

Schönheitschirurgie kann Josafat nicht erstaunlich finden. Er müsse dem Kollegen recht geben: Gerade in der Krise tue man bisweilen Besonderes, um sich gut zu fühlen. Ja, es sei eben so, dass sich manche Menschen nach einem Facelifting besser fühlten.

Das gelte auch und besonders für die Griechen. Schließlich hätten sie sich schon in der Antike am Leitbild der Schönheit orientiert. „Das Schöne erfreute von jeher die Götter. Selbst Platon glorifizierte die Jugend und den Körper“, sagt Josafat. „Wir hatten schon immer einen ästhetischen Blick auf das Leben.“

Dann spricht der Psychiater von den Unterschieden zwischen dem Norden und dem Süden Europas. Im Norden zögen die Menschen einen Großteil ihrer Freude am Leben aus der Arbeit. „In England haben die Männer auf meiner Couch meistens über ihren Job gesprochen.“ In Griechenland passiere ihm das viel seltener. Hier gehe es auf der Couch eher um Romantik, um Liebe, um Eros.

Dieser Blick auf das Leben wirke sich auch auf die Stellung der Frau aus: „Frauen waren in der Antike Bürger zweiter Klasse. Ihr Kapital war ihr Aussehen“, sagt Josafat. Die Idee von der emanzipierten Gefährtin, zu der die Frau in der Moderne wurde, habe sich in Griechenland langsamer durchgesetzt als im Norden Europas.

Zwar habe sich hier in den vergangenen Jahrzehnten viel verändert. Doch nun, fürchtet Josafat, könnten die Krise und der Mangel an Jobs die Frauen wieder in ihre alte Rolle drängen: schön sein, geheiratet werden. So ginge das vielleicht zusammen, mit dem Eros und der Armut.

Nicht nur in Griechenland floriert in Krisenzeiten das Geschäft mit der Schönheit. Auch in den USA haben sich viele Menschen trotz schlechter ökonomischer Lage verschönern lassen. Nach der Rezession 2008 gaben sie zwar weniger Geld für Essen, Miete und Kleidung aus, dafür aber umso mehr für Brustvergrößerungen, Fettabsaugen und Po-Lifting.

„Die Wirtschaft mag zwar in Scherben liegen, aber an den Umsätzen der Schönheitschirurgie würde das niemand erkennen“, konstatierte die Zeitschrift „Newsweek“.

Im „Athens Beverly Hills“ erklärt Athanasios Athanasiou, wie er seine Zukunft sieht. Er möchte sein Geschäft ausweiten, den Medizintourismus ankurbeln. Athanasiou hofft auf Kunden aus Großbritannien, Deutschland, Russland, dem Nahen Osten. „Griechenland kann im internationalen Vergleich konkurrieren“, sagt er.

Im Jahr 2014 plant er, zwei Millionen Euro Umsatz zu machen. Er glaube an die Regeln des Markts. Und, das habe er ja bereits gesagt: „Für mich ist die Krise eine Chance.“

KERSTIN KULLMANN



SEGELN

Fliegende Schiffe

Beim diesjährigen America's Cup treten alle Teams mit dem gleichen Segelboot an: mit einem Superkatamaran, der die Traditionsregatta wieder spannend machen soll.

Der Katamaran rauscht heran wie ein tieffliegender Raubvogel mit muskulösen Schwingen. Hoch über dem Wasser kauern sich die Segler auf dem einen Rumpf der Yacht zusammen. Ihren Kopf haben sie mit Helm geschützt. Kein Wunder: Die Höchstgeschwindigkeit des Zweirumpfboots liegt bei etwa 80 Kilometern pro Stunde.

Das Schiff vom Typ AC72 ist die jüngste Rennmaschine des America's Cup. Zum 34. Mal werden im Sommer die mutmaßlich besten Segler der Welt zur be-

rühmtesten Regatta der Erde zusammenkommen. Austragungsort ist diesmal die Bucht von San Francisco, ein „spektakuläres Segel-Amphitheater“, wie es Larry Ellison ausdrückt. Der Chef der Software-Firma Oracle gewann den vorigen Cup und darf das diesjährige Rennen deshalb ausrichten. Erwartet wird ein Extremsportspektakel erster Güte.

Mit TV-Bildern aus der Luft und Ton- und Bildübertragung direkt von den Booten soll die Regatta ähnlich wie die Formel 1 zum Zuschauersport werden.



„Foiling“ nennen Segler diese Gleitphase. Der Anblick ist spektakulär. Gerade noch pflügte die AC72 wie ein normaler Katamaran durch die Wellen. Dann schweben urplötzlich beide Bootskörper gleichzeitig in der Luft. Wie ein Pferd, dessen Zügel gelockert werden, beschleunigt das Boot binnen wenigen Sekunden beinahe auf das Doppelte seiner Geschwindigkeit. Allein das Schwert auf der windabgewandten Seite und die beiden langen Steuerruder zerschneiden noch das Wasser und lassen einen feinen Nebel aus glitzernder Gischt zurück.

In so einem Moment lasten auf dem Schwert an die 200 Tonnen. Dabei ist das Kohlefaserbrett nur etwa einen Meter breit und acht Meter lang. „Es ist ein Drahtseilakt“, sagt Jordan, „wir loten die Grenzen der Belastbarkeit aus.“ Das gilt auch für die Besatzung. Einzig mit Menschenkraft darf die AC72 gefahren werden. Elf Muskelpakete mit wettergegerbtem Gesicht sind an Bord. „Sie verrichten die Arbeit von 17“, sagt Skipper Spithill. Paarweise malochen sie an den Winschen, um zum Beispiel die Hydraulik der Schwertler zu bedienen oder das Vorsegel dichtzuziehen, das mit vier Tonnen am Boot zerrt.

„Diesmal geht es beim America's Cup wirklich um die seglerischen Fähigkeiten“, schwärmt Spithill, „der durchschnittliche Segler hätte keine Chance, dieses Boot über den Kurs zu bringen.“

Sogar Spithill selbst ist schon an dem Superkatamaran gescheitert. Bei Windstärke sechs kachelte er im vergangenen Oktober direkt vor der Uferpromenade von San Francisco über das Wasser. Plötzlich geriet der Katamaran aus dem Gleichgewicht. Der Bug der Riesenyacht bohrte sich in die brodelnde See. Das Heck rauschte in die Höhe. Der Katamaran überschlug sich. Über drei Monate dauerte es, bis das Oracle-Team sein Boot wieder zusammengeflickt hatte.

Für das Rennen gehen die Segler auf Nummer sicher: Seit vorvergangenem Dienstag dümpelt ein zweiter AC72 vor dem Dock in San Francisco. PHILIP BETHGE

Vor allem aber wird der Cup diesmal nicht in erster Linie zum Wettstreit der Schiffsbauer werden. Zugelassen für das Rennen ist nämlich nur ein einziger Bootstyp, die neue, rund zehn Millionen Dollar teure AC72. Alle sieben Rennteams versuchen derzeit, den Segelboliden in den Griff zu bekommen.

„Kein Boot ist schwerer zu segeln als die AC72“, sagt James Spithill, Skipper des Oracle-Teams, „wir brauchen bärenstarke Männer; und jeder Fehler kann katastrophale Folgen haben.“

Der Superkatamaran ist ein Seglertraum aus pechschwarzer Kohlefaser und Epoxydharz, 22 Meter lang, 14 Meter breit und knapp 6 Tonnen schwer. In der Mitte thront ein 260 Quadratmeter großer, 40 Meter hoher Flügel. Bis zu viermal effizienter als ein normales Segel soll die Superschwinne sein. Klappen an der Hinterkante erlauben es, das Flügelprofil während der Fahrt den Windverhältnissen anzupassen.

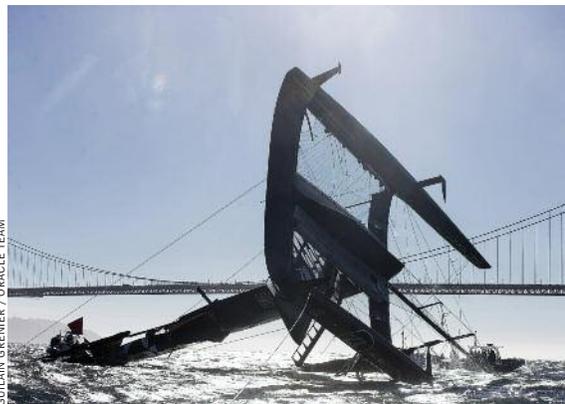
„Das Profil eines normalen Segels lässt sich nur durch Zug von unten verändern“,

erläutert Ingenieur Kurt Jordan vom Oracle-Team. Bei Rennyachten würden leicht 20 Tonnen auf dem sogenannten Baumniederholer lasten. Ein Flügel dagegen braucht keinen Zug, sondern hält seine Form von selbst. Mit der Schwinne soll die AC72 mehr als die doppelte Windgeschwindigkeit erreichen können.

In einer Lagerhalle an San Franciscos Pier 80 feilt Jordan zusammen mit seinen Kollegen derzeit an den Feinheiten des amerikanischen Katamarans. Die Experten werten dafür die Daten von über 150 Sensoren aus, die an Bord des Schiffs installiert sind. Dann wird optimiert. Mit Hingabe arbeitet das Oracle-Team zum Beispiel an den Schwertlern der beiden Rümpfe. Sie verhindern, dass das Boot zur Seite abdriftet.

Bei der AC72 jedoch haben sie eine weitere Funktion. Die Schwertler sind wie ein „L“ geformt. Die Folge: Wenn es schnell genug vorangeht, hebt sich der Katamaran vollständig aus dem Wasser.

* In der Bucht von San Francisco am 16. Oktober 2012.



Havarierte Oracle-Yacht*
Überschlag bei sechs Windstärken