Selbst dort, wo es lichter wird, im Buffet-Restaurant „Calumet-Manitou“ auf Deck vierzehn,



Stadt und Schiff verschmelzen zu einer Kulisse für das Spektakel – Genua reduziert zur Tapete für die Erlebniswelt an Bord.



Das Sonnendeck und das Atrium erfüllen alle Klischees: Viel nackte Haut und viel Bling-Bling machen den Charme der Mittelmeerkreuzfahrt aus. Zum Verweilen und für genussvolle Ausblicke bleiben nur kurze Momente.



also fast schon obenauf, ist die Atmosphäre unangenehm, geradezu ramschig. Besonders wichtig scheint vielen Gästen die Üppigkeit des Futters, das den Weg aus den Vitrinen auf die ausladenden Plastikteller gefunden hat. Dabei ist das eigentlich Grandiose der Ausblick vor dem Ablegen: Genua in Cinemascope. Dieser Kontakt mit der Stadt, visuell auf Augenhöhe, ist bezaubernd. Ein einsamer Biertrinker macht den Eindruck, ihn, in Gedanken verloren, zu genießen. Und zum Ablegen trällert Andrea Bocellis „Time to say good bye“ übers Wasser.

Civitavecchia am nächsten Morgen ist nichts dagegen. Ein trüber, von Regen getränkter Industriehafen vor einer Vorstadt. Die wenigen Passagiere, die bei dieser Wetterlage von Bord gehen, fahren fast alle in Shuttlebussen nach Rom, um dort, für um die hundert Euro, mit Aufkleber auf der Regenjacke „Gruppe Gelber Regenschirm“ zu spielen. Für die Hälfte des Geldes kann man die Tour „Rom individuell entdecken“ buchen. Von fünfeinhalb Stunden, die der Trip in die ewige Stadt dauert, gehen drei für Hin- und Rückfahrt drauf. Alternativ wäre das Angebot „Rom vom Bus aus“ eine Option. Ich entscheide mich dagegen und genehmige mir stattdessen in einer Pasticceria in Civitavecchia einen Caffè, der nicht aus den Thermoskannen des Calumet-Manitou tröpfelt, und verfolge ein Video in Dauer-

schleife, das die Herstellung des Blätterteiggebäcks dokumentiert, das ich mir dazu, ähnlich dauerschleifig, gönne.

Ganz anders der nächste Tag: Die Fahrt entlang der südfranzösischen Muschelkalkküste erleben wir sonnenverwöhnt, der Himmel kann in Foster Wallaces Karibik kaum azurblauer gewesen sein. Sofort ist das Sonnendeck bevölkert von Bikiniierten, Badehösigen und jeder Menge Selfie-Sticks. Das Animationsprogramm läuft bereits um zehn Uhr auf Hochtouren, wobei ich es befremdlich finde, dass vor der französischen Stadt Marseille für ein Großteils aus Italienern bestehendes Publikum am laufenden Band deutsche Schlager ertönen. Atemlos läuft die Divina am Kreuzfahrtterminal ein, legt an neben dem Schwesterschiff Meraviglia. Und so gleichzeitig wie nur möglich strömen alle Passagiere an Land.

Der Prozess des Ausschiffens führt durch einige Nadelöhere: Zuerst geht es durch die Schleuse im Schiff, wo das Vorzeigen der Bordkarte den Abstieg über eine vorgeschobene Metalltreppe überhaupt erst ermöglicht, danach durch zwei Schiebetüren hinein in die weitspannende Abfertigungshalle, schließlich an deren gegenüberliegendem Ende durch zwei weitere Schiebetüren wieder hinaus. Anders als in Civitavecchia, wo diese Halle die Anmutung eines Mega-Festzelts mit provisorisch bereitgestellter Ganz-Körper-Scan-Station hatte, ist diese hier regelrecht gestaltet. Mit roten Abspannseilen vor zwölf Schaltern und in Reihen angeordneten Hartschalen-Sitzgelegenheiten erinnert sie an Easyjet-Flugterminals. Ausgespien von der Halle, tappe ich ins engste Nadelöhr: Einsteigen in den Bus zur Innenstadt. Um einen Platz zu ergattern, soll man sich in eine Reihe stellen. Praktisch ist die Reihe eher ein Flechtzopf, einer, in dem eine Haarsträhne widerspenstig immer wieder aus der Hand gleitet.

Zum Glück ist Marseille eine Großstadt, und ich begegne dort kaum Mitreisenden. Praktischerweise haben die Marseillais all ihre Souvenirbuden an die Kai-Kante des Vieux Port in Sichtweite der Restaurants drapiert, so dass Essen und Shoppen an Land ähnlich paarig wie auf dem Schiff abgewickelt werden können. An diesem Tag in Marseille interessieren mich weder Lavendel-Kissen noch Savon. Ich will versuchen, den Rhythmus der Stadt zu erahnen, so wie ich ihn in Erinnerung habe, und entschließe mich zu einem Aufstieg durch die schmalen Gassen des Panier zur Vieille Charité. Erstaunlicherweise nimmt der Trubel sofort ab, setzt man den ersten Schritt hinein und den zweiten hinter Pouillons Fünfzigerjahre-Wohnbauensemble am Quai du Port. Das Gefühl, eine Stadt zu durchstreifen, die ihre Besonderheiten ausverkauft, hingegen bleibt. Schrubben sich die Bewohner Haut und Kleidung überhaupt selbst mit den in den zahlreichen Savonneries angebotenen Produkten? Das Gefälle zwischen Alleweltläden entlang der Canebière und Produits de la Provence auf dem Panier-Hügel ist befremdlich. Mir war schon vor dieser Reise bewusst, dass dem – nicht nur in Marseille – so ist. Bislang jedoch konnte ich mir stets selbst vorgeben, wie lang und wie tief ich in die besuchten Orte eintauchen und mich auf sie einlassen wollte, ob ich mir vakuumverschweißte Kekse aus dem Monoprix als Andenken mitbringen oder den alteingesessenen Schuhmacher vom Schuhmacher „à l'ancienne“ unterscheiden lernen wollte. Doch diesmal gibt die Taktung der Kreuzfahrt einen knappen Rahmen vor, in dem es gilt, den Esprit der Hafenstädte zu entdecken. Der Drang nach Authentizität ist derart forciert, dass die Kapitulation zwangsweise folgt. In fünf Stunden Marseille ist das Authentischste, das ich mitnehmen kann, ein Gespräch über alte Postkarten in bemühtem Französisch, wodurch ich mich wenigstens beruhigen kann, den Versuch unternommen zu haben, mich der besuchten Stadt und den Bewohnern zu öffnen. Die Angst davor, den letzten, überfüllten Bus zurück zum Gare de la Croisière zu verpassen, hält meinen Puls spätestens ab dem Nachmittagscafé in Bereichen jenseits der 180. Viel zu zeitig stehe ich in der Schlange. Sie ist lang.

Am Abend, zurück im Atrium, sehe ich ein erfrischendes „Fuck-You!“ auf dem T-Shirt eines Mädchens. Fragt sich nur, wen sie meint. Aber morgen ist ja ohnehin schon „in Zukunft ohne mich“.