

Weltumsegler

Ethnographie eines mobilen Lebensstils zwischen Abenteuer, Ausstieg und Auswanderung

Bearbeitet von
Martina Kleinert

1. Auflage 2015. Taschenbuch. 364 S. Paperback

ISBN 978 3 8376 2882 1

Format (B x L): 14,8 x 22,5 cm

Gewicht: 570 g

[Weitere Fachgebiete > Ethnologie, Volkskunde, Soziologie > Ethnologie > Ethnographie](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

The logo for beck-shop.de features the text 'beck-shop.de' in a bold, red, sans-serif font. Above the 'i' in 'shop' are three red dots of increasing size. Below the main text, 'DIE FACHBUCHHANDLUNG' is written in a smaller, red, all-caps, sans-serif font.

beck-shop.de
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

Aus:

Martina Kleinert

Weltumsegler

Ethnographie eines mobilen Lebensstils zwischen Abenteuer,
Ausstieg und Auswanderung

Dezember 2014, 364 Seiten, kart., zahlr. Abb., 29,99 €, ISBN 978-3-8376-2882-1

Unter Segeln um die Welt – wie viel Realität verträgt der Traum? Die erste deutschsprachige Ethnographie »gewöhnlicher« Weltumsegelungen diskutiert in einmalig umfassender Weise die Lebenswelt von Fahrtenseglern.

Die Kulturanthropologin und Filmemacherin Martina Kleinert untersucht im Kontext von *mobile culture studies*, Reise- und Migrationsforschung die sozialen Beziehungen an Bord und in der Seglergemeinschaft – der Cruising Community –, aber auch die materielle Kultur der Fahrtenyacht selbst. Und sie behandelt die zentrale Frage nach der historischen Entwicklung: Veränderte GPS wirklich alles, und endete damit eine Ära? Segelten in den 1970ern durchwegs junge Zivilisationsflüchtlinge, während heute nur mehr wohlhabende Ruhestandsmigranten die südliche Sonne suchen?

Die Kulturanthropologin und Filmemacherin **Martina Kleinert** durchsegelte mit ihrem Partner für Dreharbeiten in der Südsee den halben Pazifik. Dort entdeckte sie ihr Forschungsfeld der Weltumsegler. Heute lebt sie in Berlin.

Weitere Informationen und Bestellung unter:

www.transcript-verlag.de/978-3-8376-2882-1

Inhalt

Prolog | 9

Kapitel 1

Hinführung zu Thema, Theorie & Methode

1.1 »Der erfüllbare Traum«

Die Weltumsegelung als Forschungsgegenstand | 11

1.2 Mobilität als Praxis

Zur theoretischen Verankerung von Fahrtenseglern | 20

1.3 Die Quellenlage zum Segeln als Lebensstil: eine Spurensuche | 26

1.4 Zur Position der Forscherin | 36

1.5 Zu Konzeption und Prozess der Feldforschung | 42

Kapitel 2

»Die Vorausfahrenden informieren die Hinterherfahrenden«

2.1 Die Geschichte(n) moderner Weltumsegelungen | 57

2.2 Inspiration oder Dekonstruktion?

Vom Umgang mit seglerischen Idolen | 76

Kapitel 3

Von See-Touristen, Seevögeln und echten Seglern

3.1 Das Paradoxon der normalen Weltumsegelung | 87

3.2 Das vielschichtige Selbstbild gewöhnlicher Fahrtensegler | 96

Intermezzo | 119

Kapitel 4

Vom Abenteuer zum Un-Ruhestand?

Zu Kontinuität und Wandel

4.1 Fakten und Faktoren des Wandels | 121

4.2 Die »alte« Zeit | 133

4.3 Die »neue« Zeit | 156

4.4 »Both ocean cruising boats

and the people sailing them have changed« | 186

Kapitel 5

Die Fahrtenyacht als Gefährt(e) und Zuhause

- 5.1 Segeln im Zeitalter globaler Hypermobilität | 211
- 5.2 Funktionen und Funktionalität der Fahrtenyacht | 222
- 5.3 Zur Verhäuslichung der Fahrtenyacht | 236
- 5.4 Die Erfahrung »Fahrtensegeln« | 250

Kapitel 6

Sailing in Solitude, Cruising in Company

Die soziale Praxis

- 6.1 Bord-Beziehungen | 269
- 6.2 Heimat-Beziehungen | 286

Intermezzo | 300

- 6.3 Segler-Beziehungen | 301

Kapitel 7

Zwischen Traum und Realität:

Abenteuer, Ausstieg und Auswanderung | 325

Epilog & Dank | 342

Schiffe & Reisen | 345

Literatur | 347

»Trans-Ocean« in Zahlen | 359

PROLOG

Ein privater Stoßseufzer der Selbstbeobachtung. Für den 19. August 2001 steht in meinem Reisetagebuch: »Nuku'alofa, Tonga. Abendessen im Waterfront Café mit Frank und Gisela, mit Peter und uns allen, alles »Yachties«, nur Segelgeschichten (fühle mich fehl am Platz).« – Frank und Gisela entschieden sich vor Jahren auf ihrer Weltumsegelung, in Tonga zu bleiben, betreiben ein Installations- und Sanitärgeschäft und amtieren als Trans-Ocean-Stützpunktleiter. Auch der fast 70-jährige Peter lebt nach einer Weltumsegelung nun im Südpazifik und pendelt zwischen Neuseeland, Tonga und Fiji. Er wartet in der Hauptstadt auf das Flugzeug aus Auckland, mit dem seine Lebensgefährtin nachkommt. Gemeinsam werden sie dann die nördlicheren Ha'apai Inseln des Archipels erkunden. »Wir alle« sind ich und mein Partner Thorolf, sowie Udo. Auch er ein im Pazifik hängen-gebliebener Weltumsegler, der im neuseeländischen Whangarei Yachties seine Dienste bei Reparaturen und Wartungsarbeiten anbietet. Von ihm hatte Thorolf vier Monate zuvor eine 30 Jahre alte Segelyacht gekauft, die Udo für uns überholte und nach Tonga überführte. In den nächsten zwei Wochen würde er mit uns, als Einführung ins Blauwassersegeln und zur Vorbereitung unserer Reise durch den Pazifik, noch den Zweitagesstörn über die ca. 200 Seemeilen zu der bei Charter- wie Weltumseglern überaus beliebten Vava'u Gruppe unternehmen. Dort würde er sich eine Mitsegel-Gelegenheit zurück nach Neuseeland suchen.

Vor zwei Tagen erst waren wir aus Deutschland in Tonga gelandet, um das Boot zu übernehmen. Noch sind wir nicht an Bord gezogen, noch sind wir keine einzige Seemeile mit unserer Yacht gesegelt. Allein durch den Besitz der Fahrtenyacht, an deren Saling der von uns mitgebrachte TO-Stander hängt, und eingeführt durch unseren »Skipper«, der Peter aus Neuseeland kennt, und Frank und Gisela noch von früheren Reisen, werden wir in Nuku'alofa praktisch sofort in einen Kreis aktiver und ehemaliger Fahrtensegler aufgenommen. Aber »Yachties«, das sind die anderen. – Es befremdet mich, daß der ganze Abend mit »Segelgeschichten« bestritten wird, und die Sprache kaum einmal auf die in meinen Augen viel interessantere Fragen nach der aktuellen Lebenssituation in einem südpazifischen Inselstaat kommt. Ebenso verwundert erlebe ich in den folgenden Wochen und Monaten, wie aufgeschlossen und interessiert andere Fahrtensegler immer wieder auf uns zugehen, wie rasch Einladungen und Hilfsangebote ausgesprochen werden. Wir teilen ganz offensichtlich die Lebenswelt »gewöhnlicher« Weltumsegler. Wir finden ohne unser besonderes Zutun freundliche Aufnahme in eine umfassende »Seglergemeinschaft«. Wir gehören – irgendwie, praktisch von einem Tag zum anderen – durch unser Segelboot zu einer »Szene« von Langfahrtseglern. Und sind jetzt also Yachties.



Abbildung 1: Dresden, 2005 – WELTUMSEGELUNG AUSZEIT

»Aussteigen auf Zeit! Wer hat nicht schon einmal davon geträumt? Gerhard und Sabine Schmidt aus Dresden haben sich diesen Lebens-
traum erfüllt und sind als erste Sachsen mit der Yacht SUMMERTIME
um die Welt gesegelt.«

Kapitel 1

Hinführung zu Thema, Theorie & Methode

1.1 »DER ERFÜLLBARE TRAUM« DIE WELTUMSEGELUNG ALS FORSCHUNGSGEGENSTAND

Gibt es eine diffuse Sehnsucht nach der großen Freiheit, die sehr viele Menschen ganz konkret von einer Weltumsegelung träumen lässt? Oder verkörpert eine Erdumrundung auf einer kleinen Segelyacht die Suche einiger weniger nach dem »letzten Abenteuer«, auf dem extreme Herausforderungen erfahren und Grenzen überschritten werden können? Eine Umfrage zum Thema »Deutscher Traumurlaub«, die von der Fakultät für Tourismus der Hochschule München und einem Online-Reiseportal durchgeführt wurde, legt nahe, daß zumindest die Vorstellung einer Weltumsegelung recht populär ist. Denn mit 49 Prozent erscheint es gut der Hälfte der Befragten reizvoller, »Einmal um die Welt [zu] segeln«, als eine »Hundeschlittenexpedition durch die Antarktis« (11 %) oder eine »Reise zum Mond« (8 %) anzutreten (Comvel GmbH 2009). Inwiefern verweisen diese Zahlen aber lediglich ganz allgemein auf Fernweh und vage Reise-Sehnsüchte, auf imaginierte Abenteuer und Gegenwelten? Repräsentiert eine Weltumsegelung tatsächlich einen attraktiven »Traum-Urlaub« – oder aber noch weit mehr als das, einen relativ verbreiteten »Lebenstraum«?

Anders als eine Hundeschlittenfahrt durch lebensfeindliche Schneewüsten, scheint der Begriff »Weltumsegelung« nicht weniger klischeebehaftet Assoziationen eines »paradiesischen« Lebens hervorzurufen: die einsame Segelyacht, die vor dem palmengesäumten Sandstrand im glasklaren Wasser einer Lagune ankert oder ein stolzer Skipper, der sein Schiff durch sanfte Wellen steuert, mit einem Cocktail in der Hand den tropischen Sonnenuntergang genießend. Weniger verbreitet dürften konkrete Vorstellungen davon sein, welche Anstrengungen, Herausforderungen und Risiken an das Erreichen eines Insel-Paradieses geknüpft sind: etwa bei Ozeanüberquerungen wochenlang auf einer rollenden »Nußschale« zu leben, mit Seekrank-

heit, Schlechtwetter oder Flaute, oder schlichtweg dem tropischen Klima der ›traumhaften‹ südlichen Breiten zurechtzukommen. Aber auch, was es heißt, dort ganz gewöhnliche Alltagsaufgaben zu bewältigen, von der Großen Wäsche mit nur wenigen Litern Süßwasser bis zum bürokratischen Prozedere des Ein- und Ausklarierens. Viele dieser Aspekte sind weder im stereotypen Bild der Weltreise noch des Abenteuers »Weltumsegelung« enthalten.

Das eindeutige Ergebnis dieser Umfrage lässt sich aber auch so deuten, daß eine Weltumsegelung, im Gegensatz zur Mondreise, prinzipiell für jedermann zu realisieren ist. Um die Welt zu segeln muß keine bloße Wunschvorstellung bleiben, sondern ist, wie ein deutsches Seglerpaar seine erste Weltumsegelung im Titel ihres Buches charakterisiert, eben *Der erfüllbare Traum* (Nölter/Michaelis 2005). Das Plakat zu einem Diavortrag des »1. Sächsischen Weltumseglers« verkündet explizit, daß ein Lebenstraum verwirklicht wurde (Abb. 1). Der Untertitel »3½ Jahre zwischen Traum und Realität« verweist dabei auf das grundlegende Spannungsfeld meiner Arbeit. Realisiert sich in jeder Weltumsegelung immer ein Lebenstraum – und wer träumt ihn? Was motiviert jemanden, auf eigenem Kiel die Welt umrunden zu wollen – sind die Beweggründe mit Abenteuerlust und sportlichem Ehrgeiz, Zivilisationsüberdruß, Natursehnsucht und Eskapismus hinreichend erklärbar? Welche Träume sollen sich in der Weltumsegelung erfüllen – vor allem aber, in welchem Verhältnis stehen sie zu der Realität der »Auszeit – Weltumsegelung«?

Basierend auf empirischer Forschung soll in der vorliegenden Studie die Lebenswelt von Fahrtenseglern aus deren Innensicht untersucht werden. Das vielschichtige Selbstbild von »Yachties« spiegelt dabei die Heterogenität der Motive und Ziele derer wieder, die sich für eine räumlich-geographisch nirgendwo fest verortete, mobile Lebensweise entscheiden. Inwiefern ist eine Weltumsegelung eine extravagante, abenteuerliche Form der Weltreise, oder sind Segeln und Leben an Bord der eigentliche Sinn und Selbstzweck des Unterwegsseins? Fahrtensegler verkörpern nicht nur theoretisch, sondern in der gelebten Praxis das Prinzip eines *settling in motion*, eines sich Einrichten und Verorten in der Bewegung. In welchem Umfang finden sich Weltumsegler aber auch in der Feststellung wieder, »[c]ruisers commit to this esoteric lifestyle mainly because the lifestyle is autotelic« (Lusby/Anderson 2010: 85). Wie eindeutig läßt sich eine mehrjährige Rundreise per Segelyacht als eine temporäre »Auszeit« von der grundlegenden Entscheidung für einen langfristig und genuin mobilen Lebensstil abgrenzen?

Fließend geht das eine in das andere über, gehören die gewöhnlichen Alltagsroutinen des Bordlebens maßgeblich zum außergewöhnlichen Erlebnis »Weltumsegelung« dazu. Das funktionale Gefährt wird dem Fahrtensegler dabei zum emotionalen Gefährten, bilden Schiff und Besatzung eine Einheit, wie es sich einerseits

in der Personifizierung der Yacht, anderseits in der Identifikation der Seglerinnen und Segler¹ mit ihren Schiffen widerspiegelt. Auch wenn es sich bei jeder Weltumsegelung immer um ein in höchstem Maße individualistisches Unterfangen handelt, in dem Unabhängigkeit, Selbstbestimmtheit und -verwirklichung zum Ausdruck kommen, verorten sich Fahrtensegler in der ›Seglergemeinschaft‹, dem sozialen Raum der *cruising community*. Die Flüchtigkeit des Lebensstils ›Segeln‹ ist auch dieser Gemeinschaft inhärent, die nicht lokal verortet werden kann, weder an ein begrenztes Gebiet noch eine begrenzte Personengruppe gebunden ist, sondern aus dem sozialen Beziehungsgeflecht der Segler besteht. Während diese Beziehungen unterwegs in ihren immer nur temporär lokalen Konstellationen einen kontinuierlichen Wandel erleben, erlaubt das Zugehörigkeitsgefühl zur Seglergemeinschaft eine konstante Verortung, über räumliche und zeitliche Grenzen hinweg.

Den vielen, die von einer Weltumsegelung träumen, stehen einige wenige gegenüber, die tatsächlich den Schritt wagen, loszusegeln. In all ihrer Außergewöhnlichkeit stellen Weltumsegelungen dennoch ein Stück westlicher Alltagskultur dar, deren spezifische kulturelle und soziale Praxen ihrer Akteure hier präsentiert und analysiert werden. Mag es sich dabei auch um ein gesellschaftliches Randphänomen handeln, dem außerhalb von Seglerkreisen wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird, so ist die Lebenswelt von Blauwasserseglern, die Praxis des Fahrtensegelns als gelebte Mobilität, in ihrem Zusammenfall von Reise und Lebensstil, berechtigter Forschungsgegenstand einer Kulturanthropologie, in der »nicht das statistisch Repräsentative, sondern das kulturell Signifikante und Charakteristische« (Kaschuba 2003: 195) im Mittelpunkt des Erkenntnisinteresses steht. Individuelle Weltumsegelungen auf kleinen Booten werden nie ein echtes Massenphänomen werden, aber die Zahl von Langfahrtseglern hat über die Jahrzehnte stetig zugenommen. Tausende von ihnen sind auf den Weltmeeren unterwegs. Bereits vor vierzig Jahren waren Atlantiküberquerer auf Barbados schon eine Alltäglichkeit, hat die Karibik heute für viele Blauwassersegler ihren Reiz verloren, weil sie von Yachties überlaufen ist. Statistiken aber, die etwa begonnene oder vollendete Weltumsegelungen pro Jahr erfassen würden, sucht man vergeblich, werden weder Langzeitsegler noch Fahrtenyachten in irgendeinem Register geführt.

Mit Sicherheit läßt sich allerdings sagen, daß Weltumsegelungen als Ausdruck individueller Lebensentwürfe, als selbstbewusste und -bestimmte Entscheidung für einen alternativen Lebensstil, ohne den Wohlstand, die Freiheiten und Möglich-

1 Dem gängigen Jargon meines Untersuchungsfeldes gemäß, und zugunsten der Lesbarkeit, verzichte ich auf ein durchgängiges Ausschreiben von Weltumseglerinnen und -segler, Fahrtensegler und -seglerinnen usw. Das allgemein gebräuchliche maskuline Genus ›Segler‹ ist in diesem Kontext ebenso genderneutral zu verstehen wie das Englische *cruiser* oder *yachtie*, bzw. das eingedeutschte Yachtie.

keiten der westlichen Welt nicht denkbar sind, es sich also ausschließlich um ein Phänomen (spät)moderner Industrienationen handelt. Vereinfacht läßt sich zusammenfassen, daß Fahrtensegler mehrheitlich aus den USA, aus Kanada, Großbritannien, Frankreich, aus Deutschland und aus der Schweiz stammen, aus Schweden, Norwegen, Südafrika, Australien und Neuseeland, aber auch belgische, niederländische, spanische, italienische und österreichische Fahrtenyachten unterwegs sind, wie auch Segelschiffe unter polnischer und tschechischer Flagge und Yachties aus Brasilien, Argentinien, Chile, oder auch Japan.² Um mich jedoch nicht in beliebigen Einzelfällen zu verlieren, grenzte ich das konkrete Untersuchungsfeld auf deutsche bzw. deutschsprachige Weltumsegler ein, die innerhalb der internationalen Fahrtenseglerzene relativ breit vertreten sind. Dieser Fokus reflektiert dabei auch einen Aspekt der praktischen Organisation der Seglergemeinschaft, und ebenso meinen Zugang zum Feld. Zugleich erleichterte diese Einschränkung meine Forschung auch dergestalt, daß ich mich bei Gesprächen und Interviews kaum mit sprachlichen und interkulturellen Übersetzungsprozessen und potentiell daraus erwachsenen Missverständnissen konfrontiert sah. Außerdem sorgte die Tatsache, daß konsequenterweise der Ausgangspunkt zur Weltreise in Deutschland bzw. im Mittelmeer lag, für eine grundlegende Vergleichbarkeit der Reisen: mit dem Atlantik als dem ersten großen zu überquerenden Meer, mit der Südsee als Traumziel am anderen Ende der Welt. Dagegen liegen beispielsweise von der Ostküste der USA aus gesehen die »Segelparadiесе« der Karibik gleich vor der Haustür, erreichen amerikanische Yachties von der Westküste unmittelbarer als von Europa aus die Inselwelt Polynesiens, sind Herausforderungen und Höhepunkte einer Weltumsegelung insofern zeitlich und räumlich anders verteilt. Außerdem erzählt, trotz der Internationalität der Seglergemeinschaft, jede Nation auch eine spezifisch eigene Geschichte »gewöhnlicher« Weltumsegelungen, finden Reisen zu verschiedenen Zeiten in einem unterschiedlichen gesellschaftlichen Klima statt, tragen nationale soziokulturelle und gesellschaftspolitische Umstände dazu bei, wer wann und wo überhaupt zur Weltumsegelung aufbrechen kann, und auch, wie Reisen rezipiert werden. Durch die Eingrenzung des Feldes auf Segler aus Deutschland, sowie der Schweiz und Österreich³ konnte ich zeitgeschichtlich einen relativ homogenen Bezugsrahmen vorraussetzen, einschließlich gemeinsamer seglerischer Vorbilder – Ausnahmen und Abweichungen als solche leichter erkennen. Implizit

2 Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie beruht, mangels statistischer Daten, auf subjektiven Erfahrungswerten von Langzeitseglern, eigener Anschauung im Südpazifik und unsystematischen Angaben aus der Seglerliteratur.

3 Zweifelsohne wäre es interessant, sich in eigenständigen Forschungen national ausdifferenziert allein mit Weltumseglern gerade aus den Binnen- und Alpenländern Österreich und Schweiz zu befassen.

warf mein Fokus auf »deutsche Weltumsegler« damit aber auch von Anfang an die Frage auf, in welchem Umfang nationale Identitäten bzw. sprachliche Zugehörigkeiten innerhalb der *cruising community* aufgehoben werden.

Der Begrenzung auf deutschsprachige Akteure stelle ich dabei eine sowohl gegenwartsbezogene wie historische Ausrichtung – indem ich mit Fahrtenseglern der vergangen vierzig Jahre sprach – und eine etwas weiter gefasste Definition der eigentlichen »Weltumsegelung« zur Seite. Denn faktisch ist die Welt erst in dem Moment umsegelt, in dem die eigene, ausfahrende Kurslinie übersegelt wird. Im Kontext meiner Arbeit verstehe und gebrauche ich den Begriff »Weltumsegler« jedoch in Hinblick auf die Intention der Akteure: entscheidend ist für mich allein die Absicht, »rund zu gehen«. Denn gerade auch die Umstände, unter denen ursprüngliche Pläne geändert werden, gehören zu dem Gesamtbild dieses Lebensstils. Etwa der freiwillige Ausstieg aus dem Ausstieg, wenn Weltumsegler hängenbleiben und zu Auswanderern werden. Zugleich schließt diese Definition jene Yachties und Fahrtensegler aus, die vor allem saisonal und relativ »stationär« im Mittelmeer oder der Karibik an Bord des eigenen Segelschiffes leben. Ihrem Lebensstil fehlt bei allen Gemeinsamkeiten das für mich entscheidende Moment des zumindest beabsichtigen beständigen Weiterziehens.

Ein kulturwissenschaftliches Verständnis gegenwärtiger Fahrtensegler und Fahrtenseglerinnen, deren Unterwegssein auf den ersten Blick als Prototyp eines mobilen Lebensmusters der späten Moderne angesehen werden könnte, ist ohne die Berücksichtigung der historischen Dimension des Phänomens Weltumsegelung nicht möglich. In diesem Kontext spielen allerdings die Entdeckungreisen der frühen Neuzeit, spielen ein Fernando Magellan, Vasco da Gama oder James Cook keine Rolle. Die Geschichte individueller Weltumsegelungen beginnt Ende des 19. Jahrhunderts mit der Reise des Kapitän Joshua Slocum, der erstmals und allein die Welt auf einer kleinen Segelyacht umrundet. Die Transozean-Reisen nachfolgender Langfahrtsegler auf kleinen Booten, die im Laufe des 20. Jahrhunderts in zunehmender Zahl aufbrechen, werden bald schon nicht mehr »als vabanque-Spiel, als reines Abenteuer«, sondern als »sportliche Unternehmen« gesehen, in denen seglerisches und navigatorisches Können unter Beweis gestellt werden, wie es etwa 1931 in der Zeitschrift *Die Yacht* über die Blauwasserfahrt des Norwegers Eric Tambs mit Familie heißt. Doch neben Abenteuerlust und sportlichem Ehrgeiz spielen auch für diese frühen Weltumsegler persönliche Freiheit, Unabhängigkeit und die Intensität des Lebens unter Segeln eine bedeutende Rolle.

Heute ist es freilich immer noch möglich, eine Weltumsegelung als sportliches Extremabenteuer und seglerische Höchstleistung zu gestalten. Weltrekordversuche einzelner Segler, die auf Superyachten zu Non-Stop-Weltumrundungen oder zu spektakulären Alleinfahrten aufbrechen, werden durchaus medienwirksam inszeniert und sorgen für Schlagzeilen. Etwa ein neuer Weltrekord für die schnellste

Weltumsegelung, wie ihn 2005 die Engländerin Ellen MacArthur mir ihrer Fahrt in nur 71 Tagen aufstellte. Oder wenn, wie 2009, das Vorhaben der dreizehnjährigen Niederländerin Laura Dekker, als jüngste Weltumseglerin in die Geschichte einzugehen, durch Gerichtsbeschluss um ein Jahr verschoben werden muss. Diese sportlichen Extreme stehen quasi an einem Ende eines Kontinuums mit vielfältigen Übergangsformen, dessen anderes Ende »normale« Weltumsegelungen darstellen, in deren mehrjährigem Verlauf entlang »gewöhnlicher« Routen Dutzende von Häfen und Inseln angelaufen werde. Trotzdem bleibt auch eine gewöhnliche Weltumsegelung auf der »Sonntagsroute« für den Einzelnen ein außergewöhnliches Wagnis; es handelt sich zweifelsohne um eine außerordentliche Leistung, es bedarf nach wie vor großen Mutes, aufzubrechen. Allerdings, die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und globalen Kontexte für Fahrtensegler haben sich gewandelt, ebenso wie die konkreten segelpraktischen und navigatorischen Anforderungen.

Daß Reisen immer auch ein Spiegel ihrer Zeit sind, gilt auch für Weltumsegelungen. Die ersten Atlantiküberquerungen und Erdumsegelungen waren teils wagemutige Abenteuer, teils zweckfreie Vergnügungsreisen, teils wurden sie als sportlich-seglerische Erstleistungen gefeiert. Im Kontext der Weltwirtschaftskrise der 1920er und 30er Jahre wurden Transozeanfahrten aber auch aus ökonomischen Zwängen unternommen. Ein einfaches Segelboot – vom ausgemusterten Fischkutter oder Rettungsboot bis zum Eigenbau – stellte ein erschwingliches Transportmittel dar; es ermöglichte auch mittellos, aus eigener Kraft, eine Überfahrt nach einem der gelobten Auswandererziele von den USA bis Neuseeland anzutreten. Haben sich solche Überlegungen heute gänzlich überholt? Lassen sich zu unterschiedlichen Zeiten grundlegend unterschiedliche Motivationen festmachen? Inwiefern reflektiert das Phänomen Weltumsegelung etwa den von Hartmut Rosa für die 1970er Jahre konstatierten »Beschleunigungsschub«, in dem damit begonnen wurde, Veränderungen im Raum-Zeit-Regime der Moderne zu diagnostizieren (Rosa 2005). Sind es in den 1970er Jahren durchwegs junge Aussteiger, Hippies, Zivilisationsflüchtlinge, die das Segelboot als (Reise)Mittel zum Zweck für sich entdecken? Sind die Weltumsegler des 21. Jahrhunderts allesamt wohlhabende, fröhlichpensionierte, die Annehmlichkeiten wärmerer Gestade suchende Ruhestandsmigranten?

Davon ausgehend, in welchem Umfang ein historischer Wandel des Phänomens Weltumsegelung stattgefunden hat, und woran dieser festzumachen ist, richtete sich der Blick im Verlauf der Forschung zunehmend auf die gelebte Praxis des Fahrtensegelns. Auf spezifische Art und Weise bedeutet Segeln als Lebensstil *settling in motion*, ein sich Einrichten in der Bewegung. Daraus ergab sich schließlich eine dreiteilige Ordnung der vorliegenden Arbeit.

Der erste Teil ist als »Hinführung zu Thema, Theorie & Methode« angelegt. Auf einen kursorischen Abriß des theoretischen Rahmens, in dem sich Weltumsegler verorten lassen können (*Kapitel 1.2*), folgt eine »Spurensuche« nach kultur-

wissenschaftlichen Quellen zum Fahrtensegeln, wobei dieser Literaturüberblick berücksichtigt, daß das Fahrtensegeln als mobile Lebenspraxis unterschiedliche Einzelaspekte beinhaltet, und entsprechend aus ganz verschiedenen Blickwinkeln betrachtet werden kann (*Kapitel 1.3*). Die anschließende Hinführung zur Methode beschreibt meinen Weg ins Feld – von der »beobachtenden Teilnahme« zur »teilnehmenden Beobachtung«. Ich möchte erläutern, in welcher Weise meine Position als Ex-Yachtie die eigentliche Forschung bestimmt hat (*Kapitel 1.4*), sowie deren zeitlich-räumlichen Verlauf und die zur Datengenerierung angewandten Methoden umreißen. Damit verbunden ist abschließend eine detaillierte Vorstellung meines Samples mit einigen Überlegungen über dessen Repräsentativität, sowie der Repräsentation der Stimmen »meiner« Weltumsegler (*Kapitel 1.5*).

Der zweite Teil (*Kapitel 2, 3 & 4*) kreist um die Geschichte des Phänomens Weltumsegelung und der damit verbundenen Selbstverortung von Fahrtenseglern in zeitlich-historischen wie ideologischen Kontexten. Mit der hier skizzierten historischen Entwicklung individueller Weltumsegelungen im 20. Jahrhundert möchte ich zumindest einige jener *cultural heroes* vorstellen, die sich mit ihren Reisen in ein kollektives Seglergedächtnis eingeschrieben haben (*Kapitel 2.1*), und aufzeigen, welchen Einfluß gerade ihre Bücher auf deutschsprachige Weltumsegler hatten, aber auch, wie eigene Erfahrungen den Blick auf seglerische Idole verändern können (*Kapitel 2.2*). Angesicht der historischen Veränderungen möchte ich dann erörtern, wo sich die Fahrten- und Weltumsegler der letzten vierzig Jahre ihrem Selbstverständnis nach konzeptionell verorten: Zum einen die Frage, wie das von den Akteuren selbst bemühte Bild der »normalen Weltumsegelung« zu verstehen ist (*Kapitel 3.1*), zum anderen die vielfältigen und -schichtigen Identitätskonzepte, die sich in den Metaphern vom See-Touristen bis zum Rumtreiber spiegeln, mit denen Weltumsegler ihren Reise- und Lebensstil beschreiben. Und welche spezifischen Distinktionen sowohl gegenüber Außenstehenden wie innerhalb der Seglergemeinschaft darin zum Ausdruck kommen (*Kapitel 3.2*).

Gilt auch im Kontext von Weltumsegelungen »früher war alles besser«? Bevor diese Frage beantwortet werden kann, muß untersucht werden, was sich – im Zeitraum der letzten vierzig Jahre – tatsächlich verändert hat und worin dieser Wandel begründet ist; soziokulturelle ebenso wie spezifisch nautische Entwicklungen, vornehmlich die Verbreitung der Satellitennavigation, haben das Erscheinungsbild von Fahrtenseglern grundsätzlich verändert (*Kapitel 4.1*). Aus der fahrtenseglerischen Innenperspektive und anhand besonders charakteristischer Aspekte – von der individuellen Motivation bis zum Zugehörigkeitsgefühl zur cruising community – möchte ich dabei zunächst ein dichtes Bild jener »alten Zeit« umreißen, die in den frühen 1990ern zuende ging (*Kapitel 4.2*), um ihr dann ein ebenso in sich geschlossenes Bild der »neuen Zeit« gegenüberzustellen (*Kapitel 4.3*). Daß dieser nicht zuletzt an die materiell-technologischen Entwicklungen geknüpfte Zeitenwechsel als das Ende einer Epoche des Fahrtensegelns verstanden wird, führt anschließend

zu der Frage, inwieweit dieser Generationenwandel tatsächlich mit einem so weitreichenden Mentalitätswandel einhergeht, wie es dem Selbstverständnis mancher Segler nach der Fall ist (*Kapitel 4.4*).

Settling in motion ist gewissermaßen die Leitfrage des dritten Teils (*Kapitel 5, 6 & 7*); unter dem Blickwinkel des sich Einrichten in der Bewegung möchte ich hier den Bogen von der Fahrtenyacht, als die den Lebensstil bestimmende materielle Grundlage, bis zur sozialen Praxis der Seglergemeinschaft spannen. Allgemeine Überlegungen über die wesentliche Charakteristik des Reisemittels Segelyacht im 21. Jahrhundert (*Kapitel 5.1*) leiten über zu seinen mehrdimensionalen Funktionen als Transport- und Verkehrsmittel, als Heimstatt und als Zuhause (*Kapitel 5.2*). Die Frage nach der »Verhäuslichung« von Fahrtenyachten verbindet sich dabei mit einer Analyse der konkreten Raumnutzung und Dingwelt an Bord (*Kapitel 5.3*). Die Wechselbeziehung zwischen der Materialität des Reisegefährts und der durch sie bedingten außergewöhnlichen und zugleich alltäglichen Lebenswirklichkeit spiegelt sich in Arbeits-Routinen ebenso wie in spezifischen Natur- und Selbsterfahrungen, wie sie etwa im Flow-Erlebnis zum Ausdruck kommen (*Kapitel 5.4*).

Dabei sind die Einsamkeit einer Ozeanüberquerung und die Geselligkeit in Häfen und Ankerbuchten zwei Seiten ein und desselben Erlebnisses »Weltumseglung«, und bilden zugleich das Spannungsfeld sozialer Beziehungen ab, in dem sich Fahrtensegler grundsätzlich bewegen: Nähe und Distanz, Verbundenheit und Entfremdung. Die Analyse der sozialen Praxis dieses mobilen Lebensstils beginnt bei den »Bord-Beziehungen« als dem engsten, unmittelbaren Umfeld (*Kapitel 6.1*), und führt über das Verhältnis der Akteure zu sozialen und räumlichen Netzwerken in der Heimat (*Kapitel 6.2*) schließlich zu den vielfältigen Erscheinungsformen und dem Selbstverständnis der *cruising community*, der Seglergemeinschaft mit ihren formalen und informellen Organisationsstrukturen (*Kapitel 6.3*).

Abschließend (*Kapitel 7*) möchte ich der Frage nachgehen, wie es sich um den Traum von der Weltumseglung und die Realität des Langzeitsegelns verhält. Wird das »Abenteuer« Segeln zwangsläufig zur »Lebensphilosophie«? Welchen Stellenwert nimmt die Weltumseglung im Lebenslauf des Einzelnen ein, und wie verhält es sich zu seinem Alter? Unter welchen Umständen folgt auf den temporären Ausstieg die stationäre Migration? Inwieweit trägt die Entscheidung zum *open-end* Segeln dabei selbst die Züge einer Auswanderung, kann das Langzeitsegeln als ein Seßhaft-Werden in der Bewegung verstanden werden? Und wie tragfähig ist die Perspektive eines permanenten Lebens in Bewegung, auf lange Sicht?

RASMUS 35

SPECIFICATION
AUG. 1975

MAIN DATAS:

Designer: Otte Enderlein

Length over all	10,50 m	34'-6"
Length in wl	8,40 m	27'-7"
Beam	3,05 m	10'-0"
Draft	1,30 m	4'-3"
Displacement	5,3 tons	12000 lbs
Keelweight	2,5 tons	5500 lbs
Sail area	45 m ²	500 sqft
Height of mast above wl abt	13,5 m	44'-6"
Number of berths	6	
Speed under power	8,2 knots	

HULL:

Glassfibre reinforced plastic (GRP)

Colour: White.

Bottom treated with Antifouling.

Hull thickness freeboard 12 mm

" " below wl 16 mm

" " keel 25 mm

Built in longitudinal stringers and tanks

in GRP.

Ballast keel, iron, moulded in and complet-

ely protected in GRP.

Main bulkheads laminated to the hull on

both sides.

Rudder blade in GRP.

Rudder main Piece Ø 35 mm bronze.

Heavy cast rudder fittings in bronze.

Scantlings and workmanship in hull, deck,

rudder, chainplates in accordance with

Lloyds requirements for "Hull Moulding

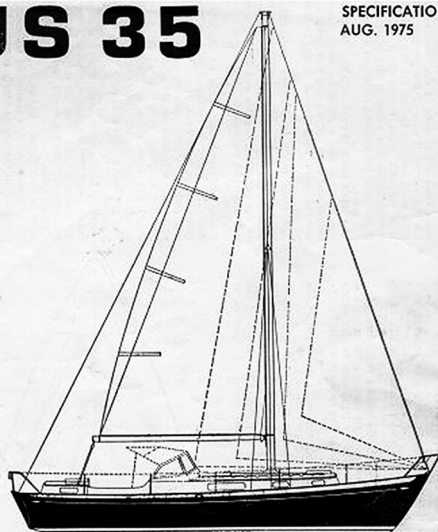
Certificate".

DECK AND SUPERSTRUCTURE:

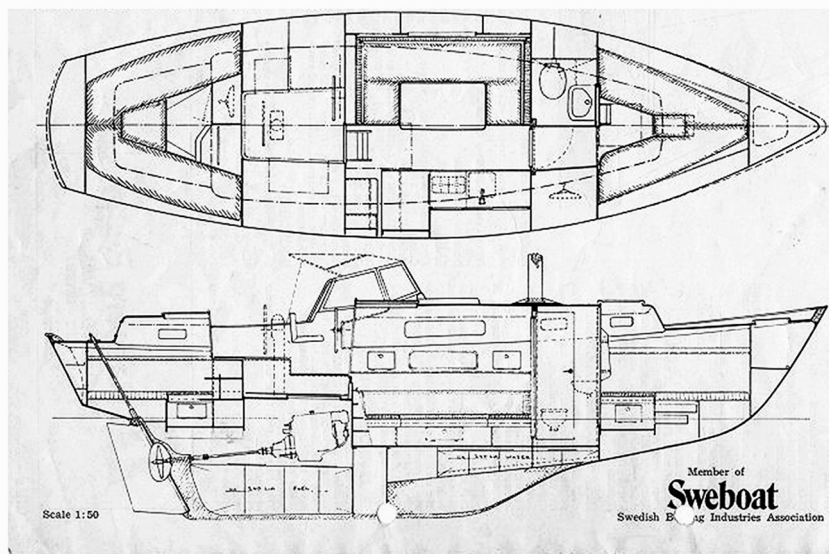
GRP sandwich construction, 25 mm with

polyvinylcellular plastic as core material

for strenght and insulation.



Scale 1:100



Scale 1:50

Member of
Sweboat
Swedish Boat Building Industries Association

Abbildung 2: Schweden, 1975 – HR Rasmus 35

Riss einer klassischen Fahrtenyacht, die nach wie vor von Blauwasserseglern geschätzt und gesucht wird, und in fast jedem Hafen der Welt anzutreffen ist.

1.2 MOBILITÄT ALS PRAXIS – ZUR THEORETISCHEN VERANKERUNG VON FAHRTENSEGLERN

Mobilität als Gesellschaftsprinzip | Segeln als *serious leisure* | Die Weltumsegelung als Welt-Reise | Leben unter Segeln als *lifestyle migration*

Ebenso wenig, wie es *die* Weltumsegelung gibt, bietet sich zur Diskussion der zahlreichen unter diesem Begriff zusammengefassten Varianten von Reise- und Lebensformen ein eng gefaßter begrifflicher und theoretischer Bezugsrahmen an. Zum Verständnis und der Analyse der verschiedenen, sich zeitlich und räumlich weniger ablösenden, sondern vielmehr überlagernden Praxen eines Lebens unter Segeln und seiner vielfältigen Komponenten aus einer kulturanthropologischen Perspektive⁴ ist es notwendig, sowohl auf Konzepte der Freizeit- und Lebensstilforschung, der Reise- und Tourismusforschung wie nicht zuletzt der Migrations- und Mobilitätsforschung zurückzugreifen. Deren Zusammenfallen beziehungsweise Ineinandergreifen am konkreten Untersuchungsgegenstand möchte ich hier skizzieren.

Mobilität als Gesellschaftsprinzip

Während das Thema an sich nicht neu ist, wie Ramona Lenz in ihrer kritischen Auseinandersetzung mit dem in den Sozial- und Kulturwissenschaften postulierten *mobility turn* ausführt (Lenz 2011), erfährt die Mobilität seit den 1990ern doch eine neue Aufmerksamkeit, wie sie zuletzt im »neuen Mobilitätsparadigma« (Sheller/Urry 2006) zum Ausdruck kommt.

»All social life, of work, family, education and politics, presume relationships of intermittent presence and modes of absence depending in part upon the multiple technologies of travel and communications that move objects, people, ideas, images across varying distances.« (Urry 2002: 47)

Trotz ihrer Kritik eines zu umfassendem Erklärungsanspruchs, wie er etwa von Urry aus Bewegung und Beweglichkeit abgeleitet wird, und der grundsätzlich eurozentristischen Ausrichtung bzw. westlichen Vereinnahmung von Mobilität, versteht Lenz eben jenen *mobility turn* doch als eine Aufwertung von Mobilität als gelebte Normalität und analytischen Begriff (Lenz 2001: 18). Auf John Urry geht dabei

4 Als Promovendin des Göttinger Instituts für KA/EE habe ich mich für die grundsätzliche Verwendung des Begriffes Kulturanthropologie entschieden. Da die Diskussion um die Benennung des »Vielnamenfaches«, die in ihrer jeweiligen Form institutionelles Selbstverständnis, disziplinäre Paradigmenwechsel und historische Prozesse widerspiegelt, ausreichend dokumentiert ist (Bendix 2004), verzichte ich hier auf weitere Ausführungen.

aber auch die Thematisierung von Mobilitäten in der Mehrzahl zurück, die jedoch nicht getrennt behandelt, sondern gerade in ihrem komplexen Ineinandergreifen begriffen werden sollten. Neben der physischen Bewegung des Menschen schließt Urrys Konzept des postdisziplinären *New Mobilities Paradigm* explizit die Mobilität von Objekten und Ideen, aber auch die virtuelle und kommunikative Mobilität ein (Urry 2007: 47). Die Diskurse um diese Bewegungen, aber auch die potentielle Beweglichkeit bzw. Motilität sind für Johanna Rolshoven Ausgangspunkt der *Mobiles Culture Studies*, und damit ebenfalls vor der Hintergrund der in den westlichen Gesellschaften »neu-entdeckten« Mobilität das realistische und idealistische Prinzip der späten Moderne.

»Im Rahmen der Mobile Culture Studies, die Beweglichkeit, Gerichtetheit und Bewegung als Eckpunkte des Systems Mobilität annehmen, wird Mobilität zum Ausgangspunkt für die Kulturanalyse. Dazu müssen wir Abschied nehmen vom umgangssprachlichen Gebrauch des Wortes Mobilität, in dem Bewegung und Bewegtheit als Bedeutung miteinander verschmelzen.« (Rolshoven/Winkler 2009: 99)

Damit löst sich Mobilität aus einer lokal-geographischen Verortung hin zur Bewegung als Erfahrungsraum, und vor allem Erfahrungsbereicherung. Die Veralltäglichen des Wanderns und Pendels und damit auch Wohnen als eine mehrörtige Alltagspraxis sind dabei als potenzierte Handlungsoptionen, und somit als Ausdruck der Wahlmöglichkeiten des spätmodernen Menschen zu sehen, der sich in veränderten Raum-Zeit-Konzepten für oder gegen eine Lebensform bzw. einen Lebensstil entscheidet (vgl. Baumann 2003; Rosa 2005).

»Als lebensweltliche Kulturtechnik ist Multilokalität eine Strategie der mobilen Akteure, um die Umkehrbarkeit von Alltagsmobilitäten zu gewährleisten. Dies macht Multilokalität übrigens eher zu einem Akt des Verbindens als des Trennens, des Nähern als des Fliehens.« (Rolshoven/Winkler 2009: 99)

So sehr selbstgewählte Mehrörtigkeit als Bereicherung empfunden werden kann, so abhängig ist sie von Mobilitätssystemen, von Transport- und Kommunikationsmitteln. Dies trifft auch oder gerade auf das im Gegensatz zu Auto- oder Aeromobilität als marginal zu betrachtende Mobilitätssystem zu, in dem sich Fahrtensegler bewegen. Umso wichtiger ist in ihrem Fall die Kommunikation. Denn jede Multilokalität birgt auch das Risiko von Desozialisierung bzw. sozialer Ausgrenzung. Mobilität als Gesellschaftsprinzip stellt immer auch die Frage nach der Verhandlung von Identität und Zugehörigkeit. Die unterschiedlichen Erfahrungswelten des Wanderers gegenüber dem Seßhaften, die schon Georg Simmel (1908) gegenüberstellte, stehen für Rolshoven dabei nicht im Widerspruch zueinander.

»Aus der Perspektive des Seßhaften ist Mobilität Fortbewegung, mit der doppelten Bedeutung des transporttechnischen ›vorwärts‹ und des sozialen ›weg‹. Aus der Perspektive des sich Fortbewegenden ist Mobilität jedoch eine Praxis der Delokalisierung, die unterschiedliche Alltagssphären voneinander entkoppelt. Das spielt sich an mehreren Orten ab – daheim, im Unterwegssein, am Arbeits- oder Ausbildungsort, an anderen Orten, an denen Begegnungen stattfinden, Alltagsbesorgungen unternommen oder Ferienzeiten verbracht werden – und es bleibt doch ein und dasselbe Leben.« (Rolshoven/Winkler 2009:102)

Im Falle der Weltumsegelung wird das Unterwegssein zu einem zentralen Aspekt der Lebenswelt. Da eine Segelyacht mehr als nur ein Verkehrsmittel ist, um von A nach B zu gelangen, nimmt das Segeln an sich maßgeblich Einfluß auf das Handeln und Erlebnis sowohl einer Weltreise wie auch des Blauwassersegelns als dauerhafte Wanderexistenz. In der Yacht materialisiert sich die tatsächliche beziehungsweise imaginierte Freiheit und Unabhängigkeit ebenso wie die Intensität des Segelns als mobile Praxis. In der Weltumsegelung fallen die Welt-Reise, im Sinne einer tatsächlichen Weltumrundung in diversen Etappen, mit der spezifischen Fortbewegung des Segelns zusammen, wodurch sich je nach Gewichtung unterschiedliche, auch fächerübergreifende theoretische Verankerungen innerhalb von Mobilitätsdiskursen und über sie hinaus anbieten.

Segeln als *serious leisure*

Obwohl im Kontext einer Weltumsegelung das Segeln einerseits nur mit Einschränkung als Freizeitbeschäftigung betrachtet werden kann, weisen Fahrtenseglerbiographien andererseits häufig eine Entwicklung vom Hobby- und Urlaubs-Segeln hin zur Weltumsegelung auf. Dabei wird im Lebensstil Segeln – auch bei einer Weltumsegelung als »Auszeit« vom eigentlichen Arbeitsleben – die Kategorie Arbeit, allerdings losgelöst von ihrer ökonomischen Bedeutung, keineswegs vollständig durch Freizeit ersetzt, differenzieren Langzeitsegler zwischen Arbeitstätigkeiten bzw. notwendigen Pflichten und Freizeitaktivitäten. In diesem Zusammenhang bietet sich das von dem kanadischen Soziologen Robert A. Stebbins entwickelte Konzept des *serious leisure* als ein theoretischer Bezugsrahmen zum Verständnis »gewöhnlicher« Weltumsegler dar, zielt er doch auf eine Kategorie von »Freizeit« ab, die arbeits-ähnliche Züge trägt und spezifische Erfahrungen beinhaltet. Stebbins definiert in Abgrenzung zu den alltäglicheren, kurzfristigeren bzw. einmaligen Freizeitformen des *casual* und *project-based leisure* das *serious leisure* als

»[s]ystematic pursuit of an amateur, hobbyist, or volunteer core activity sufficiently substantial, interesting, and fulfilling in nature for the participant to find a career there acquiring and expressing a combinatin of its special skills, knowledge, and experience.« (Stebbins 2007: xi)

Dem momentanen Aufwand, dem zeit- und kostenintensiven, persönlichen Einsatz stehen im *serious leisure* die daraus gezogene tiefe und erfüllende Befriedigung gegenüber, der gewissermaßen langfristige, dauerhafte Nutzen in Form von Selbstverwirklichung und Selbstbestätigung, wodurch Stressmomente, Enttäuschungen, gelegentliche Unzufriedenheit oder Langeweile aufgewogen werden (Stebbins 2007:13-15). Angesichts der Komplexität und Mehrdimensionalität des kulturellen Phänomens »Weltumsegelung« weist Stebbins *serious leisure perspective* allerdings nur eine beschränkte Reichweite auf, kann das Langfahrtsegeln in seiner Totalität damit nicht erfasst werden.

Die Weltumsegelung als Welt-Reise

Daß Freizeit und Arbeit in keinem gegensätzlichen, sondern einem komplementären Verhältnis stehen, Freizeit (immer) auch Arbeit beinhaltet, wird in der (soziologischen) Freizeittheorie generell seit den 1990er Jahren diskutiert. Zur gleichen Zeit setzte sich auch in der kulturanthropologischen Tourismusforschung (vgl. Cantauw 1995) durch, anstelle von (Urlaubs)Reisen als »Gegenalltag« Urlaub und Alltag nicht weiter als getrennte, sondern sich gegenseitig beeinflussende und bedingende Erfahrungsräume zu betrachten, und im Zuge dessen die »Touristisierung des Alltäglichen« beziehungsweise die »Veralltäglichung im Tourismus« als solche zu untersuchen (Gyr 2001: 482). In der Weltumsegelung fallen Freizeit und (Arbeits)-Alltag in besonderem Maße zusammen, ist Reisen mit einer Segelyacht selbst Arbeit und von alltäglichen Routinen bestimmt. Wenn Burkhard Lauterbach in seinen Überlegungen zu einer kulturwissenschaftlichen Tourismusforschung zwei miteinander in Verbindung stehenden Alltage charakterisiert, nämlich einen »Alltag zuhause« und einen »Alltag in der Fremde« (Lauterbach 2006: 50), so trifft dies, aufgrund des in aller Regel bestehenden Abstands zu einem Arbeits- bzw. Erwerbsalltag, auch auf Langzeit-Segelreisen zu. Allerdings muß hinsichtlich der erfahrenen »Fremde« hier einbezogen werden, daß durch die Yacht als Reisemittel ein vertrautes »Zuhause« mitreist, wodurch das Erlebnis der Fremde entscheidend geprägt wird. Wenn die Weltumsegelung durch Heimatbesuche oder längere Landaufenthalte unterbrochen wird, so empfinden Segler dies als »Urlaub«, womit sich die Verhältnisse vollends umkehren. »Alltag« und »Freizeit«, »Arbeit« und »Urlaubsreise«, aber auch das »Fremde« und das »Vertraute« sind somit als mehrdeutige Kategorien zu verstehen, denen in der Praxis des Fahrtensegelns zumindest teilweise neue Bedeutungen zugeschrieben werden.

Ganz konkret stellt sich aufgrund der touristischen Handlungsmuster vieler Blauwassersegler an Land, der Wahl ihrer Destinationen und auch ihrer Motivation grundsätzlich die Frage, ob Weltumsegelungen als primär (individual)touristische Reisen betrachtet werden müssen. Wenn man die von Lauterbach auch für eine kulturanthropologische Perspektive empfohlene, einer Einführung in die touristische Berufspraxis entnommene Definition heranzieht, daß man unter Tourismus »alle

Reisen, unabhängig von ihren Zielen und Zwecken, zusammen[faßt], die den zeitweisen Aufenthalt an einem anderen Ort als dem Wohnort einschließen und bei denen die Rückfahrt Bestandteil der Reise ist« (Mundt 1998 zitiert nach Lauterbach 2006: 17), so fällt auch die Weltreise mit einer Segelyacht darunter; das Prinzip der Erdumrundung ist, zunächst, mit einer eindeutigen Rückkehrabsicht verbunden. Gleichwohl ist festzuhalten, daß individuelle Weltumsegelungen gewissermaßen außerhalb des globalen Systems »Tourismus« stattfinden bzw. dieses nur randständig berühren. Dennoch gilt es zu untersuchen, wo und wann sich Fahrtensegler selbst, wo und wann ihr Gegenüber sie als Touristen klassifizieren. Daß die *cruising community* einen zwar weniger umfangreichen, aber dennoch dem Tourismus vergleichbaren Wirtschaftsfaktor darstellt, zeigt eine in und für Neuseeland durchgeführte Vorabstudie in der angewandten Tourismusforschung, die weiterführende Untersuchungen über die Rolle internationaler Blauwassersegler für regionale, wirtschaftliche Entwicklungen im pazifischen Raum anregen möchte (Koth 2010).

Abstrakter gefasst läßt sich auch mit der Weltumsegelung als Welt-Reise, auf der das Reisen zum Lebensstil wird, an der Mobilität als Gesellschaftsprinzip anknüpfen. Von Baumann (1997) etwa werden die zwischen Metapher und spätmoderner Lebensbeschreibung oszillierenden Begriffe des Touristen, des Vagabunden oder des Pilgers zur Charakterisierung selbstbestimmter, spätmoderner Lebensentwürfe an sich herangezogen.

Leben unter Segeln als *lifestyle migration*

Ganz allgemein zeigt sich, daß sowohl in Motiven wie in Praxen der Segler eher Überlagerungen als klare Trennlinien erkennbar sind, und eine eindeutige Zuordnung des Phänomens Weltumsegelung schwer fällt. Neben touristischen Elementen weisen gerade zeitgenössische Reisen, die ohne zeitliche Begrenzung angetreten werden, Parallelen zur transnationalen Ruhestandsmigration auf. Segler teilen, z.B. im Falle Neuseelands, nicht nur Beweggründe, sondern auch geographische Ziele mit westlichen Wohlstands- und Lebensstilmigranten, die im vergangenen Jahrzehnt zunehmend zum Gegenstand auch kulturanthropologischer Forschung werden. Dabei liegt mehrheitlich eine Relokalisierung innerhalb der westlichen Welt vor, wobei in erster Linie das wärmere Klima südlicher Gefilde, und daran geknüpfte Freizeit- und Alltagsgestaltungsmöglichkeiten der eigentliche Anziehungspunkt sind, was durch den Begriff der *amenity migration* zum Ausdruck gebracht wird (Nokielski 2005). Diese *lifestyle migration* als eine auf dem Wohlstand westlicher Gesellschaften beruhender Form der freiwilligen Migration, die eben nicht ökonomisch motiviert ist, entspricht der Suche nach einem »besseren Leben«. Als Grundprinzip hinter Phänomenen wie Ruhestandsmigration, *counterurbanisation* oder Zweitwohnsitzen steht Selbstentfaltung und -verwirklichung, sowie das Bedürfnis nach einer höheren Lebensqualität (Benson/O'Reilly 2009). Weltumsegelungen fügen sich insofern in das Konzept des Lebensstilmigranten ein, als auch die

Entscheidung zum Langzeitsegeln quasi als Lebensprojekt betrachtet werden kann; das »bessere Leben« und Freiheitsversprechen wird jedoch nicht im Umzug an einen anderen geographischen Ort gesehen, sondern in der Mobilität der Segelyacht – die in diesem Sinne als eigenständiger Ort verstanden werden muß.

Daß die Yacht hierbei allerdings mehr als nur die Funktion eines saisonalen »Ferienhauses« einnimmt, mehr als ein auf Urlaub beschränktes Domizil bzw. Reisemittel darstellt, schlägt den Bogen zu den Überlegungen, daß eine Weltumsegelung trotz wesentlicher Überschneidungen eben mehr als nur ein (temporäres) Freizeit- oder Urlaubsvergnügen darstellt. Das Untersuchungsfeld *second home*, das in den letzten Jahren in den Fokus soziologischer und soziogeographischer, zunehmend aber auch kulturwissenschaftlicher Forschung geriet, bietet dennoch weitere theoretische Anknüpfungspunkte zum Verständnis von Weltumsegeln. Denn die selbstgewählte Mehrörtigkeit von Zweithausbesitzern, wie etwa transnationalen Ruhestandsmigranten, stellt ebenfalls einen Lebensstil dar, in dem sich Mobilität, Materialität und Zugehörigkeit auf bestimmte Art und Weise verbinden (Bendix/Löfgren 2007: 15). Das Wandern selbst, »in der Form des Pendelns zwischen vertrauten Orten« wird zu einer den Lebensentwurf und die Identität des Wandernden bestimmenden Lebensform (Nokielski 2005: 314). Anstelle des Pendelns setzt der Lebensstil Segeln dagegen prinzipiell das stete Weiterziehen, die Weltumsegelung die Zirkulation voraus, weshalb die Frage nach Zuhause und nach der gefühlten Zugehörigkeit sich als noch komplexer erweist.

Die zugrunde liegenden Motivationen, Praxen und Erscheinungsformen eines »Zweiten Zuhauses« wurden bereits in großer Bandbreite untersucht; sie reicht von vergleichenden und Einzelfall-Studien zur saisonalen, transnationalen Ruhestandsmigration (Nokielski 2005), insbesondere von Briten, Norwegern oder Dänen an spanischen bzw. portugiesischen Mittelmeerküsten (King/Warnes/Williams 2000; King/Patterson 1998; Haug/Dann/Mehmetoglu 2007; Williams/Patterson 1998; Rodríguez/Fernández-Mayoralas/Rojo 1998; Blaakilde 2007), über norddeutsche Feriendomizile in Schweden (Müller 2002) oder die süddeutsche Variante des Ferienhauses in der Toskana (Seidl 2009) bis zu transkontinentalen deutschen *lifestyle* Migranten bzw. *commuter migrants* in Neuseeland (Schellenberger 2011). »(Südliche) Zweitwohnsitze« wurden dabei sowohl als Phänomen an der Schnittstelle zwischen Tourismus und Migration (Hall/Williams 2002; Hall/Müller 2004; Gustafson 2002; Bell/Ward 2000) wie im Kontext einer kulturwissenschaftlichen Mobilitätsforschung (Rolshoven 2002) diskutiert.

Im Sinne einer Suche nach einem *better way of life*, einem selbstbestimmten und sinnhafteren Lebensstil können Weltumsegelungen zu allen Zeiten und in allen Formen durchaus als ein (Sonder)Typus der *lifestyle migration* betrachtet werden, auch wenn die ersten Erdumrundungen in kleinen Segelyachten dann gewissermaßen avantgardistische Erscheinungen eines als spätmodern klassifizierten Phänomens darstellen. Dabei hat keineswegs eine eindeutige, lineare Entwicklung von der

Weltumsegelung als (zeitlich begrenzte) Abenteuerreise hin zum Langzeit-Fahrten-segeln als dauerhaft multilokalem Lebensstil stattgefunden, allenfalls kann von einem graduellen Bedeutungswandel, einer allmählichen Umkehrung vorherrschender Handlungsmuster gesprochen werden. Die Synchronizität von phänomenal vergleichbaren Reisen, die aus unterschiedlicher Motivation heraus unternommen werden, die aber vor allem in ihrer Dauer wiederum völlig individuell gestaltet werden, führt zu einem steten Aufeinandertreffen durchaus differenzierbarer Fahrtensegler-›Typen‹ innerhalb einer Zeit und Raum übergreifenden *cruising community*, die sich temporär und in sich veränderlich doch immer wieder aufs Neue lokalisiert. So sehr Weltumsegelungen der »alten Zeit« auf den ersten Blick den Eindruck erwecken, es handelte sich um klar abgesteckte Reisen und temporäre Auszeiten, die in der »neuen Zeit« von einer vielörtigen, transnationalen Ruhestandsmigration abgelöst worden sei, so ist dennoch festzuhalten, daß allen Weltumsegelungen – heute wie damals – das verbindende Prinzip der Mobilität zugrunde liegt, es sich ungeachtet aller graduellen Unterschiede um das Paradoxon des wenn nicht dauerhaften, doch zumindest längerfristigen *settling in motion*, eines Seßhaft-Werdens in der Bewegung handelt

1.3 DIE QUELLENLAGE ZUM SEGELN ALS LEBENSSTIL: EINE SPURENSUCHE

Vom Camping als Urlaub und Lebensstil | Urlaubs-Yachties | Segeln als Lebensstil

Vom Camping als Urlaub und Lebensstil

In den 1950ern hießen die kleinen (Küsten)Segelschiffe französischer Urlauber »schwimmende Wohnwagen« (*rouloutte flotante*) (Griffet 2001: 656). Heute bemühen Weltumsegler selbst gerne das Bild, daß Blauwassersegeln eigentlich »Camping auf dem Wasser« sei. Worauf beziehen sich diese Vergleiche, wo stoßen sie an ihre Grenzen? Ich nehme sie zum Anlaß, meine Spurensuche durch die kulturwissenschaftliche Literatur bei Forschungen zum Camping zu beginnen, finden sich gerade hier, ob als touristische Praxis oder mobiler Lebensstil, bei aller Differenz der Phänomene wichtige Anknüpfungspunkte. Urlaubs-»Yachties« und »Yacht-Touristen« erweitern dann den Bezugsrahmen, bis hin zu den wenigen vorliegenden Studien, in denen das Segeln, bzw. *cruising*, als Lebensstil in seiner Eigentlichkeit und Komplexität diskutiert wird.

Aufgrund seiner Popularität wird Camping insbesondere in den USA bereits in den 1960ern zum Forschungsgegenstand von Soziologen. Das Campingleben wird als sich selbst genügende, autotelische Aktivität verstanden, der Campingplatz als *play*

world, in der ein vereinfachter Gegenentwurf zum Alltag inklusive alltäglicher Routinen gelebt werden kann, wobei hinsichtlich der von Frauen und Männern übernommenen Rollen in symbolischer Arbeit und Spiel große Unterschiede erkennbar sind (Burch 1964). Camping geht mit einer Einschränkung von Besitz, einer weniger komplexen physischen Umgebung, aber auch mit einer Vereinfachung der sozialen Beziehungen einher.

»Es geht um die Erfahrung einer anderen sozialen Realität mit nicht-gewöhnlichem Charakter, die den Eindruck der Unabhängigkeit, Unkompliziertheit, Naturnähe, unmittelbaren Sozialkontakten erlaubt, dem Spiel Raum gibt, soziale Differenzen verwischt, vor allem aber die *Rekonstruktion der Alltagswelt* unter verfremdeten Umständen erlaubt. In dieser merkwürdigen Spannung von Vertrautem und Neuem, Routine und – begrenzter – Kreativität entfaltet sich die Sozialwelt des Camping.« (Hennig 1999: 37f)

Wohl lassen sich bestimmte Teilaspekte übertragen, erscheint die Grundmotivation durchaus vergleichbar. Auch Raveneau stellt einerseits die These auf, daß Camping eine Gegenwelt bildet, in der sich Naturnähe und Konsumgesellschaft verbinden, und auf dem Campingplatz temporär eine gemeinschaftliche Subkultur entsteht, die auf »kollektiven Erfahrungen in einer hauptsächlich individualistischen Gesellschaft« beruht (Raveneau/Sirost 2001). Andererseits weist er auf eine fehlende Differenzierung hin, da in der Forschung letztlich ausschließlich Camping als ein gewöhnliches Touristenphänomen, bei dem das städtische, komfortable Leben im Urlaub reproduziert wird, behandelt wird, und die Variante einer spezialisierten, ja professionalisierten Freizeit- und Urlaubsform, die von der Suche nach Abenteuer und Naturnähe motiviert ist, unberücksichtigt bleibt. Übertragen auf Blauwassersegler läßt sich fragen, ob hier die Suche nach Gemeinschaft, nach kollektivem Erleben oder doch nach individuellem Abenteuer überwiegt? Inwieweit stellen gewöhnliche Weltumsegelungen heute professionalisierte Risikoerlebnisse dar?

Aus einer spezifisch französischen Perspektive auf die im Laufe des 20. Jahrhunderts stattgefundene Vereinnahmung der Küste durch zeltende Urlauber, die an der Grenze zwischen Land und Meer einen temporären Bruch mit moralischen, physischen und sozialen Normen, eine Rückkehr in die »wilde« Natur und die Gemeinschaft Gleichgesinnter erleben, verknüpft sich die Praxis des Camping am und später auch auf dem Wasser ganz konkret mit Aspekten des (Fahrten)Segelns (Griffet 2001). Bemerkenswert ist dabei vor allem, daß sich Griffet des von Bernard Moitessier geprägte Bild des »schwimmenden Dorfes« (*le village flottant*) bedient. Während der berühmte französische Weltumsegler damit die flüchtige Fahrtenseglergemeinschaft charakterisiert, die sich auf den Ozeanen der Welt irgendwo, irgendwann wiedertrifft, überträgt Griffet diese Metapher auf ein allgemeingültiges Lebensgefühl und eine Gemeinschaft aller Urlauber und »Abenteurer« am und auf dem Wasser, gleich ob Strand, Küste oder Hochsee, gleich ob segelnd oder nicht.

Aber gerade auch hinsichtlich der Bedeutung von Sozialkontakten finden sich innerhalb der Campingforschung Gegenstimmen, bemüht man sich um eine Dekonstruktion der These vom Camper als einer homogenen Touristengruppe. So stellt Werner Georg etwa fest, daß das Bild des »vom modernisierten Alltag sozial überforderten Campers, der auf dem Campingplatz vorindustrielle Sozialbeziehungen simulieren möchte«, in seinem Fallbeispiel nur auf eine Minderheit zutrifft, während das Freizeitverhalten der Mehrheit, die am Urlaubsland selbst passiv-desinteressiert ist, einem Rückzug in die Familie entspricht (Georg 1993). Angesichts der Flüchtigkeit der Seglergemeinschaft stellt sich umso mehr die Frage, welche Rolle das soziale Umfeld der Mit-Segler spielt. Wie interessiert sind Weltumsegler am kulturell Anderen, inwiefern stellt auch das Leben an Bord einen Rückzug ins Private, ins Persönliche dar?

Mit dem von Gabriele Hofmann (1994b) herausgegebene Band der Frankfurter Kulturanthropologie-Notizen zum »Dauercamping« als temporär-permanente Wohnform rückt schließlich eine Verstetigung dieser touristischen Praxis ins Blickfeld, die in ihrer Vielschichtigkeit untersucht wird. Der Band beleuchtet neben der materiellen Kultur und dem sich Einrichten in Wohnwagen und Dauercampingplatz (Özkan 1994) auch die Selbstdarstellung, die camperinterne Differenzierung von »echten« Freizeit-, Urlaubs- oder Dauercampern und einem sich daraus ableitenden Gemeinschaftsgefühl (Kruse 1994). Der Blick richtet sich auf die das Selbstverständnis von Campern bestimmende Kategorie der Freiheit (Fuchs 1994) ebenso wie auf das Mobilitätsverständnis von Dauercampern, die sich bewusst für eine Freizeitwohnform »zwischen Mobilität und Verharren« entscheiden (Hofmann 1994a). Auch wenn die Lebenswelt eines Dauercampingplatzes kaum etwas mit einer Weltumsegelung gemein zu haben scheint, weisen nicht nur Wohnwagen und Fahrtenyacht, sondern das ebenfalls sehr ausdifferenzierte Selbstverständnis der jeweiligen Akteure grundlegende Gemeinsamkeiten auf.

Daß Camping mehr als nur eine Urlaubspraxis sein kann, zeigen auch die Ethnologen Dorothy und David Counts (1997) in ihrer empirischen Studie über das amerikanische Phänomen des *RVing* als dauerhaft mobilem Lebensstil. Wie verwandt sind das Wohnen und Reisen in Caravans bzw. *recreational vehicles* und das Wohnen und Reisen mit einer Segelyacht? Es liegt nahe zu fragen, inwieweit es sich, über phänomenologische Parallelen hinaus, um unterschiedliche Varianten ein und desselben spätmodernen Phänomens handelt? Die Counts untersuchen die gegenwärtige Praxis des *RVing* im Kontext eines aktiv und sinnvoll gestalteten Ruhestands, als eine selbstbestimmte Alternative zu herkömmlichen Lebenswelten im Alter.⁵ Während Wohnwagen und Segelschiff hinsichtlich ihrer eingeschränkten

5 Sie verstehen ihre Studie dabei auch als praktischen Ratgeber. – Daß es sich in Nordamerika um eine (relativ) gewöhnliche, weit verbreitete Alltags-Praxis handelt, zeigt ihr

räumlichen Bedingungen durchaus vergleichbar sind, liegt in der Fortbewegung des mobilen Lebensraumes selbst ein fundamentaler Unterschied: Auch wenn das Manövrieren mit einem Anhänger oder einem 6-Meter-Wohnwagen ein wenig Übung verlangt, so ist Autofahren doch Alltagskönnen, stellen Straßen und Autobahnen einen vertrauten Verkehrsraum dar, der es immer erlaubt, im Notfall anzuhalten und Hilfe zu organisieren. Dahingegen erfordert Segeln ein gewisses spezifisches Können, und auch Wissen, um sich dem Verkehrsraum See zu stellen; in wesentlich höherem Maße ist man auf See auf sich gestellt, bedingen das Meer und das Gefühl, auf langen Strecken der Natur ausgeliefert zu sein bzw. sich ihr anzuvertrauen, völlig unvergleichliche psychische und körperliche Erfahrungen.

Urlaubs-Yachties

Einer an den Bootsbesitz geknüpften Form des *cruising* als *leisurely sailing practice*, wie sie etwa Laurier (1999) untersucht, steht die touristische Praxis des *cruising* auf einer gecharterten Segelyacht gegenüber. James Lett (1983) betrachtet in seiner Studie zum *Charter Yacht Tourism* auf den British Virgin Islands sein Untersuchungsfeld allerdings nicht als Segler, sondern als »people at play«. Die Karibik verhielt dabei gerade in den 1980ern eher noch als heute das Ideal des »globalen Strandes« (Löfgren 2002), das bei Lett als »sun, sand, surf, and sex« charakterisiert wird (1983: 36), werben die Virgin Islands als »yachting paradise«. Vor dem Hintergrund, Tourismus generell als eine besonders wertgeschätzte Form des Spiels zu betrachten, weist der Chartersport gleich mehrere Charakteristika auf: die Freiheit, den Urlaub selbst zu gestalten, an keine Fahrpläne gebunden zu sein, sich unabhängig (bis auf das Wetter) bewegen zu können und frei über seine Zeit zu verfügen. Ebenso der Umstand, daß die außer-gewöhnliche Umgebung ein außer-gewöhnliches, regel- bzw. normüberschreitendes Verhalten erlaubt, dessen sich die Akteure dabei wohl bewusst sind.

»There is a pervasive comradery with the crews of other bareboat yachts, charter yacht tourists are gregarious and convivial. They share a common and consuming interest, sailing, and they speak a common dialect, one that is liberally sprinkled with nautical terms.« (Lett 1983: 44)

Eingang in die Populärkultur. In dem Road Movie ALL ABOUT SCHMIDT (USA, 2002; R: A. Payne), in dem Jack Nicholson als einsamer Witwer mit einem Motor Home unterwegs ist, spiegeln sich auch »gewöhnliche« RVer. – Dagegen ist ALL IS LOST (USA, 2013, R: J.C. Chandor), mit Robert Redford als havariertem Einhandsegler, der überhaupt erste Spielfilm, der das Setting des Fahrtensegelns aufgreift (und ohne dabei die Geschichte einer bestimmten Weltumsegelung nachzuerzählen).

Das auffällige Verhalten der Charters touristen versteht Lett als eine Umkehrung der »central sexual and social ideologies of tourists home culture«, als ein auf dem Moment der verpflichtungs- und alltagfreien Urlaubszeit basierendes liminoides Phänomen im Sinne Victor Turners. Charter-Yachties bilden eine Gemeinschaft in der »Gegenwelt« des Urlaubs, die mit Lett von betont sexuellem, bzw. sexuell freizügigem Verhalten ebenso geprägt ist wie von der Bedeutungslosigkeit üblicher Distinktionsmerkmale wie Beruf oder soziale Stellung, dem gleichen Auftreten und Aussehen bis hin zu einer »aggressivly friendly« Geselligkeit untereinander. Als temporäres anti-strukturelles Verhalten übernimmt der Charterurlaub Ventilfunktion für das »ordentliche« Alltagsleben, in das die Touristen zuverlässig wieder zurückkehren, um die gewöhnliche Ordnung zu bestätigen.

Interessanterweise kommen Fahrtensegler, die, wenn auch in geringerer Zahl, die Virgins Islands besuchen, in dieser Studie noch nicht einmal als Randfiguren vor. Welche Rückschlüsse können daraus auf das Verhältnis von Charter- und Langzeityachties gezogen werden? Welche Aspekte der hier beschriebenen *comunitas*⁶ finden sich auch in der Fahrtenseglergemeinschaft wieder – oder erleben Langfahrtsegler eine völlig andere Kategorie von Kameradschaft, Geselligkeit und Gleichheit? Wie sind offensichtliche Parallelen zu beurteilen – sind sie als seglerische, oder als nationale Eigenheiten zu verstehen? Haben amerikanische *cruiser* mehr mit amerikanischen Charters yachties gemein als mit deutschen Fahrtenseglern – wo verlaufen welche Grenzen, wo liegen die Gemeinsamkeiten? Oder ist Letts Beschreibung als die Analyse eines spezifischen Zeitphänomens, einer bestimmten geographischen Region zu deuten?

Die Südsee lockte zwar als imaginatives Paradies schon im 19. Jahrhundert zivilisationsmüde Aussteiger jeglicher Art, zum konkreten Reiseziel wohlhabender Europäer wurden die pazifischen Inseln erst ab den späten 1970ern.⁷ Vor dem Hintergrund solcher Südsee-Reisen als Modeerscheinung untersuchte der Ozeanist Hans Fischer (1984) die Erwartungshaltung und das Selbstverständnis europäischer Samoa-Touristen. Neben »Hotel-«, »Gästehaus-« und »Kreuzfahrt-Touristen« führt Fischer dabei »Yacht-Touristen« auf und belegt damit das Auftreten (europäischer) Fahrtensegler, verortet sie zugleich jedoch primär als Touristen mit einem spezifischen Reisemittel, der Yacht. Ihre charakteristischen Aktivitäten sind »[h]äufige Besuche auf den Booten, Besuch der Hotel-Bars und Interaktion mit

6 Turners Konzept der *comunitas* wird im Kontext der Tourismusforschung, neben Letts Anwendung auf die temporäre Gemeinschaft von Charters touristen, anderswo in der nicht minder mobil-flüchtigen Situation des Campingplatzes verortet (vgl. Raveneau 2001).

7 Zu Geschichte und Gegenwart des Tourismus in Ozeanien siehe den Sammelband von Hall und Page (1996), sowie melanesienspezifisch die Arbeit von Ngaire Douglas (1996).

Hotel-Touristen« (Fischer 1984: 54). Implizit verweist Fischer mit seiner Beschreibung damit auf die *cruising community* als dem hauptsächlichen sozialen Interaktionsort, berücksichtigt aber auch die Nutzung touristischer Infrastrukturen durch Segler und einen Austausch zwischen ihnen und konventionell reisenden Samoa-Besuchern. Wenn er zu dem Ergebnis kommt, daß sich Samoa-Reisende mehrheitlich ihren persönlichen Südsee-Traum erfüllen möchten, allerdings sowohl »Aussteiger« als auch vermögende Touristen dabei ein nur oberflächliches Interesse an »authentischer« samoanischer Kultur und Lebensweise bewegt, regt dies die Frage an, in welchem Ausmaß Weltumsegler dagegen gerade die Unabhängigkeit ihres Reisemittels nutzen, um »anders« zu reisen.

Als typische Vertreter einer ungeplanten, »zufälligen« Auswanderung, nach Abbruch der Weltumsegelung, tauchen Yachties dagegen in der Migrationsstudie der Kulturanthropologin Brigitte Bönisch-Brednich über deutsche Auswanderer in Neuseeland auf. Die Autorin stellt darin deutsche Weltumsegler der frühen 1970er vor, »die nach einer längeren Pause in Neuseeland letztendlich auf halber Strecke ›hängenblieben«« (Bönisch-Brednich 2002:124). Auch wenn der diese Studie bestimmende Ansatz der Periodisierung von Auswanderergruppen nur eingeschränkt auf Weltumsegler zu übertragen ist, ließe sich davon ausgehend aber doch fragen, ob das Hängenbleiben – insbesondere an der »Halbzeitstation« Neuseeland – ein Merkmal gerade der Fahrtensegler der 1970er Jahre war; und ob die von Bönisch-Brednich für die 1990er Jahre konstatierte »Lifestyle-Migration« nicht auch von jenen Yachties gelebt wird, die heute mit einem *residence permit* in Neuseeland an Bord leben, saisonal aber »zu den Inseln« segeln.

Segeln als Lebensstil

Würde man die Spurensuche nach Quellen über die kulturwissenschaftliche Literatur hinaus ausdehnen, sähe man sich mit einer kaum mehr zu überblickenden Fülle von Seglerliteratur konfrontiert, von Reiseschilderungen und Handbüchern von, über und für (künftige) Weltumsegler: Ausdruck einer enormen seglerischen Nachfrage, wobei die »Hinterherfahrenden« neben pragmatischen Aspekten des Lebens an Bord und konkreter Reiseverläufe ebenso die Motive der »Vorgefahrenen« interessieren. Mitte der 1970er Jahre, zu einer ersten Hochzeit des Fahrtensegelns, verfasst Don Holm⁸ die erste und, soweit mir bekannt, auch einzige Chronik: *The Circumnavigators: Small Boat Voyagers of Modern Times* (Holm 1974). Bei seiner Analyse von über 100 Segelreisen beschränkt er sich dabei nicht

8 Der Amerikaner und passionierte Segler stand jahrelang der *Joshua Slocum Society International* (gegr. 1955) vor, die das Andenken an Slocum pflegte, über »adventures of small boat sailors« berichtete und regelmäßig Fahrtenberichte ihrer Mitglieder publizierte. – 2011 löste sich die JSSI auf (www.joshuaslocumsocietyintl.org vom 07.09.12).

auf Erstleistungen⁹, sondern nimmt bewusst einige jener »ereignislosen«, »anonymen« Weltumrundungen auf, die seinerzeit bereits die Mehrheit aller stattfindenden Weltumsegelungen darstellen (ebd. 287).

»Who are these people? What are they really seeking? What motivates them to undertake the risks involved in crossing vast oceans in tiny ships, [...], the possibility of accident and sickness, fearful uncertainties of the unknown, and the inevitable and exasperating red tape of many petty customs and port officials in foreign lands? Certainly, there is nothing easy or simple about a bluewater voyage. – Are these people seeking adventure? Romance? Escape? [...] Are they anachronisms in a world that no longer has use for explorers and pioneers? Are they bums, dropouts, copouts, or just plain nuts?« (Holm 1974: xi)

Die erste wissenschaftlich kontextualisierte Antwort auf diese Frage liefert der Australier Jim MacBeth mit dem Fazit »that cruisers, as cultural ›heroes‹, can be seen as affirmative deviants« (MacBeth 1985). MacBeth, auf den sich in dieser Hinsicht auch sämtliche nachfolgenden Studien beziehen, versteht Langzeitsegler als Subkultur mit einer gemeinsamen Ideologie und Weltanschauung, die sich gleichermaßen durch ihre gesellschaftskritische und schöpferische Haltung auszeichnet; oder, wie er es immer wieder auf den Punkt bringt, ist *cruising* »both critical and creative« (MacBeth 1985, 1992, 2000). Sein Untersuchungsfeld sind jene *committed long-term ocean cruisers*, die sich dauerhaft für das Segeln als Lebensstil entschieden haben. Aus sozio-psychologischer Perspektive untersucht er ihre Motivation, ihre Erwartungen, Werte und Einstellungen sowie den schrittweisen Prozess des Hineinwachsens in diese spezifische Subkultur, die sich nach MacBeth maßgeblich über die ausgesprochene Freiheitssuche ihrer Mitglieder definiert. Die kritische Komponente dieses autotelischen Lebensstils stellt die Flucht bzw. der Ausbruch aus der modernen Gesellschaft dar (»escape from modern society«), ihr gegenüber steht die Kreativität des Seglers, selbstbestimmt eine Vorstellung des »guten Lebens« umzusetzen, ein befriedigendes, selbstverantwortliches, auch einfacheres und naturnäheres Leben zu führen. MacBeth stellt das Fahrtensegeln auf der einen Seite als einen grundsätzlich sozialkritischen Gegenentwurf zu der in der modernen, westlichen Konsum- und Überflussgesellschaft erlebten Selbst- und

9 Es handelt sich, wie Autor betont, um eine subjektive Auswahl, »the best and most representative of these voyagers« vorzustellen, wobei allerdings ausschließlich englischsprachige Segelliteratur berücksichtigt wird. (Bemerkenswert die kommentierte Bibliographie, in der er Publikationen von 159 Seglern aufführt). Nur zwei deutsche Segelreisen werden erwähnt: Rollo Gebhards Einhandweltumsegelung mit der SOLVEIG III (1967-1970) und Walter Königs Reise mit der ZARATHRUSTRA (1965-69), der mit 27 Fuß bis dahin kleinsten deutschen Segelyacht (Holm 1974: 317-322 u. 350-352).

Naturentfremdung dar, auf der anderen Seiten betont aber auch er, daß weniger der Wunsch nach gesellschaftlicher Veränderung als die persönliche Selbst-Entwicklung Segler dazu bewegt, sich für dieses Leben zu entscheiden.

»Cruising, then and the people who engage in it as a lifestyle, is a subculture in which the individual's own needs are paramount. On the one hand, there is an escape from the restriction of modern society, on the other, there is clearly an attempt to set up an alternative to that way of living inherent in modernity. It is also clear, that neither the escape nor the created lifestyle can be seen as direct contributors to the improvement of the society of which the cruisers are so condemnatory. Cruising is affirmative mainly for the individual.« (MacBeth 1985: 322)

Die Gültigkeit von MacBeths These der »affirmative« oder »positive deviance«, daß Fahrtensegler einerseits aus gesellschaftlichen Zwängen fliehen, andererseits Abenteuer, Herausforderung oder die Erfüllung eines Traumes suchen, wird in den Studien von Gayle R. Jennings zwar bestätigt, sie verbindet damit jedoch die Kritik, daß MacBeth in seinem Bild einer amorphen Subkultur genderspezifische Aspekte völlig außer Acht ließ, und betont demnach den grundsätzlich feministischen Ansatz ihrer eigenen Forschung (Jennings 1999, 2005). Jennings bemüht sich, ausdrücklich zwischen spezifisch männlichen und spezifisch weiblichen Erfahrungen des Langzeitsegelns zu differenzieren, um die Sichtbarkeit von Frauen zu erhöhen, sowohl was das Fahrtensegeln an sich wie seine wissenschaftliche Analyse angeht.¹⁰ Sie ergänzt die Frage nach der Motivation von Fahrtenseglern überdies um den Aspekt des touristischen Erlebens, stellt das Reisen neben die grundsätzliche Freiheitssuche und den selbstgewählten Ausstieg aus dem »Zentrum« an die »Ränder« der westlichen modernen Gesellschaft.

Die ethnographischen Studien von MacBeth und Jennings sind dabei als Momentaufnahmen der jeweils zeitgenössischen Seglerszene zu betrachten. Durch das Jahrzehnt, das zwischen ihren eigentlichen Forschungsphasen liegt, behandeln sie bereits unterschiedliche Seglergenerationen, wobei ein sich abzeichnender Wandel, etwa im Durchschnittsalter und Wohlstand des jeweiligen Samples erkennbar, nur am Rande erwähnt wird. Heute läßt sich rückblickend festhalten, daß der Zeitpunkt dieser beiden Untersuchungen zum *ocean cruising* als Subkultur letztlich mit dem Ende einer fahrtenseglerischen Epoche zusammenfällt, wie ich in Kapitel 4 ausführlich darlegen werden. Dieser Umstand, der insbesondere mit technischen Entwicklungen (v.a. der Satellitennavigation) zusammenhängt, ist für die damaligen

10 Während Jennings aus diesem in teils umfangreichen Interviewpassagen sowohl weibliche wie männliche Informanten zu Wort kommen läßt, und themenspezifisch die unterschiedlichen Sichtweisen hervorhebt, greift MacBeth in diesem Kontext ausschließlich auf Zitate aus einer damals wie heute männlich dominierten Seglerliteratur zurück.

Segler wie für die Forscher offensichtlich noch von keiner rechten Bedeutung. Er wird ebenso wenig thematisiert wie die Geschichte des Fahrtensegelns im 20. Jahrhundert überhaupt. Hinsichtlich der Zukunft weist Jennings, die selbst die Ergebnisse von MacBeth bestätigt, zumindest darauf hin, daß sich Motive und Erfahrungen von Langfahrtseglern wandeln können bzw. werden. Welchen Einfluß aber kommunikationstechnologische Entwicklungen ganz konkret auf die von ihr als zentrale Kategorie verstandene *connectivity* der Segler haben könnten, d.h. auf deren Verbundenheit mit dem Partner oder der Herkunftsgesellschaft, dem Umgang mit emotionalen Bindungen infolge der Entscheidung für die Wanderexistenz des Fahrtensegelns, war in den 1990ern offensichtlich noch gar nicht abzusehen.

Und MacBeth, der seine Studie von 1985 mit einer geradezu visionären Beschreibung der Zukunft des Fahrtensegelns beschließt, in der er nicht nur die immer weiter wachsende Zunahme von Fahrtenseglern, die Überfüllung beliebter Segelreviere, sondern auch die zunehmenden Technisierung von Fahrtenyachten und die Abhängigkeit von elektronischen Geräten heraufbeschwört, läßt die tatsächlich eingetretene Entwicklung dennoch in späteren Veröffentlichungen außen vor. Seine in den 1980ern postulierte kritische Grundhaltung von Langzeitseglern vertritt er auch zwanzig Jahre später, wenn er *cruising* weiterhin als eine indirekte Gesellschaftskritik, eine individuelle Suche nach einem »utopischen«, besseren Lebensstil beschreibt (MacBeth 2000).

Dagegen versteht der norwegische Anthropologe Rolf Scott eine Erdumrundung per Segelyacht primär als innere Reise und persönliche Entwicklung, als das Durchlaufen von Initiations- und Übergangsprozessen im Sinne Arnold van Genneps und Victor Turners *rites de passage* (Scott 2002). Er konstatiert, daß die räumliche und zeitliche Dimension einer Weltumseglung spezifische Transformationsprozesse des Einzelnen bedingt, so daß die beabsichtigte Weltumrundung als temporäre Auszeit und in sich geschlossene Reise vom Langfahrtsegeln als Lebensstil, als dauerhaft mobile Seglerexistenz, abgelöst wird.

»What are the incentives for making long-distance cruising a personal project people aim for, and how do they deal with the separation from their secure life ashore? How do they deal with the ocean after setting sail, and what makes many cruisers embrace this life with such a vigour, that they extend their timeframe for cruising considerably, some indefinitely? The life at sea changes a person and the impact seems relative to the amount of time spent on a cruise, and distance sailed.« (Scott 2002: 5)

Die Seglergemeinschaft, basierend auf solchen geteilten Erfahrungen, wird dagegen erst in der wesentlich jüngeren Studie und wiederum im Kontext der *leisure studies* von Carolin Lusby und Stephen Anderson behandelt. Sie verstehen die Bildung eines spezifischen Zusammengehörigkeitsgefühls unter Fahrtenseglern wie Lett (1983) es 25 Jahre früher für Chartersegler formulierte als eine anti-strukturelle

comunitas im Sinne Turners (Lusby/Anderson 2008). Schließlich wurden Blauwassersegler jüngst auch in einer australischen Pilotstudie zur Rolle des internationalen (Fahrten)Yacht-Tourismus für die Wirtschaft der »unterentwickelten« Inseln des Südpazifik berücksichtigt (Koth 2010). Im Gegensatz zu den anderen Untersuchungen, die sich in erster Linie auf teilnehmende Beobachtung und narrative Interviews stützen, testet Koth, inwieweit angesichts der flüchtigen Mobilität der Segler Fragebögen das Feld erweitern können. Sie setzt auf die Partizipation von Seglern, die sich in einem bestimmten, beinahe ausschließlich von amerikanischen Fahrtenseglern frequentierten Internet-Forum¹¹ eingeschrieben haben; und resümiert, daß dieses Vorgehen eine zu starke nationale Zentrierung bedingt, und künftige Forschungen wesentlich differenzierter angelegt werden müssten.¹²

Insbesondere angesichts der seit den 1980ern enorm gestiegenen Zahl von Fahrtenseglern bin ich ganz dezidiert der Meinung, daß es eines in vielerlei Hinsicht differenzierten Zuganges zum Untersuchungsfeld bedarf, um unzulässige Verallgemeinerungen über die, wie Jennings aus feministischer Perspektive zeigte, eben nur auf den ersten Blick als homogene Gruppe erscheinenden Fahrtensegler zu vermeiden. Dabei stellt eine an der Nationalität der Segler ausgerichtete Unterscheidung nur eines von vielen möglichen Kriterien dar, dessen Reichweite durchaus diskutiert werden kann. Dies gilt ganz sicher auch für meine in der Einleitung dargelegte Entscheidung für deutschsprachige Segler und das Auswahlkriterium einer beabsichtigten Weltumsegelung. Auch dann lassen sich Generalisierungen jedoch nie ganz vermeiden, sind diese in gewissem Maße zulässig und notwendig, und auch ich spreche im Folgenden von *den* Seglern. Neben den Gemeinsamkeiten möchte ich dabei aber, gewissermaßen relativierend, die individuell sehr unterschiedlichen Biographien der Weltumsegler meines Samples aufzeigen. Pauschale Aussagen, ob über die Motive der Segler, über ihre Entwicklungsprozesse und das Hineinwachsen in den Lebensstil, oder über das, was Langzeitsegler »wirklich« suchen, möchte ich hinterfragen bzw. den Leser dazu ermutigen, dies vor diesem Hintergrund zu tun.

11 Koth kontaktiert die yahoo-group-list »pacificpuddlejump«, deren Mitglieder an der gleichnamigen, gemeinschaftlichen Pazifiküberfahrt von der amerikanischen Westküste nach Tahiti teilnehmen. Für diese selbstorganisierte Rally melden sich bis zu 150 v.a. US-amerikanische Fahrtenyachten, die individuell starten, aber im Vorfeld und unterwegs untereinander Funkkontakt halten und sich austauschen, und alle denselben Zielhafen ansteuern, wo das Tourismusbüro von Französisch Polynesien eine Willkommensparty für sie veranstaltet wird. (www.pacificpuddlejump.com)

12 Dabei weisen schon MacBeth (1985) und Jennings (1999) auf eine ungleich gewichtete nationale Zusammensetzung ihrer jeweiligen Sample hin, die zu einer unbeabsichtigten Konzentration einmal US-amerikanischer, einmal australischer Fahrtenyachten führen.

1.4 ZUR POSITION DER FORSCHERIN

»alles Yachties, nur Segelgeschichten« | Zur Forschungsposition als Ex-Yachtie

»alles Yachties, nur Segelgeschichten«

Die Weltumsegelung als prozesshaftes Hineinwachsen in das Leben als Fahrtensegler, spezifische Bewährungsproben und der allmähliche Kompetenzgewinn, durch den der Status des erfahrenen Seglers erreicht wird, lassen sich in mancherlei Hinsicht mit der von Kaschuba beschriebenen »physischen, psychischen und biographischen Investition« der Feldforschung vergleichen, die als »rite de recherche« dem ethnowissenschaftlichen Novizen ermöglicht, sich zu bewähren und symbolisches Kapital seiner Profession zu erlangen (Kaschuba 2003: 201; s.a. Schmidt-Lauber 2007: 222). Rolf Scott betont, daß das Leben auf See einen Menschen verändert, und diese Veränderung umso nachhaltiger wirkt, je länger und je weiter man segelt, wobie es zu bedenken gilt, daß sich hierin gerade auch seine subjektive Lebenserfahrung widerspiegelt. Tatsächlich weisen in all jenen Studien, die sich mit dem flüchtigen Lebensstil des Langzeitsegelns beschäftigen, ihre Autoren und Autorinnen explizit darauf hin, daß eine persönliche Nähe zum Untersuchungsfeld gegeben ist, daß wissenschaftliche und seglerische Interessen zusammenfallen. So verweist MacBeth auf seine Erfahrungen als langjähriger Bootseigner und Segler, und segelt ein halbes Jahr als teilnehmender Beobachter auf verschiedenen *cruising yachts* im Pazifik mit, Jennings lebt zur Zeit der eigentlichen Forschungsphase mit ihrem Ehemann als *live-aboards* in einer australischen Marina, nachdem sie zuvor zweieinhalb Jahre lang in den Gewässern von Papua Neuguinea und Indonesien gesegelt sind. Scott reflektiert neben seinem distanzierten Blick auf die eigene Weltumsegelung ausführlich seine Rolle als »well-integrated and experienced W[estern] S[ea] N[omad] doing research on WSN« (Scott 2002: 29) während der späteren Feldforschungsphasen. Er betont den autoethnographischen Charakter seiner Arbeit, und analysiert die Innenperspektive der tatsächlich gelebten eigenen Praxis.¹³ Als erfahrener, bewährter Weltumsegler ist Scott ein Vertreter seines Untersuchungsfeldes, hebt jedoch die gerade durch den zeitlichen Umfang seiner Forschung mögliche und angestrebte »Objektivierung« der eigenen, subjektiven Erfahrungen hervor, um dadurch zu einem wissenschaftlichen Verständnis zu gelangen (Scott 2002: 28-31). Auch ich bewegte mich im Feld der Weltumsegler als »Ex-Yachtie«, was sich in spezifischer Weise auf den Forschungsprozess auswirkte. Bevor ich aber auf dessen Verlauf zu sprechen komme, möchte ich zunächst meine eigene Sozialisation in der *cruising community* vorstellen.

13 Zur autoethnographischen Forschung in der Kulturanthropologie und unterschiedliche Erscheinungsformen siehe auch die Ausführungen von Brigitte Bönisch-Brednich (2012).



Abbildung 3: Tongatapu, 2001 – Einzug auf der PANTA REI

Thorolf dokumentiert in den ersten Tagen unserer Reise, wie wir unser Gepäck, die Koffer und Kisten der Filmausrüstung, mit dem Dinghi an Bord bringen.

21. August 2001. Zwei Tage nach dem ersten Abendessen unter Yachties. Der Umzug auf unser Segelschiff erfolgt etappenweise, wir bringen zunächst Gepäck und Ausrüstung an Bord. Es liegt immer noch in einem Hafenbecken in Tongas Hauptstadt Nuku'alofa, per Heckkleinen festgemacht an einer für ausländische Fahrtenyachten reservierten Mole. Neben ihr als einzige weitere Yacht die Stahl-Slup des deutschen Fahrtenseglers, der auf seine neuseeländische Lebensgefährtin wartet. Wieder halte ich in meinem Tagebuch fest, daß es für Langfahrtsegler offenbar neben ihren Booten und dem Segeln wenig interessante Gesprächsthemen gibt: »Mittags noch Tee an Bord, mit Udo und mit Peter (dem 69-jährigen). Immer diese Yachtgeschichten. Glaube nicht, daß ich auch mal so reden werde.«

Ich empfand nicht nur keinerlei Zugehörigkeit zu einer offensichtlich existierenden *cruising community*, sondern hatte vielmehr ein ausgeprägtes Abgrenzungsbedürfnis gegenüber allen anderen Seglern, gleich ob Charters Touristen oder Weltumsegler. Yachties waren die Anderen, zu ihren Segelgeschichten fehlte mir offenbar der Zugang. Ich erlebte – in den Herausforderungen des Segelns ebenso wie in den Begegnungen mit Fahrtenseglern – die für ethnographische Feldforschungen charakteristische »Fremderfahrung als Selbsterfahrung« (Kohl 2000: 15) gewissermaßen unter umgekehrten Vorzeichen. Ohne vorab formulierte Forschungsabsicht entdeckte ich

durch alltägliche soziale Interaktionen ein unerwartet großes Feld, das meine kulturwissenschaftliche Neugier weckte. Im Rückblick zeigt sich, daß das eigene Unbehagen und meine ›Befremdung‹ in dieser Phase zur bewussten ›Veränderung‹, einer m.E. überzogenen Verfremdung der segelnden »Anderen« (Kaschuba 2003: 198) führten, um mich zunächst meiner eigenen Position und Haltung zu einem mir völlig fremden Lebensstil zu vergewissern. Letztlich trugen diese zwar intensivst teilnehmenden, aber wenig systematischen Beobachtungen zur Entwicklung erster konkreter Forschungsfragen bei: Welche Motivation bewegt Weltumsegler? Sind Yachties Abenteuerer und ausgeprägte Individualisten? Aber warum dann alle auf den gleichen Routen? Worauf begründete sich diese Seglergemeinschaft, die wir offensichtlich erlebten? Weshalb gehörten wir dazu, obwohl wir anders unterwegs waren? Oder blieben wir eben doch außen vor?

Wir segelten weder allein um des Segelns willen noch befanden wir uns auf einer Weltumsegelung. Darin unterschieden mein Partner Thorolf und ich uns ganz grundlegend im Anlass, der uns dennoch zu Yachties machte. 20 Monate lang lebten und segelten wir auf und mit unserer PANTA REI, einem soliden, klassischen 35-Fuß-Fahrtenschiff¹⁴. Der Zweck unserer Reise durch den westlichen Süd- und Nordpazifik war allerdings die Produktion einer mehrteiligen ethnographischen Fernseh-Dokumentation¹⁵ über Rituale und mythisch-historisch bedeutsame Stätten in Polynesien, Melanesien und Mikronesien. Die besonderen Umstände der Dreharbeiten – daß wir ausschließlich zu zweit drehten, monatelang an Bord lebten und von Drehort zu Drehort segelten – waren uns weder vorgeben worden, noch wurden sie in den Filmen selbst thematisiert. Die Filmproduktion bestimmte aber den Ablauf unserer Reise. Im Vorhinein festgelegte Drehorte mussten zu bestimmten Terminen und Zeiten erreicht werden, Ankerplätze konnten nur selten primär nach seglerischen Gesichtspunkten gewählt werden.

Teils sachliche, teils sehr persönliche Überlegungen führten zu der Entscheidung für eine Segelyacht als Reise- und Transportmittel. Einmal konnten so die im Pazifik horrenden Flug- und Übernachtungskosten vermieden, und relativ unabhängig Inseln und Atolle abseits üblicher Verkehrsrouten angesteuert werden. Segelnd sollten wir, unserem ethnologischen Selbstverständnis gemäß, letztlich auch andere Zugänge und Einblicke in die Lebenswelt Ozeanien erhalten. Zum anderen erkannte

14 Eine Hallberg Rassy Rasmus (35 Fuß/10,5 m), Baujahr 1973, GFK, die in Neuseeland lange Jahre an Land stand. Den Kontakt zum Voreigner vermittelte eine Bekannte, die in den 1990ern um die Welt gesegelt, und Thorolfs Ansprechpartnerin für eine erste Reiseplanung und die Schiffsuche war. Ein Indiz für die grundsätzliche Hilfsbereitschaft unter Seglern wie dafür, daß ›man‹ sich in der Fahrtenseglerszene recht weitläufig ›kennt‹.

15 MYTHEN DER SÜDSEE (D 2005, 5x45 Minuten; Arcadia Filmproduktion im Auftrag des Bayerischen Fernsehens)

Thorolf diesen Filmauftrag aber auch als Möglichkeit, bereits mit Ende Zwanzig, und nicht erst im Ruhestand, seinen Traum vom Segeln zu realisieren. Ich ließ mich von Thorolfs rationalen Argumenten zu den organisatorischen Vorteilen und überdies der Machbarkeit eines solchen Unterfangens überzeugen, dabei ebenso wenig wie er mit dem Segeln, geschweige denn dem Leben auf einer kleinen Hochseeyacht vertraut. Auch dieser völlige Mangel an einschlägigen praktischen Erfahrungen, die kurze Ausrüstungsphase und eine meinerseits nur sehr halbherzig verfolgte theoretische Vorbereitung, ist so unter Fahrtenseglern doch nur sehr selten anzutreffen. Dies vermittelten uns viele Langzeit- und Weltumsegler, die wir unterwegs trafen, die unser Unternehmen häufig als umso mutiger ansahen.

Mein anfänglicher Überdruß an Yachtgeschichten und dem häufig monothematischen Austausch mit anderen Seglern über Reparaturen, Bootsausrüstung und -eigenschaften, über Bezugsquellen für rostfreie Schrauben oder die einzig wahre Schwerwettertaktik, über die immer gleichen, oberflächlichen Fragen nach Woher und Wohin und was man dort erleben muss, an all den guten und gut gemeinten Ratschlägen, nahm offensichtlich mit dem Voranschreiten der eigenen Reise ab. Schon nach einem Monat finden sich in meinem Tagebuch keinerlei Einträge mehr über die anfangs so leidigen »Segelgeschichten«. Dies mag daran liegen, daß einerseits eine gewisse Gewöhnung meinerseits an das seglerische Umfeld und Seglerspezifische Unterhaltungen stattfand, ich andererseits aber auch lernte, mitzureden. Das Zusammentreffen mit anderen Yachties, das im Verlauf unserer Reise durch Verlassen der so genannten Barfuß-Route ohnehin seltener wurde, lernte ich als Gelegenheit zum Austausch mit einem verständigen Gegenüber schätzen, wurde dies zum Raum, um von eigenen Segelerlebnissen berichten zu können.

Insgesamt stellte sich meine Reise sicherlich als ein fortdauernder Prozess des Lernens und Erfahrens dar, als persönliche Entwicklung ebenso wie in der Zunahme seglerischer Kompetenzen. Das alltägliche Leben an Bord, vor Anker wie insbesondere auf See während tage- und wochenlanger Überfahrten, zählt sicherlich zu den intensivsten und nachhaltig prägendsten Erfahrungen meines Lebens. Blauwassersegeln birgt eben immer auch ein Moment der existenziellen Bedrohung in sich, welches in der Normalität des Landlebens selten so deutlich zutage tritt. Das sich vollkommen Einlassen-Müssen auf die Situation, da auf See ein Anhalten, Verschnaufen, Rasten nicht möglich ist, erfordert Vertrauen ins eigene Können ebenso wie absoluten Verlass auf Partner und Boot. Fast zwei Jahre, die ich nicht missen möchte, bin ich gesegelt und habe – allerdings unter den Prämissen der Filmproduktion – das Leben eines Yachtie geführt. Gleichwohl habe ich mich nie selbst als Yachtie noch als Seglerin verstanden. Meine Skepsis gegenüber dem Fahrtensegeln als solchem, dem keine konkrete Aufgabe wie etwa unser Filmen zugrunde liegt, wurde anfangs durch das Erleben vor allem beschwerlicher Momente dieses Lebensstils – etwa den beschränkten Platzverhältnissen nebst ständig notwendigen Reparaturen und entsprechendem Chaos an Bord – sehr bestärkt. Doch irgendetwas

musste ja den überraschend vielen Langfahrtseglern, denen ich begegnete, erstrebenswert erscheinen. Wodurch wurden sie für ihre Mühsale entschädigt? Nach und nach bekam ich einen Eindruck davon, was Langzeitsegeln unter anderen Vorzeichen und Umständen, mit einem weniger reparaturbedürftigen Boot und ohne Zeitdruck, bedeuten könnte. Auch ich erlebte beglückende Momente, in denen mich das Segeln freute, und entwickelte durchaus ein gewisses Verständnis für den Wunsch, die Welt zu umsegeln. Gleichzeitig erwuchs daraus die Frage, ob Fahrtensegeln heute noch das ist, was es laut Büchern und vor allem Erzählungen langjähriger Yachties einmal gewesen sein musste. Wer kann sich diese Leben heutzutage überhaupt noch leisten? Was geben Weltumsegler für die Erfüllung ihres Traumes auf? Und ist ein langjähriges oder sogar dauerhaftes Leben unter Segeln wirklich so befriedigend und erstrebenswert, wie Fahrtensegler es darstellen?

Zur Forschungsposition als Ex-Yachtie

Nicht zuletzt waren es meine generellen Zweifel an der Sinnhaftigkeit einer Weltumsegelung, die den Anstoß gaben, den persönlichen Erfahrungen und Eindrücken einen im Sinne Bourdieu (2002) selbst-objektivierenden Blick der Kulturwissenschaftlerin auf das komplexe Phänomen Weltumsegelung überindividuell gegenüber zu stellen. Hatte bereits das zum Gelingen der eigenen Segelreise notwendige Hineinfinden in den Alltag eines Langfahrtseglers dabei genau jenes ständige »Beobachten und Verstehen mittels lernender Erfahrung« erfordert, das als die Grundlage jeder ethnologischen Feldforschung gilt (Schmidt-Lauber 2007: 221), so begleitete meine Identität und Rolle als Ex-Yachtie mich auch während der eigentlichen Forschungsphasen. Früher oder später wurde ich immer gefragt, ob ich denn selbst gesegelt sei. Daß ich von einer in Ansätzen vergleichbaren Segelreise berichten konnte, verwies auf einen gemeinsamen Erfahrungshorizont, der mich als Forscherin als ein »verständiges«, mit der Lebenswelt meiner Gesprächspartner vertrautes Gegenüber legitimierte. Als Ex-Yachtie und damit ehemaliges »Mitglied« der von mir untersuchten Seglergemeinschaft waren mir Jargon und Umgangsformen der Segler untereinander nicht fremd (vgl. Raisborough 2007). Dies schloß jedoch nicht aus, daß mir im Gespräch immer wieder auch seglerisch Selbstverständliches wie die Windverhältnisse der Passatrouten erläutert wurde, wodurch sich meine Gegenüber mir, der Kulturwissenschaftlerin und damit akademischer »Expertin«, als »praktische« Experten für das Fahrtensegeln mit entsprechendem Fachwissen und -können verorten konnten.

Die im Laufe der Feldforschung stattfindenden Besuche an Bord von Fahrtenyachten weckten wohl eine Fülle sinnlicher Erinnerungen: das Schaukeln, das Klappern der Fallen im Mast, ein Regenschauer in einem vom Sonnensegel geschützten Cockpit oder das unmittelbar vertraute Raumgefühl unter Deck. In solchen Momenten verdeutlichte die bewusste Beobachtung der sinnlichen Wahrnehmung-



*Abbildung 4:
Atlantik, 1995
»Schwierige Versorgung an Bord«*

»Es sind keine schönen Fotos, die wir Dir schicken, aber ganz typische. So haben wir unsere Segelreise im Kopf (und Herzen).« – Aus der Antwort einer Weltumseglerin auf meine Bitte nach den drei Bildern, die für ihre Reise stehen.

en der Forscherin, wie sie Regina Bendix (2006) entsprechend einer mit allen Sinnen umfassenden Ethnographie fordert, eine nachhaltig prägende sensorische und somatische Dimension des Fahrtensegelns. Gerade die ›leibhaftig‹ geteilten, sinnlichen Erfahrungen des Blauwassersegelns spielten auch für meine Akzeptanz im Feld eine wichtige Rolle. Ich kannte die psychischen und physischen Herausforderungen des Langstreckensegelns, für den Einzelnen und im Zusammenleben mit dem Partner. Durch die Dauer unserer Segelreise konnte ich dies auch in Hinblick auf die zeitliche Dimension einer Weltumsegelung nachvollziehen. Ich hatte das praktische Wissen und die körperliche Praxis des Segelns, und damit verbunden intensive sinnliche Eindrücke des Bordalltags auf einer Fahrtenyacht, unmittelbar erlebt. Etwa das Rollen einer Yacht an einem schlechten Ankerplatz; auf einem krängenden Schiff hart am Wind, weil der Kurs unbedingt angelegt werden muß, tagelang »in Schiefelage« zu wachen, zu kochen, zu schlafen; Seekrankheit, körperliche Erschöpfung durch ständige Bewegung und Schlafmangel infolge Wachwechsel auf See, sowie deren Überwindung, wenn nach den ersten Tagen wieder »Seebeine« gewachsen sind. Der »siebte Sinn«, mit dem Veränderungen in den Schiffsbewegungen selbst im Schlaf als bedeutungslos oder alarmierend eingeordnet werden können. Die physisch intensive Erfahrung der Enge und des Platzmangels unter Deck, und demgegenüber die immense Weite und Leere des Ozeans.

Trotz gewisser nostalgischer Momente, in denen ich an meine Pazifikreise erinnert wurde, trotz der Gespräche über Reiserouten und bestimmte Ziele, bei dem

ich als Ex-Yachtie mit spezifischen regionalen Kenntnissen in einen konkreten Informationsaustausch treten konnte, stand immer meine Rolle als Forscherin und Wissenschaftlerin im Vordergrund, bestimmte sie die soziale Interaktion mit den Yachties und ihrem Umfeld. In Anlehnung an Ulf Hannerz (1996) betrachte ich meinen Forschungsansatz dabei als eine Form des *studying sideways*, dessen grundlegendes Erkenntnisinteresse von den Akteuren selbst geteilt wird. In Gesprächen untereinander wie mit Nicht-Seglern reflektieren Yachties nicht nur das Wie, sondern auch das Warum ihres Lebens unter Segeln. Allerdings sehe ich mich weder als Vertreterin noch Sprecherin der von mir untersuchten Akteure. Es geht mir vielmehr um eine kritische Auseinandersetzung mit dem Lebensstil Fahrtensegeln, ohne Weltumsegelungen einerseits idealisieren oder andererseits als von Seglern fälschlicherweise positiv besetzte Praxis dekonstruieren zu wollen.

Als Ethnologin begegnete ich meinen Gesprächspartnern – den Yachties, deren Lebensstil ich studierte und die ihre Weltumsegelungs-Erfahrungen mit mir teilten – jedoch mit jenem mit »abenteuerlicher Neugier« gepaarten, auf einer gewissen, grundsätzlichen Sympathie beruhenden Respekt, wie ihn der Kulturosoziologe und leidenschaftliche Feldforscher Roland Girtler einfordert. Im dritten der von ihm formulierten *10 Gebote der Feldforschung* zieht Girtler (2004) die Konsequenz: »Du sollst niemals abfällig über deine Gastgeber und jene Leute reden und berichten, mit denen du Bier, Wein, Tee oder sonst etwas getrunken hast.« Das stete Bemühen um die Balance von Nähe und Distanz, das darin zum Ausdruck kommt, stellt in der Verschriftlichung, in der ich eben von all jenen berichte, mit denen ich zusammensaß, einen ebenso zentralen Aspekt dar wie im Feld selbst. Bevor ich mich aber, die Heranführung zum Thema insgesamt abschließend, der Frage nach der Repräsentation und Repräsentativität »meiner« Weltumsegler zuwende, möchte ich zunächst meine Forschungsmethoden und den Verlauf des Forschungsprozesses darlegen.

1.5 ZU KONZEPTION UND PROZESS DER FELDFORSCHUNG

Die Herausforderung der delokalisierten Seglergemeinschaft | Von der Methodenvielfalt in einem flüchtigen Feld | Zu Fragen der Repräsentativität und Repräsentation

Die Herausforderung der delokalisierten Seglergemeinschaft

Die Herausforderung beruht auf der Frage, inwiefern sich das Untersuchungsfeld Fahrtensegler, dem sich mittels eines multimethodischen Forschungsansatzes genähert werden soll, konkret räumlich verorten läßt. Die physische und konzeptionelle Mobilität der Weltumsegler erlaubt keine »klassische« ethnographische Feldforschung. Daß dieser lokalisierende Forschungsansatz unter den veränderten sozialen und politischen Bedingungen der Globalisierung, einer zunehmenden Delokalisie-

nung von Wirtschaft, Kultur und Gesellschaftsstrukturen der späten Moderne generell weitergedacht werden musste, wird seit den frühen 1990er Jahren in den Ethnowissenschaften problematisiert und diskutiert (vgl. Appadurai 1997; Clifford 1997; Marcus 1995). Im Kontext der Anpassung einer traditionellen Feldforschung an den globalen Wandel forderte George E. Marcus die *multi-sited ethnography*, die kulturellen Praxen und ihren Akteuren ebenso wie ihren »Geschichten« auf Reise-, Migrations- und Kommunikationswegen folgen soll, und damit umfassender gedacht ist als die häufig anzutreffende Reduzierung auf eine Mehrörtigkeit der Forschung (vgl. Peterson 2009: 41ff.). In der Europäischen Ethnologie prägte Gisela Welz (1998) in ihrem grundlegenden Aufsatz zu multilokalen Forschungskonzeptionen darüber hinaus den Appadurai entlehnten Begriff der *Moving Targets*, der gleichfalls mobile Akteure wie Ideen beinhaltet.

Eine im eigentlichen Sinne von Marcus durchgeführte *multi-sited ethnography* einer Weltumsegelung besteht letztlich im mehrjährigen Mit-Segeln. Voraussetzung dafür ist allerdings, sich auf dem begrenzten Raum einer Segelyacht der extremen Intensität menschlichen Miteinanders auszusetzen, einer sozialen Interaktion ohne wirkliche persönliche Rückzugsräume, aus der heraus Spannungen und Konflikte erwachsen. Rolf Scott, der diesen Ansatz verfolgte, war vor die Aufgabe gestellt war, sich an Bord als forschender Ethnologe, als erfahrener Fahrtensegler und als Mensch einzubringen, seinen Stand als temporär mitsegelnder »Gast« oder vollwertiges Crewmitglied zu verhandeln (vgl. Scott 2002).¹⁶ Von vornherein ließ mich meine Pazifikreise nicht nur realistisch einschätzen, was es bedeuten würde, auf einem fremden Schiff mitzusegeln. Sie erlaubte mir auch, durch den bereits erlebten Alltag auf See, mich als Forscherin auf eine teilnehmende Beobachtung beziehungsweise »Beobachtung der Teilnahme« (Kane/Zink 2004) gerade der sozialen Aktivitäten an Land zu beschränken.

Dennoch fand diese Forschung »mehrörtig« statt. Die geographische *multi-sitedness* ergab sich einerseits aus den verschiedenen Wohnorten ehemaliger Weltumsegler, andererseits aus der Tatsache, daß Weltumsegler sich je nach Saison in bestimmten Regionen konzentrieren – im südpazifischen Sommer ist Neuseeland ein solcher Ballungsraum. Letzteres führt zu einer temporären, physischen (Re)-Lokalisierung der Seglergemeinschaft. Die bereits für Segler früherer Jahrzehnte attraktiven geographischen Räume führen dazu, daß ein Zusammentreffen von ehemaligen und aktiven Weltumseglern begünstigt wird, und unter diesem Aspekt eine verschiedene Segler-Jahrgänge und Segler-Generationen umfassende Gemeinde-studie vor Ort ermöglicht wird. Über die individuellen Reise- bzw. Segler-

16 Generell ist es schwierig, »Hand-gegen-Koje« auf einer Fahrtenyacht mitgenommen zu werden. Wenn, sind es in aller Regel Einhandsegler, die überhaupt dazu bereit sind, sehen sich gerade Frauen so potentiell auch mit einer sexuellen Erwartungshaltung konfrontiert.

biographien konnten Verbindungen innerhalb der delokalisierten, weil räumlich verstreuten Seglergemeinschaft aufgespürt werden. Das seglerische Selbstverständnis, eine gewisse geteilte soziale Identität, das gemeinsame Zugehörigkeitsgefühl, wird darin einschließlich seiner historischen Dimension erkennbar. In Anlehnung an die Überlegungen von Sherry Ortner zur Feldforschung ihrer Newark Studie ließe sich auch hier von einer *post-community* sprechen, als eine sich verändernde, in Raum und Zeit transformierte Gemeinschaft (Ortner 1997). Zwar nahmen qualitative Interviews die zentrale Rolle in der Datengenerierung ein, der Prozess der Datenerhebung selbst stellte aber durch die unterschiedlichen Orte, an denen ich mich zu Interviews traf, doch eine eingeschränkte teilnehmende Beobachtung dar. Überdies wurden in den Gesprächen sowie durch ihre äußeren Umstände die Strukturen der Seglergemeinschaft zeitlich und räumlich differenzierter sichtbar, als dies von Bord einer individuellen Fahrtenyacht aus der Fall gewesen wäre (vgl. Ortner 1997: 62).

Von der Methodenvielfalt in einem flüchtigen Feld

Die aus meiner eigenen Segelreise fortbestehenden Kontakte zu Weltumseglern, sowie die Tatsache, daß Fahrtensegler heute in aller Regel auch an Bord E-Mails empfangen können, vereinfachten den (Wieder)Einstieg ins Feld. Mit der Vorstellung meines Projektes und Bitte um Weitervermittlung wandte ich mich an jene Segler, die wir im Pazifik persönlich oder »auf der Funke« getroffen hatten. Auf diese Weise erhielt ich weit über einhundert E-Mail-Adressen von Yachten, die sich auf Weltumseglung bzw. Langfahrt befanden. Unabhängig ihres jeweiligen Standortes konnte ich sie, auf den Weg der Adressenvermittlung und auf die eigene Reise verweisend, als Bekannte von Bekannten anschreiben. Das Schneeballsystem, das ich damit in Gang brachte, setzte sich mit den ersten Interviews fort, die ich im Sommer 2006 in Bayern, in Hamburg, Cuxhaven und Kiel führte, erhielt ich kontinuierlich Empfehlungen und Kontaktdaten immer weiterer Segler. Die Reaktionen auf mein Anschreiben reichten von der bedingungslosen Bereitschaft, mir zur Verfügung zu stehen, über vereinzelt skeptische Nachfragen zur Zielsetzung meines Projektes bis zu Kritik an dem (vermeintlichen) Auswahlkriterium, auf diese Weise ausschließlich einen Kreis untereinander befreundeter Segler zu berücksichtigen.

Da es prinzipiell möglich ist, völlig ortsunabhängig weltweit mit Yachties in Verbindung zu treten, hatte ich ursprünglich auch an einen standardisierten Fragebogen gedacht, um ein möglichst umfangreiches Datenset mit Angaben zu Reisedauer, Reiseroute, Schiffsgröße, Alter der Segler, etc. zu erhalten, und damit den Mangel an statistischen Daten auszugleichen. Da ich diesen Fragebogen nicht ungefragt an mir vermittelte Adressen verschicken wollte, die Resonanz auf meine erste Anfrage aber eher verhalten war, schickte ich letztlich als Alternative zu einem direkten Interview einen Katalog von ca. 30 Fragen an zwanzig Segler, die

für mich anderweitig unerreichbar waren. Die Kommunikation per E-Mail erleichtert es dabei zwar, in eine Art Dialog zu treten, erlaubte Nachfragen oder die Diskussion einzelner Punkte, ließ Raum für Anmerkungen und Erläuterungen, ist mit einer freien Gesprächsführung jedoch nicht zu vergleichen. Bis Ende 2007 erhielt ich insgesamt dann auch nur acht dieser Fragebögen zurück. Häufiger als in den Gesprächen äußerten Yachties hier allerdings, daß sie meine Fragen als Anstoß begriffen, die eigene Reise bewusst zu reflektieren: »Übrigens war das Beantworten deiner Fragebögen auch für uns sehr interessant. So eine Art Aufarbeitung unserer seglerischer Vergangenheit ...«

Um von Anfang an einer einseitigen Erschließung eines begrenzten Bekanntenkreises und sozialen Netzes entgegenzuwirken (Schmidt-Lauber 2007: 231), wandte ich mich zu Beginn meiner Forschung auch an »Trans-Ocean«, den »Verein zur Förderung des Hochseesegelns« und Interessensverband deutschsprachiger Weltumsegler (vgl. Kap. 6.3). Eine entsprechende Anzeige in dem vierteljährlich erscheinenden Mitteilungsblatt (TO 2006/113), das die gut 6000 Vereinsmitglieder erhalten, sollte mein Anliegen unabhängig von persönlichen Empfehlungen verbreiten. Der Verweis auf die Anzeige diente mir als Anknüpfungspunkt in Gesprächen und erleichterte meinem Gegenüber die Einordnung meines Anliegens und meiner Person. Dabei konnte ich wiederholt feststellen, daß mein Interesse an Weltumsegeln und die stattfindende Forschung von den Yachties selbst als geradezu selbstverständlich aufgefasst wurde, die Tatsache aber, mit diesem Forschungsgegenstand eine Promotion bestreiten zu können, mich immer wieder nötigte, die Europäische Ethnologie als ernstzunehmende Wissenschaft erklären und verteidigen zu müssen. Insofern begleitete mich anfangs, trotz meiner Vertrautheit mit der *cruising community* und der Akzeptanz als Ex-Yachtie, doch auch die von Lindner (1981) geprägte »Angst des Forschers vor dem Feld«, wenn ich in dieser Weise mit meinem »Selbstbild als Wissenschaftler« konfrontiert wurde.

In Deutschland führte ich Interviews mit »frühen« Weltumseglern der 1970er Jahre, mit gerade eingetroffenen Rückkehrern, mit einem Segler auf »Heimaturlaub« und solchen, deren Aufbruch noch bevorstand. Während meines Forschungsaufenthaltes in Neuseeland besuchte ich zwischen Dezember 2006 und März 2007 verschiedene Segelreviere und Häfen: Auf der Südinsel die *seaside resort city* Nelson (43.000 Einwohner), die explizit als Zielhafen für neuseeländische und auswärtige Fahrtenyachten wirbt (580 Liegeplätze). Auf der Nordinsel traf ich deutsche Segler unter anderem in Auckland, das mit der im Zentrum gelegenen Westhaven Marina mit ca. 1800 Liegeplätzen eine der größten Marinas der südlichen Hemisphäre besitzt, vor allem aber im 160 km nördlicheren Whangarei (49.000 Einwohner). Als wirtschaftliches Zentrum der subtropischen Region Northland und als offizieller neuseeländischer Einklarierungshafen verfügt Whangarei über eine speziell auf in- wie ausländische Segler ausgerichtete Infrastruktur, darunter die mitten im Stadtzentrum gelegenen Town Basin Marina (mit

ca. 300 Liegeplätzen), drei weitere, kleinere Marinas, diverse Werften, Schiffsausrüster, Handwerksbetriebe und allgemeinen Versorgungsmöglichkeiten. Die etwa eine Autostunde entfernte Bay of Islands mit ihren 144 Inseln zählt nicht nur zu den beliebtesten touristischen Destinationen Neuseelands, sondern ist auch Zielregion einheimischer wie überseeischer Wohlstands- bzw. Ruhestandsmigration.

Dort stellte die bei Russell (ca. 800 Einwohner), einst erste Hauptstadt Neuseelands, gelegene Matauwhi Bay als geschützter Naturhafen jahrzehntelang einen besonderen Anziehungspunkt für Weltumsegler dar. Das nahe gelegene Opuā (ca. 600 Einwohner) war und ist von den pazifischen Inseln kommend der günstigste, und damit auch am häufigsten angelaufene Einklarierungshafen. Im Jahr 2000 eröffnete hier ein Marina-Neubau mit ca. 300 Liege- und Mooringplätzen, weshalb in der Matauwhi Bay wesentlich weniger Weltumsegler »übersommern« als in früheren Jahren. Da sich in der Saison 2006/07 mehrere deutsche Weltumsegler für die Opuā Marina entschieden hatten, und überdies in der Umgebung von Opuā und Russell auch mehrere seit den 1970ern hängengebliebene Yachties ansässig sind, fand hier ein bedeutender Anteil meiner Forschung statt.

Bis auf wenige Ausnahmen, in denen sich kurzfristig nur ein Treffen im Café organisieren ließ, wurden sämtliche Interviews in einer persönlichen Umgebung geführt, wurde ich bereitwillig in deutsche und neuseeländische Wohnzimmer und an Bord der Fahrtenyachten eingeladen. Allen Gesprächen lag ein einheitlicher Leitfaden zugrunde, der sicherstellte, das trotz der individuellen Ausrichtung auf den jeweiligen Gesprächspartner auch in den in aller Regel sehr entspannten Gesprächssituationen möglichst »alle« Themenkomplexe angesprochen wurden (vgl. Schmidt-Lauber 2001). Aus meiner häufig gestellten Einstiegsfrage »Wie seid Ihr auf die Idee gekommen, die Welt zu umsegeln?« entwickelten sich in aller Regel »ero-epische«¹⁷ Gespräche, in die ich mich, wie Roland Girtler es als 7. Gebot der Feldforschung versteht, als »Mensch«, und damit auch als Ex-Yachtie, einbrachte und bemühte, auch für ausschweifende Segelgeschichten die entsprechende »Muße« aufzubringen (Girtler 2004: 66ff.). Das Erzählen von sich, von Reise- und Segelerlebnissen, ist fahrtenseglerische Alltagspraxis. Auch untereinander tauschen sich Yachties in zumeist anekdotenhaften Geschichten aus.

Kaum ein Tag verging ohne informelle Gespräche mit Seglern unterschiedlicher Nationalitäten, mit hängengebliebenen Yachties und gebürtigen Neuseeländern, mit Hafenmeistern und Marina-Managern. Ich traf mich auf Booten, die ankerten und zu denen ich mit dem Dinghi abgeholt wurde, die bequem zugänglich an Marina-

17 Roland Girtler bezieht sich bei der Bezeichnung des »ero-epische Gesprächs« auf die griechischen Begriffe für Frage (Erotoimai) und Erzählung (Epos), und betont damit, daß die Rollen des Fragenden und Erzählenden sowohl von Forscher wie Beforschten eingenommen werden sollen (Girtler 2004).



Abbildung 5: Whangarei, 2007 – Town Basin Marina

Blick auf die Steg-Liegeplätze der TBM, links im Bild die Veranda des REVA's.

stegen lagen oder in Werften aufgepalmt an Land standen. Ich besuchte das *Friday Night Dinner* im Russell Boating Club und im Opua Cruising Club, dienstags stieß ich in Whangarei zur berühmt-berüchtigten *Sailor's Happy Hour* im REVA's, ich nahm an einem vom Marina-Management organisierten Potlach-BBQ teil und an wöchentlichen Volkstanz-Treffen. Ich war bei Yachties »immer auf einen Kaffee an Bord willkommen«, saß zu allen Tageszeiten mit ihnen zusammen, erlebte gegenseitige Besuche und spontane Essenseinladungen, begleitete Langzeitsegler auf ihren samstäglichen Einkaufstouren zu Wochenmärkten und schließlich, ausgerichtet im TO-Stützpunkt Paihia, sogar auf eine Segler-Hochzeit.

Als »diejenige, die über Weltumsegler forscht«, wie es sich rasch unter ihnen herumsprach, konnte ich innerhalb der sich zum Zeitpunkt der Forschung in Whangarei und Umgebung lokalisierten *cruising community* eine provisorische, aber eindeutige Position einnehmen. Der landbasierte Feldaufenthalt gewährte mir die notwendige Unabhängigkeit, um mit verschiedenen »Seglerkreisen« ins Gespräch zu kommen, wobei die Segler selbst recht gut im Bilde waren, mit wem ich mich traf oder wen ich für ein Interview zu gewinnen suchte. Die physische Distanz, die durch den Rückzugsort der unabhängigen Unterkunft im Vergleich zu einer Koje auf einer Fahrtenyacht gegeben war, erleichterte es mir, mich als Forscherin unter den Seglern weitestgehend neutral, d.h. unabhängig persönlicher Anti-

pathien oder schwelender Konflikte zu bewegen. Der räumliche Abstand diene zugleich der Aufrechterhaltung der notwendigen analytischen Distanz zu meinem Untersuchungsfeld. Ich konnte und wollte mich der Beobachtung meiner Forschung durch die Segler, der im Feld unweigerlichen »Reziprozität der Beobachtung« (vgl. Lindner 1981; Schmidt-Lauber 2007) keinesfalls entziehen, mir jedoch gewisse Freiräume bewahren. Daß sich meine Gesprächspartner dabei untereinander über meine Forschung und die Kongruenz meiner Fragen austauschten, erfuhr ich durch entsprechende, beiläufig geäußerte Bemerkungen. Als ich einem Ehepaar meine auch als solche deklarierte Standardfrage nach drei Bildern, die für ihre Reise stehen, stellte, wurde ich mich mit einem freundlichen »Da habe ich aber anderes gehört, von Irmgard hast Du 150 Bilder bekommen« eben auch an meine Position als temporärer Gast innerhalb langjährig bestehender Beziehungsgeflechte erinnert.

Schließlich konnte ich in Neuseeland meine Forschung auf die Fahrtenyachten selbst und damit die Sach- und Dingwelt einer Weltumsegelung ausweiten. Die Bedeutung des Schiffes als Gefährt und Gefährte, als funktionales Transportmittel und Heimstatt der Segler spiegelt sich auch im Umgang der Weltumsegler mit ihren Yachten wider. Während im Gespräch abstrakte Konzepte von Zuhause erörtert werden konnten, setzte ich zur systematischen Erfassung und Dokumentation der konkreten Wohn- und Lebenswelt von Weltumseglern die Fotokamera als Werkzeug der visuellen Beobachtung und Datenerhebung im Sinne John Colliers ein (Collier/Collier 1986). Obwohl das systematische fotografische Beobachten, der Einsatz der Kamera als *visual notebook*, eine die teilnehmende Beobachtung um spezifische Aspekte komplementierende Bereicherung darstellt, kommt ein explorativer Gebrauch der Kamera als kulturwissenschaftliche Forschungsmethode kaum zur Anwendung. Wie Thomas Overdick in seiner für die Europäische Ethnologie grundlegenden Arbeit zur Fotografie als Instrument und Medium der ethnographischen Forschung und Repräsentation ausführt, geht es in der zwar seit gut zwanzig Jahren regelrecht boomenden »volkskundlichen Fotoforschung« »um die Forschung *über* Bilder, nicht jedoch um die Forschung *mit* Bildern« (Overdick 2010: 291). Während zweifelsohne jede Fotografie immer nur einen im Moment der Aufnahme gewählten Realitätsausschnitt wiedergeben kann, die vermeintlich »objektive« Aufnahme immer der Sichtweise des Fotografen auf die Wirklichkeit entspricht – auch der fotografierende Forscher komponiert ein Bild – gilt zugleich, daß es sich bei der Fotografie um ein umfassendes Aufzeichnungsmedium handelt, das auch jene Details, die dem Beobachter in der Situation entgehen oder unwichtig erscheinen, sowie die räumliche Ordnung präzise festhält. Fotografien sind nicht objektiv dokumentierend, wie Overdick auch in seiner Kritik an Colliers *realistic approach* ausführt, sondern stellen immer nur eine fotografische Möglichkeit dar, wobei es insbesondere den fotografischen Produktionsprozess zu berücksichtigen gilt (Overdick 2010: 207-212). Doch je nach Forschungskontext und Erkenntnisinteresse eröffnet der reflektierte Gebrauch der Kamera neue An- und Einsichten.

Colliers Ansatz des fotografischen *cultural inventory* basiert auf der Annahme, daß der visuelle Charakter eines Raumes Aussagen über Menschen und ihre Handlungen zuläßt: »The value of an inventory is based upon the assumption that the ›look‹ of a home reflects who people are and the way they cope with the problems of life« (Collier/Collier 1986: 45). Zumeist als *home inventory* umgesetzt handelt es sich dabei einerseits um ein Inventar im eigentlichen Sinne, in dem Dinge systematisch dokumentiert werden, andererseits ermöglichen diese Fotografien eben auch Aussagen über wirtschaftliche Verhältnisse, über Nutzung, Gestaltung und Einrichtung (Collier 1986: 45-63). In diesem Sinne strebte ich ein *yacht inventory* aller von mir besuchten Fahrtenyachten an. Dabei ging es mir nicht darum, die Sachwelt von Weltumseglern *en detail* zu erfassen. Angesichts der materiellen Fülle der Dinge an Bord, die allerdings größtenteils verstaut sind, beschränkte ich mich in erster Linie auf den zentralen Wohnraum unter Deck, um diesen mittels fotografischer Momentaufnahmen konsequenter und umfassender als es angesichts der Flüchtigkeit des Feldes schriftlich möglich gewesen wäre, festzuhalten. Die »Sichtbarmachung« der Beziehung zwischen Mensch und »Ding«, zwischen Segler und Yacht, erfolgt dabei nicht nur über die Bilder, vielmehr noch über die Beobachtung des fotografischen Prozesses. Daß ich mich an Bord der verschiedenen Fahrtenyachten uneingeschränkt umsehen, und den persönlichen Lebensraum an und unter Deck auch fotografisch festhalten konnte, trug erheblich zum Verständnis bei, wie privater und öffentlicher Raum auf einer Segelyacht individuell verhandelt wird.



Abbildung 6:
Paihia, 2007
Gegenperspektive

Die fotografierende Forscherin
wird selbst zum Objekt.

Neben insgesamt zwölf *yacht inventories* fotografierte ich auch bei verschiedenen Zusammenkünften und Aktivitäten der *cruising community*. Aus diesen Momentaufnahmen, die etwa bei der Hochzeitsfeier von und mit Langzeit- und Weltumseglern entstanden, lassen sich Rückschlüsse auf die sozialen Interaktionen und Beziehungen der Segler ziehen (Collier 1986: 77-97). Sämtliche entstandenen Forschungsfotografien sollen letztlich auch zu der von Thomas Overdick beschriebenen vielstimmigen Erzählweise beitragen, bei der die sprachliche Beschreibung um eine sinnliche Erfahrung ergänzt wird, die in der »Anschaulichkeit« der Fotografien begründet liegt (vgl. Overdick 2010). Nicht zuletzt, und auch Overdick betont dies in seiner Diskussion der Fotografie als empirisches Forschungsinstrument, setzt ihr Einsatz das Einverständnis der Fotografierten voraus, gilt es, Forschungsinteressen offenzulegen und zu kommunizieren, sowie gerade auch die materiellen Ergebnisse mit dem zu teilen (ebd. 219-220). Meine Rolle als Forscherin gegenüber den Seglern war eindeutig, ob während der »formalen«, durch den Einsatz des Aufnahmegerätes charakterisierten Interviews, oder informelle Zusammenkünfte mit der Kamera begleitend. Die »Rückgabe« meiner Fotografien gestaltete sich durch den Einsatz digitaler Fotografie als überaus einfach. So konnte ich Aufnahmen teils gleich auf an Bord befindliche Notebooks übertragen, per E-Mail an die Fotografierten weiterleiten oder mich mit entsprechenden Foto-CDs unmittelbar für mir entgegengebrachte Gastfreundschaft erkenntlich zeigen.

Zu Fragen der Repräsentativität und der Repräsentation

Nicht nur der Feldaufenthalt in Neuseeland, sondern der gesamte Prozeß der Kontaktaufnahme und des Austausches mit Weltumseglern vom heimischen Schreibtisch aus ist m.E. als kollaborative beziehungsweise partizipatorische Forschung zu verstehen. Dabei teile ich allerdings die Ansicht André Gingrichs, daß anstelle des in den postmodernen Ethnowissenschaften zentral gewordenen Begriffes der Kollaboration von »temporärer und punktueller Zusammenarbeit«¹⁸ gesprochen werden sollte. Die Zusammenarbeit zwischen mir und den von mir studierten Weltumseglern fand in einem zeitlich begrenzten und von mir als Forscherin abgesteckten Rahmen statt, der nicht zwangsläufig in einem *joint intellectual effort*, einer *co-interpretation* oder einem *collaborative writing* mündet (vgl. Lassiter 2005). Bevor ich auf die Frage nach der Repräsentation meines Untersuchungsfeldes und der dabei angewandten Textualisierungsstrategie eingehe, möchte ich angesichts der Heterogenität von Weltumsegelungen zunächst einige Bemerkungen zur Repräsentativität meines Samples einfügen. Inwiefern handelt es sich

18 Ich beziehe mich auf einen Diskussionsbeitrag Gingrichs während des Symposiums »Re-Vision – Die Kultur(en) der Gesellschaft. Horizonte und Perspektiven der Europäischen Ethnologie«, am 23. Januar 2010 in Berlin (Instut für EE/Humboldt-Universität Berlin).

bei meiner Definition »gewöhnlicher« Weltumsegelungen um eine Konstruktion, in der sich Yachties selbst wiederfinden, oder steht sie aus ihrer Perspektive im Widerspruch zu der von ihnen erlebten Realität? Für Lassiter sind es gerade die Differenzen von Forscher und Beforschten, die eine kollaborative Forschung ausmachen, und auch in der Verschriftlichung Eingang finden sollten (Lassiter 2008).

Ich zog von Anfang an eine Trennlinie zwischen »gewöhnlichen« und »prominenten« Weltumseglern, die ganz grundlegend die Konstituierung meines Samples mitbestimmte.¹⁹ Daß bei aller Anteilnahme der Yachties an meiner Forschung ein unterschiedliches Verständnis hinsichtlich des Untersuchungsgegenstandes bzw. differenzierende Erkenntnisinteressen vorlagen, zeigte sich dann unter anderem daran, daß von mir ganz offensichtlich erwartet wurde, mich in besonderem Maße für »außergewöhnliche« Weltumsegelungen zu interessieren: ich müsse doch gerade mit dem Einhandsegler, der gegen den Wind um die Welt segelte und momentan letzte Vorbereitungen zur Pazifiküberquerung traf, sprechen wollen! (Auf fahrtenseglerische Bewertungskriterien des Besonderen, Selbstwahrnehmungen und daraus abgeleitete Distinktionsmechanismen werde ich in Kapitel 3, zur »Gewöhnlichkeit« normaler Weltumsegelungen, zurückkommen.) Teilweise erhielt ich konkrete Hinweise und Ratschläge, welche Themen ich »eigentlich« berücksichtigen sollte. Vor dem Hintergrund der eigenen Entscheidung, in Deutschland »alles verkauft« zu haben und nur noch auf dem Boot zu leben, schrieb mir etwa ein Seglerpaar:

»Und was die Fragen an Langzeitsegler mit ›open end‹ angeht, so wären für mich als Interviewer die Fragen der Altersvorsorge und damit auch der Krankenversicherung von Bedeutung. Wie planen Weltenbummler ohne den Gedanken an Rückkehr ihr Alter bzw. altern? Wie haben sie die Frage der Krankenversicherung gelöst?«

Während für mich dabei relevant ist, was »Sicherheit« für Segler bedeutet, wie sie mit Risiken – und dem Alter – umgehen, zielt die hier zitierte Fragestellung eher auf die logistische Organisation einer Weltumsegelung ab. Allerdings ist es keineswegs das Ziel dieser Studie, segel-praktische Antworten zu liefern, sondern die soziokulturelle Wirklichkeit »Weltumsegelung« zu beschreiben. Auffallend ist auch, daß Segler in den Interviewgesprächen mit Formulierungen wie »Und das ist

19 Die Charakterisierung einer Weltumsegelung als »normal« bzw. »gewöhnlich«, womit ich auf die Selbstbeschreibung einiger Segler zurückgreife, erschien mir gerade auch sinnvoll als Abgrenzung zu prominenten Weltumseglern, die durch Extremfahrten, Erstleistungen oder »unmögliche« Routen, eine entsprechende Selbstvermarktung und mediale Berichterstattung einer größeren, nicht-seglerischen Öffentlichkeit bekannt werden. Allerdings sind, wie ich private wie im wissenschaftlichen Umfeld immer wieder feststellen konnte, auch namhafte Segler keineswegs so allgemein bekannt, wie angenommen.

ja vielleicht auch interessant« meine Aufmerksamkeit auf bestimmte Aspekte zu lenken suchten und sich dadurch mir gegenüber als »Experten« im Fahrtensegeln auszuweisen, indem eigene Beobachtungen, Meinungen und Wertungen dargelegt wurden, die in ihren Augen für meine Forschung relevant seien. Ich erachte dies auch als eine mehr oder weniger unbewusste Strategie, mit dem Machtverhältnis zwischen Forscher und Erforschten umzugehen. Denn mit dem Hinweisen auf das eigentlich Interessante wird der Wissensvorteil des Praktikers gegenüber der Forschenden hervorgehoben, gleichzeitig spiegelt sich darin aber das Bedürfnis, den eigenen, reflexiven Blick auf das Umfeld (und auf sich selbst), durch mein wissenschaftliches Erkenntnisinteresse von einem »Experten« bestätigt zu bekommen.

Jede Weltumsegelung ist einzigartig, in ihrem Verlauf wie im Erleben der Akteure. Ebenso individuell wie die jeweiligen Segelreisen sind die Geschichten und Biographien der Segler und Seglerinnen, die die Grundlage dieser Studie bilden. Im Vergleich der verschiedenen Reisen lassen sich dabei einerseits die Besonderheiten einzelner Reisen, andererseits überindividuelle Gemeinsamkeiten der Praxis Fahrtensegeln als solche erkennen. Ohne von vornherein, außer hinsichtlich der Herkunft der Segler, die von mir untersuchten Weltumsegelungen in irgendeiner Hinsicht weiter einzugrenzen – weder in Hinblick auf Dauer oder Route, auf Yachttyp, Größe oder Ausstattung, auf Größe oder Alter der Besatzung – ergab es sich, daß ich bestimmten Reise-Typen überhaupt nicht, einigen selten und anderen wiederholt begegnete. Wie repräsentativ bestimmte Reisen für ihre Zeit sind, was Motivation und Alter der Segler, Ausstattung der Yacht und gewählte Reiseroute betrifft, werde ich im zweiten Teil dieser Arbeit mit dem Versuch eines Vergleiches der »alten« und der »neuen« Zeit zu beantworten suchen.

Mein eigentliches Sample besteht aus 46 »Weltumsegelungen«, beziehungsweise unmißverständlicher und im Jargon des Untersuchungsfeldes ausgedrückt, aus 46 Schiffen.²⁰ Neben einer deutschen Mehrheit waren darunter auch vier Schiffe, die unter Schweizer Flagge segelten. Die frühesten Weltumsegler, die ich sprach, waren 1972 gestartet, die letzten, die zum Zeitpunkt der Forschung bereits unterwegs waren, 2005. 14 Aufbrüche fallen in die 1970er und 1980er Jahre, in 16 Fällen in die Jahre zwischen 1990 und 1999, zwölf Fahrtenyachten waren ab dem Jahr 2000 gestartet, und viermal stand der Aufbruch unmittelbar bevor. In zwei Fällen handelte es sich zum Zeitpunkt meiner Forschung bereits um die zweite Weltumsegelung. Daneben beinhaltet mein Sample 18 »einfache« Erdumrundungen,

20 Daß es sich im Übrigen bei allen Schiffen um klassische Einrumpfboote, die i.d.R. als Slup oder Ketsch geriggt waren, handelt, stellt kein eigentliches Auswahlkriterium dar, spricht aber für die verhältnismäßig seltene Entscheidung für einen Katamaran oder Trimaran als Fahrtenschiff.

die komplett erfolgt oder vorzeitig und endgültig in Neuseeland abgebrochen worden waren. 23 Fahrtenyachten wurden zum Zeitpunkt der Forschung aktiv gesegelt, ihre Besatzungen befanden sich schon oder noch auf Weltumsegelung (vgl. SCHIFFE & REISEN im Quellenverzeichnis).

Da, wie ich in Kapitel 6.1 erläutern werde, selbst Einhandsegler zeitweise in Begleitung segeln, aus Paaren im Verlauf der Reise manchmal Familien, manchmal aber auch Einhandsegler werden, kann ich hier nur eine etwas vereinfachte Darstellung über die Besatzungen meines Samples wiedergeben: Nur in zwei Fällen setzte sich die Crew aus männlichen Freunden zusammen. Ihnen und acht Schiffen, mit denen männliche Einhandsegler unterwegs waren, standen 36 Fahrtenyachten gegenüber, auf denen gemischtgeschlechtliche (Ehe)Paare die Besatzung bildeten, in einem Falle mit vierjähriger Tochter an Bord. Ich gehe davon aus, daß die Zusammensetzung meines Samples damit durchaus, vor allem was deutschsprachige Weltumsegler angeht, die auf den Weltmeeren gegenwärtig vorherrschenden Verhältnisse widerspiegelt. Bestärkt darin werde ich durch die Erfahrungswerte der Segler selbst und denen ihres direkten Umfeldes, z.B. Hafenkapitäne oder Marina-Manager, mit denen ich sprach.

An dieser Stelle möchte ich noch einmal auf einen Aspekt der bereits beschriebenen Interviewsituationen zurückkommen, der die Frage nach der Repräsentativität der für diese Studie ausgewählten Weltumsegelungen aus einer weiteren Perspektive beleuchtet. Primär aus pragmatischen Gründen, aber auch der Logik folgend, daß Boot und Besatzung als Einheit angesehen werden, es sich trotz aller Subjektivität persönlichen Erlebens um *eine* Weltumsegelung handelt, habe ich mich bei den Interviews mit segelnden (Ehe-)Paaren darum bemüht, diese gemeinsam zu befragen. In einigen wenigen Fällen ergaben sich zufällig (zeitweise) Einzelgespräche. Unter den Paaren, die ich per Fragebogen erreichte, wählte eines von sich aus eine komplett getrennte Beantwortung, in den übrigen Fällen wurde teils zu einzelnen Fragen differenziert. Bei Paar-Interviews mit abwesendem Partner wurde häufig explizit darauf hingewiesen, daß er oder sie einen Sachverhalt anders erzählen, eine andere Meinung vertreten würde. Seltener forderten sich Partner in den gemeinsamen Interviews auch gegenseitig auf, mir gegenüber eine offensichtlich bekannte gegenteilige Sichtweise oder Meinung darzulegen. Einerseits war ich mir darüber im Klaren, daß in den gemeinsam bestrittenen Interviews prinzipiell weniger Raum für eigenständige, divergierende Sichtweisen der Akteure gegeben war, da die Segler und Seglerinnen mir gegenüber ja auch ein bestimmtes Bild von sich als Paar zu vermitteln suchten. Durch die soziale Interaktion innerhalb der sich beständig verändernden *cruising community* meine ich aber auch, daß Weltumsegler und -seglerinnen generell in der Selbstdarstellung geübt bzw. sich der Bedeutung von Selbst- und Fremdwahrnehmung bewusst sind. Andererseits entsprachen diese Treffen, abgesehen vom mitlaufenden Aufnahmegerät, einer alltäglichen Gesprächssituation,

wie sie bei den in der Tat häufig vorkommenden Besuchen von Yachties untereinander vorkommt. Allerdings lassen diese Paar-Gespräche zuweilen auch deutlich erkennen, inwieweit *eine* Erzählung der Weltumsegelung angestrebt wird, und wem dabei die jeweilige Benennungsmacht zukommt, wer bestimmte Ereignisse oder Erlebnisse »richtig« erinnert. Leider läßt sich in der Verschriftlichung, die um des Leseverständnisses willen mit ihren Zeilensprüngen ein geordnetes Nacheinander der Antworten suggeriert, das mündliche Ineinandergreifen, das Ins-Wort-Fallen, Korrigieren oder Ergänzen laufender Sätze, schlicht die häufig zeitgleiche Mehrstimmigkeit eines lebendigen Paar-Gesprächs nur sehr unzureichend wiedergeben.

Daß bei späteren, informellen Zusammenkünften unter anderen Umständen mir gegenüber bzw. in meiner Anwesenheit, etwa in einer reinen Frauenrunde, auch andere Ansichten geäußert wurden, wirft unter anderem ein Licht auf eine von Yachties immer wieder angesprochene Problematik, die aber selbstverständlich immer nur bei anderen Seglerinnen beobachtet wird: daß es nicht unbedingt ein gemeinsamer Lebenstraum war, um die Welt zu segeln. Ich habe mich bewusst gegen eine Fokussierung auf genderspezifische Sichtweisen zum Lebensstil Fahrtensegeln entschieden, da ich dies für eine um Grundlagen bemühte Studie als zu spezifisch erachte; für einen dezidiert feministischen Ansatz verweise ich auf die Arbeit von Gayle Jennings (2005). Folglich bin ich mir aber auch dessen bewusst, daß die von mir befragten Ehepaare (und Einhandsegler), ihre individuellen Biographien, eben nicht als uneingeschränkt repräsentativ für »alle« Weltumsegler zu betrachten sind, so sehr ich mich auch darum bemühe, in meiner Beschreibung des Fahrtensegelns die Perspektive der Männer und Frauen gleichwertig und ausgewogen einzubeziehen.

Aus der Reflexion darüber, wessen Stimme(n) ich als Grundlage für diese Studie heranziehe, ergibt sich zwangsläufig die Frage, wie diese in den Text einfließen. Dabei ist es mein Grundanliegen, die Weltumsegler und -seglerinnen mit ihren eigenen Stimmen sprechen zu lassen. Doch bin ich als Autorin diejenige, die ihre Worte kontextualisiert und im Rahmen des von mir formulierten Erkenntnisinteresses interpretiert (vgl. Counts 1997: xiv u. xxx). Im Kontext dieser Arbeit gilt Ulf Hannerz Konzept des *studying sideways* aber auch insofern, als daß sich die »Szene« ausgiebig mit sich selbst beschäftigt, Weltumsegler sehr wohl für sich selbst sprechen. Sie tun dies in Form von Handbüchern, Erlebnisberichten und Reiseschilderungen, im Internet auf Weltumsegler-Portalen und -Foren, auf individuellen Reise-Blogs, semi-privaten Rundbriefen und -mails, nicht zuletzt auch institutionalisiert in Vereinen und Interessensverbänden. Weltumsegler erforschen mit mehr oder weniger systematischen Ansätzen das Umfeld ihrer Mit-Segler und veröffentlichen die Ergebnisse ihrer Umfragen in einschlägigen Fachzeitschriften. Klaus Hympendahl stellt *25 Fragen an Weltumsegler*, die klären sollen, wer eigentlich »diese Segler« sind: *So denken sie wirklich* (Hympendahl 1991). Fast

zwanzig Jahre vorher befragte Bobby Schenk sieben »Yachties« über ihre Erlebnisse und Erfahrungen als »Globetrotter unter Segeln« (Schenk 1974).

In den folgenden Kapiteln möchte ich mich vor allem durch die Wiedergabe der in den Gesprächen mit mir geäußerten Standpunkten und Geschichten der Segler, und dies nicht nur in »gelegentlichen Belegziten« (Berg/Fuchs 1999: 36), einer Selbst-Repräsentation von Yachties annähern. Dabei behalte ich mir jedoch die alleinige Interpretation ihrer Aussagen vor, strebe trotz der sicherlich leichter als etwa in transkulturellen ethnographischen Forschungen realisierbaren Umsetzung keine umfassende Kollaboration im Sinne Lassiters an, keine über den während der Feldforschung selbst stattgefundenen Dialog mit den Akteuren hinausgehende Ko-Interpretation oder gar gemeinsame Autorenschaft (Lassiter 2005: vgl. Kapitel 8).

Von Seglerseite wurde immer wieder Interesse an meiner Arbeit geäußert; nicht nur von einigen Interviewpartnern, die den Ergebnissen entgegen sehen, »um zu wissen, wo man selbst steht«. Daher gehe ich davon aus, daß meine Analyse der Fahrtensegler:innen auch in selbiger rezipiert werden wird. Wenn ich meine Forschung mit und unter Yachties nun mit diesem Buch abschließe, und dieses in das Feld zurückgetragen und gelesen werden wird, hoffe ich sehr, daß sich sowohl die direkt an der Zusammenarbeit Beteiligten als auch daran unbeteiligte Weltumsegler:innen und Weltumseglerinnen – trotz aller Differenzen zu meiner Interpretation, die es unweigerlich auch geben wird – darin wiederfinden.