Lufthansa

magazin

1/2013
lufthansa.com

Tori Amos im Interview über Klassik, Fleiß und Atempausen
Passion on piano: An interview with Tori Amos

Renaissance dank Kultur: Marseille
Culture Capital 2013: Marseille reinvented

Sonne, Sand und Staunen: Eine Reise durch Oman

A five-day journey over land and water in Oman

Unterhaltungsprogramm ab Seite 87
Entertainment program starting on page 87

A STAR ALLIANCE MEMBER

Jessica Chastain

yslexperience.com

MANIFESTO

Daring is an art

YVESSAINTLAURENT

The new feminine fragrance

ROLEX
PATEK PHILIPPE GENEVE
A. LANGE & SÖHNE GLASHÜTTE I/SA
IWC SCHAFFHAUSEN
JAEGER-LECOULTRE
PANERAI
VACHERON CONSTANTIN Manufacture Horlogère. Genève. depuis 1755.
Glashütte ORIGINAL
OMEGA
BREITLING 1884
AUDEMARS PIGUET Le Brassus
TAGHeuer SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
TUDOR
HUBLOT
PARMIGIANI FLEURIER
Chopard
BVLGARI
PIAGET
EBEL
CORUM
LONGINES
BAUME & MERCIER MAISON D'HORLOGERIE GENEVE 1830
GP GIRARD-PERREGAUX
Pomellato
MONT BLANC
GUCCI
CHANEL
TAMARA COMOLLI
Leo Willwer finest jewellery since 1920
ROBERTO COIN
JOCHEN POHL
u. v. m.

Wählen Sie erst den Juwelier und dann den Schmuck!

JUWELIER
Rüschenbeck

Dortmund • Duisburg • Frankfurt • Frankfurt Airport „THE SQUAIRE" • Hagen • Köln • Münster • Oberhausen (CentrO.)
www.rueschenbeck.de

ELECTRICALLY POWERED. INVISIBLY CONNECTED.

When it comes to reinventing mobility, BMW i thinks far beyond eco-minded and agile driving. Take the all-electric BMW i3 Concept Coupe, the latest beautifully designed outlook on our upcoming megacity vehicle. Powered by the innovative eDrive technology, it not only generates zero local emissions and incomparable driving pleasure; it also provides a calm, virtually silent driving experience. All this with intelligent ConnectedDrive features that will simplify your trip. Available as soon as 2013. More: bmw-i.com/i3coupe

BMW i. BORN ELECTRIC. **bmw-i.com**

DIE ARCHITEKTUR FÜR DEN TISCH.

MEISSEN® COSMOPOLITAN – DER NEUE KLASSIKER FÜR TISCH UND TAFEL. IN ELEGANTEM WEISS, MIT ECHTEM PLATIN ODER GOLD. ODER IM NEUEN MEISSEN® MESH-LOOK.

IN MEISSEN® BOUTIQUEN UND IM AUSGEWÄHLTEN FACHHANDEL
Mehr Informationen unter: www.meissen.com · Tel. 03521/4686645

MEISSEN HOME® deco

Liebe Gäste, dear Guests!

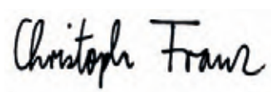
Herzlich willkommen im neuen Jahr und alles Gute für Sie und Ihre Familie, verbunden mit einem großen Dankeschön für Ihre Treue – auch in turbulenten Zeiten. Der Lichterglanz der Weihnachtszeit weicht nun dem nasskalten und grauen Januar, besonders in unserem Heimatmarkt Europa. Mein Tipp gegen trübe Gedanken: Planen und buchen Sie jetzt schon Ihren Sommerurlaub mit Lufthansa – wir fliegen Sie in die schönsten Wochen des Jahres. Neben den beliebten Städten und Metropolen in Europa, die wir ganzjährig anfliegen, können Sie mit uns auch in nahezu alle Ferienregionen rund um das Mittelmeer reisen. Neu im Programm sind u. a. Menorca, die kleine Nachbarinsel von Mallorca, die portugiesische Ferieninsel Madeira, das bulgarische Varna am Schwarzen Meer und das pulsierende Marrakesch in Marokko. Insgesamt bieten wir Ihnen in diesem Sommer 25 zusätzliche Destinationen an.

Viele unserer Strecken außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München werden ab Januar von unserer Fluggesellschaft Germanwings geflogen. Germanwings fliegt mit neuen Bordproduktelementen, zu günstigen Preisen, aber mit den gewohnten Lufthansa Sicherheits- und Qualitätsstandards. Es wird noch einige Zeit dauern, bis wir auf allen Strecken, beispielsweise von Hamburg nach Nizza oder von Berlin nach Barcelona, einen Germanwings-Flug anbieten können. Deshalb meine Empfehlung: Buchen Sie unter lufthansa.com, und wir werden Sie rechtzeitig darüber informieren, wenn daraus ein Germanwings-Flug wird. Ob Lufthansa oder Germanwings – Sie fliegen mit derselben Familie und bleiben in beiden Fällen bei der Airline Ihres Vertrauens!

In diesem Sinne allzeit gute Flüge mit Lufthansa oder Germanwings. Viel Spaß bei Ihrer Urlaubsplanung, Vorfreude auf den Sommerurlaub und, bis zum nächsten Mal an dieser Stelle, eine gute Zeit!

Foto: Gaby Gerster

Titel: Grapheast/ Your Photo Today



Christoph Franz,
Vorsitzender des Vorstandes
Deutsche Lufthansa AG

Chairman and
Chief Executive Officer,
Deutsche Lufthansa AG

Welcome to the new year! I wish you and your families all the best for 2013. I would also like to thank you for your loyalty in these difficult economic times. The lights and festive Christmas decorations have now come down and all we are left with, particularly here in our European home market, is the gray drizzle of winter. So here's my tip for beating the January blues: Start dreaming of summer, decide where to go, book a flight with Lufthansa, and let us take you to the destination of your choice. We fly to large and small European cities all year round, and to most of the popular vacation areas on the Mediterannean. New to our summer timetable this year are the Balearic island of Menorca, Majorca's "little sister"; the Portuguese holiday island of Madeira; the Bulgarian seaside resort of Varna on the Black Sea, the vibrant city of Marrakech in Morocco, and a host of other attractive places that bring the number of this summer's new Lufthansa destinations up to 25.

Another piece of news is that starting this month, our subsidiary Germanwings will begin operating a number of domestic German and European flights to and from various airports around Germany, excepting our hubs in Frankfurt and Munich. Germanwings is a low-cost carrier with its own on-board product elements, which nevertheless satisfy Lufthansa's high standards of quality and safety. As it will take a little while before we can offer Germanwings flights on all eligible routes (such as Hamburg-Nice or Berlin-Barcelona) my advice is to go right ahead and book a flight on lufthansa.com, and we will then inform you in plenty of time should your Lufthansa flight be changed to a Germanwings flight. Regardless of the name, though, the important thing is that when flying either Lufthansa or Germanwings, you will be putting your trust in the same airline family.

On this note, I wish you very pleasant flights with Lufthansa and Germanwings. Have fun planning your vacation and dreaming of next summer. All the best until we meet again. Keep flying with us!

38 Kulturhauptstadt Marseille **Culture capital: Marseille**

42 Sky Talk: Tori Amos

travel

14 Blick von oben
Warum Antilopen in Botswana starke Beine brauchen
View from above Why antilope in Botswana have particularly strong hindquarters

16 Gepäckkontrolle
Der Dirigent und Flötist Ariel Zuckermann packt aus
Baggage check Conductor Ariel Zuckermann reveals all

18 Wissen
Chicagos bester Blues-Club, der höchste Baum der Erde und die schöne alte Leier von Mexiko-Stadt
Good to know Where to find the tallest tree on earth and why Mexico City abounds with German hurdy-gurdies

20 Hotels
Drei ungewöhnliche Herbergen mit Höhlenflair
Curl up cozy Three somewhat unusual hotels

22 Accessoires
Haben oder Nichthaben: smarte Begleiter für unterwegs
To have or not to have Chic travel accessories

24 Oman
Abwechslungsreiche Landschaft und ein großes kulturelles Erbe: Das Sultanat vereint das Beste aus zwei Welten. Eine Tour in fünf Tagen durch das arabische Musterland
Sun, sand, souks and canyons The Sultanate of Oman combines the best of both worlds: diverse natural scenery and a rich cultural heritage. We tour the model Arab state

38 City Explorer: Marseille
Um dem Titel „Kulturhauptstadt Europas 2013“ gerecht zu werden, baut die südfranzösische Metropole neue Museen. In den kommenden Monaten sollen sie eröffnet werden
A challenge and opportunity In a bid to live up to the title of European Capital of Culture in 2013, Marseille is building new museums, which are scheduled to open in the upcoming months

Foursquare.com

Alle City-Tipps des *Lufthansa Magazins* für Follower der Lufthansa bei foursquare.
Followers of Lufthansa can locate all *Lufthansa Magazin* city tips on foursquare.

www.foursquare.com/lufthansa

64 Souvenir
Stargalerist Gerd Harry Lybke über einen Inselschatz
A brass ashtray reminds Gerd Harry Lybke of an island

Sky Talk

42 Tori Amos
Die US-Sängerin spricht über eine Kindheit am Klavier, die Faszination für Mythologie und den Zusammenhang zwischen ihren Reisen und Kompositionen
The flame-haired U.S. singer talks about her childhood at the piano, her interest in mythology and the connection between her travels and her compositions

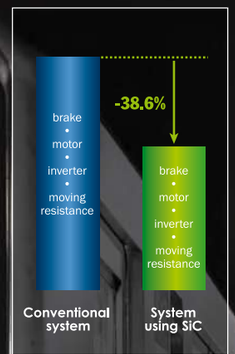
Fotos: Richard Taylor/ Bildagentur Huber; Oliver Mark

MITSUBISHI ELECTRIC
Changes for the Better

for a greener tomorrow eco Changes

Next stop? Energy efficiency.

eco Changes **Mitsubishi Electric's large-capacity power modules help to save energy, reduce train weight and improve efficiency in railway systems.**



Today, public transportation, especially subway systems and light rail, is considered essential to the development of greener, more energy-efficient societies. Mitsubishi Electric is leading the way with advanced large-capacity silicon carbide (SiC) power modules that are ideal for the traction inverter systems used in railcars.

Railway cars fitted with both Mitsubishi Electric's traction inverter and an upgraded braking system can achieve 38.6% energy savings compared to models with conventional systems. SiC traction inverters enhance the performance of regenerative braking and reduce power loss in motors. Moreover, the inverters require less maintenance, and reduce noise by up to 7 Db compared with conventional systems.

To find out more, go to: www.MitsubishiElectric.com/ecochanges

Running green.
Less energy lost means more energy saved, thanks to the new SiC traction inverter.

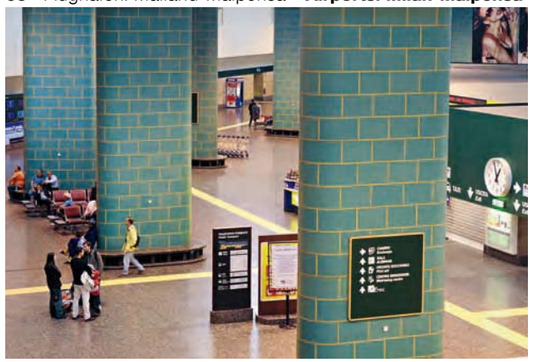
38.6%
Energy Savings*

**Note: This figure was measured in railcars of Tokyo Metro Co., Ltd. Actual figures may vary depending usage conditions.*

What's changing in your area? Learn more: eco changes

56 Rückkehr der Condor **The return of the *Condor***

68 Flughäfen: Mailand-Malpensa **Airports: Milan-Malpensa**



a aviation

9 Welcome aboard
Christoph Franz, Vorsitzender des Vorstandes Deutsche Lufthansa AG, über Vorfreude auf den Sommerurlaub
Lufthansa Chairman and Chief Executive Officer Christoph Franz looks forward to the summer

48 Boeing 747-8
Die Königin der Lüfte fliegt jetzt auch nach Los Angeles
The Queen of the Skies departs for Los Angeles

50 News
Service und Infos aus der Welt der Kranich-Linie
Service updates from the world of Lufthansa

51 Technik
Sebastian Broll setzt die Kühlung in ein Triebwerk ein
Engine maintenance Sebastian Broll explains

52 Logistik
Wie die Firma Jettainer den Containerverkehr managt
Container management Jettainer does the job

56 Restaurierung
Wiedergeburt einer Fluglegende: die Focke-Wulf Condor
The last Focke-Wulf *Condor* A legend reborn

87 Entertainment
Das Unterhaltungsprogramm an Bord
Your complete guide to what's on

s service

23 Impressum
66 Miles & More
68 Flughäfen von oben: Mailand-Malpensa
Airports from above: Milan-Malpensa
70 Star Alliance Partner: Fluggastinformationen
Star Alliance Partners – what you need to know on board
72 Unsere Flotte Our fleet
73 Zeitzonen Time zones
74 Karten: Unser Streckennetz
Maps Our route network
78 Entfernungen Distances
79 Flughäfen Frankfurt, München und Düsseldorf Airports Frankfurt, Munich, Dusseldorf
82 USA Einreisebestimmungen
Entry requirements for the United States
83 FlyNet

***Lufthansa Magazin* iPad-App**
Von wegen schrottreif: Pensionierte Flugzeugbauer restaurieren in Handarbeit die vermutlich letzte Focke-Wulf vom Typ Condor. Die schönsten Bilder finden Sie in der App.
***Lufthansa Magazin* iPad app** Fit for the scrap heap? Not if a team of retired aircraft mechanics have anything to do with it. They are busy restoring by hand what is likely the last surviving Focke-Wulf *Condor* airplane. The app brings you the best pics.

Fotos: Gregor Schläger, Pavesi/ laif

Blick von oben
Okavango-Delta, Botswana, Afrika

Der renommierte Fotograf Michael Poliza erzählt jeden Monat von einem Bild der Erde, das er aus der Luft aufgenommen hat.
Wenn sich im April und Mai das Wasser aus dem Fluss Okavango ins Deltagebiet ergießt, bleiben nur kleine Inseln trocken. Die Letschwe, eine afrikanische Antilope, hat sich an das Leben im Delta angepasst. Ihre Hinterhand ist sehr stark ausgeprägt, wodurch sie im flachen Wasser gut flüchten kann.

Every month, renowned photographer Michael Poliza tells the story of a picture he has taken from the air, somewhere on the planet.
When the Okavango River floods the Okavango Delta in April and May, only small islands of dry land remain dotted across the floodplains. The *lechwe*, an African antilope native to the region, has adapted to life in the delta. Its powerful hindquarters enable it to flee from predators across shallow water.

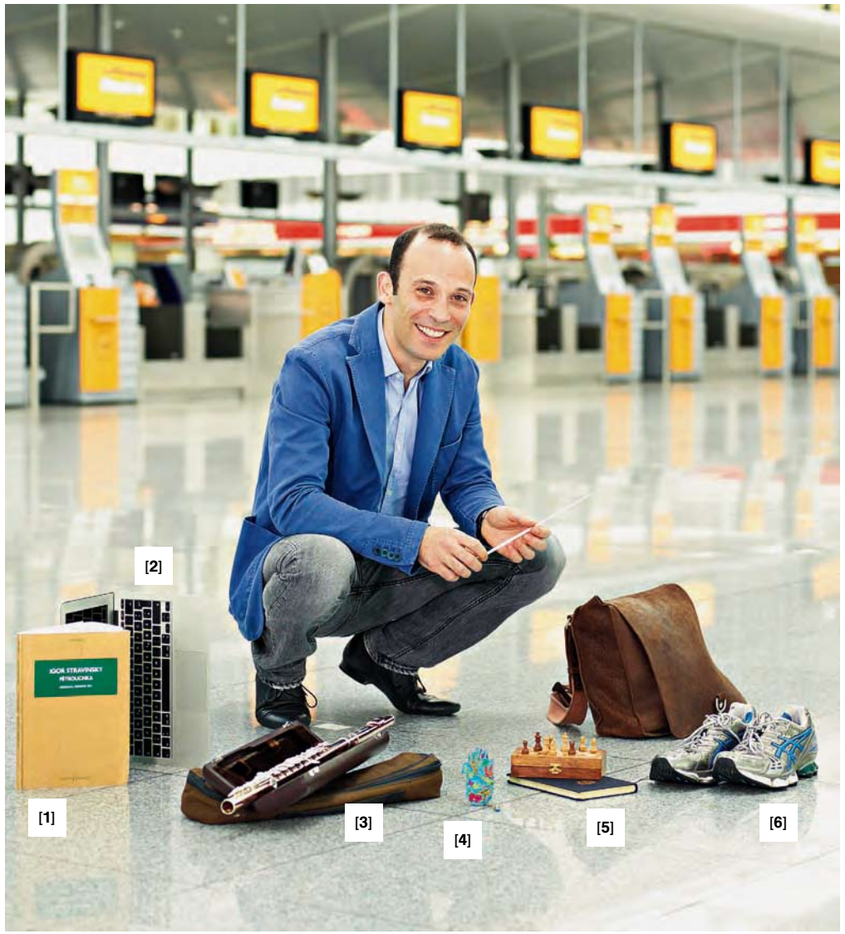
Verbindungen: Zusammen mit den Konzerngesellschaften SWISS, Brussels Airlines und Austrian Airlines steuert Lufthansa zahlreiche Ziele in Afrika an.

Flights: Lufthansa offers flights to several African cities in cooperation with its subsidiaries SWISS, Brussels Airlines and Austrian Airlines.

lufthansa.com

Was steckt in Ihrer Tasche, Ariel Zuckermann?

Der 39-jährige Musiker wurde in Israel geboren, heute lebt er in München. Bevor er Dirigent wurde, machte er sich als Flötist einen Namen. Auf dem Flughafen München warf das *Lufthansa Magazin* einen Blick in sein Gepäck
What's in your bag, Mr. Zuckermann? Axel Zuckermann, 39, is an Israeli-born musician who now lives in Munich. The professional flautist turned conductor let *Lufthansa Magazin* peek inside his bag at Munich Airport



1 Partitur

Gerade arbeite ich an „Petruschka" von Igor Strawinsky – ein geniales Werk. Auch wenn ich im Flugzeug sitze, lese ich die Partitur.
Score Right now, I'm working on Igor Stravinsky's *Petrushka* – a brilliant ballet. I'll also be reading the score on the plane.

2 Laptop

Ich mag Sprachen. Zurzeit lerne ich Spanisch mit dem Programm von Rosetta Stone. Vorher habe ich auf diese Weise Russisch gelernt.
Notebook I enjoy languages. After learning Russian with the Rosetta Stone program, I've now moved on to Spanish.

3 Querflöte

Die Flöte ist mein Hauptinstrument. Da ich inzwischen vor allem als Dirigent arbeite, schaffe ich es leider nicht mehr, jeden Tag zu spielen.
Flute The flute is my first instrument, but now, as a conductor, I unfortunately no longer have the time to play every day.

4 Glücksbringer

Diese Chamsa, eine offene Hand, soll vor dem bösen Blick schützen. Ich habe sie von meiner Mutter aus Israel bekommen.
Lucky charm This is a *khamsa*, the open hand that traditionally wards off the evil eye. It was a gift from my mother in Israel.

5 Schachbuch

Ich bin süchtig nach Schach. In Jakow Neistadts Buch „Zauberwelt der Kombination" stehen spannende Probleme, die ich nachstelle.
Chess book I'm a chess addict. Yakov Neistadt's book is full of fascinating combinations and problems that help me improve my game.

6 Turnschuhe

Leider schaffe ich es nicht, jeden Tag zu joggen. Aber ich nehme meine Turnschuhe immer mit, um zu Fuß neue Städte zu erkunden.
Running shoes I'm afraid I don't go jogging every day but I always pack a pair of sneakers to wear when exploring new cities on foot.

Foto: Robert Brembeck

CARUSOMENSWEAR.COM

CARUSO
in menswear do as the italians do

Besser, Sie kennen sich aus

Wo der höchste Baum der Welt wächst, wo Sie in Chicago den besten Blues-Club finden – und warum Drehorgeln aus Berlin in Mexikos Hauptstadt den Ton angeben

Good to know
Where to find the world's tallest tree and the best blues bar in Chicago – and why you'll find German hurdy-gurdies all over Mexico City

Superlative

Baumgiganten

Entlang der Westküste der USA, zwischen San Francisco und dem Süden des Bundesstaates Oregon, wachsen die höchsten Bäume der Welt: die Redwoods, Küstenmammutbäume. Seit mehreren Millionen Jahren wachsen sie auf der Erde, in der Regel werden sie maximal 100 Meter hoch. Noch über 15 Meter mehr misst der weltweit höchste Redwood. Der Baumgigant steht im kalifornischen Redwood-Nationalpark, sein Alter wird auf 400 Jahre geschätzt. Die Chancen stehen gut, dass er den eigenen Rekord noch weiter ausbaut.

The world's tallest tree Giant redwoods (Sequoia sempervirens} are native to the Pacific coast of the United States between San Francisco and southern Oregon. They have been around for several million years and generally reach a height of 100 meters. The world's tallest redwood stands over 15 meters taller and can be found in California's Redwood National Park. It is estimated to be roughly 400 years old, and looks like it has every chance of topping its own record.

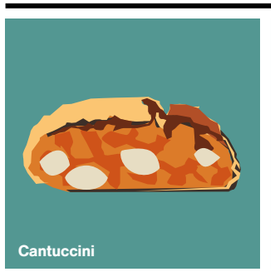
Ländervergleich

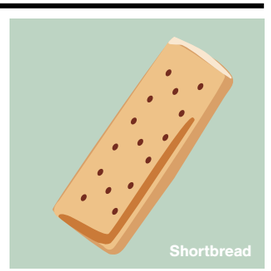
Exportschlager

Ob Mandelgebäck aus der Nähe von Florenz oder schottisches Mürbeteiggebäck: Beide Kekssorten stehen international hoch im Kurs.

No contest Florentine almondy crunchiness versus the sweet, buttery crumble of Scotland - both win hands down internationally!

Italien **VS.** **Schottland**





Der Concierge hilft …

Wo finde ich den besten Blues-Club in Chicago?

Gary Schneider, Chef-Concierge des Peninsula Chicago: „Mein Favorit ist die Rosa's Lounge. Im legeren Ambiente des alteingesessenen Clubs sind bereits lokale Blues-Größen wie Homesick James oder David Honeyboy Edwards aufgetreten, bis heute stehen Chicagoer Künstler wie Lurrie Bell und Melvin Taylor auf der kleinen Bühne. Auch neue Gäste werden hier wie alte Freunde begrüßt."

Where can I find the best blues bar in Chicago? Gary Schneider, head concierge at the Peninsula Chicago: "I'd say Rosa's Lounge. It's an old club, very laid-back, where new guests are treated like old friends. Local blues stars Homesick James and David Honeyboy Edwards, and contemporary Chicago artists Lurrie Bell and Melvin Taylor have all played its small stage."

rosaslounge.com

Klangkörper

Globale Leier

Es sind überraschende Klänge, die sich in das Getöse von Mexiko-Stadt mischen: Auf den Plätzen und Straßen stehen Musiker in khakifarbener Uniform und spielen Drehorgel. Die Vorgeschichte ihrer Instrumente beginnt 1884, als das preußische Königshaus dem Diktator Porfirio Díaz fünf Berliner Drehorgeln zum Geburtstag schenkte. Da den Mexikanern das Geleier gefiel, kauften sie weitere Instrumente, die meisten stammen aus der Schönhauser Allee in Berlin, dem deutschen Sitz der italienischen Firma Frati. Rund 70 ihrer Leierkästen sind bis heute in Mexikos Hauptstadt zu hören.

Sound friendship The merry jangle of a barrel organ is not necessarily what you would expect to hear amid the big-city bustle of the Mexican capital, yet musicians in khaki uniforms playing hurdy-gurdies are a common sight. How come? It all began in 1884, when the Prussian royal family made a birthday gift of five Berlin-built barrel organs to Mexican dictator Profirio Díaz. They proved so popular, the Mexicans bought many more, mostly from the Berlin branch of the Italian Frati company, 70 of which can be seen and heard in Mexico City today.

Foto: Bopalinska

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.
HYUNDAI
Brilliant is the laughter
Hyundai makes every moment brilliant
live brilliant
brilliant.hyundai.com

Eine runde Sache

Wer sagt, dass Wände und Decken immer gerade sein müssen? Drei Hotels im Allgäu, auf Vancouver Island und in Südspanien bieten originelle Alternativen
Departure from the straight and narrow
Who says walls and ceilings can't be curved? Three hotels situated in the Allgäu region of Germany, on Vancouver Island and in southern Spain prove they can

Schlafen im Schnee

Wenn es schneit, fällt der Baustoff für dieses Hotel sprichwörtlich vom Himmel. Denn die Iglu-Lodge am Nebelhorn bei Oberstdorf besteht größtenteils aus Schnee. Jeden Winter errichten die Macher auf knapp 2000 Meter Höhe einen Iglu-Komplex mit zehn Zimmern, Bar, Restaurant und Whirlpool. Damit in der Allgäuer Schneehöhle niemand friert, sind die Betten mit Rentierfellen und Expeditionsschlafsäcken ausgelegt. Die Saison endet, wenn es zu tauen beginnt.

iglu-lodge.de

Wintery refuge The material used to build this hotel literally falls from the sky – because the Iglu-Lodge on Nebelhorn mountain near Oberstdorf, Germany consists chiefly of snow. Every winter, the igloo complex comprising ten rooms, bar, restaurant and whirlpool, is rebuilt nearly 2000 meters up in the Allgäu Alps. Reindeer skins and expedition sleeping bags keep guests cozy. The season ends when the thaw sets in.

Hoch hinaus

Da hängen sie nun in den Bäumen von Vancouver Island, die drei Wohnkugeln „Eve", „Eryn" und „Melody" des Hotels Free Spirit Spheres. Eine Holztreppe führt jeweils zu einem Raum, in dem bis zu zwei Gäste übernachten können, das Interieur erinnert an eine heimelig eingerichtete Raumkapsel.
Suspended in dreamland At the Free Spirit Spheres hotel on Vancouver Island, guests stay in one of three spherical rooms: Eve, Eryn or Melody. Each orb accommodates up to two guests and is accessible via a wooden staircase. Inside, each has the feel of a comfortably furnished space capsule.

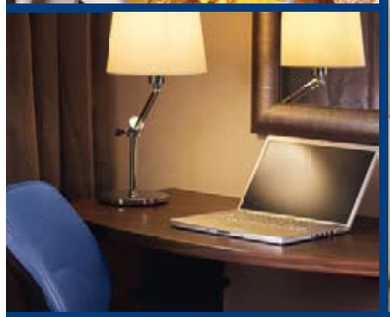
freespiritspheres.com

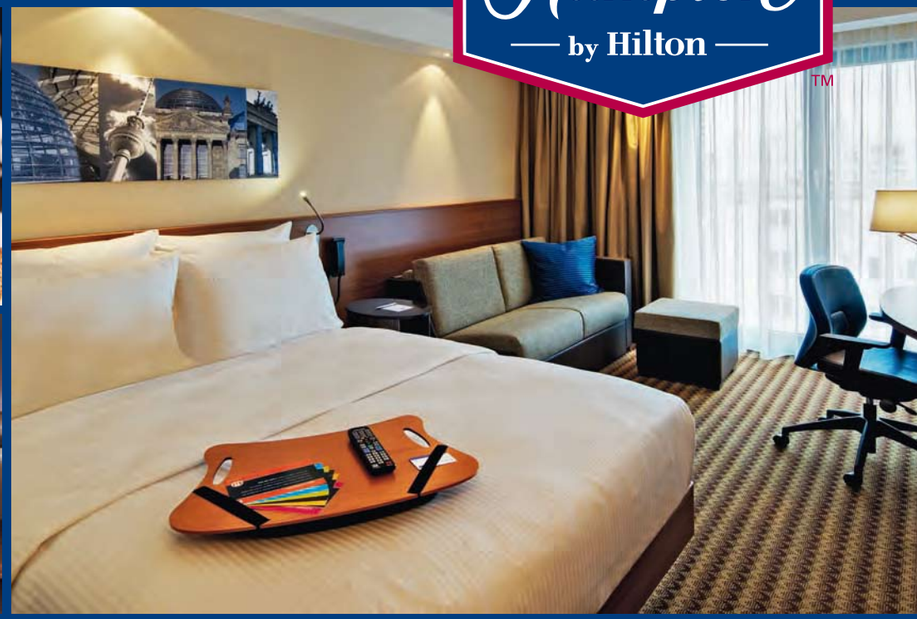
Die Form der Schnecke

Runde Fenster, runde Wände, runde Decke: Wie in einer Höhle wohnt man im Hotel Los Caracoles. Wer sein Zimmer betritt, fühlt sich gleich geborgen. Der Name der Herberge nahe der Costa del Sol bedeutet „Die Schnecken", und tatsächlich ist die Form der Bungalows von jener der Weichtiere inspiriert.
Snug as a snail Step into one of the cave-like rooms at Los Caracoles on Spain's Costa del Sol, and the round windows, curved walls and curved ceiling make you feel safe and secure in an instant. The name of the hotel translates as "The Snails" and the shape of the bungalows really is mollusc-inspired.

hotelloscaracoles.com

HILTON HHONORS





Hampton by Hilton™

Rundum zufrieden.
Garantiert.

- Kuschelbetten zum Wohlfühlen
- Kostenfreies Frühstücksbuffet
- High-Speed Internetzugang gratis
- Hilton HHonors Punkte und Airline Meilen sammeln
- 100 % Zufriedenheitsgarantie

hamptonbyhilton.de
00800 42678667 (gebührenfrei)
<< Code einscannen und lossurfen!

© 2012 Hilton Worldwide

Jetzt in Deutschland, Großbritannien (9 Hotels), Polen und in der Türkei (2 Hotels) • Weltweit mit 1.900 Hotels

Dabeihaben ist alles!

Man könnte zur Not auch ohne sie leben – aber das muss man ja zum Glück nicht: Lieblingsteile für die Reise
To have or not to have
No question, you could easily get by without any of these items. But it would be nicer not to…

[1]

[3]

[2]

[4]

[5]

[7]

[8]

[6]

Von wegen kleinkariert: Karos sind total in – egal ob im klassischen Burberry-Check oder als rot-blaues Schottenmuster.

[1] Cooler Brit-Chic Echte Hingucker im Großstadtdschungel sind die Chucks im blau-roten Streifen-Style; über *mytheresa.com*
[2] Nicht im Regen stehen Absolut aktentaschen- und businesstauglich ist dieser handliche Schirm von Brooks Brothers; *brooksbrothers.com*
[3] Lässiger Street-Style Nichts zu verbergen hat der rot-grau karierte Strick-Poncho mit Rundhalsausschnitt von Stella McCartney; über *mytheresa.com*
[4] Hut ab! Die Schiebermütze des japanischen Modedesigners Junya Watanabe bringt Farbe in die graue Winterzeit; über *mrporter.com*

[5] Echt gemütlich Schmückt jedes Sofa: das Baumwoll-Kuschelkissen von Gant im traditionellen Tartan-Check-Muster; *gant-home.de*
[6] Country in der City Trendsetter schwören auf das Designer-Hemd im klassischen Holzfäller-Look; *marcjacobs.com*
[7] Auf Höhenflug Die 14 Zentimeter hohen Louboutin-Pumps setzen ganz neue Maßstäbe; über *netaporter.com*
[8] Festliches Finish Die Fluid Foundation aus der neuen Beauty-Kollektion von Burberry zaubert einen samtweichen Teint; *burberry.com*
[9] Treuer Begleiter Elegantes Design und leistungsstarke Hardware: Das Taichi von Asus ist ein neuer Hybrid aus Notebook und Tablet-PC; *asus.de*

Check these out! Classic Burberry, tartans in red, white and blue – clothes and accessories are having a checkered career this season.

[1] Snazzy combo Chic Chucks and Union Jack colors are the real deal on Cool Britannia's city streets. *mytheresa.com*
[2] Buiness brolly This handy telescopic umbrella from Brooks Brothers fits easily into any briefcase. *brooksbrothers.com*
[3] Casual comfort Step out in style in this striking, red-and-gray checkered, knitted poncho by Stella McCartney. *mytheresa.com*
[4] Heads up! Japanese fashion designer Junya Watanabe's stylish flat cap is a great accessory to brighten up those gray winter days. *mrporter.com*

[5] Cozy and cuddly This traditional tartan cotton cushion from Gant looks good on any sofa. *gant-home.de*
[6] Lumberjack in London Trendsetters just can't get enough of this classic designer shirt in warm red and blue checkers. *marcjacobs.com*
[7] Walk tall With heels 14 centimers high, these Louboutin pumps really raise the bar. *netaporter.com*
[8] Festive finish Put on your prettiest face with the fluid foundation from the latest Burberry beauty collection. *burberry.com*
[9] Trusty companion Elegant design coupled with efficient hardware – the Asus Taichi is the new notebook/tablet hybrid. *asus.de*

[9]

WorldShop Lufthansa

Stilvoll und praktisch

Der Trolley-Rucksack aus der Lufthansa Outdoor Collection überzeugt mit seiner funktionalen Innenausstattung, den leicht laufenden Rollen und seiner bordgepäcktauglichen, handlichen Größe. *worldshop.eu*
Twice the trolley This nifty bag comes with a functional interior and smooth-action wheels. It also fits the hand baggage frame and doubles as a backpack – so when the going gets rough, you can shoulder your load. *worldshop.eu*

Herausgeber/Publisher
Deutsche Lufthansa AG, Von-Gablenz-Str. 2–6, D-50679 Köln; Objektverantwortung/Responsible for publication: Benita Struve; Koordination/Coordination: Jens Polkowski; das Lufthansa Magazin erscheint monatlich bei der G+J Corporate Editors GmbH, Stubbenhuk 10, 20459 Hamburg. Geschäftsführung/Managing Directors: Soheil Dastyari, Peter Haenchen, Julia Jäkel; Publishing Manager: Melanie Jonas; Tel. 040/3703-5014, Fax: 040/3703-175014, www.corporate-editors.com

Redaktion/Editorial staff
Lufthansa Magazin, Stubbenhuk 10, D-20459 Hamburg, Tel. 040/3703-5011, Fax: 040/3703-5099, LHmagazin@guj.de
Chefredakteur/Editor-in-chief: Christian Krug (verantwortlich); Redaktionsleitung und Textchef/Managing Editor & Copy Editor: Helge Hopp; Chef vom Dienst/Duty Editor: Sandra Marie Schülke; Art Direction: Maja Nieveler; Grafik/Layout: Astrid Thienhaus (fr); Textredaktion/Editors: Mechthild Bausch (fr), Tim Cappelmann, Marion Genetti (fr), Gunnar Herbst, Andreas Lampert (fr), Detlef Wittkuhn (fr); Bildredaktion/Photo Editors: Michael Nielsen (Ltg.), Zita Rothmund-Zinn; Berater/Consultant Aviation: Cord Becker (fr); Übersetzung/Translation: Rachel Kretz (fr), Lynda Matschke (fr); Dokumentation/Fact Checker: Tobias Hamelmann (fr), Claudia Heinzelmann (fr); Computer Technician: Klaus Stock

Entertainment Guide
Deutsche Lufthansa AG; FRA LI/CE, Product Competence Center Inflight Entertainment, D-60546 Frankfurt; lufthansa.movie@dlh.de

Miles & More
Miles & More International GmbH, D–63263 Neu-Isenburg, Joachim Steinbach (verantwortlich), Susanne Darbritz (Koordination); Service-Tel. 01805 / 5959

Herstellung/Production: Helge Voss (Ltg.), Sören Hohmann
Karten/Maps: © 2009 wissenmedia in der inmediaONE] GmbH in Gütersloh, München, Stuttgart
Litho/Typesetting: p.r.o. medien Produktion, Hamburg
Druck/Printing: MOHN Media, Mohndruck GmbH, Gütersloh
Papier: LEIPA Ultra Mag plus. Hergestellt aus 100 % Altpapier mit mind. 80 % *post consumer fiber.* Zertifiziert mit dem „Blauen Engel"; zu 100 % FSC Recycled Paper.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Lufthansa. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen.
No part of this magazine may be reprinted without the express permission of Lufthansa. The editor assumes no responsibility for the return of unsolicited manuscripts or pictures. The opinions expressed in this magazine are those of the authors and not necessarily those of the editor.

Abonnenten-Service/Subscriptions
G+J Corporate Editors GmbH, Vertrieb, Lufthansa Magazin, Feldstr. 23, 23858 Reinfeld, Tel. 04533/207712, Fax: 04533/207721. Preis für ein Jahresabonnement: 54 Euro inkl. Porto- und Abwicklungsgebühren (Auslandspreise auf Anfrage). Termin- und Preisänderungen vorbehalten. // Dates and prices subject to change. Printed in Germany.

Anzeigenverkauf/Advertising Sales
G+J Media Sales, Anzeigenabteilung Lufthansa Magazin, Briefach 11, 20444 Hamburg; lufthansa@guj.de; Preisliste Nr. 20, gültig ab 1. Januar 2013; Gesamtanzeigenleiter: Heiko Hager, Tel. 040/3703-5300; Anzeigenleiter: Jan-Eric Korte, Tel. 040/3703-5310; Anzeigendisposition: Alexandra Kolatzek (Ausland), Tel. 040/3703-5308, Anna-Ulrike Soldat (Inland), Tel. 040/3703-5304; Anzeigenverkauf: Elke Miersen, Tel. 040/3703-5307; Hannelore Ernst, Tel. 040/3703-5501

G+J-Repräsentanten/Representatives
Asien, außer Japan (Hongkong): Godfrey Wu, Tel. 852/2591 1077; Korea (Seoul): Jeong Gwon Seo, Tel. 2/37021740; Belgien, Luxemburg, Niederlande (Gent): Kathy Rosseel, Tel. 9/235 02 10; Canada (Mississauga): Richard Brown, Tel. 0/905/625-9631; Frankreich (Paris): Maud Gobron, Tel. 1/73056532; Nicolas Devos, Tel. 1/40130030; Großbritannien, Irland (London): Rob Walker, Tel. 20/74374377; Italien (Mailand): Stefanie Meierfrankenfeld, Tel. 2/20526 71; Japan (Tokio): Hidetawa Kochi, Tel. 3/3222781; Österreich und Südtirol (Wien): Erwin W. Luthwig, Tel. 1/51256470; Portugal (Lissabon): Paulo Andrade, Tel. 213/853545/98; Spanien (Madrid): Gema Arcas, Tel. 91/5863631; Dänemark und Norwegen: Mark Hjortkilde, Tel. 45/46910 0; Schweden und Finnland: Bradley P. Johnson, Tel. 414/20320; Schweiz (Zürich): Hans H. Otto, Tel. 44/2697070; Türkei (Istanbul): Dr. Reha Bilge, Tel. 90-212/2758433; Polen: Nina Kowalewska-Motlik, Tel. 22 646 26 76; Ungarn: Tibor Sáringer, Tel. 1/212 70 21; USA Ostküste: Dustin K.Guzowski, Tel. 212/2683344; USA Westküste: Ralph Lockwood, Tel. 409/8796666; Indien (Mumbai): Srinivas Iyer, Tel. 22/61377400

FSC www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C019748

DenizBank AG

Attraktive Zinsen

Die sichere Adresse für Sparer

Eröffnen Sie jetzt Ihr Sparkonto und profitieren Sie von den attraktiven Zinsen der DenizBank.

www.denizbank.de, 0800 488 66 00

www.denizbank.at, 0800 88 66 00

DenizBank AG ist Mitglied der österreichischen Einlagensicherung.

Fotos: Heeb, Linke/laif; Alamy/maurifius; Schmid/Huber

[1]

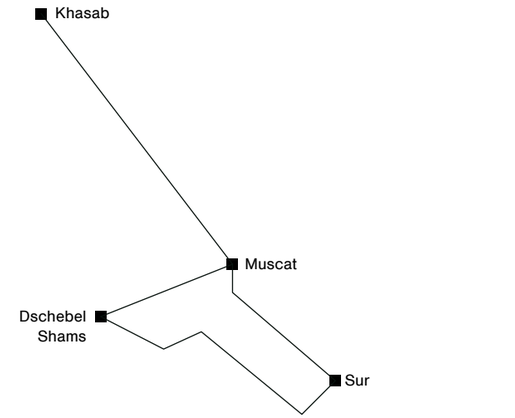
Arabisch für Einsteiger

Das Sultanat Oman hat sich zum arabischen Musterland entwickelt, ohne dabei seinen ursprünglichen Reiz zu verlieren. Es lockt mit abwechslungsreicher Landschaft und opulentem kulturellen Erbe. Ein Roadmovie über klassische Klänge in Muscat, Ausflüge in die Wüste, pazifistische Stierkämpfe und die stille Magie arabischer Fjorde

From the desert to the sea

The Sultanate of Oman is a model Arab state that has lost none of its traditional charm. Join us on a road trip through a fascinating landscape as we encounter Mozart in Muscat, sand dunes and oases, pacifist bull fights and the magic of Arabian fjords

Text **Andreas Hilmer**



[1] Mit rund 3000 Metern ist der Dschebel Shams der höchste Berg in Oman, oben wird man mit einer überwältigenden Aussicht belohnt
[2] Lagunen, Inseln, Steilklippen: die Fjorde rund um Musandam
[3] Wüstenwege: Wer in die Wahiba Sands fährt, braucht einen Jeep mit Vierradantrieb
[4] Im Hafen von Mutrah, einem Stadtteil von Muscat, verkaufen Männer den Thunfisch, den sie am Morgen gefangen haben

[1] Jebel Shams is roughly 3000 meters tall and Oman's highest peak. The view from up there is simply incredible
[2] Lagoons, islands and rugged cliffs are all part of the fjord landscape around Musandam
[3] A four-wheel-drive vehicle is a must when traversing the Wahiba Sands
[4] Fishermen sell fresh tuna in the port of Mutrah, a Muscat neighborhood

[2]

[3]

[4]

Literatur

„Die Brunnen der Wüste“
Wilfred Thesiger
Der britische Autor war ein europäischer Pionier – er lebte bei den Beduinen und fotografierte das traditionelle Arabien.
Arabian Sands was written by a British explorer who lived among the Bedouin and photographed traditional Arabia.

„Bin im Oman“
Daniela Flemming
Drei Wochen lang bereiste Daniela Flemming mit dem Jeep Oman, ihre Begeisterung für Land und Leute macht Lust auf mehr.
The story of a three-week trip by Jeep through Oman that will make you want to go yourself. (Not available in English).

„Von der Liebe und den Liebenden“
Ibn Hazm al Andalusi
Im 11. Jahrhundert schrieb der arabische Autor in 30 Kapiteln blumig über die Irrungen und Wirrungen der Liebe.
The Ring of the Dove is a flowery, 11th century treatise by an Arab scholar on the art and practice of love.

Tag 1

Muscat: **Mozart und Kichererbsen**

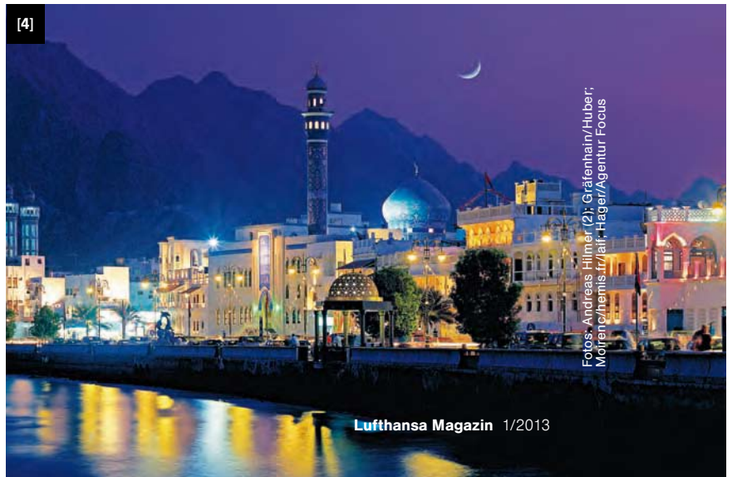
Fathma geigt wie die ganz Großen. Und auch Mohamed bläst das Waldhorn, als sei er nicht, wie man hier sagt, „mit Sand in den Augen“ geboren. Wenn Mozart erklingt, fühlt es sich an, als wäre man in Salzburg und nicht in Oman, im Zentrum des Orients. Der junge Khaled, mein selbst ernannter Reiseführer, hatte mir den Tipp gegeben. „Do you like music? Mozart plays, good for you!“, hatte der 15-Jährige urplötzlich in Muscats sonnendurchfluteter Sultan-Qabus-Moschee gemurmelt, als er neben mir auf dem riesigen Gebetsteppich saß. Eine Taxifahrt später betrete ich das Al Bustan Palace, die Konzertheimat des Royal Oman Symphony Orchestra. 600 elegant gewandete Zuhörer stimmen sich mit Safrantee auf Mozart ein. Es folgt eine musikalische Sternstunde.

Zurück am Hafen von Mutrah, wo gerade der Muezzin zum Abendgebet ruft. Der Basar erwacht aus der Hitze des Tages zum Geschäftsleben. Khaled lässt für mich Sandelholz und Rosenwasser mit geheimen Kräutern mischen. Echte Männer wie er, sagt der Teenager, „stellen sich hier Parfüm zusammen, das gehört bei uns einfach dazu“. Selbst die Kleidung wird parfümiert. Nebenan soll ich unbedingt Kichererbsenmus probieren, die bevorzugte Vorspeise des Landes. Dann setzen wir uns mit ein paar nach Minze duftenden Lammspießen an die Hafenbucht und schauen zu, wie die alten und neuen Schiffe im Wasser dümpeln. Tradition und Moderne im Gleichgewicht – typisch Oman. Khaled aber muss nach Hause. Nichts gegen Mozart, sagt er beim Abschied, aber Sindbad, der Seefahrer, der Sage nach in Oman ansässig, sei doch viel cooler gewesen. ▸

[1]

[3]

[1, 2] Die reich verzierte Sultan-Qabus-Moschee in Muscat gehört zu den prächtigsten Bauten des Sultanats, allein ihr Kristalllüster wiegt acht Tonnen
[3] Khaled führte den Autor Andreas Hilmer durch die Stadt
[1, 2] The Sultan Qaboos Grand Mosque in Muscat is one of the most magnificient buildings in the Sultanate of Oman
[3] Khaled – author Andreas Hilmer's 15-year-old guide


[4]

Fotos: Andreas Hilmer (2); Gräfenhain/Huber; Mollenhauer/nemis.it/laif; Hager/Agentur Focus

[2]

[5]

[4] Wenn am lang gezogenen Hafenboulevard von Mutrah der Tag zu Ende geht, ruft der Muezzin zum letzten Gebet
[4] Über einer Gasflamme bereitet ein Kellner im Kargeen Caffe in Muscat einen Mokka zu
[4] The muezzin makes his last call to prayer as night descends over the long harbor boulevard in Mutrah
[5] A waiter prepares mocca over a gas flame at Kargeen Caffe in Muscat

24 Kilometer

Al Bustan Palace
Al Bustan Bay, Muscat, Tel. +968-24799666, ritzcarlton.com
Das Luxushotel, an einer schönen Bucht gelegen, lockt mit vielen Sportangeboten, darunter Segeln und Reiten.
This luxury hotel located in a pretty bay offers guests a range of different sports, including sailing and riding.

Kargeen Caffe
Al Bashair St, Muscat, Tel. +968-99253351, kargeencaffe.com
Umgeben von Pflanzen und Lehmwänden genießen Gäste leckere arabische Speisen. Auch bei Omanern sehr beliebt.
Visitors and locals alike enjoy Arab delicacies amid the lush plants and cool clay walls of this popular café.

Sultan-Qabus-Moschee
Sultan Qaboos St, Muscat
Groß, hell, sauber: Die Moschee bietet fast 20 000 Gläubigen Platz, nach 11 Uhr ist sie nur noch für Muslime geöffnet.
Big, bright and spotless: This mosque has space for 20 000 worshippers. It is open only to Muslims after 11am.

Day 1

Muscat: **Mozart and chickpeas**

Fathma can compare with world-class violinists, and Mohamed was not – as the saying here goes – born “with sand in his eyes,” when it comes to playing the french horn. Listening to them perform Mozart, it’s hard to believe you’re in Oman, at the heart of the Orient, and not in, say, Salzburg. Young Khaled, my self-appointed guide, put me onto them. “Do you like music? Mozart plays, good for you!,” the 15-year-old whispered as we sat on the huge prayer mat inside Muscat’s sunlight-flooded Sultan Qaboos Mosque. A taxi ride later, I join an elegantly robed audience of 600, sipping saffron tea before the concert at Al Bustan Palace, the home of the Royal Oman Symphony Orchestra. What follows is magic.

Back at Mutrah Harbor, the muezzin calls the faithful to evening prayer, and the bazaar bursts into life as the heat of the day subsides. Khaled helps me buy sandalwood, rose water and a secret blend of herbs, explaining that real men, like himself, “put together their own perfume; that’s how it’s done here.” Even clothes are perfumed. Next door, I am urged to sample hummus, the country’s favorite hors d’oeuvre made of mashed chickpeas. We take a seat by the waterfront with a couple of mintily fragrant lamb kebabs and let our gaze wander over the collection of old and new ships bobbing on the water. A true picture of how the past and the future can live harmoniously side by side – as they typically do in Oman. But now it’s time for Khaled to go home. “Nothing against Mozart,” he says as a parting shot, “but Sindbad the Sailor, who came from Oman, was much cooler.” ▸▸

Playlist

„Symphonic Impressions of Oman"
Lalo Schifrin
Im Auftrag des Sultans schrieb der Filmkomponist Stücke, die das London Symphony Orchestra einspielte.
Pieces commissioned by the Sultan and written by film score composer Lalo Schifrin for the London Symphony Orchestra.

„Aria"
Café del Mar
Manche der Opernarien, die in die orientalisch angehauchten Kompositionen einflossen, erkennt man sogar wieder.
If you listen carefully, you may recognize some of the arias that inspired these orientally influenced compositions.

„Raoui"
Souad Massi
Die Algerierin mischt arabische und westliche Klänge. Inzwischen ist Massi ein Superstar, ihre erste CD ist und bleibt aber die beste.
The popular Algerian singer mixes Arab and Western sounds. Despite her star status, Massi's first CD remains her best.

Tag 2

Muscat ➔ Sur: **Ein Schiff wird kommen**

[d] Mit einem Fahrer und einem Jeep mit Vierradantrieb geht es ostwärts, zu den sagenumwobenen Bootsbauern Arabiens. An der wilden Küste kann man sich aussuchen, ob die Etappe direkt den Strand entlangführen soll, oder etwas weniger abwechslungsreich, dafür aber umso schneller, auf der neuen Autobahn. Wir entscheiden uns für die erste Variante. Als endlich die Hafenstadt Sur auftaucht, herrscht Ernüchterung: Nur wenig erinnert an die geheimnisvolle Zeit voller Abenteurer, als am Strand noch echte Lastenschoner für Ostasien vom Stapel liefen. Heute ist Sur eine Stadt im Aufbruch, überall boomende Industrie, viele Dünge- und Gasanlagen entstehen hier.

Doch dann treffe ich den Bootsbauer Ibrahim al Bali. Der alte Mann mit dem langen weißen Bart steht vor seiner kleinen Werft. Sur gilt als Wiege der Seefahrt, erzählt er, seit Jahrhunderten werden hier allein aus der Erinnerung, ohne aufgemalte Pläne, lange Teakholzplanken zugeschnitten, ineinandergesteckt und nur mit Tauen und Holzdübeln zusammengehalten. Daus heißen diese historischen Frachtensegler. Als Ibrahim vor 50 Jahren sein Handwerk lernte, wurden die Boote noch mit Fischöl imprägniert. Heutzutage repariert er allerdings fast nur noch Touristenschiffe, statt mit Fischöl streicht er sie mit Farben aus dem Baumarkt. Ibrahim, würdest du heute noch einmal eine Dau neu bauen? Er lächelt wehmütig und lässt eine Gebetskette durch die Finger gleiten, ehe er antwortet: „Da braucht man viel Geduld, viel Gold – und viel importiertes Holz." Er wird all das Wissen um sein Handwerk, das einer Kunst ähnelt, wohl nicht vererben können. ▶

[1]

[4]

[5]

[2]

[3]

[1] Schattiges Plätzchen: Bootsbauer Ibrahim al Bali (links) aus Sur legt eine Pause ein
[2] Wer von Muscat nach Sur fährt, kann am Badebecken Bait al Afreet einen erfrischenden Zwischenstopp einlegen und Höhlen erkunden
[3] Während die Sonne langsam untergeht, spielen Kinder in Sur auf einem Sandplatz Fußball
[4] Altes Handwerk: In einer Werft im Hafen von Sur bauen Männer eine Dau. Holzdübel halten die Planken des traditionellen Frachtenseglers zusammen
[5] Lastsegler auf Landgang: Die historische Dau Fatah al Khair kann in Sur besichtigt werden
[1] A place in the shade: Ibrahim al Bali, a boat builder from Sur (left) takes a well-earned rest
[2] The Bait al Afreet sinkhole between Muscat and Sur is an inviting place to cool off or explore
[3] Young people in Sur playing soccer toward sundown
[4] Ancient art: building a dhow in the port of Sur. Wooden dowels hold the planks of the traditional cargo schooner together
[5] Stranded on purpose: The historic Fatah al Khair dhow invites visitors to look around on board

Fotos: Andreas Hüser, Sasse/laif; Corbis; Soreau/Bilderberg; gettyimages

204 Kilometer

Sur Plaza Hotel
Al Aise Street, Sur, Tel.+968-25 54 37 77, omanhotels.com
Der Treffpunkt von Europäern und reichen Einheimischen hat 92 Zimmer, einen großen Pool und ein Fitnesscenter.
Popular with Europeans and wealthy Omanis, this hotel has 92 rooms, a large pool and a gym.

Fatah al Khair
Am Nordufer der Lagune, Sur
Bevor die 100 Jahre alte Dau verschrottet werden konnte, haben Surs Einwohner sie zurückgekauft. Heute ist sie unter freiem Himmel zu besichtigen.
After saving this centenarian dhow from the scrap heap, Sur's residents turned it into a museum ship right on the beach.

Strand von Ras al Jinz
Frühmorgens kann man Schildkröten schlüpfen sehen, am besten mit Tierschützern des Turtle Beach Reserve.
Watch baby turtles hatch early in the morning with conservationists from the Turtle Beach Reserve.

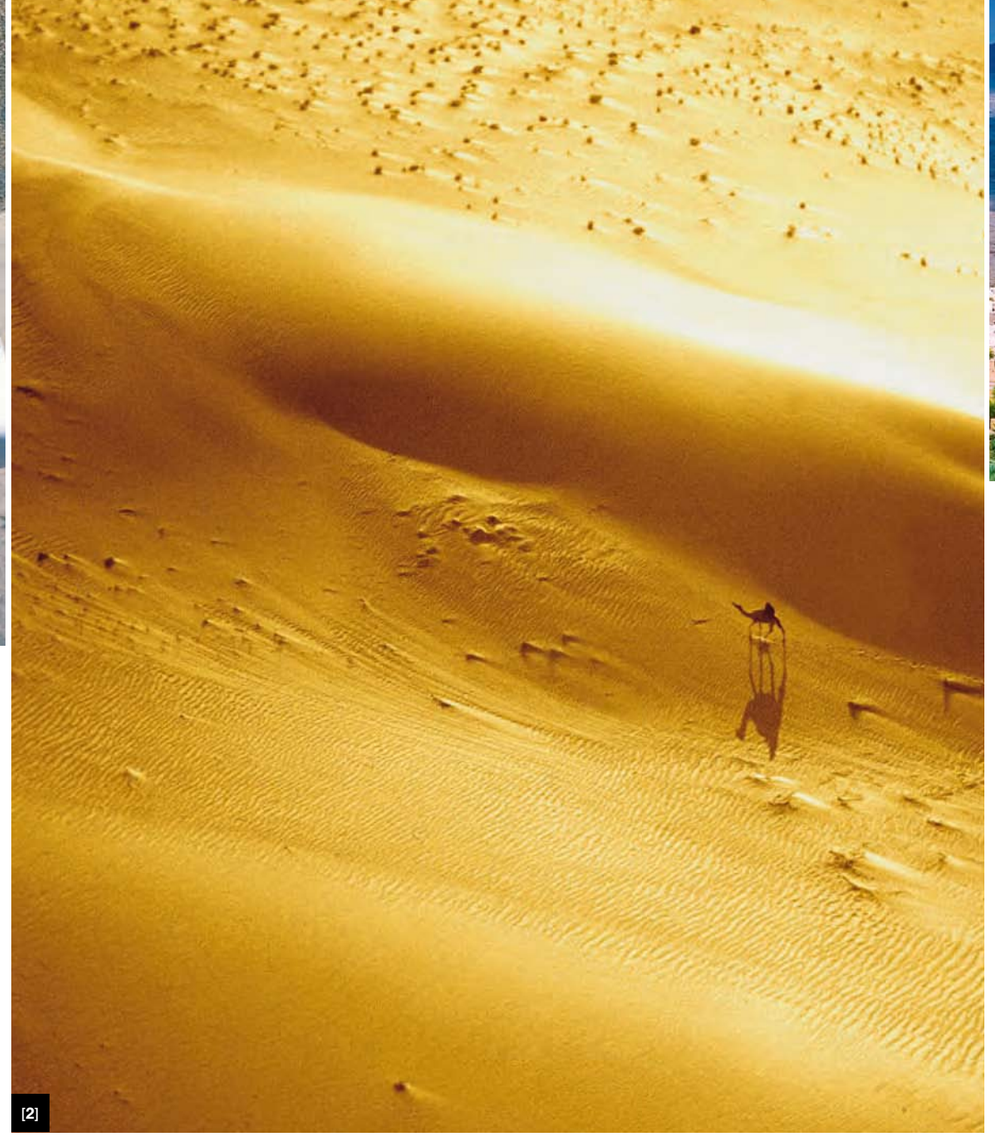
Day 2

Muscat ➔ Sur: **A ship will come**

[e] With a driver and a 4x4 Jeep, we head east toward Sur, Arabia's legendary shipbuilding port. Following the wild coastline, we can choose between the beach road or the somewhat less interesting but faster new expressway. We opt for the former. As the port finally comes into sight, we cannot help feeling somewhat let down: Little here recalls the bygone days of adventuring and exploration, when the shipyards in Sur turned out schooners built to carry cargo all the way to East Asia. Now, Sur is looking to the future, industry is booming, and lots of fertilizer and gas facilities are under construction here.

But then I come across Ibrahim al Bali, an old man with a long, white beard, standing outside his small boatyard. Sur, he tells me, is regarded as the cradle of seafaring, and for centuries, people here have been cutting long teak planks from memory, slotting them together, entirely without the aid of diagrams, and connecting them with rope and wooden dowels. The historical cargo vessels they build are known as *dhows*. Fifty years ago, when Ibrahim learned his craft, fish oil was still used to protect the boats against the elements. These days, he mainly repairs tourist boats, and instead of waterproofing them with fish oil, he gives them a coat of paint from the hardware store. Ibrahim, would you build a dhow from scratch today, I ask? He smiles wistfully and lets his prayer chain pass through his fingers before answering: "That would take a lot of patience, a lot of gold – and a lot of imported wood." It looks like he won't be able to pass on to future generations what he knows of his craft, or perhaps I should really say "art." ▶▶

[1]


[2]

[4]

[1] Aus Blütenblättern stellt ein Omaner Rosenwasser her
[2] Kamele, Dünen, dazu lange Schatten: Früh am Morgen ist es noch angenehm kühl in den Wahiba Sands
[3] Bevor er in den Dünen übernachtet, raucht ein Beduine im Wüstencamp eine Wasserpfeife
[4] Aus Lehm erbaut: Der Name des Dorfes Al Hamra bedeutet „Die Rote“
[5] Das reich verzierte Tor zur Oasenstadt Nizwa hielt früher Feinde wie die Portugiesen ab. Heute steht es für Touristen offen
[1] An Omani makes rosewater out of rose petals
[2] Camels, dunes and long, long shadows: It's pleasantly cool in the Wahiba Sands early in the morning
[3] A Bedouin smokes a water pipe before bedding down in the desert for the night
[4] A village built of clay: The name Al Hamra translates as "The Red One"
[5] The decorative gates to the oasis city of Nizwa were originally built to keep out enemies like the Portuguese. Tourists are welcome to enter today

Lufthansa Tipp

Lufthansa fliegt von Frankfurt nach Muscat (MCT) mit Zwischenstopp in Abu Dhabi (AUH). Wie viele Meilen Ihnen für einen Hin- und Rückflug gutgeschrieben werden, können Sie im Internet unter *meilenrechner.de* ermitteln.
Lufthansa flies to Muscat (MCT), from Frankfurt, stopping only in Abu Dhabi (AUH). Visit *meilenrechner.de* to calculate how many miles you can earn on a round-trip flight.

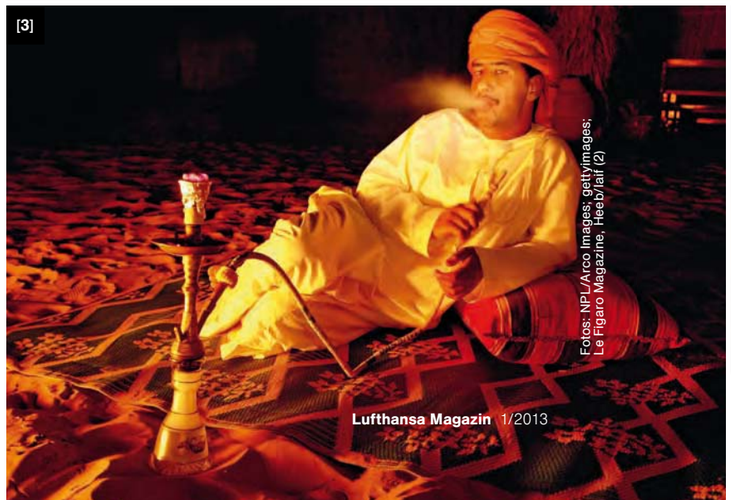
lufthansa.com

Tag 3

Sur ➔ Dschebel Shams: **Von der Küste ins Hochgebirge**

[d] Zum Frühstück gibt es Thunfisch. Zumindest ist es das Erste, was ich am Strand von Sur sehe. Die Fischer waren erfolgreich. Jetzt wird der Fang, so ist es Tradition, am Wasser versteigert. Ich trinke Tee, esse süße Datteln und nehme Abschied vom Meer. Wir fahren Richtung Südwesten, zur Wüste hin. Gut 100 Kilometer später sehe ich das Meer aus Sand. An einer Tankstelle lassen die Fahrer für die Durchquerung der Wahiba Sands etwas Luft aus den Reifen, damit diese im Sand griffiger werden. Beim Marktflecken Al Mintirib biegt der Fahrer von der Hauptstraße ab und stoppt nach zwei Kilometern in einer anderen Welt. Zu Fuß braucht man lange, um den Kamm der Riesendünen zu erklimmen. Runter geht es dann schnell: springen, kugeln, ein paar Mutige surfen sogar auf Brettern die Dünen hinab. Noch Stunden später auf der Autobahn erinnert uns der Sand in Socken, Taschen, Ohren an den Wüstenausflug.

Den Mittwochsmarkt der Frauen in Ibra, auf dem man nicht erfolgreich handeln kann, weil die Verkäuferinnen so willensstark sind, verpassen wir leider um zwei Tage. Dafür taucht plötzlich wie aus dem Nichts ein helles Fort am Horizont auf. Hunderte solcher Befestigungsanlagen verteilen sich über das ganze Land. Aber in der alten, von Palmenhainen gesäumten Oasenstadt Nizwa, im Hadschar-Gebirge, steht eine der wohl größten und schönsten. „Perle des Islam“ hieß die Gelehrtenstadt schon früh, von hier aus begann man im 17. Jahrhundert damit, portugiesische Eroberer aus dem Land zu treiben. Vom fein beschnitzten Stadttor, so die Sage, kippte man Öl oder heißes Wasser auf die Angreifer, manchmal sogar Honig. ▸


[3]

Fotos: NPL/Arco Images; gettyimages; Le Figaro Magazine, Heeb/laif (2)

[5]

Day 3

Sur ➔ Jebel Shams: **From the coast to the mountains**

[e] Tuna for breakfast! At least, that's the first thing I see on the beach at Sur. The fishermen have been successful. Now the catch is being auctioned off in the traditional way down at the water's edge. I drink some tea, enjoy a few sweet dates and bid farewell to the sea. We head southwest toward the desert. A good hundred kilometers further on, I find myself surveying an ocean of sand. We halt at a service station, where the drivers let down their tires a little for better grip when crossing the Wahiba Sands. As we enter the market town of Al Mintirib, our driver turns off the highway, drives two kilometers and stops the Jeep in a completely different world. It takes an age to climb up to the very top of the giant dunes; the descent is a much faster business as we jump, roll, and even bravely surf down the dunes. Hours later on the highway, the sand in our socks, pockets and ears provides a slightly gritty reminder of our desert outing.

Sadly, we arrive in Ibra two days late for the women's market that takes place every Wednesday. The vendors are so strong-willed, it is impossible to haggle. Suddenly, we spot a pale-colored fortress on the horizon. There are hundreds of forts like this scattered throughout Oman, but perhaps one of the largest and most beautiful stands in the Hajar Mountains, in the ancient oasis city of Nizwa. A seat of Islamic learning, Nizwa long ago earned itself the byname "Pearl of Islam." It was from here, in the 17th century, that the people of Oman began to free their country from the rule of the Portuguese. From their intricately wrought city gates, they would pour hot oil or water onto their attackers, sometimes even honey. For a long time, ▸▸

Souvenirs

Kumma

Die runden Käppis gibt es in allen Farben und für jeden Geldbeutel. Mit Goldfäden verziert können sie ganz schön teuer werden.
Round *kumma* caps can be had in all colors and to suit every purse. The ones decorated with gold thread are not cheap.

Weihrauch

Den Duft des Orients kann man in kleinen Dosen mit nach Hause nehmen – zu kaufen auf jedem Basar und überall dort, wo es Gewürze gibt.
Take home a small container of frankincense to remind you of the Orient. Available wherever spices are sold at bazaars.

Amouage-Parfüm

Der flüssige Schatz des Sultans: Amouage gilt als einer der teuersten Düfte; die Firma ist 1983 von der Königsfamilie gegründet worden.
Amouage is among the world's most expensive scents. The perfume company was founded by the royal family in 1983.

[d] Nizwa war lange Zeit Omans wichtigster Knotenpunkt zwischen Küste und Hinterland. Ich tauche ein in die Gassen des alten Silbermarkts der Stadt: Beduinendolche, sogenannte *khanjars,* glitzern in der Sonne. Früher trug jeder Omaner einen wehrhaften Krummdolch aus Silber als Symbol der Ehre am Gürtel, heute werden sie gern Touristen zum Kauf angeboten. Bei Einheimischen dreht sich am heutigen Freitag hingegen alles um Ziegen. Der große Viehmarkt findet direkt unter der blaugoldenen Hauptmoschee statt. Potenzielle Käufer prüfen die Tiere: Gebiss, Haut, Hörner – alles perfekt? Wie auf dem Catwalk geht es zu bei der wöchentlichen Tierschau. Frauen bleiben im Hintergrund, Viehmärkte sind Männersache. Dicke Bündel Rial-Scheine wechseln den Besitzer. Zufrieden ziehen alte Männer mit ihrem Kauf davon.

Wir aber fahren weiter, in die Berge. Im malerischen Ort Al Hamra, wo die teilweise dreistöckigen Lehmhäuser bis zu 300 Jahre alt sind, kaufe ich noch einmal Proviant in einer der besten Bäckereien des Landes. Auf immer staubigeren, immer kurvigeren Pisten geht es entlang des Wadi Ghul ins Hochgebirge, auf Omans höchsten Berg, den Dschebel Shams. Wie Schwalbennester kleben Häuser an den Bergen. Die Passstraße windet sich hinauf bis auf 2000 Meter Höhe. Hier sind nur noch einsame Ziegenhirten zu Hause. Ihre Wollteppiche, meist von den Männern der Region in dunklen Erdfarben gewebt, liegen am Straßenrand zum Verkauf aus. Endlich erreiche ich das Hochplateau – und werde mit grandiosen Ausblicken belohnt. Spät versinkt die Sonne hinter den hohen Felsen, der Beginn einer sternenklaren Nacht am Grand Canyon Omans. ▸

[1]

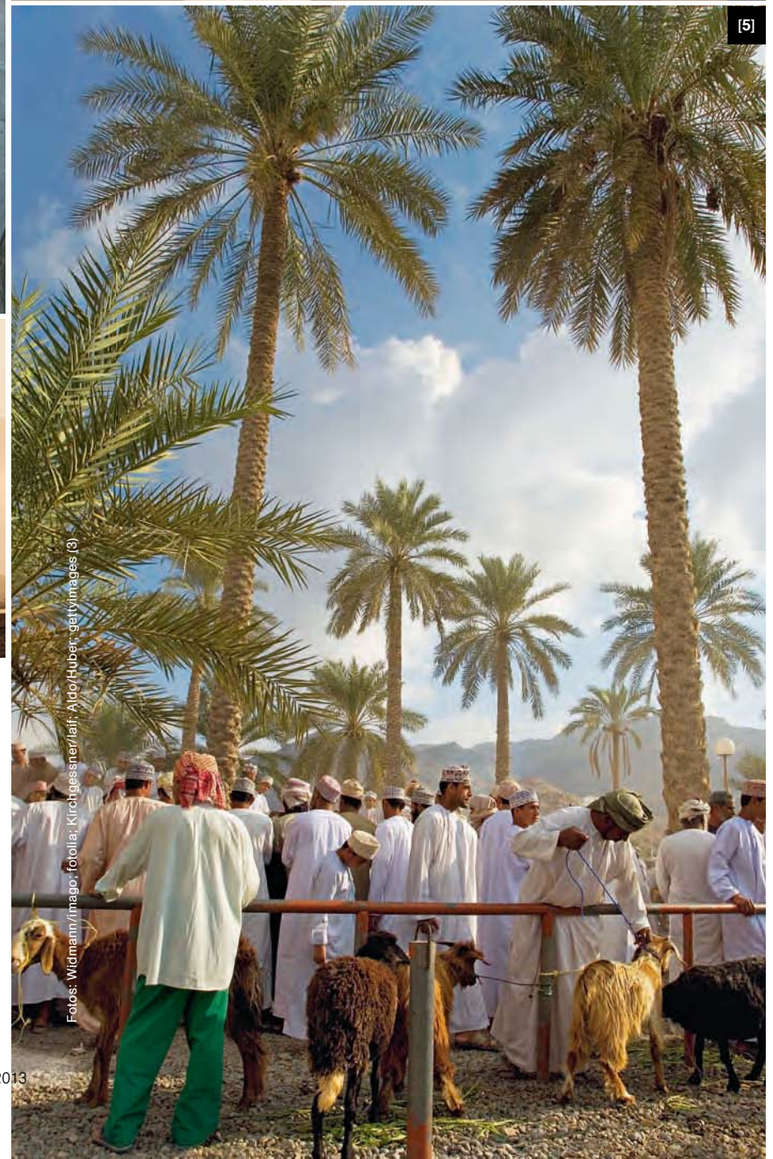
[2]

[3]

[1] Schon die Kinder tragen ein weißes Dischdascha-Gewand und eine fein bestickte Kumma, die traditionelle Kopfbedeckung
[2] Symbol der Ehre: Viele Männer führen am Gürtel einen Krummdolch aus Silber mit sich
[3] Das Sultanat Oman ist ein reiches Land, was sich auch am exzellenten Zustand seiner Autobahnen zeigt
[4] Bauten mit Geschichte: Nizwas Festung und Moschee mit ihrer gold-blauen Kuppel
[5] Auf dem wöchentlichen Ziegenmarkt von Nizwa nehmen Männer die Tiere genau in Augenschein, um den Wert zu schätzen

[1] Even children wear white dishdashas (robes) and the finely embroidered traditional caps known as *kumma* in Oman
[2] Symbol of honor: Many men like to carry a curved silver dagger in their belt
[3] The sultanate is wealthy, as attested by the excellent condition of its roads
[4] Magnificient buildings with a rich history: Nizwa's fort and mosque with its decorative blue and gold dome
[5] Goats are carefully inspected and their value appraised at the livestock market that takes place in Nizwa every week

[4]


[5]

Fotos: Widmann/imago; fotolia; Kirchgessner/laif; Aldo Huber; gettyimages (3)

410 Kilometer

Jebel Shams Resort
Al Hamra, Tel. +968-99 38 26 39, jebelshamsresort.com
Auf Omans höchstem Berg steht dieses Resort mit 20 Chalets und arabischen Zelten – der Blick ist grandios.
This resort, consisting of 20 chalets and Arab tents, is located on Oman's highest peak. The view is just marvelous.

Bait al Safah
Al Hamra, Tel. +968-99 01 03 73
Im größeren der beiden Landeskundemuseen des Bergdorfs Al Hamra bekommen Besucher einen sehr guten Eindruck vom Leben in der Region.
This is the larger of two excellent local history museums in the mountain village of Al Hamra.

Töpferdorf Bahla
Die Region nahe Nizwa ist das Zentrum der omanischen Töpferkunst, viele Werkstätten im neuen, weißen Teil von Bahla kann man auch besichtigen.
The area near Nizwa is famous for traditional Omani pottery. Visitors are welcome to inspect the workshops in the new section of Bahla.

[e] Nizwa was Oman's most important center of trade between the coast and the hinterland.

I head off into the narrow streets of the old silver market of Nizwa, where bedouin daggers, so-called *khanjars*, glint in the sunlight. Once upon a time, every Omani male wore a curved silver dagger at his belt as a symbol of honor; these days, khanjars make popular tourist souvenirs. But today is Friday, and the locals are interested in nothing but goats. The great livestock market is held right by the blue-and-gold main mosque. Potential buyers carefully inspect the animals, checking that teeth, skin and horns are all in perfect condition. Except for the fact that the women remain in the background – the livestock market being the sole preserve of men – this weekly event is a bit like a fashion show. Fat bundles of rial bills change hands and old men lead their goats home, satisfied with their purchase.

We continue on into the mountains. In the picturesque village of Al Hamra, whose mud-brick houses are sometimes three stories high, I stock up on provisions from one of Oman's best bakeries. We follow the Wadi Ghul canyon on ever dustier, ever more winding tracks into the highlands as far as Jebel Shams, Oman's highest peak. The buildings here cling to the slopes like swallows' nests. The pass road spirals higher and higher until we are 2000 meters up, where only a few lone goatherds live. Their woolen carpets, mostly woven in dark earth hues by the men of the region, are laid out by the roadside for sale. When I finally reach the plateau, I am rewarded by magnificent panoramic views. Then the sun finally sets beyond the crags and a clear, starry night begins in the "Grand Canyon" of Oman. ▸▸

[1]

[2]

[4]

Fotos: Sasse, Le Figaro Magazine/laif, gettyimages; Strigl/mauritius

[3]

Tag 4

Dschebel Shams ➔ Muscat: **Steinhäuser und Stierkämpfe**

[d] „Berg der Sonne“ heißt Dschebel Shams übersetzt – und schon morgens beim Frühstück an der Abbruchkante beginnt der Kampf gegen den Sonnenbrand. 1000 Meter unter mir liegt der Canyon. Eine Stunde später bin ich im Bergdorf Misfah wieder unter Menschen. Aber man ist nicht gerade gesprächig im abgelegenen Bergland. Verschleierte Frauen huschen mit Wasserkrügen durch die Gassen, Männer in großen Umhängen schlurfen durch enge Bogengänge. Die Dattelplantagen bekommen ihr Wasser vom jahrhundertealten Faladsch-Bewässerungssystem, das gespeichertes Wasser über kilometerlange Kanäle auf die Felder leitet. Ich nehme eine kleine Straße Richtung Meer, sie führt direkt in ein ausgetrocknetes Flussbett: Das Wadi Bani Auf ist hier so eng, dass man die Steinwände mit ausgestreckten Armen berühren kann.

Im Dorf Nakhl finde ich ein Fort wie aus dem Bilderbuch. Die Festung erhebt sich inmitten der Oase, die Räume mit ihren Teppichen, Möbeln und Waffen führen das Leben in verschiedenen Jahrhunderten vor Augen. Besonders die Küche mit historischen Wasserbehältern aus Tierhäuten zeigt, wie beschwerlich das Leben einst war. Dann endlich erreichen wir wieder die Küste. Am Freitag frönen die Strandorte rund um Barka dem Stierkampf der arabischen Art. Bei diesem Sport stehen die mächtigen Bullen nicht einem Torero gegenüber, stattdessen kämpfen sie gegeneinander. Der Bulle, der zuerst wegläuft, hat verloren. In Barka treffe ich Jasim al Maskari, einen der Kampfrichter. „Niemand muss sterben, nur damit ein anderer gewinnt“, erzählt er, „nur Barbaren töten Tiere zum Spaß.“ Eine fast pazifistische Corrida im heute so beschaulichen Oman. ▶

[1] Vor Jahrhunderten wurde im Bergdorf Misfah ein Bewässerungssystem angelegt. Durch kilometerlange Kanäle fließt das gespeicherte Wasser auf die Felder
[2, 3] Dank ihrer Quellen und Vorratsräume war die Festung von Nakhl bei Belagerungen autark. Die Wohnräume sind mit Kissen und Teppichen ausgelegt
[4] Stierkampf auf Arabisch: In Barka kämpfen die Bullen nicht gegen einen Torero, sondern gegeneinander – und überleben

[1] An irrigation system was laid in the mountain village of Misfah several centuries ago. Today, kilometer-long channels still transport the water to the fields
[2, 3] The Nakhl Fort had its own storage facilities and sources of water. Its living spaces are furnished with carpets and cushions
[4] Bull fighting Arab-style: Bulls in Barka don’t fight toreros, they fight each other. But not to the death, only until one of them gives up and retreats

256 Kilometer

Hotel The Chedi
North Ghubra 32, Muscat,
Tel. +968-24 52 44 00, ghmhotels.com
Gekonnt verbindet das luxuriöse Designhotel moderne Formen mit traditionellen arabischen Elementen.
A luxury design hotel featuring a mix of modern shapes and Arab elements.

Blue Marlin
Marina Bandar al Rowdha, Muscat,
Tel. +968-24 73 72 86, marinaoman.net
Während der Gast eines der exzellenten Fischgerichte genießt, kann sein Blick über Jachthafen und Meer schweifen.
This restaurant serves excellent fish, and guests can enjoy a wonderful view of the marina and the sea while they dine.

Sultanah
Stadtteil Barr al Jissah, Muscat,
Tel. +986-24 77 65 65, shangri-la.com
Das edle Restaurant im Hotel Al Husn bietet höchsten kulinarischen Genuss, das Interieur erinnert an einen Luxusliner.
A fine, gourmet restaurant in the Al Husn hotel with an interior interestingly reminiscent of a luxury cruise ship.

Day 4

Jebel Shams ➔ Muscat: **Fortifications and bull fights**

[e] Jebel Shams translates into “mountain of sun” in English – and I’m not surprised! Before I even finish my breakfast, perched high on the cliff’s edge, the canyon stretched out a thousand meters below me, my personal battle with sunburn begins. An hour later, I am back in civilization, in the mountain village of Misfah. Not that people in remote mountain areas are exactly chatty: Veiled women carrying water vessels swish past me along the narrow streets, while men in voluminous robes shuffle beneath narrow archways. The date plantations hereabouts are supplied with water by the centuries-old *falaj* irrigation system, through which water passes along kilometer-long channels to the fields where it is needed. I turn down a small street in the direction of the sea, which leads me straight to a dry river bed, the Wadi Bani Auf, which is so narrow at this point that if you stretch out your arms, you can touch the rock walls on either side.

In the village of Nakhl, I happen upon a picture-book fort rising from an oasis. Its rooms filled with carpets, furniture and weapons present a vision of life from various centuries past. The kitchen, in particular, with its ancient animal-skin water containers testify to how hard life used to be. We return to the coast. On Friday, the beach resorts around Barka go in for bull-fighting Arabian style. In this sport, the mighty bulls fight each other, rather than a torero, the loser being the bull that retreats first. In Barka, I meet Jasim al Maskari, one of the judges. “No animal has to die just so the other can win,” he says, “only barbarians kill animals for pleasure.” An almost pacifist corrida – rather fitting for this pleasant, peaceful country. ▶▶

[1]

[2]

[1] Umgeben von Steilklippen schippert eine Dau am Morgen durch den Fjord Khor Najd
[2] Said fährt Touristen auf seinem hölzernen Ausflugsschiff durch die Fjorde von Musandam
[1] A dhow passes through the cliff-lined Khor Najd fjord in the morning hours
[2] Said takes tourists on board his wooden schooner for a trip through the fjords of Musandam

350 Kilometer

Golden Tulip Resort Khasab
Khasab Coastal Rd, Khasab, Tel. +968-26730777, goldentulipkhasab.com
Das Resort auf einer Klippe über dem Meer hat 60 Zimmer, einen Pool, ein Restaurant und sehr guten Service.
A 60-room resort with a pool and a restaurant on a cliff above the sea, the Golden Tulip boasts excellent service.

Festung von Khasab
Vom Dach des wehrhaften Baus aus dem 15. Jahrhundert hat man einen fantastischen Blick über die Oase und die Dattelplantagen.
From the roof of this 15th century stronghold, visitors have an amazing view over the oasis and date plantations.

Henna-Bemalung
In geschwungenen Linien werden kleine Kunstwerke auf Hände und Füße aufgetragen. Es dauert einige Wochen, ehe sie wieder verblassen.
Henna painting is an art, and visitors can have their feet and hands painted if they wish. The decorative patterns take a couple of weeks to fade.

Tag 5

Muscat ➔ Khasab: **Im Land der Fjorde**

[d] Knapp fünf Stunden lang pflügt der Schnellkatamaran durch die Wellen, ehe er im Hafen von Khasab in Musandam anlegt, der nördlichen Exklave Omans. Ich blicke auf eine staubige Berglandschaft. Vor mir türmen sich Kalkfelsen und bilden Schichten wie ein riesiger Baumkuchen, dazwischen sind niedrige Häuser mit Dattelgärten zu sehen. Wir wechseln das Boot und die Geschwindigkeit: Said, ein junger Omaner, der etwas Englisch gelernt hat, bittet auf seinen hölzernen, mit Teppichen und Kissen ausgelegten Ausflugsschoner. Tee, Datteln und Fleischspieße stehen schon bereit, es riecht nach Moschus und Minze.

Vom Holzkahn aus betrachtet, scheint die Welt stillzustehen: Lagunen, Inselchen, Steilklippen, die für vorbeifahrende Schiffe Spalier stehen. Jeder Hügel hat einen Namen, jede Bucht lädt zum Baden ein. Und Said, unser Bootsführer, kennt sie alle. „Im Sommer ist den Tropenfischen das Wasser zu warm, da bleiben sie meist draußen im offenen Meer“, erzählt er. Eine Delfinfamilie aber taucht auf und wieder ab, sie weist uns den Weg in den längsten der vielen Fjorde: Khor Shimm. Wir ankern dort, wo das Wasser türkis ist, wir baden, schnorcheln. Dann erzählt Said uns Geschichten: vom Ziegenschmuggel übers offene Meer, vom Sultan, der elektrischen Strom und die Entsalzungsanlage hierherbrachte, und natürlich von Sindbad, dem Seefahrer. Wir dösen in tiefen Kissen, essen Trauben und schlürfen laut den Tee, auf dass er durch die Luft sein volles Aroma entfalten möge. Trubel, Gedanken an die Heimat, Probleme gar – das alles ist sehr weit weg. ■

Day 5

Muscat ➔ Khasab: **Land of fjords**

[e] The high-speed catamaran plows the waves for almost five hours before tying up in the harbor at Khasab in Musandam, the northern exclave of Oman. Before me lies a dusty mountain landscape shaped by layered limestone formations. Between them, I can spot low houses with date gardens. We slow our tempo and climb aboard another boat: Said, a young Omani with a smattering of English, invites us onto his wooden pleasure schooner, where carpets and cushions have been laid out for our comfort, and a delicious spread of tea, dates and kebabs awaits us. The air is mellow with musk and mint.

Surveyed from our wooden bark, the lagoons, islets and sheer cliffs standing to attention for the passing ships seem transfixed in time. Each hill has a name, each bay is an invitation to bathers. And Said, our captain, knows them all. “The water is too hot for the tropical fish in summer, so they usually stay out in the open sea,” he tells us. But we do get to see a family of dolphins, diving and surfacing, and showing us the way into the longest of the many fjords: Khor Shimm. We drop anchor at the point where the water is turquoise, bathe and snorkle. Then Said tells us stories: of goat smuggling across the open sea, of the sultan who brought electricity and the desalination plant, and, of course, of Sindbad the Sailor. We doze in our deep cushions, eat grapes and noisily slurp our tea so that the air bubbles bring out its full flavor. Nothing could be further from our minds right now than home, personal troubles or the hubbub of our daily lives. We feel completely at peace. ■

Foto: Linke/laif; Andreas Hilmer

SAVE **€ 20,-** OFF YOUR NEXT PURCHASE*

RIEDEL
THE WINE GLASS COMPANY
GRAPE VARIETAL SPECIFIC®

WINE?

IF **YOUR WINE** COULD
CHOOSE A **GLASS**,
IT WOULD BE **RIEDEL**.

LH0812
PROMOTION CODE

WWW.RIEDEL.COM

*Promotion valid until 31.12.2013 only at Riedel Online-Shops for purchase starting at € 100,-. Cannot be used in conjunction with any other promotion. The coupon has no cash value.

Marseille

Neue Räume für die Kultur

Text **Jörg Zipprick**

In diesem Jahr präsentiert sich die südfranzösische Metropole als „Kulturhauptstadt Europas“ – ein Titel, der herausfordert und Chancen eröffnet. Um ihm gerecht zu werden, will sich Marseille neu erfinden

Noch sind die Baukräne nicht abgebaut, noch werden Fenster eingepasst, noch bestimmen Lastwagen und Arbeiter mit Schutzhelmen das Bild des Viertels beim Fort Saint-Jean. In der Nähe des Alten Hafens entsteht gerade das neue Marseille. Im März, deutlich später als geplant, soll die Villa Méditerranée in der Esplanade du J4 eröffnet werden, ein neues Gebäude für Ausstellungen, Konzerte und Diskussionen. Zur selben Zeit wird direkt nebenan das MuCEM (Musée des Civilisations de l’Europe et de la Méditerranée) in einem nicht minder futuristischen Quader, überzogen mit einem asymmetrischen Netz aus Beton, seine Türen öffnen. „Unsere Ausstellungen werden nicht nur alle Kulturen des Mittelmeers darstellen“, sagt Direktor Bruno Suzzarelli, „wir werden die Besucher auch durch die Zeit reisen lassen, etwa von den Anfängen der Landwirtschaft zu den sieben Weltwundern der Antike.“

Das neue MuCEM soll ein „dynamisches Museum“ werden, wichtige Stücke in der „Galerie des Mittelmeers“ werden nach drei bis fünf Jahren ausgetauscht. „Dynamik“ ist ein passendes Schlagwort für Marseille. Die Stadt des Pastis und der Bouillabaisse erfindet sich neu, denn sie ist 2013 Kulturhauptstadt Europas, zusammen mit Aix-en-Provence, Arles, Aubagne und dem gesamten Département Bouches-du-Rhône. Rund 600 Millionen Euro aus Staatsmitteln wurden dafür allein in Marseille investiert. „Im Gegenzug soll das Kulturjahr eine Milliarde Euro Umsatz generieren und dauerhaft Arbeitsplätze schaffen“, sagt Jacques Pfister, Direktor des Projekts „Marseille-Provence 2013“. Auch der FRAC Marseille (Fonds Régional d’Art Contemporain), der gerade neue Ausstellungsräume bezieht, soll dabei eine wichtige Rolle spielen. Der japanische Archi- ▶

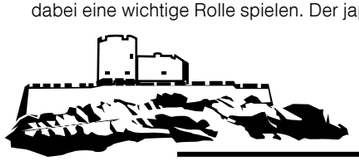
Making space for the arts

The southern French port will be in the spotlight this year as a European Capital of Culture – a challenge and opportunity for which it is fast reinventing itself

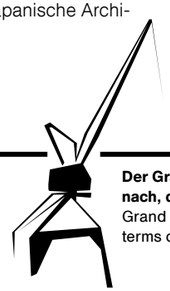
The construction cranes are still in operation near the Fort Saint-Jean fortification in the old port, where windows are still being fitted, trucks and workmen in safety helmets dominate the landscape and the new Marseille is rapidly taking shape. This coming March, much later than originally planned, the Villa Méditerranée, a new building designed to host exhibitions, concerts and discussions, is due to open on Esplanade du J4. The same month, the MuCEM (Musée des Civilisations de l’Europe et de la Méditerranée) will open up right next door in a no less futuristic cuboid structure encased in an asymmetric concrete mesh. “Our exhibitions will not only showcase all Mediterranean cultures,” says MuCEM director Bruno Suzzarelli, “but will take visitors on a journey through time, from the dawn of agriculture to the Seven Wonders of the Ancient World.”

The new MuCEM is designed to be a “dynamic museum,” where important Mediterranean Gallery exhibits will be replaced every three to five years. “Dynamic” is actually a very apt word to describe Marseille generally. The city of pastis and bouillabaisse is currently reinventing itself in preparation for its year as European Capital of Culture 2013, a distinction it will share with Aix-en-Provence, Arles, Aubagne and the entire Département Bouches-du-Rhône.

For its part, the French government has invested around 600 million euros in Marseille alone. “In return, the culture year is expected to generate a billion euros in revenue and create long-term jobs,” says Jacques Pfister, who heads up the Marseille-Provence 2013 project. The regional contemporary art fund, FRAC Marseille, which is currently moving into a new exhibition space, will also play a central role. Its brand-new ▶▶



Das Gefängnis des „Grafen von Monte Christo“ gibt es wirklich: auf der Île d’If.
The prison where the Count of Monte Christo languished really does exist: on Île d’If island.



Der Grand Port ist, dem Warenumschlag nach, der viertgrößte Hafen Europas.
Grand Port is Europe’s fourth-largest port in terms of cargo volume transshipped there.

Am Palais Longchamp endete einst ein Kanal, der die Stadt mit Wasser versorgte.
A canal that supplied the city with fresh water once ended here, at Palais Longchamp.

[1]

[2]

[4]

[3]

Lufthansa Tipp

Lufthansa fliegt zweimal täglich von Frankfurt und fünfmal täglich von München nonstop nach Marseille (MRS). Wie viele Meilen Ihnen für einen Flug gutgeschrieben werden, können Sie online unter *meilenrechner.de* ermitteln.
Lufthansa operates two daily nonstop flights from Frankfurt and five daily nonstop flights from Munich to Marseille (MRS). To find out how many miles you can earn, visit *meilenrechner.de*

lufthansa.com

Fotos: © Agence Rudy Ricciotti; Pirlouiiit – Concertandco.com; ©MuCEM/ Ch. Fouin; Caroline Dutrey; © Studio Boeri

[1, 3] In der Nähe von Marseilles Altem Hafen wird zurzeit das MuCEM gebaut, hier eine Illustration. Das neue Museum wird sich allen Kulturen des Mittelmeers in unterschiedlichen Epochen widmen, sagt Direktor Bruno Suzzarelli
[2] Die Band Massilia Sound System singt Reggae auf Okzitanisch, der Sprache der Region
[4] Im Kulturzentrum La Friche de la Belle de Mai treffen sich Musiker, Tänzer und bildende Künstler
[5] Wenn die Villa Méditerranée im Frühjahr 2013 eröffnet wird, stehen vor allem Ausstellungen und Konzerte auf dem Programm

[1, 3] The MuCEM, in an artist’s impression here, is currently going up near the old port in Marseille. The new museum will devote itself to different eras in all of the Mediterranean cultures, says Director Bruno Suzzarelli
[2] The band Massilia Sound System sings reggae in Occitan, the language of the region
[4] La Friche de la Belle de Mai culture center attracts musicians, dancers and artists
[5] Exhibitions and concerts will be the main events on the program when Villa Méditerranée opens its doors this coming spring

[5]

Local Hero

Macha Makeïeff, 59, Intendantin des Théâtre La Criée

„Natürlich verbringe ich die meiste Zeit in meinem Theater, zurzeit sind mehr als 50 Veranstaltungen geplant: Tanz, Musik und natürlich Theaterstücke (30, Quai de Rive Neuve, Tel. +33-491/54 70 54, *theatre-lacriee.com*). Sonntagmorgens flaniere ich über den *Marché aux Puces*. Auf dem Flohmarkt findet man alles, von Vintage-Kleidung bis zu Großmutters Nähmaschine (130, Chemin de la Madrague). Oft besuche ich die Galerie Gourvennec Ogor (7, Rue Duverger, Tel. +33-9/81 45 23 80, *galeriego.com*) und den Laden der Schmuckdesignerin Ghislaine Garcin. Ihren Halsketten aus Ringen kann ich nicht widerstehen (14, Rue Roussel Doria, Tel. +33-491/49 98 21, *ghislainegarcin.com*). Manchmal fahre ich auch nach Aubagne, dort genieße ich den Blick auf meine Heimatstadt."

Macha Makeïeff, 59, Artistic Director of the Théâtre de La Criée
"I spend much of my time at the theater, where we have over 50 performances planned, including dance, music and, obviously, stage plays (30, Quai de Rive Neuve, Tel. +33-491/54 70 54, *theatre-lacriee.com*). On Sundays, I like to visit the Marché aux Puces flea market, which has everything from vintage clothing to old sewing machines (130, Chemin de la Madrague). I often drop by Galerie Gourvennec Ogor (7, Rue Duverger, Tel. +33-9/81 45 23 80, *galeriego.com*) and the store of jewelry designer Ghislaine Garcin. I love her ring necklaces. (14, Rue Roussel Doria, Tel. +33-491/49 98 21, *ghislainegarcin.com*). Occasionally, I drive out to Aubagne, from where I have a good view of my home town, Marseille."

[1]

[2]

[3]

[4]

[1] Die Galerie Gourvennec Ogor hat sich auf moderne Kunst spezialisiert
[2] Im Théâtre La Criée wird im Januar „Der Bürger als Edelmann" von Molière aufgeführt
[3] Der japanische Architekt Kengo Kuma hat die neuen Ausstellungsräume des FRAC Marseille entworfen, die gerade bezogen werden
[4] „Wer dieses Jahr hierherkommt, wird jeden Tag ein erstklassiges Kulturprogramm erleben", verspricht Ulrich Fuchs, Vizedirektor des Projekts „Marseille-Provence 2013"
[1] Galerie Gourvennec Ogor specializes in modern art
[2] A scene from Molière's *The Bourgeois Gentleman*, which is being performed at the Théâtre la Criée this month
[3] The Japanese architect Kengo Kuma designed the new exhibition space for FRAC Marseille
[4] "Visitors to Marseille can look forward to a first-rate program every day of the week," promises Ulrich Fuchs, Vice-Director of the Marseille-Provence 2013 project

Fotos: B. Horvat/ AFP/ gettyimages; Courtesy FRP2; Pascal Victor; © Kengo Kuma & Associates/ La Pilxellerie; Francois Moura/ MP 2013

Alle City-Tipps auch bei foursquare
Get city tips with Foursquare, too **foursquare.com/lufthansa**

Hören und sehen
Adresses you'll like

MuCEM
201, Quai du Port, Tel. +33-491/ 59 06 87, mucem.org
Die Eröffnung des neuen Museums mit 40 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche ist für März dieses Jahres vorgesehen.
The new museum boasts 40 000 square meters of exhibition space and is scheduled to open its doors this coming March.

FRAC
20 Boulevard de Dunkerque, fracpaca.org
In Frankreich gibt es 22 Kulturzentren dieser Art. Noch steht nicht fest, wann die neuen Räume des FRAC Marseille eröffnet werden.
There are 22 FRAC culture centers in France. A date has not yet been set for the official opening of the new FRAC space in Marseille.

Musée Regards de Provence
Avenue Vaudoyer, museeregardsdeprovence.com
Das neue Museum wird Kunst aus vier Jahrhunderten zeigen, darunter Werke von Vincent Courdouan, Paul Guigou und Émile Loubon.
Works by Vincent Coudouan, Paul Guigou and Émile Loubon will be among those representing four centuries of art at the new museum.

La Friche
41 Rue Jobin, Tel. +33-4/ 95 04 95 04, lafriche.org
In einer ehemaligen Tabakfabrik hat das moderne und alternative Theater ein Zuhause gefunden, ebenso Tanz und Musik.
This former tobacco factory offers a home to contemporary and alternative theater, as well as dance and music events.

[d] tekt Kengo Kuma hat den Neubau am Boulevard de Dunkerque entworfen. „Wir suchen junge, experimentelle Künstler, genau wie etablierte, aus dem gesamten Mittelmeerraum", sagt der Direktor Pascal Neveux, der hofft, „dass wir durch den Kulturhauptstadt-Effekt an Sichtbarkeit gewinnen."

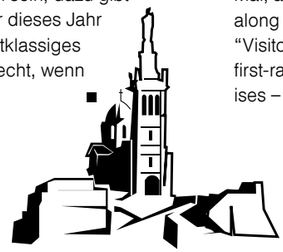
Für die Stadt steht nicht nur Geld auf dem Spiel, denn es geht auch um das Renommee. „Die nördlichste Stadt Nordafrikas" wird Marseille von den Franzosen genannt, was man auch als Kompliment verstehen kann. Die Märkte wirken hier fast wie orientalische Basare, freitags legt sich der Geruch von Couscous über manche Straße. Vielfach mischen sich die Sprachen Französisch und Arabisch: „Ça va, Hamdoulilah." Die Antwort auf die Frage „Wie geht's?" sagt viel über Marseille aus. „Gott sei Dank geht's gut", so heißt der kurze Satz. Für viele Bewohner macht auch dieses Doppelleben den Charme ihrer Stadt aus. Doch für Jahrzehnte litt sie unter einem gewissen Schmuddelimage, ein international erfolgreicher Thriller wie „French Connection II" festigte das unerfreuliche Bild.

„Für einen Touristen ist der Besuch in Marseille bestimmt nicht gefährlicher als eine Visite in Paris, London oder Berlin", sagt Ulrich Fuchs. Der Deutsche aus Neustadt an der Waldnaab ist Vizedirektor des Projekts „Marseille-Provence 2013". Fuchs sieht das Programm der Kulturhauptstadt auch als Einladung zum Dialog: „Wir schlagen eine Brücke zwischen der europäischen und der nordafrikanischen Kultur." Er weiß, dass viele Impulse aus der lokalen Szene kommen, etwa von Massilia Sound System – die Band singt Reggae auf Okzitanisch, die Sprache der Region. Im Kulturzentrum La Friche de la Belle de Mai, einer ehemaligen Tabakfabrik, wird in den kommenden Monaten unter anderem Hip-Hop aus Frankreich zu hören sein, dazu gibt es Theater, Workshops und vieles mehr. „Wer dieses Jahr nach Marseille kommt, wird jeden Tag ein erstklassiges Programm erleben", verspricht Fuchs – erst recht, wenn der letzte Kran abgebaut ist.

[e] building on Boulevard de Dunkerque was designed by the Japanese architect Kengo Kuma. "We are looking for young, experimental artists and those with an established reputation from the entire Mediterranean region," says Director Pascal Neveux, who hopes "that the Culture Capital effect will gain us visibility."

For Marseille, being Capital of Culture is not just a matter of the necessary funds, but also a matter of image. That's something the city has had a problem with for many years, although French references to Marseille as "Africa's northernmost city" could also be taken as a compliment. Markets in Marseille are very much like oriental bazaars, and on Fridays, many streets are filled with the aromatic smell of couscous. Strolling around the city you will often hear a mix of French and Arabic spoken on the street. When asked "How's it going," many people will reply "Ça va, Hamdoulilah," which translates into English as "I'm fine, thank God." That answer says a lot about Marseille. For many citizens, this double life is part of the city's charm, but it has a dark side, too, as the bestselling international crime drama *French Connection II* did its best to underscore.

"Marseille is certainly no more dangerous for tourists than Paris, London or Berlin," says Ulrich Fuchs, the German Vice-Director of the Marseille-Provence 2013 project. Fuchs sees the Culture Capital program as an invitation to enter into a dialogue: "We are building a bridge between the cultures of Europe and North Africa." He knows that many creative impulses come from the local scene, like Massilia Sound System – a band that sings reggae in French and Occitan, the language of the region. Over the coming months, the cultural center La Friche de la Belle de Mai, a former tobacco factory, will be staging French hiphop, along with plays, workshops and much more besides. "Visitors to Marseille this year can look forward to a first-rate program every day of the week," Fuchs promises – as soon as all the cranes are taken down. ■



Früher diente die Basilika Notre-Dame de la Garde von 1853, auf einem 161 Meter hohen Kalkfelsen errichtet, Seeleuten zur Orientierung.
Built atop a 149-meter-high limestone outcrop in 1853, the Notre-Dame de la Garde basilica once helped seafarers get their bearings.

PASTIS 51

Als Absinth verboten wurde, eroberte Anis-Aroma von der Provence aus die Welt. Noch heute wird in Marseille Pastis 51 abgefüllt.
When absinthe was banned, pastis conquered the world. Pastis 51, an anise flavored liqueur, is still bottled in Marseille.

Tori Amos:

„Ich bin wie ein aromatisches Gewürz“

Feuerrote Haare, gefühlvolle, lyrische Texte und der obligatorische Bösendorfer-Flügel – die US-Musikerin ist eine markante Erscheinung. Die charismatische Sängerin spricht im *Lufthansa Magazin* über Klavierübungen im Morgengrauen, ihre große Leidenschaft für Literatur und über die Kunst, sich auch mal rar zu machen

“I’m like an aromatic spice”

Fiery red hair, soulful lyrics and her signature Bösendorf piano – Tori Amos is a striking phenomenon on stage. The charismatic musician talks to *Lufthansa Magazin* about getting up at dawn to practice the piano, her love of literature and learning, and the art of making herself scarce

Interview **Annette Utermark** Fotos **Oliver Mark**

Ms. Amos, bereits im Alter von zweieinhalb Jahren begannen Sie, Klavier zu spielen. Waren Sie ein Wunderkind?
Persönlich habe ich nur sehr wenige Erinnerungen an diese Anfangszeit. Aber meine Mutter erzählte mir, ich hätte schon auf dem Klavier gespielt, bevor ich überhaupt ein Wort sprechen konnte. Meine Eltern suchten einen Experten auf, und dieser meinte, ich hätte Talent. Also legte meine Mutter von Anfang an großen Wert darauf, dass ich eine fundierte Musikausbildung bekomme.

Wollten Sie als Kind wirklich so gern ein Instrument spielen, oder war es eher der Wunsch Ihrer Eltern?
Das Bedürfnis, ein Instrument zu lernen, kam von mir. Als kleines Kind bin ich im Morgengrauen aufgestanden und habe stundenlang Klavier gespielt. Meine beiden Geschwister waren völlig entnervt von meinem Geklimpere.

Mit fünf Jahren erhielten Sie ein Stipendium am Peabody Conservatory, einer renommierten Musikschule in Baltimore, wo schon Philip Glass lernte. Welche Erinnerungen haben Sie an diese Zeit?
In der Woche besuchte ich eine ganz normale Grundschule, aber samstags, wenn andere Kinder in meinem Alter frei hatten, war ich im Peabody. Ich musste täglich üben. Für Fernsehen und Freunde blieb keine Zeit mehr. Vor mir stand eine Uhr, mit der wurde genau gemessen, wie lange ich übte. Das hat mir natürlich überhaupt keinen Spaß gemacht, ich habe oft geweint. Meine Mutter war verzweifelt, weil sie mir ansah, wie sehr ich den Theorieunterricht hasste. ▶

Ms. Amos, you started playing the piano when you were two and a half years old. Would you describe yourself as a child prodigy?
I personally can’t remember much about that period of my life but my mother told me that I could play the piano before I could talk. My parents consulted experts, who said that sort of thing was possible and that I had talent, so my mother made sure to provide me with a good musical education.

Did you really want to play an instrument when you were little or was it your ambitious parents who encouraged you to do so?
Learning an instrument was something I chose. When I was little, I would start playing as soon as the sun rose and continue for hours. It drove my brothers and sisters out their mind to have to listen to me all the time.

When you were five you won a scholarship to the famous Peabody Institute Conservatory in Baltimore, Maryland, where Philip Glass also studied. What do you remember about that time?
During the week I attended a regular elementary school but on Saturdays, when all the other children my age were out playing, I was at Peabody. I had to practice every day, which didn’t leave any time for watching television or spending time with friends. I had a clock in front of me that showed exactly how long I had practiced. It wasn’t fun at all, and I often cried. My mother didn’t know what to do because she could see how much I hated my theory lessons. ▶▶

Tori Amos

Die Sängerin und Pianistin Tori Amos wurde am 22. August 1963 im US-Bundesstaat North Carolina geboren. Bereits mit 17 Jahren erhielt sie ihren ersten Plattenvertrag, sechs Jahre später feierte sie mit dem Album „Little Earthquakes“ einen ersten Erfolg. Bis heute hat Amos, die für High Heels schwärmt und sich gelegentlich exzentrisch gibt, 13 Alben veröffentlicht und über zwölf Millionen Tonträger verkauft. Auf dem neuen Album „Gold Dust“, das sie mit dem niederländischen Metropole Orchestra aufgenommen hat, präsentiert Amos originelle Neuinterpretationen ihrer bekanntesten Songs.

Tori Amos, singer and pianist, was born August 22, 1963, in North Carolina, USA. She signed her first recording contract in 1986, when she was only 17. “Little Earthquakes,” her first big success, came out six years later. Tori Amos, who enjoys wearing high heels and displaying eccentric behavior on occasion, has published 13 albums and sold more than 12 million records and CDs to date. Her latest album, “Gold Dust,” was recorded with the Netherlands-based Metropole Orchestra, and includes new spins on some of her most popular songs.

360° Tori Amos

„Ich wurde gezwungen, klassische Musik zu spielen. Dabei fand ich die Beatles viel interessanter“

I was forced to learn the classics when all I really wanted to do was listen to and analyze the Beatles

[d] Sie haben immerhin sechs Jahre durchgehalten und erst im Alter von elf Jahren die Schule verlassen, auf Wunsch der Direktion. Wie kam es dazu?

Ich wurde gezwungen, viel klassische Musik zu spielen. Dazu hatte ich keine Lust. Viel interessanter hätte ich es gefunden, die Songs der Beatles zu analysieren. Aber dann hieß es, dass von den Beatles in 30 Jahren ja sowieso niemand mehr sprechen würde. Ich legte mich immer häufiger mit meinen Lehrern an, irgendwann sollte ich dann gehen.

Als 13-Jährige tingelten Sie bereits durch Bars und traten dort auf. Ihr Vater, ein methodistischer Pfarrer, war darüber sicher nicht sehr erfreut …

Natürlich nicht. Aber ihm blieb nichts anderes übrig, als es zu akzeptieren. Eine Schwulenbar in Georgetown war das erste Etablissement, das mich für ein bisschen Trinkgeld spielen ließ. Einige Monate später bekam ich ein anderes Engagement, und irgendwann folgte dann mein erster Plattenvertrag. Meine Eltern begleiteten mich übrigens oft zu meinen Auftritten.

Standen sie denn voll und ganz hinter Ihrer Karriere?

Ja, aber sie hatten ihre Prinzipien, gerade was die Kirche anging. Mein Vater war dagegen, dass ich in meinen Songs die Kirche kritisierte. Er wollte nicht, dass ich solche Lieder spielte. Natürlich habe ich ihm diesen Wunsch nicht erfüllt, ich war damals sehr rebellisch (lacht). Heute verstehen wir uns zum Glück wieder blendend.

Sie kommen ursprünglich aus dem US-Bundesstaat North Carolina, leben aber mit Ihrem Ehemann und Ihrer zwölfjährigen Tochter Natashya in Cornwall in England. Was hat Sie bewogen, dorthin zu ziehen?

Wir leben je zur Hälfte in England und in Florida. Tash wurde im September 2000 in der Nähe des Weißen Hauses in Washington geboren. Als sie vier Monate alt war, zogen wir alle zusammen nach England, weil dort das Tonstudio meines Mannes ist und ich mitten in den Vorbereitungen für ein neues Album steckte. Mein Mann ist Brite, er hat mich sozusagen entführt (lacht). Ich fühle mich aber sehr wohl in Cornwall und genieße meinen Fremdenstatus. Wir leben auf dem Land, fernab von Lärm, Umweltverschmutzung und dem üblichen Stress.

Wie verbringen Sie Ihren Alltag dort, reiten Sie?

Oh nein, das ist viel zu riskant. Ich bin Pianistin und nicht versichert. Ich darf kein Fahrrad fahren, nicht reiten und auch nicht Ski fahren. Aber wenn ich jeden Tag Klavier spiele, ist das für mich wie Reiten. Ich sitze fest im Sattel, die musikalische Reise kann losgehen. Ansonsten lese ich sehr viel und studiere Bücher. Im tiefsten Innern meines Herzens bin ich eine Bibliothekarin (lacht).

Welche Literatur interessiert Sie besonders?

Ich sammle seit über 20 Jahren Bücher aus der ganzen Welt. Hauptsächlich Literatur über Mythologie, aber auch Kunst- und Architekturbände. Wir haben sogar eine Bibliothek in meinem Haus in Florida. Mein Freund Neil Gaiman, der britische Schriftsteller, hat dort gerade sein neues Buch zu Ende geschrieben, weil er dort eine Fülle von Nachschlagewerken zur Hand hatte.

In Ihren Songs beschreiben Sie starke Gefühle oft auf sehr poetische Weise. Wie viel davon haben Sie selbst erlebt, wie viel ist rein fiktiv?

Es ist eine Mischung aus persönlichen Erfahrungen und Begegnungen mit Menschen, die mir von sich erzählt haben. Mein Mann und meine Tochter sind der Meinung, dass die Texte meiner komplizierten Kindheit und Jugend geschuldet sind. Tash ist oft schockiert, wie extrem ich Gefühle beschreibe, und ich kann ihre Verwunderung gut verstehen.

Ihr Mann Mark Hawley ist auch Ihr Aufnahmeleiter. Ändert sich Ihr Verhältnis, wenn Sie im Studio sind? ▸

[e] But you stuck at it and remained at the conservatory for six years until you were finally asked to leave at the age of 11. What happened?

I was forced to learn the classics when all I really wanted to do was listen to and analyze Beatles songs. But they just told me that the Beatles would be long forgotten 30 years down the line. I got into more and more arguments with my teachers until I was finally asked to leave.

You started performing in bars when you were only 13. Your father, a Methodist preacher, can not have been very pleased about that… He wasn't. But he had no choice. The first place that allowed me to play for tips was a gay bar in Georgetown. A couple of months later I got another gig and then, somehow, I got my first recording contract. My parents often accompanied me to my gigs, by the way.

Did they fully support your career?

Yes, but they their principles, particularly when it came to the church. My father didn't want me to criticize the church in my songs, and he didn't want me to play songs that critized it, either. Of course I didn't listen to him, I was very rebellious back then (*she laughs*). But today we get along wonderfully again.

You were born in North Carolina but you and your husband and your 12-year-old daughter Natashya now live in Cornwall. What made you decide to leave the United States and move the family to England?

We live in England and in Florida. Tash was born shortly before the election in September 2000, not far from the White House in Washington. When she was four months old, we moved to England because I was recording a new album and that's where my husband's sound studio was. My husband is British, I think of him as my Sir Gawain who took me away (*she laughs)*. I like living in Cornwall with him, in his space. I'm sort of a tourist because I only live there part of the time, but I don't mind that. We live in the country, we see the stars, we're away from noise pollution and other stressful things in life.

What do you do, living in the country, do you go horseback riding?

Oh no, that's too dangerous. I'm a pianist and I'm not insured, so I can't ride a horse or a bike. I can't even ski. Practicing the piano every day is a bit like riding. When I straddle the piano saddle the musical ride begins. Otherwise, I also like to read a lot because I like to keep up with history, keep up with the world. In my innermost heart I'm a librarian (*she laughs*).

What kind of books do you like to read?

I've been collecting books from around the world for twenty years now. Mostly, they're books about mythology, but also about art and architecture. We have a library at my house in Florida. Actually, my friend Neil Gaiman, the British writer, has just finished his most recent book there because the library has so many good reference works.

Your songs often describe powerful emotions in a very poetic way. To what extent are the experiences you describe personal and to what extent the product of your imagination?

It's different from song to song. Nothing is my diary, it's just songwriting. In general, it's a combination of personal experiences and what other people have told me. My husband and my daughter think that my lyrics are the result of my complex childhood and adolescence. Tash is often shocked by my extreme descriptions of emotions, and I can understand that very well.

Your husband, Mark Hawley, is also your recording director. Does your relationship change when you're in the studio together? ▸▸

Tori Amos 1992 zu Beginn ihrer Karriere in der New Yorker Town Hall (links); im Oktober 2012 erhielt die Musikerin für ihr Album „Night of Hunters“ in Berlin einen Klassik-Echo in der Kategorie „Klassik ohne Grenzen“
Tori Amos in the early days of her career, at the Town Hall in New York City in 1992 (left); in Berlin in October, 2012, where she received a Klassik Echo award in the category “Klassik ohne Grenzen” (classical music without borders) for her “Night of Hunters” album

[d] Wir nehmen auf jeden Fall andere Rollen ein, ohne dass wir uns dessen richtig bewusst sind. Am Ende des Tages, wenn wir nach den Aufnahmen wieder in unser Haus zurückkehren, diskutieren wir oft noch stundenlang über eine Textzeile oder eine Melodie. Das nervt unsere Tochter. Sie wird dann sehr streng mit uns und sagt: „Kann ich bitte meine Eltern wieder zurückhaben?“

Sie sagten einmal, Ihr Mann sei Ihre Muse. Ist das nach 15 Jahren Ehe immer noch so?

Ja, aber ich habe inzwischen gelernt, dass er mich vermissen muss, damit wir uns nah sein können. Bei meiner Tochter ist es genauso. Natürlich habe ich meine Familie sehr gern um mich herum. Aber ich bin wie ein aromatisches Gewürz. Es schmeckt gut, doch wenn es überall drin ist, dann ist es nichts Besonderes mehr. Deswegen muss ich mich auch manchmal rar machen. Meine Musik, wegen der ich viel reise, gibt mir zum Glück die Gelegenheit dazu.

Sie experimentieren oft mit unterschiedlichen Stilrichtungen. Jetzt sind Sie bei der Klassik angekommen. Haben Sie damit eine neue musikalische Heimat gefunden?

Ich komme ja von der klassischen Musik. Aber mit jedem neuen Projekt versuche ich, die Wurzeln eines Stils zu ergründen. Für ein Musical, das ich gerade schreibe, studierte ich Ballettmusik. Und kürzlich habe ich während eines Madrid-Trips den Flamenco näher kennengelernt. Solche Elemente lasse ich ebenfalls in meine Songs einfließen. Wenn man reist, fragt man ja nicht „Was weiß ich bereits?“, sondern „Was kann ich vom Reisen lernen?“ So gesehen ist alles, was mich umgibt, eine Weiterentwicklung meines musikalischen Vokabulars – und dieser Prozess ist noch lange nicht abgeschlossen. ■

[e] We definitely slip into different roles when we’re in the studio, but it’s something we’re not really conscious of. Back home after a day of recording we often discuss a line of lyrics or a melody for hours. This really irritates our daughter, and she gets very stern with us, saying: “Can I please have my parents back now?”

You once said that your husband was your muse. Is that still true after 15 years of marriage?

Yes, and I have learned that he has to miss me in order for us to be close. My daughter is exactly the same. Of course I love having my family around me, but I’m like an aromatic spice that tastes good here and there in small amounts, but if you add it in everything, it’s not special anymore. That’s why I sometimes need to get away, make myself scarce. Luckily for me, I often get the opportunity to travel thanks to my music, which takes me away a lot.

You like to experiment with different musical styles, and right now, it’s classical music. Have you decided that this is where you want to be, do you feel like you have found a new musical home?

Classical music is where I come from. I try to access the roots of each new project that I start on. I studied ballet music, for instance, to prepare for writing the musical that I’m currently working on. And I got to know flamenco more intimately on a recent trip to Madrid. I also incorporate elements like these into my songs. When you travel, you don’t ask yourself, “What do I already know?” so much as “What can I learn from my travels?” And so I would say that everything around me contributes to my musical vocabulary – in a process that isn’t nearly finished. ■

Fotos: gettyimages

Mit der „Königin der Lüfte“ landet ein neuer Star in Hollywood! Als viertes Ziel nach Washington, D.C., Delhi und Bangalore fliegt Lufthansa mit der Boeing 747-8 jetzt regelmäßig von Frankfurt in die kalifornische Filmstadt Los Angeles. Das Strand- und Szeneviertel Venice Beach, die Glitzerwelt am Hollywood Boulevard, viele Museen, Kinos oder Konzerthallen wie die von Frank Gehry entworfene Walt Disney Concert Hall – wer sich auf die zweitgrößte Stadt der USA (nach New York) einlässt, wird reich belohnt. Unser Tipp: eine Radtour entlang des Santa Monica Piers (unten) am Abend, wenn die Sonne filmreif ins Meer eintaucht und die Partynacht beginnt.

The “Queen of the Skies” is the latest star to brighten the heavens above Hollywood. A Lufthansa Boeing 747-8 now regularly departs Frankfurt for the movie capital Los Angeles. This is the flagship aircraft’s fourth intercontinental destination after Washington, D.C., Delhi and Bangalore. Los Angeles (the second largest U.S. city after New York) has much to offer visitors: fashionable Venice Beach, the glitter and glamour of Hollywood Boulevard, museums, cinemas and Frank Gehry’s famous Walt Disney Concert Hall. Our tip: Start the party night off with a late afternoon bike ride along the Santa Monica Piers (below) and watch the sun sink dramatically into the sea.

lufthansa.com/747-8

Foto: Jörg Modrow/laif

Lufthansa News

Service, Fakten, Orientierung – Nachrichten aus der Welt der Kranich-Linie
The latest service updates, facts and information from the world of Lufthansa

Für Afrika durch Eis und Schnee

Er zählt zu den härtesten Ultra-Marathons der Welt: Der „Yukon Arctic Ultra“ in Kanada vom 3. bis 16. Februar. Unter den Teilnehmern ist in diesem Jahr auch ein deutsches Team, das die Arbeit der Lufthansa Hilfsorganisation Cargo Human Care (CHC) unterstützt. Der Arzt Christoph Kurth und der Kriminalbeamte Jörn Theissig starten auf Langlaufskiern mit Pulka (Transportschlitten; oben) über die längste Distanz von 430 Meilen, knapp 700 Kilometer. Das Ziel: Für jede Meile eine Spende von mindestens 100 Euro zu erhalten. Das Geld fließt komplett in eine Medizinstation sowie in ein Waisenhaus der CHC in dem ostafrikanischen Staat Kenia.
Braving ice and snow for Africa The Yukon Arctic Ultra, which takes place from February 3 to 16, is one of the world’s toughest ultramarathons. This year’s contenders include a German team that supports the Lufthansa charity Cargo Human Care (CHC). Christoph Kurth, a physician by profession, and Jörn Theissig, a criminal investigator, will compete in the longest race of all, covering nearly 700 kilometers (430 miles) on cross-country skis while pulling a pulk (a baggage toboggan, above). Their goal is to collect at least 100 euros in donations for every mile. The full proceeds will go to a medical station and a CHC orphanage in Kenya.

cargohumancare.de

Stündlich in die Luft gehen

Lufthansa fliegt im Winter auf drei innerdeutschen Verbindungen im Stundentakt, zu den Stoßzeiten morgens und abends teilweise auch halbstündlich. Jeweils von Frankfurt nach Hamburg und München hebt die Airline nach dem Motto „Jede Stunde zur vollen Stunde“ werktags zwischen 6 und 20 Uhr ab; von und nach Berlin liegen die Abflugzeiten immer auf der 45. Minute.
More frequent departures
Lufthansa flights on three domestic German routes this winter will leave hourly and sometimes even every 30 minutes at busy times of the day, like mornings and evenings. “Every hour on the hour” is the motto for flights departing Frankfurt for Hamburg and Munich between 6am and 8pm on weekdays. Flights to and from Berlin will also depart hourly on the 45-minute mark.

lufthansa.com

Sommer in Vancouver

Lufthansa erweitert ihr Langstreckenangebot ab München: Erstmals ist im Sommer ein Nonstop-Flug nach Vancouver im Angebot. Das neue Ziel fliegt die Airline ab dem 16. Mai täglich mit einer A330 an. Die 2,3-Millionen-Metropole zählt auch dank vieler Parks zu den lebenswertesten Städten der Welt.
Canada calling Lufthansa is expanding its long-distance network to include flights from Munich to Vancouver. Starting May 16, it will operate a daily A330 service nonstop to Canada’s Pacific coast. Thanks in part to its numerous parks, Vancouver, a city of 2.3 million, is considered one of the most livable cities in the world.

Fotos: Dr. Kurth/ Theissig; Aurora/ laif; Sonja Brüggemann/ LH Technik

Was machen Sie da, Herr Broll?

Der Triebwerkmechaniker Sebastian Broll, 24, arbeitet seit 2005 bei Lufthansa Technik in Hamburg
What’s that you’re doing, Mr. Broll? Engine mechanic Sebastian Broll, 24, has been with Lufthansa Technik in Hamburg since 1995

„Ich montiere Teile des Triebwerks einer A340-600 nach einer Grundüberholung wieder zusammen. Gerade setze ich das sogenannte Cooling ein, den Kühlmechanismus der Niederdruckturbine des Motors. Die Leitungen in meiner Hand drücken kühle Luft von außen auf das Gehäuse. So ist gewährleistet, dass es sich möglichst wenig ausdehnt und das Spiel zwischen Schaufel und Gehäuse stimmt. Dafür muss die Temperatur bei jedem Betriebszustand konstant bleiben. Das Bauteil wurde zuvor in Berlin in einer Fachwerkstatt gewaschen und gewartet. Nachdem wir es auf Transportschäden geprüft haben, setzen wir es in Hamburg mit dem Rest des Triebwerks zusammen. Dabei rotieren wir von Station zu Station; gerade diese Abwechslung macht mir bei der Arbeit am meisten Spaß. Und ich interessiere mich sehr für komplexe Bauteile. So konnte ich dank der Unterstützung von Lufthansa Technik auch in Teilzeit gehen und ein Studium zum Flugzeugbauingenieur zu beginnen.“
“I’m reassembling an A340-600 engine which has just been overhauled. The component I’m holding is called a “cooling,” and as you’d expect, its the cooling mechanism for the low-pressure turbine in the engine. These conduits press cold air from outside against the housing to keep it from expanding too much and influencing the interplay between the housing and the blades. It’s important for the temperature to remain constant at all times during operation. This component has just come back from Berlin, where it was cleaned and serviced at a professional maintenance shop. Before reinstalling a part, we always check to make sure it hasn’t been damaged during transportation. We mechanics take turns at each assembly station, which is what I like most about my work. I’m very interested in complex components, and I’m very grateful to Lufthansa Technik for letting me work part-time so that I can go back to school and study aircraft engineering.”

CLEAN TECH MEDIA AWARD

Starker Partner

Bei der größten nationalen Umwelt-Gala ist das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) ausgezeichnet worden. Das DLR gewann in Berlin beim „Clean Tech Media Award 2012“ in der Kategorie Luftfahrt. Zusammen mit Lufthansa Technik und Airbus hatte der Preisträger einen brennstoffzellenbasierten elektrischen Bugradantrieb entwickelt. Damit könnten allein am Flughafen Frankfurt dank der neuen Technologie jährlich 16 000 Tonnen Kerosin gespart werden.
Partners to be proud of The German Aerospace Center DLR received a Clean Tech Media Award 2012 in the Aviation category for a fuel cell-based electric nose gear motor that it developed jointly with Lufthansa Technik and Airbus. The new technology could save 16 000 tons of kerosene a year at Frankfurt Airport alone.

cleantech-award.de

30 ...

... Tage dauert die große Wartung einer A330. Dabei werden die Technik, die Elektronik und die Motoren gecheckt, gleichzeitig wird der gesamte Innenraum ab der Cockpittür erneuert: von den Sitzen in allen Klassen, den Bordtoiletten und dem Unterhaltungsprogramm bis zum Fußboden.
... days is the length of time it takes to fully overhaul an Airbus A330. The overhaul involves comprehensive system, electronics and engine checks as well as modernization of the entire cabin area from the seats to the galleys to the entertainment program to the floors.

Die Paletten-Profis

Tausende Container und Paletten an Airports weltweit logistisch zu managen ist zuweilen so kompliziert wie eine Flugzeug-Flotte zu dirigieren. Das Unternehmen Jettainer organisiert diesen Bereich für Lufthansa

Efficiency on a pallet

Coordinating the movements of thousands of containers and pallets at airports around the globe is sometimes as complicated as managing a fleet of aircraft. Lufthansa leaves that specialist job to Jettainer

Text **Andreas Lampert** Fotos **Jens Görlich**

Supervisorin Uta Linnemann, 44, sitzt im Jettainer-Büro in Raunheim bei Frankfurt, vor ihr flimmern zwei Computerbildschirme. Lufthansa Cargo hat gerade 200 Container und 50 Paletten abgerufen, um einen Unterbestand an Lademitteln auszugleichen. Zudem müssen mehrere Container in eine Werkstatt nach Mörfelden verschickt und dort ausgebessert werden. Die Zeit ist wie immer knapp, auf dem Monitor leuchten bereits die nächsten Aufträge in der Warteschleife. Eine der letzten großen Urlaubsreisewellen des Jahres ebbt ab – eine besonders intensive Zeit, in der die Bestände an Lademitteln, also Containern und Paletten, weltweit wieder sortiert und verteilt werden.

Das Unternehmen Jettainer ist 2003 aus einer Abteilung von Lufthansa Cargo entstanden, um die Container-Versorgung eigenständig zu koordinieren und dabei mehr Effizienz zu erzielen. Ein Jahr später wurde die Arbeit von einer Handvoll Experten aufgenommen, inzwischen sind 52 Menschen bei Jettainer beschäftigt, die für insgesamt rund 85 000 Lademittel verantwortlich sind. Jeden Tag koordinieren die Mitarbeiter im Schnitt knapp über 220 000 ULD-Bewegungen weltweit. Zu den wichtigsten Knotenpunkten neben Frankfurt zählen dabei Abu Dhabi, Chicago, Rom und Zürich.

ULD ist die Abkürzung für *Unit Load Device*, so nennt man Lademittel im Luftverkehr. Diese sind in zwei Kategorien eingeteilt: auf der einen Seite die Paletten, auf der anderen die Container. Letztere kommen in verschiedenen Formen und Größen vor, sie werden den Flugzeugtypen entsprechend eingesetzt. Charakteristisch für alle sind ihre unterschiedlichen, meist abgeschnittenen Ecken, die es möglich machen, sie optimal in den rundlichen Flugzeugrumpf zu verladen. Auch Sondertypen wie zum Beispiel Pferdeställe gehören zum Programm. ▶

At her desk in the Jettainer office in Raunheim, near Frankfurt, Germany, supervisor Uta Linnemann, 44, has two computer screens to keep an eye on. Lufthansa Cargo has just put in an order for 200 containers and 50 pallets to replenish its stocks of unit load devices or ULDs, as they are called in the air freight industry, and a number of containers need to be sent to the workshop in Mörfelden, not far from the airport, for repair. As usual, time is short, and the next jobs in the waiting loop have already flashed up on the screens. One of the last big waves of tourism has just begun to ebb, and this is a particularly busy time of year in which worldwide stocks of containers and pallets are resorted and redistributed.

In 2003, Lufthansa Cargo decided to coordinate its own container supplies and improve efficiency by outsourcing the job. So it turned one of its departments into an independent company called Jettainer. One year later, the wholly owned Lufthansa Cargo subsidiary went into business with just a handful of experts. Today, Jettainer's team of 52 is responsible for 85 000 ULDs, and every day on average, it coordinates just over 220 000 ULD movements worldwide. In addition to Frankfurt, Jettainer's main logisitical hubs include Abu Dhabi, Chicago, Rome and Zurich.

There are two categories of ULDs: pallets and containers. The latter come in different shapes and sizes for use on different types of aircraft. But what all of the containers have in common are specially designed, mostly "cut-off" corners, which means that they fit into the rounded body of an aircraft in the best possible way. Jettainer's selection also includes special types of containers, such as horseboxes. "It's like managing a fleet of aircraft," says Martin Kraemer, 42, Marketing Manager at Jettainer. "The goal is to keep them in the air for as long ▶▶

Sortierarbeiten: Am Rande des Flugfeldes in Frankfurt werden Jettainer-Container für den nächsten Einsatz bereitgestellt (oben). Die Aufträge koordiniert Supervisorin Uta Linnemann am ULD Control Desk (links)
Getting things sorted: Jettainer containers on the edge of the apron in Frankfurt are positioned for their next assignment (above). Supervisor Uta Linnemann coordinates jobs at the ULD control desk (left)

[d] „Wie eine Airline ihre Flugzeuge, so haben wir quasi unsere eigene Flotte, die gesteuert wird“, sagt Martin Kraemer, 42, Marketingchef bei Jettainer, „dabei kommt es darauf an, sie möglichst lange in der Luft zu halten. Wenn zu viele ULD am Boden stehen, ist das wenig effizient.“

Das größte Lager der Firma befindet sich direkt am Vorfeld des Frankfurter Flughafens. Geschickt verschieben die Gabelstaplerfahrer die Lademittel und stellen sie für den Transport bereit. Lastwagen fahren vor, nehmen die leeren Container auf und bringen sie zum Terminal, wo sie wieder beladen werden. Jede einzelne ULD wird elektronisch registriert und vom Büro aus in den nächsten Einsatz geschickt. Da nur wenig Platz ist, steht alles dicht gedrängt. Es muss improvisiert werden. Im Frühjahr dieses Jahres will Jettainer deshalb in einen anderen Bereich des Vorfelds umziehen.

Außer für Lufthansa organisiert Jettainer auch für 13 weitere Fluggesellschaften das Lademittel-Management, Tendenz steigend. Dank eines ausgedehnten Netzwerks und einer im Haus entwickelten Software, die den Kundenwünschen präzise angepasst werden kann, wurde die Effizienz bereits deutlich gesteigert. „Wenn eine Fluggesellschaft früher beispielsweise 100 ULD für bestimmte Abläufe benötigte, kommen wir im Schnitt mit 80 aus“, sagt Kraemer. „Wir erreichen das durch optimierte Abläufe. Ein weiterer Vorteil: Die Fluggesellschaften müssen sich nicht mehr um die Wartung der Container kümmern.“ Die Kosten dafür werden durch die Leasing-Gebühren abgedeckt, die von den Airlines für die Lademittel gezahlt werden.

Doch nicht jede Fluggesellschaft will das Geschäft mit der Container-Bereitstellung abgeben. Gewichtsreduzierung ist in Zeiten steigender Kerosinpreise ein enorm wichtiges Argument; also versucht Jettainer, potenzielle Kandidaten mit Angeboten wie ihrem *Lightweight-Container* zu überzeugen. Das Fliegengewicht, aktuelles Glanzstück in der Container-Welt, besteht zu fast 100 Prozent aus Kunststoff, nur noch die Bodenplatte sowie einige Streben und Bolzen sind aus Leichtmetall. Dennoch sind die Wände dank einer wabenartigen Struktur extrem belastbar und robust. Wiegt ein Alu-Behälter im Leerzustand 82 Kilo, bringt der neue bei gleicher Größe nur noch 64 bis 72 Kilo auf die Waage. Viele Kunden wollen die herkömmlichen Container nun nach und nach austauschen. Rund zehn Jahre ist die Lebenserwartung eines Alu-Containers, die neuen ULD sollen länger halten. „Zum Glück sind die leichten Container schnell und einfach zusammengebaut“, sagt Martin Kraemer und lacht, „nicht mal eine Stunde dauert das, also weniger Zeit als für ein Ikea-Regal!“ ■

[e] as possible; having too many ULDs on the ground is inefficient.”

The largest Jettainer warehouse is right on the apron at Frankfurt Airport. Inside, forklift operators use a few well-practiced maneuvers to position the ULDs wherever they are needed for pick-up by the trucks that drive over, load up the empty containers and take them to the terminal for reloading. Each ULD is electronically registered and assigned by the office to its next trip. Space is at a premium and everything is so tightly packed that improvisation is the order of the day. That’s why Jettainer plans to move to a different section of the apron this coming spring.

Jettainer handles ULD management for 13 other airlines in addition to Lufthansa – and that number is growing. The company’s extensive network coupled with a highly flexible software system that it developed in-house to meet individual customer requirements, has already helped it to optimize efficiency. “Certain processes for which an airline used to require 100 ULDs can be managed using an average of just 80,” explains Kraemer. “We can do this because we have optimized our workflow. Another advantage to using us is that airlines no longer face the expense of having to maintain their own containers.” Instead, they pay leasing fees for the ULDs and Jettainer takes care of the maintenance costs.

Not all airlines are willing to give up their container provision business entirely. But in times of rising kerosene prices, weight reduction is a tremedously important consideration. That’s why Jettainer has developed a very convincing new product for potential but still hesitant new customers: a special, lightweight ULD. This featherweight showpiece of the container world is almost completely made of plastic. Only the floor panel and a number of metal struts and bolts are made of lightweight metal. The walls are extremely durable and robust thanks to their honeycomb structure.

Whereas the tare weight of a conventional aluminum container is 82 kilos, a lightweight, mostly plastic ULD of the same size weighs in at between 64 and 72 kilos empty. Many customers are already planning to gradually replace their aluminum containers with the new plastic variety. A further selling point: Aluminum containers have a life expectancy of approximately ten years; the new ones are supposed to last a little longer. “Another great advantage is that the lightweight containers are quick and easy to assemble,” says Martin Kraemer, smiling, “in under an hour, in fact – that’s less time than it takes to put up an IKEA shelf unit!” ■

Fliegengewicht: Der neue *Lightweight-ULD* besteht fast vollständig aus robustem Kunststoff und ist leicht zu handhaben, wie Martin Kraemer (unten) zeigt
Light yet sturdy: The new featherweight ULD is made almost entirely of plastic and is a breeze to handle, as Martin Kraemer demonstrates (below)

Foto: Jettainer (1)

[1] Alles wird registriert: Ein Mitarbeiter scannt einen Jettainer-Container in Frankfurt
[2] Maßarbeit dank passender Form: Container und Palette im Laderaum eines Flugzeugs
[3] Zeichen der Zeit: Die Paletten haben unzählige Flüge und Verladungen hinter sich. Rund zehn Jahre sind die Lademittel im Einsatz, ehe sie ausgetauscht werden
[1] Everything is registered electronically: An employee scans a Jettainer ULD in Frankfurt
[2] Snug fit: Containers and pallets are tailor-made to make the most of available hold space
[3] Time has made its mark: These pallets have been loaded and unloaded onto trucks and airplanes countless times. ULDs are generally in use for around ten years before they need to be replaced

Die Zukunft der Container

Der *Lightweight-ULD* ist nicht das einzige Projekt, auf das Jettainer setzt. Gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut und einer Forschungsabteilung von Lufthansa Cargo arbeitet das Unternehmen an einem „intelligenten Container“. Dieses Lademittel wäre mit einem GPS ausgestattet und könnte ständig vermelden, wo es sich gerade befindet. Die Herausforderungen: Die Signale dürfen nicht die Flugzeugtechnik beeinträchtigen; zudem muss eine sichere Stelle für das GPS am Container gefunden werden, die nicht beschädigt werden kann.

The future of containers
The “lightweight ULD” is not the only project currently in Jettainer’s sights. In fact, the company is collaborating with the Fraunhofer Institute and a Lufthansa Cargo research department to develop an “intelligent container.” Equipped with a GPS device, this particular ULD would transmit signals indicating its location at all times. The challenge: to ensure that the signals do not impair the functioning of avionics, and to find a safe spot on the container for the GPS device, where it cannot be damaged.

[1]

[2]

[3]

Im Dienste der Legende

Fast sechs Jahrzehnte lang verrottete die vermutlich letzte Focke-Wulf vom Typ „Condor“ am Grund eines Fjords in Norwegen. Jetzt wird die Maschine von einer Gruppe pensionierter Flugzeugbauer in liebevoller Handarbeit restauriert

Condor of the sea

After lying at the bottom of a Norwegian fjord for almost six decades, what is probably the last Focke-Wulf *Condor* is now home and dry – and undergoing careful and loving restoration at the hands of a team of retired aircraft mechanics

Text **Dirk Liesemer** Fotos **Gregor Schläger**

Großprojekt der Pensionäre: Der Elektroingenieur Konrad Hamann begutachtet das linke Fahrwerk der Condor im Airbus-Werk in Bremen. Das Flugzeug stürzte 1942 in den norwegischen Trondheimfjord. Die Maschine wird nun in Bremen, Hamburg und Berlin ehrenamtlich von einer Gruppe überwiegend pensionierter Flugzeugbauer restauriert
Electronic engineer Konrad Hamann inspects the Condor's left landing gear at the Airbus facility in Bremen. The airplane crashed into the Trondheim Fjord in Norway in 1942. Now several aircraft mechanics in Bremen, Hamburg and Berlin, most of them retired, are restoring the plane

Ein schrottreifer Rumpf? Nicht für Günter Büker, Fritz Schneider (hinten) und Fred Miersch (rechte Seite), die mit den anderen Technikern des Teams den Flieger in Handarbeit rekonstruieren. Jeder Niet, jede Blechwölbung, jeder Winkel soll stimmen
Fit for the scrap heap? Not if Günter Büker, Fritz Schneider (back left) and Fred Miersch (front right) and the other technicians on the team have their way. The men are reconstructing the airplane by hand, making sure that every rivet and bolt sits just right

Rekord: Am 11. August 1938 landet eine Lufthansa Focke-Wulf Fw 200 Condor auf dem *Floyd Bennett Field* in New York. Die Maschine war am Tag zuvor in Berlin-Staaken gestartet und schaffte den Nordatlantikflug nonstop in 24 Stunden, 56 Minuten und 12 Sekunden
Transatlantic record: On August 11, 1938, a Lufthansa Focke-Wulf Fw 200 *Condor* landed at Floyd Bennett Field in New York. After departing Berlin-Staaken airport the previous day, it crossed the North Atlantic nonstop in 24 hours, 56 minutes and 12 seconds

Er kennt die Condor noch aus Lehrlingstagen: Wilhelm Brinkmann (oben) kontrolliert die Luftschrauben an einem der vier Motoren der Maschine. Unten: Fritz Schneider und Klaus Walz richten sogenannte „Stringer", Längsversteifungen, für die nächste Beplankung
He remembers the Condor from his days as an apprentice: Wilhelm Brinkmann (above) checks the propellers on one of the airplane's four engines. Below: Fritz Schneider and Klaus Walz align stringers, lengthwise reinforcements for the skin still to come

Mit der Condor begann es, Wilhelm Brinkmanns Leben in der Luftfahrt. Seine erste Condor sah er vermutlich am 10. August 1938, ganz sicher ist er sich bis heute nicht. Er war kaum 13 Jahre alt und hatte im Radio gehört, dass die Maschine der Focke-Wulf-Flugzeugbau GmbH von Berlin aus nach New York fliegen würde. Eine Sensation! Der Versuch einer ersten Nonstop-Atlantiküberquerung mit einem Passagierflugzeug – das wäre ein Langstreckenrekord. Während des ganzen Tages beobachtete er durch sein Fernrohr den Himmel über seiner Heimatstadt Bremen. Und einmal sah er tatsächlich ein Flugzeug silbrig im Licht schimmern. „Es muss die Condor gewesen sein", sagt er und zwinkert verschmitzt. Welches andere Flugzeug hätte es auch sonst sein können?

Nur wenige Monate nach diesem Erlebnis stand Wilhelm Brinkmann dann sogar einer Condor gegenüber. Er hatte damals das Glück, einer von 167 Auszubildenden bei den Bremer Flugzeugwerken zu sein. Die Maschine parkte vor ihm in der riesigen Montagehalle. „Ein imposanter Vogel", erzählt er. Dann kommt er ins Schwärmen: das größte und modernste Passagierflugzeug der Welt! Mit einer ungeheuerlichen Spannweite, fast 33 Meter – die Flügel einer heutigen A320 sind zusammen nur rund anderthalb Meter länger. Der Rumpf! Extrem leicht gebaut, ausgelegt für die zivile Luftfahrt. Mit Platz für 26 Passagiere, die in luxuriösen Polstersesseln saßen. Und zum ersten Mal waren Stewardessen mit an Bord, denn hier gab es einen Gang zwischen den Sitzen. Aber entscheidend war die richtungsweisende äußere Form: Das Flugzeug ähnelte einem Fisch, was ihm eine erstaunliche Aerodynamik verlieh – und bis heute das Design von Flugzeugen prägt. „Mit der Condor beginnt die Ahnengalerie von Airbus", sagt Brinkmann. Dreieinhalb Jahre lang lernte der junge Karl das Schleifen und Fräsen. Zehntausende Blechteile für die Baureihe Focke-Wulf Fw 200 Condor stellte er her.

Heute ist er 87 Jahre alt. Seine Haare sind weiß, sein Rücken ist von der Zeit gebeugt. Mindestens einmal die Woche kommt er noch immer in das Airbus-Werk in Bremen. Denn mit rund 60 pensionierten und der gelegentlichen Unterstützung von etwa 15 aktiven Kollegen bastelt er an der Rekonstruktion einer Focke-Wulf Fw 200 Condor, Werknummer 0063. Die Maschine ist in einem schauerlichen Zustand. 1942 musste das Flugzeug im norwegischen Trondheimfjord notwassern und war kurz darauf auf den Grund des Fjords gesunken. Knapp sechs Jahrzehnte lag es dort. Salzwasser nagte an den Legierungen, Strömungen drückten auf die Bleche, innen lagerten sich Sedimente an. Als das Flugzeug 1999 gehoben wurde, brach das Heck ab. „Sah putzig aus", erinnert sich einer der ▸

Wilhelm Brinkmann's career in the aviation industry began with the Condor. He's not exactly sure, but he thinks August 10, 1938, was probably the day that he saw his first *Condor*. Barely 13 years old at the time, he remembers hearing on the radio that the *Condor*, built by aircraft maker Focke-Wulf, would be flying from Berlin to New York. A sensation! If this attempt to cross the Atlantic nonstop in a passenger plane proved successful, it would break a long-distance record. All day, young Wilhelm scanned the sky above his native Bremen through a telescope; then suddenly he glimpsed an airplane glinting silvery in the sunlight. "It must have been the *Condor*," he says, with a mischievous twinkle. What other airplane could it have been?

Just a few months later, Brinkmann found himself "face to face" with a *Condor* as one of 167 young men lucky enough to be taken on as apprentices by the aircraft maker Bremer Flugzeugwerke. The airplane was parked in the vast assembly hall, right in front of him. "An impressive bird," he begins, and then starts to rave about how it was the largest and most advanced passenger airplane in the world. Its huge wingspan measured almost 33 meters, just roughly one and a half meters shorter than the wingspan of a modern A320. And then there was the fuselage – an extremely lightweight construction designed especially for civil aviation, with space for 26 passengers and luxuriously upholstered seats. And for the first time, there were stewardesses on board, and, conveniently, an aisle between the seats. But the main thing was the plane's trendsetting exterior: The *Condor* resembled a fish, making it exceptionally aerodynamic. In fact, its shape still influences aviation design today. "The *Condor* is the great-great-grandfather in the Airbus ancestral gallery," says Brinkmann. He was apprenticed for three and a half years, grinding and milling and producing tens of thousands of metal components for the Focke-Wulf Fw *Condor* series.

Wilhelm Brinkmann is now 87 years old. His hair is snow-white, his back bent with age, but at least once a week, he sets off for the Airbus facility in Bremen, where he and around 60 retired coworkers, occasionally supported by 15 current staff, are reconstructing a Focke-Wulf Fw 200 *Condor*, serial number 0036. The airplane is in a desperate state, which is hardly surprising. In 1942, it was forced to make a water landing in Norway, and sank a short time later to the bottom of the Trondheim Fjord. There it remained for nigh on six decades. Saltwater gnawed at the alloys, currents bent the metal, and layers of silt and sediment built up inside.

When the airplane was raised in 1999, its tail snapped off. "It looked kinda funny," recalls one of Brinkmann's teammates. But in reality, the plane was in a disasterous state. Close inspection revealed that the material was in worse condition than everyone had hoped. Only a few civilian aircraft of this type were ever built, and the wreck that the team is now trying to reconstruct is probably the last surviving *Condor* in the world. All the others disappeared. Reconstruction work, ▸▸

Gut gesichert: Der Mechaniker Klaus Walz kniet festgegurtet auf dem linken Innenflügel der „Condor“; er überprüft im Bremer Airbus-Werk die Klappen der Tragfläche. Nach Abschluss der Restaurierung ist die Maschine im Deutschen Technikmuseum in Berlin zu besichtigen
Perched in safety: Mechanic Klaus Walz is on his knees on top of the *Condor*’s left inner wing, inspecting its wing flaps at the Airbus facility in Bremen. Once the airplane has been restored to former glory, it will be given pride of place at the German Museum of Technology in Berlin

[d] Männer um Brinkmann. Doch es war eine Katastrophe, zumal der Zustand des Materials schlechter war als erhofft. Nur wenige Flugzeuge der zivilen Variante wurden produziert, das Wrack, an dem das Team nun arbeitet, ist das vermutlich letzte Exemplar. Alle anderen sind verschwunden.

Seit 2002 wird die Condor nun rekonstruiert, Niet für Niet, Sisyphusarbeit an vier Orten in Deutschland. In Bremen arbeiten sie an Rumpf und Flügel. Bei Lufthansa Technik in Hamburg erneuern 15 Pensionäre das Heck, in Berlin und Oberursel kümmert sich Rolls-Royce um die Triebwerke. Mögen die einzelnen Teile, die in der Airbus-Halle in Bremen lagern, fürchterlich aussehen, die Männer schwärmen von „ihrer“ Condor. „Leichtbau in Vollendung“, sagen sie, „genial konstruiert“. Stolz feilen sie an den heillos zerfetzten Metallplatten, „an dem größten je in Bremen montierten Flugzeug“. Gelebte Tradition: Auch früher wurde die Condor in Handarbeit montiert.

Anfangs dachten die Pensionäre, sie würden diese Maschine nie wieder hinkriegen, „alles sah aus wie Schrott und war vom Salzwasser zerfressen“, erzählt Fritz Schneider, 88. Der besondere Ehrgeiz der Mechaniker: Alles perfekt nachbauen, jeder Niet, jeder Winkel, jede Wölbung soll stimmen. Später wird der komplette Flieger im Technikmuseum in Berlin ausgestellt. Als die Gruppe sich an die Rekonstruktion machte, gab es jedoch keine Baupläne mehr. Nur eine Ersatzteilliste vom Mai 1943 konnten die Männer schließlich auftreiben, und einige Zeitungsfotos. Zudem erinnerten sich manche der älteren Mechaniker, darunter Brinkmann und Schneider, noch daran, wie sie einst als junge Flugzeugbauer die Condor montierten.

Mittlerweile weiß jeder, wo selbst das kleinste Teil hingehört, ganz gleich, ob Kugellager, Steuerelemente oder Schubstange. Zurzeit bereitet ausgerechnet die geniale fischartige Rumpfform die größten Schwierigkeiten. „Sie war schon immer ein Graus bei der Fertigung“, erinnert sich Brinkmann. Jedes Blech wird präzise von Hand gewölbt, manchmal müssen dazu aufwendige Formmuster entwickelt werden. Zuweilen fragt er sich bei der Arbeit, ob er eines dieser vielen Teilchen, die nun durch seine Hände gehen, vielleicht früher selbst einmal hergestellt hat. In solchen Momenten tauchen Erinnerungen auf, vor allem an Kurt Tank, den legendären Konstrukteur der Maschine. „Den Tank habe ich sogar in kurzen Hosen gesehen, ehrlich“, erzählt Brinkmann. Ein Macher sei er gewesen, einer, wie es ihn heute nicht mehr gebe. Der habe den Vogel als Erster geflogen und sofort bemerkt, dass der Schwerpunkt zu weit vorne lag. „Welcher Chefkonstrukteur würde heute noch als Erster sein Flugzeug selbst testen?“, fragt Brinkmann.

In vier bis fünf Jahren soll die Condor fertig restauriert sein. Fliegen wird sie nicht wieder, aber sie soll über eine Startpiste rollen können. Nur eine Sorge treibt die Pensionäre noch um: „Nach all der Arbeit wäre es ein Albtraum, wenn plötzlich irgendwo in Sibirien oder Brasilien eine Garage aufgeht und dort eine flugfähige Focke-Wulf Condor steht“, sagt Brinkmann, und er lacht. ■

Die Horrorvision der Pensionäre: wenn nach all der Arbeit irgendwo auf einem Vorfeld in Brasilien oder Sibirien eine Garage aufgeht und dort eine flugfähige Condor steht!
A nightmare scenario for the dedicated retirees: What if, after all their hard work, a garage door should open somewhere in Siberia or Brazil and an airworthy *Condor* come to light!

[e] rivet by rivet, bolt by bolt, has been in progress on the *Condor* at four German locations since 2002 – a Sisyphean task. The Bremen team is working on body and wings. At Lufthansa Technik in Hamburg, 15 retirees are renovating the tail, and in Berlin and Oberursel, Rolls-Royce is taking care of the engines. Although the parts stored at the Airbus hangar in Bremen look terrible, this does not stop the men from fondly referring to “their” Condor. “Perfection in lightweight construction,” they enthuse, “ingenious design.” They proudly file away at the hopelessly ragged metal panels, “at the largest airplane ever assembled in Bremen.” Then, as now, the *Condor* was put together by hand.

At first, the retired mechanics had little hope of fully restoring the plane. “It looked like a pile of scrap, hideously corroded by the saltwater,” says Fritz Schneider, 88. The challenge was to replicate everything exactly, each rivet, every angle, every curve. When it’s completed, the plane will be exhibited at the German Museum of Technology in Berlin. To make matters worse, the team discovered that the original blueprints had been lost. All they could lay their hands on were a spare parts list dating from May 1943 and a few newspaper photos. Luckily, some of the older mechanics, among them Brinkmann and Schneider, remembered how to assemble the *Condor* from the first time around.

By now, all the restorers know where the smallest components – ball bearings, control elements or a push rod – belong. At the moment, it’s the fish-shaped fuselage that’s causing the biggest difficulties. “It was always the very devil to make,” Brinkmann recalls. Each panel is precisely curved by hand, and sometimes this calls for the development of elaborate templates. Occasionally he wonders whether some of the small parts now passing through his hands weren’t in fact made by him all those years ago. At such times, memories come flooding back: especially of Kurt Tank, the plane’s legendary designer. “I once saw Tank in shorts, I did,” says Brinkman. Tank was a real character, with lots of drive. Apparently, they don’t make them like that anymore. He was the first to fly the bird and immediately noticed that its center of gravity was too far forward. “How often does a chief designer get to be the first to test an airplane he designed?” Brinkmann wonders.

The restoration team expects to have completed its work on the *Condor* in four to five years’ time. The plane will never fly again, but it should be able to taxi on a runway. There’s really only one thing worrying the team now: “After all our hard work, it would be a nightmare if somewhere in Siberia or Brazil a garage door suddenly opened and an airworthy Focke-Wulf *Condor* came to light,” says Brinkmann with a rueful smile. ■

WeatherTech®
europe
Zubehörteile Erhältlich Für
Audi • BMW • Cadillac • Chevrolet • Chrysler • Ferrari • Fiat • Ford • Honda • Hummer • Hyundai • Jeep • Kia • Land Rover • Lexus • Maserati • Mazda • Mercedes-Benz • Mini • Mitsubishi • Nissan • Porsche • Smart • Subaru • Toyota • Volkswagen • Volvo
In Kürze Verfügbar
Alfa Romeo • Lancia • Peugeot
Abbildung: Mercedes-Benz E-Klasse 3D Fußmatten
FloorLiner™
3D Fußmatten und Kofferraummatten erhaltlich in Schwarz, Hellbraun und Grau
3D Fußmatten der hinteren Sitzreihe
Rear Over-the-Hump FloorLiner™
Abbildung: Porsche Cayenne
Abbildung: Volkswagen Passat Kofferraummatten
Cargo Liner
Für Informationen und Bestellungen besuchen Sie unsere Website
www.WeatherTechEurope.com
+49 (0) 4087408126
+43 (0) 720882945
+41 (0) 435082358
Mo-Fr von 9:00 - 19:00 Uhr und Sa 9:00-13:00
E-Mail: verkauf@weathertech.com
©2012 by MacNeil IP LLC

Der Schatz aus Hiddensee

Ein Messingaschenbecher von der Ostseeinsel ist für den Stargaleristen Gerd Harry Lybke mehr als nur ein nützliches Utensil

Island treasure
Why a brass ashtray from the Baltic Sea island of Hiddensee is more than a useful utensil for gallerist Gerd Harry Lybke

Mein Vater war Seemann, und ich bin im Sternzeichen Fische geboren – beides zusammen erklärt vielleicht meine Begeisterung für dieses maritime Mitbringsel von der Ostseeinsel Hiddensee. Ich hätte natürlich auch einen Miniaturleuchtturm oder einen Bernstein mitnehmen können – typische Souvenirs, die es dort in rauen Mengen zu kaufen gibt –, aber für mich muss ein Souvenir auch immer eine praktische Komponente haben und sozusagen in den privaten Alltag integrierbar sein. Was solche Dinge angeht, bin ich nämlich kein Sammlertyp, und Staubfänger, die man irgendwo ins Regal packt und nie wieder anfasst, sind in meinen Augen einfach nutzlos. Der Aschenbecher mit dem Anker auf dem Klappdeckel ist dagegen vielseitig einsetzbar – und er sieht dabei noch ein bisschen aus, als stamme er aus einem Piratenschatz. Man stellt ihn auf den Tisch, wenn Besuch kommt – in dieser Hinsicht hat er bei meinen rauchenden Gästen inzwischen sogar schon eine Art Wiedererkennungswert – oder steckt ihn als Reiseutensil für unterwegs in die Tasche. Ich selbst rauche nur ab und zu – aber wenn, dann habe ich auf diese Weise meinen persönlichen Aschenbecher zur Hand. Er ist aus massivem Messing und relativ schwer, man kann ihn auch als Handschmeichler benutzen. Nur ein Geheimnis konnte ich bislang nicht lüften: Vorn auf den Rand ist der Name des deutschen Segelschulschiffs *Gorch Fock* eingeprägt. Was die *Gorch Fock* nun wiederum mit Hiddensee zu tun hat, weiß ich nicht. Aber ganz ehrlich: Ich habe auch noch nicht versucht, es herauszufinden.

My father was a sailor and I myself was born under the sign of Pisces – perhaps this explains why I'm so fond of this maritime souvenir from the Baltic Sea island of Hiddensee. Instead of this ashtray, I could have taken home some amber or a miniature lighthouse, since they are the typical souvenirs found in gift shops all along the Baltic coast. But I like my souvenirs to be practical, something I can integrate into my everyday life. I'm not at all what you would call a collector, because I have absolutely no use for knicknacks that end up standing around on a shelf catching dust. This ashtray with its anchor motif on the lid comes in handy all the time. Plus, it looks a little bit like something from a pirate's treasure chest. I put it out for my friends who are smokers when they come to see me, and many of them are now familiar with my ashtray and even expect to find it on the table when they visit my home. I also like to slip it into my pocket when I go away on a trip. I myself only smoke a cigarette now and then, but when I do, it's quite useful to have an ashtray with me. This one is relatively heavy, of course, being made of solid brass, so it also functions as a kind of worry stone when it's in my pocket. There's one thing that has always puzzled me, though: Why does it bear the name of the German sail training ship *Gorch Fock* on the side of the lid? What exactly does the *Gorch Fock* have to do with the island of Hiddensee? I really have no idea. But if I'm honest, I've also never actually tried to find out.

Gerd Harry Lybke, geboren 1961 in Leipzig, lernte den Beruf des Maschinenmonteurs und begann 1983, in seiner Wohnung Kunstausstellungen zu zeigen. Zwei Jahre später eröffnete er die Werkstattgalerie Eigen + Art. Nach dem Mauerfall handelte Lybke auch international mit Arbeiten ostdeutscher Künstler und hatte großen Anteil am Welterfolg der Neuen Leipziger Schule, deren Star Neo Rauch er bereits Mitte der Achtziger entdeckt hatte. 1992 eröffnete Lybke eine zweite Eigen + Art Galerie in Berlin.
Gerd Harry Lybke was born in Leipzig in 1961, and initially trained as a machinist. In 1983, he began hosting art shows at his apartment. Two years later he opened a workshop-cum-gallery called Eigen + Art. After the Berlin wall came down and East and West Germany were united, Lybke began representing East German artists internationally, and was one of the gallerists responsible for the worldwide success of the New Leipzig School, whose star, Neo Rauch, he had discovered in the mid-1980s. In 1992, Lybke opened a branch of the Eigen + Art gallery in Berlin.

Fotos: privat; Uwe Walter

Black elegance

For everyone who likes to travel elegantly and swears by exclusive equipment, the highest level of comfort and top-class quality in their baggage: The **Lufthansa Alu Premium Collection** – made from black anodised aluminium and with a cushioned wheel system. Tested and certified by TÜV Rheinland.

RIMOWA®
Germany since 1898

Special Edition
exclusively for Lufthansa

Cabin trolley
€ 699 or 175,000 miles
Art. No.: 1740877

Multiwheel® L
€ 799 or 199,000 miles
Art. No.: 1740879

Multiwheel® XL+
€ 859 or 215,000 miles
Art. No.: 1740881

Business trolley
€ 599 or 149,000 miles
Art. No.: 1740876

Also available as Multiwheel® cabin trolley, Multiwheel® and Multiwheel® XL.
Please contact your airline für information on the applicable baggage regulations.

You can find more suitcases, travel accessories and must-haves for on the move and at home in our catalogue or at **www.worldshop.eu** as well as in our shops at the Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg and Munich airports. Available for purchase, redeemable for miles, or a combination of both.

WorldShop
Lufthansa
www.worldshop.eu

Miles & More

Mit Miles & More weltweit Vorteile genießen

38 verschiedene Airlines – ein Meilenkonto
Die Star Alliance ist der größte Airline-Verbund der Welt und bietet Ihnen ideale Flugverbindungen an nahezu jeden Ort der Erde. Als Miles & More Teilnehmer haben Sie mit den 27 Mitgliedsgesellschaften der Star Alliance die Möglichkeit, auf mehr als 22.000 täglichen Flügen zu 1.356 Flughäfen in 193 Ländern wertvolle Meilen zu sammeln.

Darüber hinaus füllt sich Ihr Miles & More Meilenkonto auch bei derzeit 11 weiteren Airline-Partnern sowie zahlreichen Partnern aus unterschiedlichen Branchen am Boden.

Ihre gesammelten Prämienmeilen können Sie z. B. für Flug- oder Upgrade-Prämien im Netz der Star Alliance und der anderen Miles & More Airline-Partner einlösen* sowie für attraktive Hotel-, Mietwagen- oder Sachprämien aus dem umfangreichen Prämiensortiment von Miles & More.

Perfekter Service – von A bis Z
Die Star Alliance hält noch mehr Vorteile für Sie bereit, die das Reisen angenehmer machen: Sie sammeln bei den Star Alliance Partnern neben Prämienmeilen auch Statusmeilen, die Ihnen die Privilegien eines Frequent Travellers oder Senators eröffnen. So genießen Sie zusätzlich zu perfekt aufeinander abgestimmten Flugplänen als Senator und HON Circle Member auch Zugang zu weltweit mehr als 990 bestens ausgestatteten Lounges sowie eine Vielzahl anderer Privilegien. Sie sind noch kein Miles & More Teilnehmer? Melden Sie sich einfach mit dem Formular auf der nächsten Seite an.

Mehr Informationen auch unter **miles-and-more.com**

STAR ALLIANCE™

Enjoy benefits around the world with Miles & More

Over 38 different airlines – one mileage account
The Star Alliance group is the world's largest airlines alliance and offers you ideal connections to almost everywhere on earth. As a Miles & More member, you have the opportunity to earn valuable miles with 27 member airlines on more than 22,000 daily flights to 1,356 airports in 193 countries.

You can also increase the balance of your Miles & More mileage account with 11 other airline partners, as well as countless partners from other business sectors when you're on the ground.

You can redeem the miles you've earned, for example, for flights on airlines within the Star Alliance network or other Miles & More airline partners, as well as upgrades* or for attractive hotel stays, car rentals or merchandise from a wide variety of Miles & More awards.

Perfect service – from A to Z
The Star Alliance group has even more benefits available for you to make travelling more enjoyable: in addition to award miles, with Star Alliance carriers you also earn status miles, which count towards achieving Frequent Traveller or Senator status, and give you access to the privileges associated with the status. This way, in addition to perfectly-coordinated flight schedules, as a Senator or HON Circle Member you can also take advantage of more than 990 beautifully-furnished lounges worldwide, as well as plenty of other privileges. Not yet a Miles & More member? Simply join using the enclosed form.

More information is also available at **miles-and-more.com**

* Upgrade-Prämien sind nicht bei allen Partnern möglich. / Only on selected carriers.

Star Alliance Partner / Star Alliance partners:

Adria Airways · Aegean · Air Canada · Air China · Air New Zealand · ANA · Asiana Airlines · Austrian · Avianca Taca · brussels airlines · CopaAirlines · Croatia Airlines · Egyptair · Ethiopian · LOT Polish Airlines · Lufthansa · Scandinavian Airlines · Shenzhen Airlines · Singapore Airlines · South African Airways · Swiss · TAM · TAP Portugal · Thai · Turkish Airlines · United · US Airways

Unsere weiteren Airline-Partner / Our other airline partners:

air astana · AirDolomiti · Air India · airmalta · Augsburg Airways · Lufthansa CityLine · Condor · eurowings · germanwings · Jet Airways · Luxair

A STAR ALLIANCE MEMBER

Stewardess?
Flight attendant?
Host!

Around the world, around the clock, one aim: you

Nonstop you

Because each ticket is an invitation. Because you will feel a real "welcome aboard" from Lufthansa. Because whether you're on the ground or at 10,000 metres, you cruise above it all. For this, we do our best, around the clock, all around the world, to give you the feeling that you're not just a passenger, but a very special guest.

Lufthansa

lufthansa.com

S **service**
Airport
Mailand-Malpensa

Der Airport Mailand-Malpensa (MXP) ist der größte von insgesamt drei internationalen Verkehrsflughäfen in Mailand – und nach Rom-Fiumicino der zweitgrößte Italiens. Im Jahr 2011 reisten rund 19,3 Millionen Passagiere über MXP, der zudem als wichtigster Cargo-Knotenpunkt des Landes gilt. Der Flughafen liegt etwa 45 Kilometer vom Zentrum der Metropole entfernt. Lufthansa fliegt, zum Teil mehrmals täglich, aus vielen deutschen Städten nach Mailand-Malpensa.

Milan-Malpensa Airport (MXP) is the largest of Milan's three international airports and the second-largest in Italy after Rome-Fiumicino. In 2011, some 19.3 million passengers used Milan-Malpensa, which is also the country's most important cargo hub. The airport is situated roughly 45 kilometers from downtown Milan. Lufthansa offers flights to Milan-Malpensa at least once a day from many German airports.

IATA-Code: MXP
Eröffnet: 1909
Terminals: 2
Passagiere im Jahr 2011: ca. 19,3 Mio.

Gepäcktransport: 11 400 Koffer/Std.
IATA code: MXP
Year opened: 1909
Terminals: 2

Number of passengers in 2011: roughly 19.3m
Baggage transportation: 11 400 items/hour

Foto: Hady Khandani - hadyphoto.de

Star Alliance

Im Mai 1997 von fünf renommierten internationalen Fluggesellschaften gegründet, entwickelte sich die Star Alliance mit inzwischen 27 Mitgliedern zur führenden Luftverkehrsallianz der Welt. Mit mehr als 21 956 Flügen am Tag verbindet sie derzeit 1350 Flughäfen in 193 Ländern. Weltweit stehen mehr als 990 Lounges für Kunden mit Gold Status der Star Alliance Mitglieder bereit.
The Star Alliance network was founded by five reputable international airlines in May 1997. Today, the world's leading airline alliance has 27 members operating more than 21 956 flights every day and connecting 1350 airports in 193 countries. Customers with Star Alliance Gold status can take advantage more than 990 airport lounges across all member carriers.

Lufthansa Regional

Ein optimales Flugnetz, ein Höchstmaß an Sicherheit sowie die von Lufthansa gewohnten Qualitätsstandards an Bord und am Boden – das sind die Markenzeichen von Lufthansa Regional.
Lufthansa Regional is an airline alliance serving regional routes.
It stands for tight, optimized route networks, excellent standards on board and the ultimate in airline safety.

HelpAlliance: Kleines Geld für große Hilfe

HelpAlliance e. V. wurde 1999 von Lufthanseaten gegründet und ist eine private, politisch und konfessionell unabhängige Hilfsorganisation. Passagiere auf Lufthansa Langstreckenflügen können Münzen und Scheine in allen Währungen für die weltweiten HelpAlliance-Projekte spenden. Spendenumschläge für diesen Zweck befinden sich an Bord. Ein kurzer Film informiert im Rahmen der Lufthansa Media World. Weitere Informationen unter help-alliance.com
Small change – it's a big help
HelpAlliance is a private, non-political and non-denominational aid organization that was founded by Lufthansa employees in 1999. Passengers on long-haul Lufthansa flights can donate coins and bills in any currency to support HelpAlliance projects worldwide. Donation envelopes are available on board. Lufthansa Media World also shows a short informational film. For details, visit:
help-alliance.com

Spendenkonto
Donations:
HelpAlliance e. V., Kto. 200 029 223,
BLZ 500 502 01
IBAN DE89 5005 0201 0200 0292 23,
BIC: HELADEF1822

HelpAlliance
Lufthanseaten engagieren sich

Flyrobic

Bleiben Sie fit auch während des Fluges! Unser Flyrobic-Video zeigt Bewegungsübungen, die bequem im Sitzen durchgeführt werden können. Insgesamt zwölf animierte Übungen laden Passagiere an Bord der Lufthansa Langstreckenflotte zum Mitmachen ein: zum Beispiel Übungen zur Mobilisation der Füße, zur Stärkung des Oberkörpers und Streckung des Rückens, zur Beweglichkeit und Mobilisation der Schultern sowie zur Entspannung. Das Flyrobic-Video ist in acht Sprachen auf Flügen mit Inseat Screens in der Rubrik FlyLufthansa abrufbar und auf den meisten Flügen mit Overhead Monitor zu sehen.

Passengers wishing to keep fit on long-haul flights are invited to watch our Flyrobics video. It shows you 12 exercises you can do right from your seat. Some help to keep the circulation going in your feet, others help to stretch and strengthen your back muscles while yet others keep your shoulders flexible and relaxed. The video is available in eight languages in the FlyLufthansa section of your in-seat screen on flights that have them. It can also be viewed on most flights with overhead monitors.

Foto: Jens Görlich

Informationen für Fluggäste

Handgepäck Sie können ein Stück Handgepäck (bis zu 55 x 40 x 23 Zentimeter oder einen Kleidersack bis zu 57 x 54 x 15 Zentimeter Umfang und acht Kilogramm Höchstgewicht, Größe bitte im Konturrahmen prüfen) mit an Bord nehmen, als Gast der First oder Business Class in der Regel sogar zwei. Bei Flügen mit Lufthansa Regional ist nur die Mitnahme eines Handgepäckstücks möglich. Zusätzlich bieten wir auf kleinem Fluggerät die Möglichkeit, Handgepäck direkt am Flugzeug verladen zu lassen. Flüssigkeiten dürfen nur in höchstens 100 Milliliter großen Behältnissen mitgenommen werden, die in einem maximal einen Liter fassenden, wiederverschließbaren, durchsichtigen Plastikbeutel verstaut sein müssen.
Gepäck Gemäß internationalen Sicherheitsvorschriften dürfen Fluggäste keine Waffen, Gefahrengüter, Explosivstoffe, flüssige, komprimierte oder giftige Gase, entflammbare Flüssigkeiten, leicht entzündbare oder selbstentzündliche Feststoffe und Streichhölzer mitführen.
Spitze Gegenstände können an den Sicherheitskontrollstellen vom Personal einbehalten werden. Lufthansa übernimmt dafür keine Haftung.
Elektronische Geräte Die Benutzung von Mobiltelefonen an Bord ist gesetzlich nur auf Flugzeugen gestattet, die mit funktionsfähiger Mobilfunktechnik ausgerüstet sind. Bitte beachten Sie hierzu die Crewansagen sowie weiteres Informationsmaterial bzw. den FlyNet Guide an Bord. Sprachtelefonie ist in jedem Fall technisch unterbunden. Dies gilt auch für Funkgeräte und ferngesteuertes Spielzeug. Videokameras, Laptops, MP3-Player, CD-Player und Computerspielzeug können Sie an Bord benutzen, solange die Anschnallzeichen ausgeschaltet sind.
Telefonieren an Bord Auf Langstreckenflügen können Sie mit einer gültigen Kreditkarte über ein Kartentelefon telefonieren.
Genuss von Alkohol Es ist nicht gestattet, an Bord gekauften oder mitgebrachten Alkohol an Bord zu konsumieren. Jugendlichen unter 16 Jahren oder alkoholisierten Passagieren schenken wir grundsätzlich keinen Alkohol aus, Jugendlichen unter 18 Jahren Bier und Wein nur in Begleitung eines Erwachsenen.
Rauchen an Bord Alle Lufthansa Flüge sind Nichtraucherflüge. Auch der Gebrauch von elektronischen Zigaretten ist nicht erlaubt.

Wir wünschen Ihnen einen angenehmen Flug!

Passenger Information

Carry-on baggage Passengers may take one piece of hand baggage (55 x 40 x 23 cm) or one garment bag (57 x 54 x 15 cm) weighing up to 8 kg on board (please use luggage gauge provided). First and Business Class passengers may generally take two pieces. Only one piece is allowed on Lufthansa Regional flights. On small planes, hand baggage may be delivered up to be stowed at the time of boarding. Liquids must be carried in containers not exceeding 100 ml each and placed in a transparent, reclosable plastic bag with a maximum capacity of one liter.
Baggage International safety regulations prohibit passengers from carrying weapons or other dangerous items such as explosives; liquid, compressed or poisonous gases; flammable liquids and easily ignited or self-igniting solids, and matches.
Sharp objects Lufthansa is not liable for sharp objects confiscated by staff at security checkpoints.
Electronic devices The use of cell phones is only legally permitted on board if the aircraft is equipped with functioning mobile telecommunication technology. Please pay attention to crew announcements and written information on board, such as the FlyNet Guide. Making voice calls is not permitted, nor is it possible, since the technology has been disabled. The same goes for transmission devices and remote-control toys. Video cameras, laptops, mp3 players, CD players and computer toys are allowed when the Fasten Seat Belts sign has been turned off.
On-board telephone calls A valid credit card is all you need to make calls on long-haul flights.
Alcohol consumption Passengers are not permitted to consume on board any alcohol they have brought with them or purchased while on board. Alcohol will not be served to anyone under 16 or to passengers who are intoxicated, and beer and wine only to passengers under 18 when accompanied by an adult.
Smoking All flights are non-smoking flights. Passengers are also not permitted to use electronic cigarettes on board.

Enjoy your flight!

Lufthansa Buchungen / Deutschland
Lufthansa bookings / Germany:
Internet: lufthansa.com
Tel.: +49 (0)1805-805 805*

Lufthansa Customer Feedback

Alle Länder / **All countries**:
Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihr Anliegen per E-Mail-Formular zusenden. Das Formular finden Sie unter **lufthansa.com, Hilfe und Kontakt**.
We value your feedback and would ask you to send it via our webform. You will find the form under **lufthansa.com, help and contact**

Post Adressen / **Postal addresses:**

Europa **Europe** / Deutschland **Germany**
Zentrale Anschrift für Ihr Anliegen in einer europäischen Sprache Ihrer Wahl.
Centralized address for feedback in the European language of your choice:
Lufthansa German Airlines, Customer Feedback, P.O. Box 710234
60492 Frankfurt, Germany

Nordamerika **North America**
Lufthansa German Airlines, Customer Feedback, P.O. Box 425/East Meadow, N.Y. 11554, USA

Kanada **Canada**
Lufthansa German Airlines, Customer Feedback, P.O. Box 939, 31 Adelaide Street East, Toronto ON M5C 2K3, Canada

Asien **Asia**
Singapore, Australia, New Zealand, South Korea, Malaysia, Indonesia and others
Lufthansa German Airlines, Customer Feedback, P.O. Box No. 2882 Makati Central Post Office, 1268 Makati City, Philippines

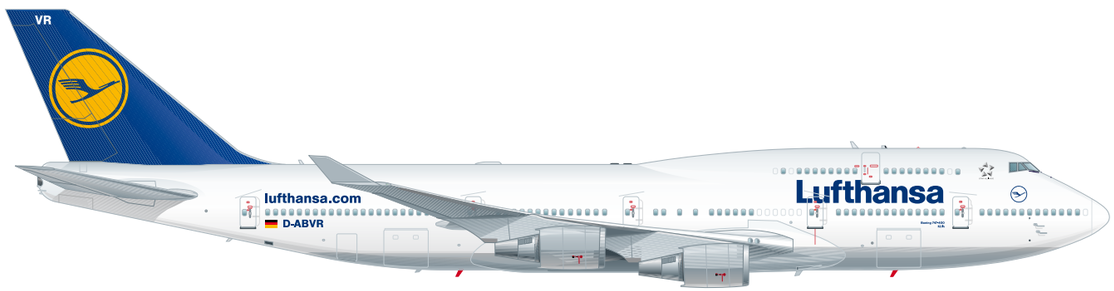
China
Lufthansa German Airlines, Customer Feedback, 8th Floor, Room 801-803
Henderson Metropolitan
No. 300 Nanjing East Road
Shanghai 2000021, China

Indien **India**
Lufthansa German Airlines, Customer Feedback, Sahar International Airport, Terminal 2, Mumbai – 400099, India

Japan
Lufthansa German Airlines, Customer Feedback, 3-1-13 Shiba Koen, Minato-Ku, Tokyo 105-0011, Japan

Andere Länder / **Other countries:**
In allen anderen Ländern wenden Sie sich bitte an die nächstgelegene Niederlassung
In all other countries please contact your nearest Lufthansa office.

* 0,14 Euro/Min. aus dem deutschen Festnetz. Preise aus dem Mobilfunknetz maximal 0,42 Euro/Min.
* 0.14 euros/min. from German landlines. Calling charges from German mobile networks max. 0.42 Euro/min



Zuverlässiger Jumbo: Lufthansa Boeing 747-400

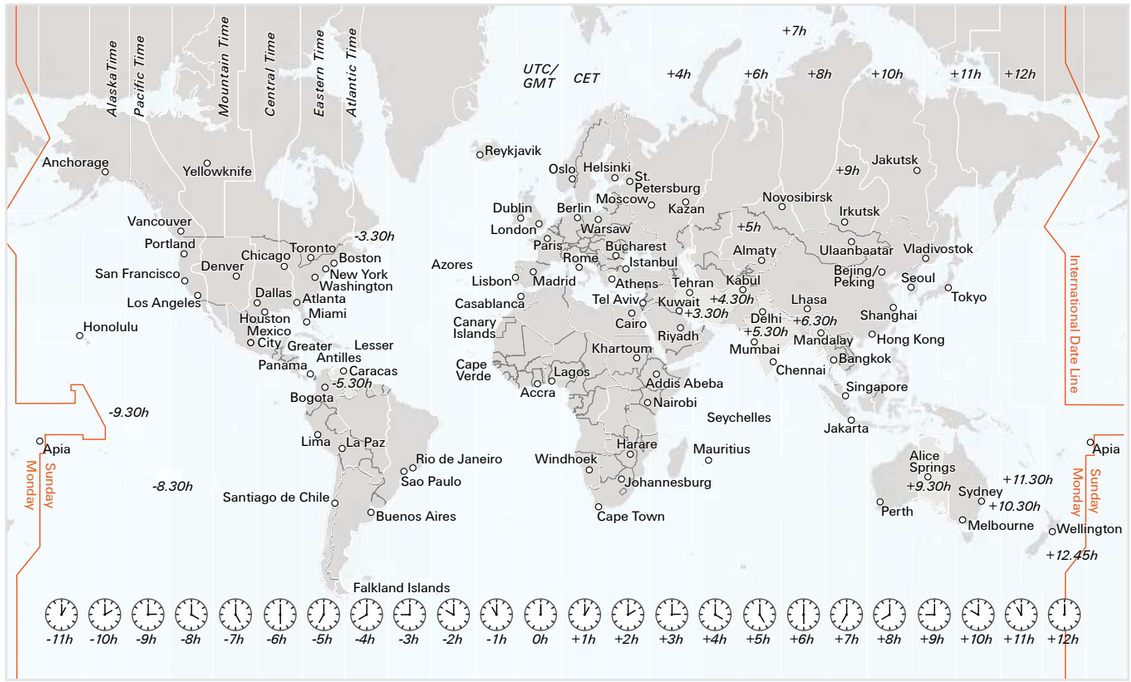
„Jumbo“ – diesen Spitznamen erhielt die Boeing 747 bereits vor über 30 Jahren. Grund dafür waren die gewaltigen Ausmaße: zwei Etagen, fast 71 Meter lang, über 64 Meter Spannweite. Schnell erwies sich der Jumbojet zudem als äußerst zuverlässiges Flugzeug. Lufthansa setzt heute 22 Exemplare der 747-400 mit Platz für jeweils 344 Passagiere im Interkontinentalverkehr ein.

Lufthansa’s Boeing 747-400s are a reliable lot The Boeing 747 was dubbed the “jumbo jet” due to its giant proportions more than thirty years ago; it had two decks, a wingspan of over 64 meters and a length of nearly 71. The airplane very soon proved to be extremely reliable, too. Lufthansa operates 22 B747-400s, each seating 344 passengers on intercontinental flights.

Die Lufthansa Flotte	Airbus A380-800	Boeing 747-8	Boeing 747-400	Airbus A340-600	Airbus A340-300	Airbus A330-300	Boeing BBJ 737-800 IGW	Airbus A321-100/200	Airbus A320-200	Airbus A319-100
Anzahl / Total	10	4	22	24	23	18	3***	61	49	35
Länge / Length	72,7 m	76,3 m	70,7 m	75,3 m	63,7 m	63,7 m	39,5 m	44,5 m	37,6 m	33,8 m
Spannweite / Wingspan	79,8 m	68,4 m	64,4 m	63,5 m	60,3 m	60,3 m	35,8 m	34,1 m	34,1 m	34,1 m
Höhe / Height	24,1 m	19,4 m	19,4 m	17,3 m	16,9 m	16,9 m	12,5 m	11,8 m	11,8 m	11,8 m
Geschwindigkeit/ Cruising speed	907 km/h	920 km/h	907 km/h	890 km/h	875 km/h	875 km/h	840 km/h	840 km/h	840 km/h	840 km/h
Flughöhe maximal / Max. altitude	13100 m	13100 m	13700 m	12500 m	12500 m	12500 m	12500 m	12100 m	12900 m	12100 m
Max. Startgewicht / Max. takeoff weight	560000 kg	442300 kg	394600 kg	368000 kg	271000 kg	233000 kg	79015 kg	89000 kg	73500 kg	68000 kg
Max. Landegewicht / Max. landing weight	391000 kg	312100 kg	285800 kg	259000 kg	190000 kg	187000 kg	65317 kg	75500 kg	64500 kg	61000 kg
Reichweite / Range*	12000 km	13100 km	12500 km	12200 km	12700 km	10000 km	9140 km	4350 km	3020 km	3260 km
Kabinenbreite / Cabin width	6,6 m / 5,9 m	6,1 m	6,1 m	5,3 m	5,3 m	5,3 m	3,5 m	3,7 m	3,7 m	3,7 m
First / Business / Economy (max.)**	8/98/420	8/92/262	8/66/270	8/60/238	8/48/165	8/48/165	–/32/60	200	168	138

	Boeing 737-300	Boeing 737-500	Embraer 195	Embraer 190	Bombardier CRJ900	Bombardier CRJ700	ATR ATR72-500	Bombardier Q400
Anzahl / Total	17	22	30	9	35	20	11	8
Länge / Length	33,4 m	31,0 m	38,7 m	36,2 m	36,4 m	32,5 m	27,2 m	32,8 m
Spannweite / Wingspan	28,9 m	28,9 m	28,7 m	28,7 m	24,9 m	23,2 m	27,1 m	28,4 m
Höhe / Height	11,1 m	11,1 m	10,6 m	10,6 m	7,5 m	7,6 m	7,7 m	8,3 m
Geschwindigkeit / Cruising speed	795 km/h	795 km/h	833 km/h	833 km/h	820 km/h	820 km/h	500 km/h	640 km/h
Flughöhe maximal / Max. altitude	11300 m	11300 m	12500 m	12500 m	12500 m	12500 m	7600 m	7600 m
Max. Startgewicht / Max. takeoff weight	57600 kg	54000 kg	50800 kg	50300 kg	38000 kg	34000 kg	22500 kg	29000 kg
Max. Landegewicht / Max. landing weight	52600 kg	49900 kg	45000 kg	43000 kg	34000 kg	30300 kg	22350 kg	28000 kg
Reichweite / Range*	2000 km	1950 km	2450 km	3390 km	2260 km	2310 km	900 km	1020 km
Kabinenbreite / Cabin width	3,5 m	3,5 m	2,7 m	2,7 m	2,6 m	2,6 m	2,6 m	2,5 m
Sitze / Seats (max.)**	140	120	120	100	90	70	68	76

Erwartet im Januar 2013 // As expected in January 2013
* bei max. Auslastung // with max. number of bookings; ** abweichende Konfiguration möglich // Configuration may vary; *** operated by PrivatAir



Zeitzonenkarte

Die Abbildung zeigt die Zeitzonen der Welt sowie deren Standardabweichungen von der Universal Time Coordinated (UTC). In vielen Staaten werden die Standardabweichungen im Laufe eines Jahres vorübergehend um eine Stunde verändert (Sommer-/Winterzeit).

Map of time zones

The above illustration shows the world’s time zones with their standard variation from Coordinated Universal Time (UTC). In many countries, the standard variations which occur during the course of a year are temporarily modified by one hour (daylight saving time).

Service für den Winter: Lufthansa informiert bei Flugunregelmäßigkeiten

How to stay abreast of flight disruptions this winter

SMS-Benachrichtigung
Damit Passagiere über Änderungen des Flugplans rechtzeitig per E-Mail oder SMS informiert werden können, sollten sie ihre Mobilfunknummer und E-Mail-Adresse bis 23 Stunden vor dem geplanten Abflug bei Lufthansa hinterlegen.

– Bei jeder Buchung
– Nach erfolgter Buchung jederzeit unter lufthansa.com; Rubrik: „Meine Buchungen“
– Einmalig im Miles & More Kundenprofil

Hilfe im Netz
Wenn ein Flug gestrichen oder verschoben ist, können Passagiere auf **lufthansa.com** unter der Rubrik „Meine Buchungen“ den Status checken und Alternativen einsehen. Dort kann bei starken Unregelmäßigkeiten im innerdeutschen Flugverkehr auch das Ticket gegen eine Bahn-Fahrkarte eingetauscht werden. Den Gutschein können Passagiere selbst ausstellen.

Ausführliche Informationen unter: lufthansa.com/in-case-of

SMS text message service
Passengers who would like to be notified by SMS or email of any changes to their flight should provide Lufthansa with a cell phone number or email address up to 23 hours prior to their scheduled time of departure. You can do this:

– when booking your flight
– by clicking on “Login/My Bookings” at lufthansa.com, for existing bookings
– in your Miles & More profile, for existing and future bookings

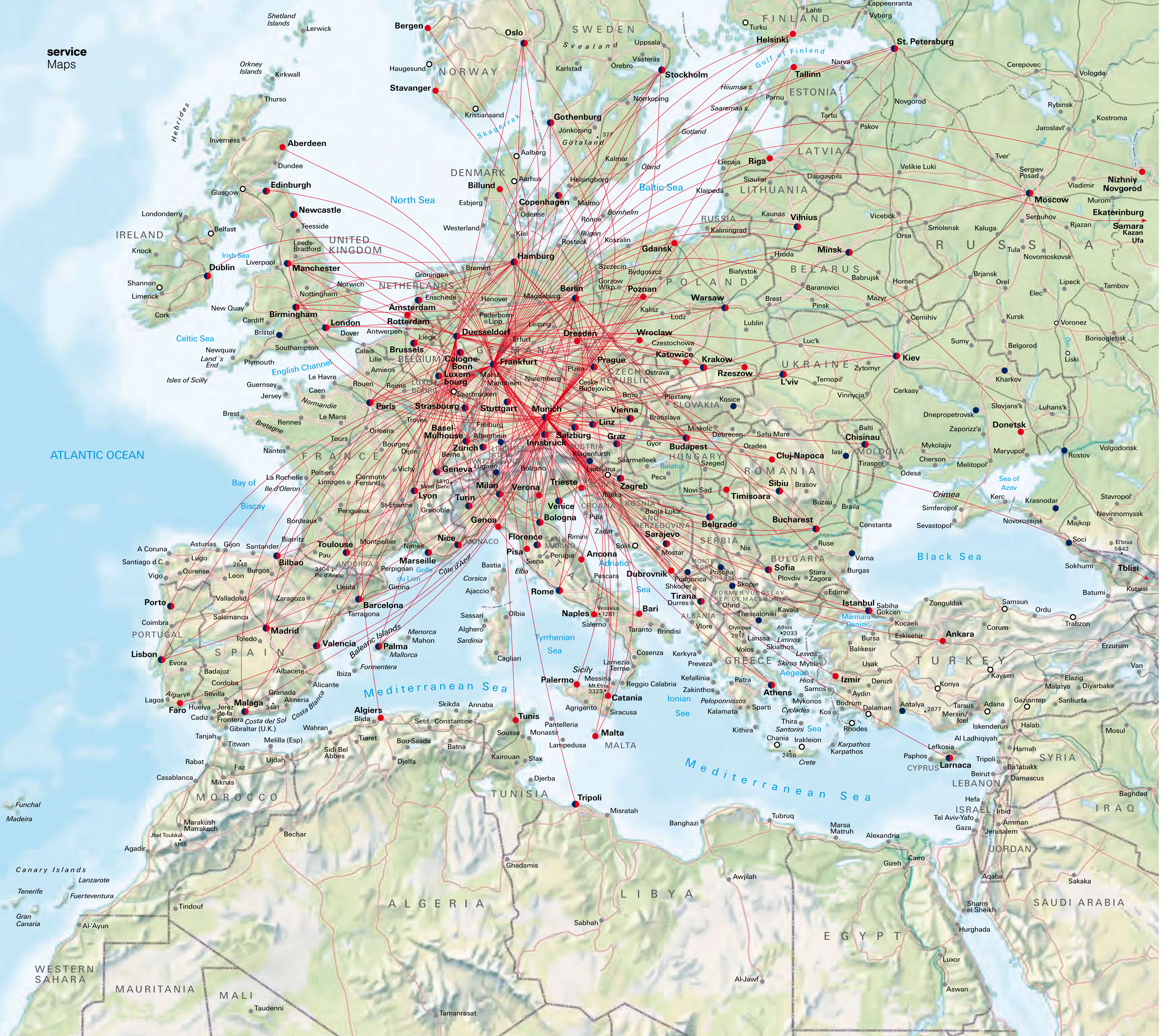
Information online
Passengers can check online whether their flight has been cancelled or delayed by clicking on “My Bookings” at **lufthansa.com.** Alternative travel suggestions will also be listed. If air traffic disruption affects domestic routes within Germany, you will also be able to exchange your plane ticket for a rail ticket – and print the rail voucher yourself.

More details at: lufthansa.com/in-case-of

service
Maps

1:75 000 000
Maßstab am Äquator
Scale at the equator

© wissenmedia in der inmediaONE] GmbH,
Gütersloh · München · Stuttgart



Die Streckenkarten zeigen die Verbindungen zwischen Lufthansa Zielorten an. Die Linienführung entspricht nicht der tatsächlich geflogenen Route. Diese wird am Flugtag unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren festgelegt. Auf Langstreckenflügen können Sie die genaue Flugroute und Position des Flugzeugs in der Air Show (siehe Entertainment-Seiten) beobachten.

The route maps show the connections between Lufthansa destinations. The lines on these maps do not, however, correspond to the actual routes. These depend on a number of factors and are determined on a day-to-day basis. On long-haul flights, you can follow the exact route and the position of the aircraft in the Air Show (see Entertainment section).

- **Lufthansa Zielort (Lufthansa + Lufthansa Regional)**
  Lufthansa destination
- **Zielort Lufthansa Verbund-Airlines (SWISS/Austrian/Brussels)**
  Lufthansa partner destination (SWISS/Austrian/Brussels)
- **Zielort Lufthansa + Verbund-Airlines**
  Lufthansa and partner destination
- **Codeshare Zielort**
  Codeshare destination
- **Verbindungen zwischen Lufthansa Zielorten**
  Connection between Lufthansa destinations

© wissenmedia in der inmediaONE] GmbH,
Gütersloh · München · Stuttgart

Kartenmaßstäbe:
Europa: 1:24 000 000
Deutschland: 1:7 400 000
Scale:
Europe: 1:24 000 000
Germany: 1:7 400 000

Abuja		**Dusseldorf**		**Frankfurt**		**Frankfurt**		**Munich**		**Munich**	
Malabo	377	Katowice	539	Denver	5039	São Paulo	6085	Boston	3832	Seoul	5268
Abu Dhabi		Kiev	1042	Detroit	4140	San Francisco	5685	Bremen	350	Shanghai	5445
Frankfurt	3017	Knock	676	Doha	2845	Seattle	5083	Brussels	372	Sibiu	604
Muscat	236	Krakow	574	Dresden	241	Seoul	5371	Bucharest	730	Sofia	684
Adis Ababa		Lisbon	1157	Dubai	3005	Shanghai	5485	Budapest	351	Stockholm	809
Khartoum	621	Leipzig-Halle	236	Dublin	676	Shenyang	4971	Cagliari	644	St. Petersburg	1082
Astana		London	311	Dusseldorf	128	Singapore	6372	Cape Town	5709	Stuttgart	129
Almaty	602	Lyon	392	Edinburgh	642	Sofia	868	Cairo	1629	Tallinn	927
Bangkok		Madrid	895	Ekaterinburg	2134	St. Petersburg	1087	Catania	771	Tbilisi	1659
Kuala Lumpur	761	Manchester	408	Erbil	1994	Stavanger	623	Charlotte	4568	Tel Aviv	1648
Ho Chi Minh	460	Marrakech	1555	Florence	446	Strasbourg	111	Chicago	4517	Timisoara	481
Baku		Miami	4714	Friedrichshafen	168	Stockholm	752	Chisinau	801	Tirana	615
Ashgabat	475	Milan	410	Gdansk	514	Stuttgart	97	Cluj	563	Tokyo	5866
Berlin		Newcastle	435	Geneva	287	Tallinn	913	Cologne-Bonn	272	Toulouse	598
Barcelona	938	Newquay	518	Gothenburg	548	Tehran	2341	Copenhagen	504	Trieste	191
Brimingham	630	New York	3744	Graz	378	Tel Aviv	1831	Delhi	3658	Turin	294
Beirut	1969	Nuremberg	227	Hamburg	257	Tokyo	5928	Donetsk	1291	Venice	199
Bergen	616	Oslo	638	Hanover	175	Toronto	3939	Dresden	212	Verona	203
Bucharest	802	Paris	254	Helsinki	956	Toulouse	559	Dubai	2831	Vienna	220
Budapest	442	Prague	339	Hong Kong	5688	Trondheim	932	Dubrovnik	508	Warsaw	483
Bologna	563	Rome	704	Houston	5230	Tripoli	1222	Dusseldorf	302	Wroclaw	483
Catania	1047	Poznan	435	Innsbruck	230	Tunis	915	Faro	1265	Zagreb	271
Vienna	340	Reykjavik	1374	Istanbul	1258	Turin	337	Florence	315	Zurich	163
Geneva	542	Stockholm	716	Johannesburg	5400	Vancouver	5012	Gdansk	507	**Riyadh**	
Cologne	287	St. Petersburg	1081	Katowice	464	Venice	353	Geneva	305	Muscat	733
Dusseldorf	291	Stuttgart	209	Khartoum	2732	Verona	333	Genoa	307	Jeddah	528
Frankfurt	268	Tel Aviv-Yafo	1947	Kiev	975	Vienna	385	Gothenburg	643	**Seoul**	
Funchal	2026	Turin	423	Kuwait	2495	Vilnius	772	Graz	193	Busan	210
Helsinki	695	Valencia	887	Krakow	574	Warsaw	557	Hamburg	373	**Shenyang**	
Innsbruck	376	Vienna	488	Lagos	3022	Washington, D.C.	4075	Hanover	299	Qingdao	407
Istanbul	1081	Warsaw	610	Leipzig-Halle	187	Wroclaw	378	Helsinki	979	**Stuttgart**	
London	587	Wroclaw	438	Libreville	3431	Zagreb	457	Hong Kong	5605	Berlin	321
Lyon	599	Zadar	636	Linz	282	Zurich	178	Istanbul	978	Bilbao	690
Manchester	648	Zurich	277	Lisbon	1263	**Hamburg**		Ibiza	835	Bremen	301
Malaga	1395	**Frankfurt**		London City	385	Amsterdam	235	Izmir	1020	Brussels	261
Marrakech	1799	Abu Dhabi	3017	Los Angeles	5786	Birmingham	493	Kiev	859	Milan	213
Milan	524	Abuja	2840	Luanda	4084	Budapest	589	Krakow	379		
Mosow	987	Aberdeen	662	Lyon	339	Cologne-Bonn	227	Larnaca	1452		
Munich	298	Accra	3126	Madrid	884	Geneva	539	Leipzig-Halle	213		
Nice	675	Algiers	960	Malaga	1230	Jersey	605	London City	564		
Nuremberg	232	Almaty	3162	Malta	1024	London	462	Los Angeles	5968		
Paris	528	Amman	1892	Manchester	518	Madrid	1208	Luxembourg	267		
Palma de Mallorca	1029	Amsterdam	228	Marseille	483	Manchester	504	Lviv	558		
Rome	746	Antalya	1426	Mexico City	5935	Milan	524	Lyon	365		
Reykjavik	1493	Astana	2667	Miami	4824	Nuremberg	289	Madrid	931		
Stockholm	521	Athens	1223	Milan (Malpensa)	305	Oslo	456	Malaga	1152		
Valencia	1115	Atlanta	4607	Milan (Linate)	319	Paris	463	Malta	1133		
Westerland	259	Baku	2091	Minsk	847	Reykjavik	1345	Manchester	703		
Zagreb	488	Bangalore	4612	Moscow	1246	Stockholm	505	Marseille	465		
Bucharest		Bangkok	5575	Mumbai	4082	Stuttgart	344	Milan	227		
Frankfurt	900	Barcelona	679	Munich	186	Vienna	477	Montreal	3813		
Pune	3268	Basle	175	Munster	150	Zurich	432	Moscow	1205		
Cologne-Bonn		Beijing	4840	Nagoya	5844	**Hanover**		Mumbai	3915		
Paris	250	Berlin	268	Nanjing	5352	Paris	392	Munster	318		
Doha		Beirut	1763	New York (Newark)	3851	**Jeddah**		Naples	531		
Bahrain	91	Belgrade	655	New York	3837	Asmara	443	New York (Newark)	4031		
Dusseldorf		Bergen	721	Nice	445	**Lagos**		New York	4018		
Barcelona	725	Bilbao	716	Nuremberg	128	Port Harcourt	271	Nice	392		
Basle	247	Billund	395	Orlando	4728	**Libreville**		Nuremberg	86		
Berlin	291	Birmingham	477	Osaka	5825	Acra	748	Olbia	527		
Bilbao	712	Bologna	401	Oslo	710	Pointe-Noire	403	Oslo	819		
Birmingham	372	Bogota	5635	Paris	286	**Munich**		Paderborn	266		
Bologna	512	Boston	3660	Palma de Mallorca	835	Amsterdam	412	Palermo	707		
Bucharest	1003	Bremen	209	Philadelphia	3939	Ancona	336	Palma	755		
Budapest	619	Brussels	190	Porto	1028	Ankara	1289	Paris	428		
Chicago	4218	Bucharest	900	Pointe-Noire	3431	Athens	939	Pisa	330		
Dresden	303	Budapest	450	Poznan	393	Barcelona	681	Poznan	358		
Dublin	568	Buenos Aires	7140	Prague	253	Bari	555	Prague	165		
Funchal	1748	Cairo	1814	Pune	4146	Bastia	416	Pula	260		
Geneva	351	Caracas	5019	Riga	790	Basle	205	Riyadh	2482		
Gothenburg	493	Chennai	4720	Riyadh	2664	Beijing	4787	Rostock	385		
Hamburg	212	Chicago	4332	Rio de Janeiro	5943	Belgrade	472	Rome	455		
Helsinki	936	Copenhagen	422	Rome	598	Berlin	298	Rotterdam	409		
Ibiza	897	Dallas-Ft. Worth	5130	Rostock	311	Bilbao	786	San Francisco	5864		
Inverness	611	Dammam	2710	Rzeszow	594	Birmingham	659	São Paulo	6121		
Jersey	420	Delhi	3804	Salzburg	254	Bologna	265	Sarajevo	445		

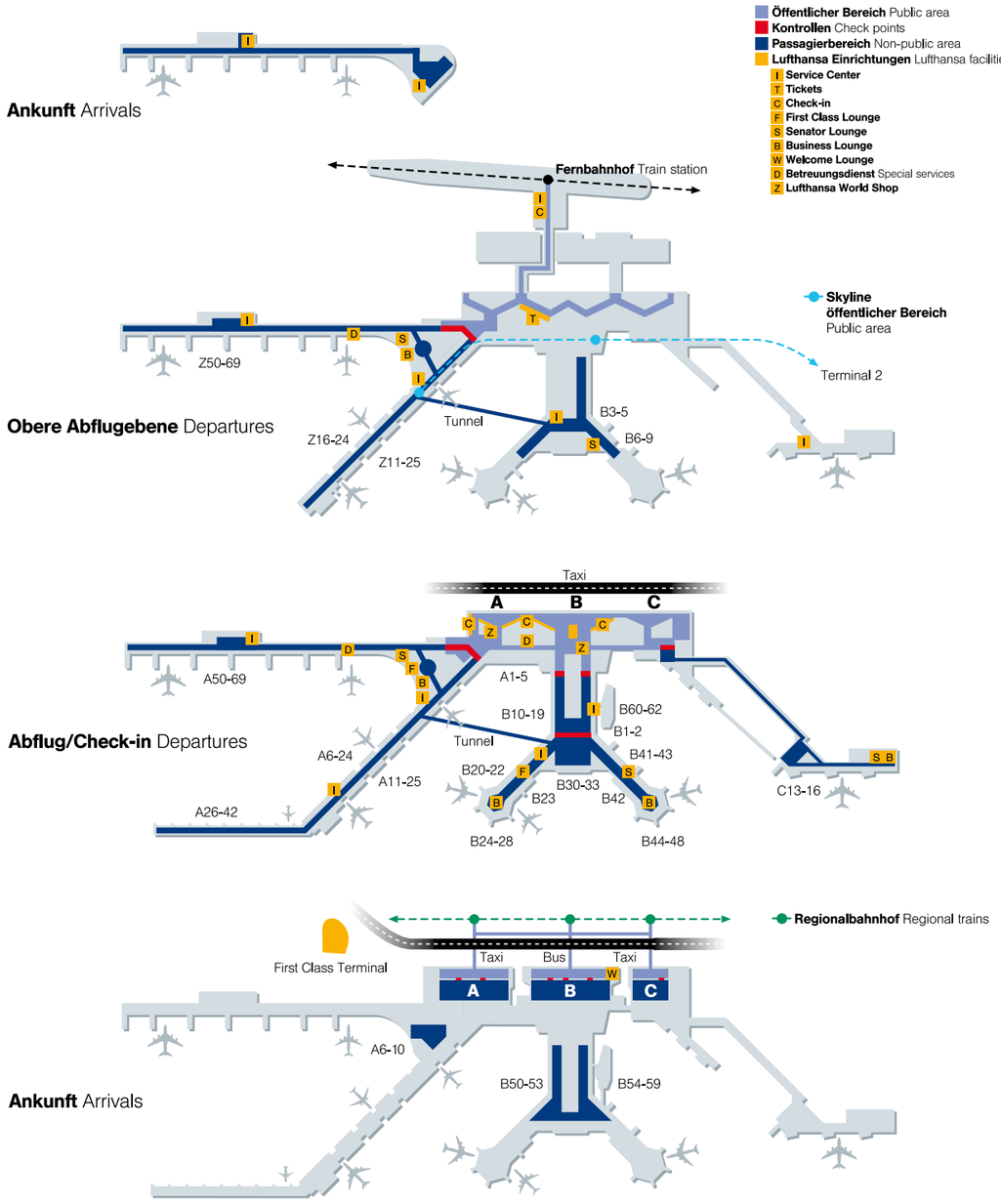
Entfernungen

Die Tabelle listet die Entfernungsmeilen für Flüge auf, durchgeführt von Lufthansa, Austrian Airlines Group, LOT Polish Airlines, SWISS und den meisten Miles & More Partnern. Auf weltweiten Flügen werden in der Economy Class je nach Buchungsklasse 50 bis 150 Prozent der Tabellenwerte, in der Business Class je nach Buchungsklasse 200 Prozent und in der First Class 300 Prozent gutgeschrieben. In Europa gelten feste Meilenwerte, abhängig von der jeweiligen Buchungsklasse. Die tatsächlich gutgeschriebenen Meilenwerte können von den angegebenen Entfernungswerten leicht abweichen. Die Berechnung erfolgt über: **www.miles-and-more.com**

Distances

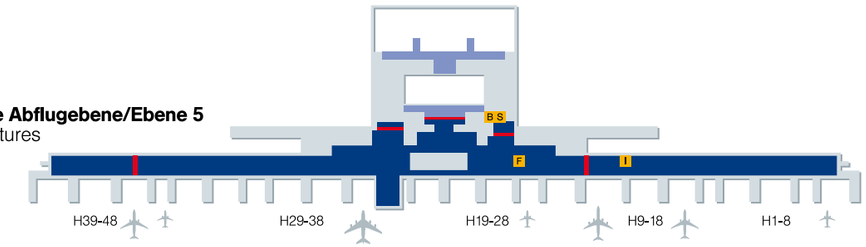
This table indicates distances for flights operated by Lufthansa, the Austrian Airlines Group, LOT Polish Airlines, SWISS and most Miles & More partner airlines, in miles. Worldwide flights can earn you 50 to 150 percent of these values in Economy Class, 200 percent of these values in Business Class and 300 percent in First Class.
Fixed values connected with a particular booking class apply to flights within Europe. The actual mileage that you earn may vary somewhat from the values given in this table. You can calculate your miles yourself at **www.miles-and-more.com**

FRA

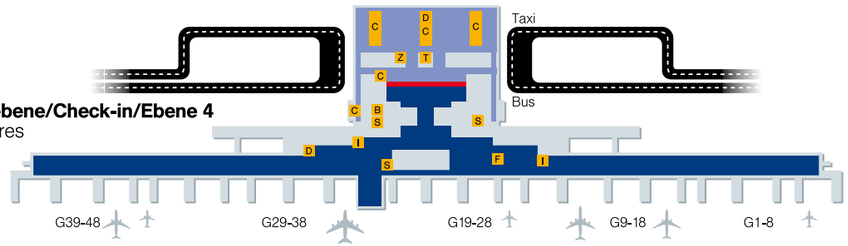


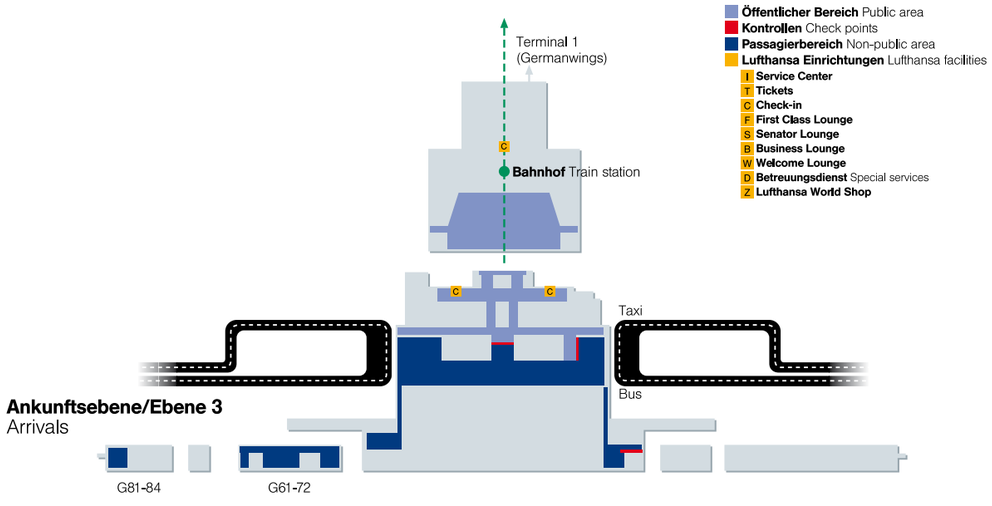
MUC

Obere Abflugebene/Ebene 5
Departures



Abflugebene/Check-in/Ebene 4
Departures

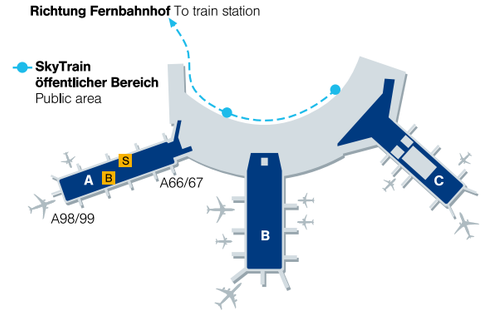




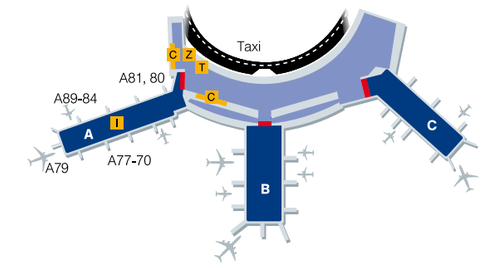
Ankunftsebene/Ebene 3
Arrivals

DUS

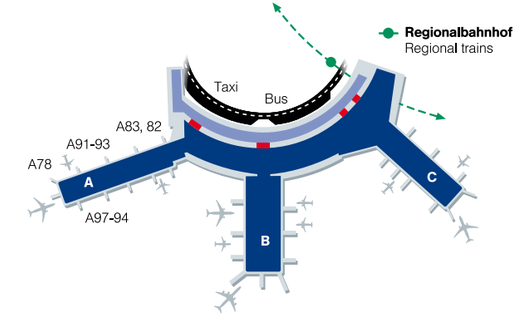
Obere Abflugebene (E2) Departures Level 2



Abflug/Check-in (E1) Departures Level 1



Untere Abflugebene Departures Level 0
Ankunft (E0) Arrivals



Legende: siehe Lufthansa Terminal München
Legend: see Lufthansa Terminal Munich

Entspannen à la Lufthansa: Die Faszination Fliegen in einer neuen Dimension

Am Flughafen Frankfurt wurden im Flugsteig A die neuen Lounges für die Gäste der Lufthansa eröffnet. Auf insgesamt 7600 Quadratmetern können Passagiere in der First Class ebenso wie in der Senator und Business Lounge ihren persönlichen Ruheplatz wählen. Lufthansa hat mit renommierten Architekten und Interior-Design-Experten zusammengearbeitet und deren Pläne mit den Wünschen der Lufthansa Fluggäste abgestimmt. In den Lounges können sich die Gäste zurückziehen und Komfort-Highlights genießen, die begeistern – jede Lounge macht den Aufenthalt zu einem besonderen Erlebnis. Einen Rundum-Blick in die Lounges gibt es jetzt exklusiv auf dem iPad: Die *Lufthansa Magazin*-App lädt zum virtuellen Rundgang ein.

The way to relax – Lufthansa style

Lufthansa has opened new First Class, Senator and Business Class lounges on Frankfurt Airport's Pier A. Passengers can choose where and how to spend a little quiet time on a total of 7600 square meters of space. Well-known architects and interior designers worked hand in hand with Lufthansa to come up with a concept that Lufthansa passengers would approve of. As a result, guests will find they are entering a very special comfort zone that perfectly caters to their needs. The *Lufthansa Magazin* iPad app takes you on an exclusive, panoramic tour of the Lufthansa lounges.

Available on the App Store

Einreiseführer

Passagiere, die unter dem Visa Waiver Programm visumfrei in die USA einreisen, müssen sich vor Reiseantritt online über das Electronic System for Travel Authorization (ESTA) registrieren. Da die Genehmigung bis zu 72 Stunden dauern kann, sollte die Registrierung so früh wie möglich erfolgen. **Nicht visumpflichtige Passagiere (Visa Waiver) können nur dann ohne Visum einreisen, wenn sie im Besitz eines maschinenlesbaren Passes sind. Dies gilt auch für Kinder und Babys.** Das weiße Formular I-94 ist für Reisende mit Visum. Auf dem weißen Formular müssen bei der Einreise auch die Angaben zur Ausreise gemacht werden. Wichtig: Die Angabe einer vollständigen Adresse in den USA einschließlich Bundesstaat und Zip-Code ist unbedingt erforderlich, bei Rundreisen genügt die Hoteladresse der ersten Übernachtung. Bitte geben Sie dieselbe Adresse an, die Sie beim Check-in genannt haben. Transitreisende müssen in Feld 14 „transit to“ eintragen und in Feld 15 das Land, in das sie weiterreisen. Die Zollerklärung müssen alle Passagiere ausfüllen.

Filling out the forms

Passengers entering the United States without a visa under the Visa Waiver program are required to register online with the Electronic System for Travel Authorization (ESTA) prior to departure. Authorization may take up to 72 hours so make sure to register as early as possible. **Travelers entering the United States without a visa must hold a machine-readable passport. This applies to children and infants also.** Passengers entering the United States in possession of a visa must enter details of entry into and departure from the U.S. on the white I-94 form. NB: A detailed U.S. address including state and zip code is required. If you are traveling around to different places in the U.S., it is sufficient to give the address of your first hotel. Please use the same address that you gave when you checked in for your flight. Transit passengers should write “transit to” in space 14 and then put the name of the country in space 15. All passengers must complete the customs declaration form.

DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY
U.S. Customs and Border Protection
OMB No. 1651-0111

Welcome to the United States
I-94 Arrival/Departure Record

Instructions

This form must be completed by all persons except U.S. citizens, returning resident aliens, aliens with immigrant visas, and Canadian citizens visiting or in transit.

Type or print legibly with pen in ALL CAPITAL LETTERS. Use English. Do not write on the back of this form.

This form is in two parts. Please complete both the Arrival Record (Items 1 through 17) and the Departure Record (Items 18 through 21).

When all items are completed, present this form to the CBP Officer.

Item 5 - If you are entering the United States by land, enter LAND in this space. If you are entering the United States by ship, enter SEA in this space.

Arrival Record

801857403 21

1. Family Name: MUSTERFRAU
2. First (Given) Name: MARIA
3. Birth Date (DD/MM/YY): 01 07 63
4. Country of Citizenship: GERMANY
5. Sex (Male or Female): FEMALE
6. Passport Number: 1234567890
7. Airline and Flight Number: LH 4510
8. City Where You Boarded: FRANKFURT
9. Country Where You Boarded: GERMANY
10. City Where Visa Was Issued: FRANKFURT
11. Date Visa Issued (DD/MM/YY): 01 09 09
12. Address while in the United States (Number and Street): 333 W. HARBOR DRIVE
13. City and State: SAN DIEGO, CA 92101
14. Telephone Number in the U.S. Where You Can Be Reached: 619 1234567890
15. Email Address: MARIA@MUSTERFRAU.DE

DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY
U.S. Customs and Border Protection

Departure Record

801857403 21

18. Family Name: MUSTERFRAU
19. First (Given) Name: MARIA
20. Birth Date (DD/MM/YY): 01 07 63
21. Country of Citizenship: GERMANY

See Other Side

CBP Form I-94 (05/08)

STAPLE HERE

U.S. Customs and Border Protection

Customs Declaration

FORM APPROVED
OMB NO. 1651-0009

Each arriving traveler or responsible family member must provide the following information (only ONE written declaration per family is required):

1. Family Name: MUSTERFRAU
   First (Given): MARIA Middle:
2. Birth date: Day 01 Month 07 Year 63
3. Number of Family members traveling with you:
4. (a) U.S. Street Address (hotel name/destination): 333 WEST HARBOR DRIVE
   (b) City: SAN DIEGO (c) State: CA 92101
5. Passport issued by (country): GERMANY
6. Passport number: 1234567890
7. Country of Residence: GERMANY
8. Countries visited on this trip prior to U.S. arrival:
9. Airline/Flight No. or Vessel Name:
10. The primary purpose of this trip is business: Yes / No
11. I am (We are) bringing
    (a) fruits, vegetables, plants, seeds, food, insects: Yes / No
    (b) meats, animals, animal/wildlife products: Yes / No
    (c) disease agents, cell cultures, snails: Yes / No
    (d) soil or have been on a farm/ranch/pasture: Yes / No
12. I have (We have) been in close proximity of (such as touching or handling) livestock: Yes / No
13. I am (We are) carrying currency or monetary instruments over $10,000 U.S. or foreign equivalent: Yes / No
    (see definition of monetary instruments on reverse)
14. I have (We have) commercial merchandise: (articles for sale, samples used for soliciting orders, or goods that are not considered personal effects) Yes / No
15. Residents — the total value of all goods, including commercial merchandise I/we have purchased or acquired abroad, (including gifts for someone else, but not items mailed to the U.S.) and am/are bringing to the U.S. is: $
    Visitors — the total value of all articles that will remain in the U.S., including commercial merchandise is: $

Read the instructions on the back of this form. Space is provided to list all the items you must declare.

I HAVE READ THE IMPORTANT INFORMATION ON THE REVERSE SIDE OF THIS FORM AND HAVE MADE A TRUTHFUL DECLARATION.

X Maria Musterfrau (Signature) 16/11/2009 (Date/day/month/year)

For Official Use Only

CBP Form 6059B (10/07)

The transportation of currency or monetary instruments, regardless of the amount, is legal. However, if you bring in to or take out of the United States more than $10,000 (U.S. or foreign equivalent, or a combination of both), you are required by law to file a report on FinCEN 105 (formerly Customs Form 4790) with U.S. Customs and Border Protection. Monetary instruments include coin, currency, travelers checks and bearer instruments such as personal or cashiers checks and stocks and bonds. If you have someone else carry the currency or monetary instrument for you, you must also file a report on FinCEN 105. Failure to file the required report or failure to report the total amount that you are carrying may lead to the seizure of all the currency or monetary instruments, and may subject you to civil penalties and/or criminal prosecution. SIGN ON THE OPPOSITE SIDE OF THIS FORM AFTER YOU HAVE READ THE IMPORTANT INFORMATION ABOVE AND MADE A TRUTHFUL DECLARATION.

Description of Articles (List may continue on another CBP Form 6059B) | Value | CBP Use Only

Total

US-Bundesstaaten
U.S. states and their abbreviations

Alabama (AL)
Alaska (AK)
Arizona (AZ)
Arkansas (AR)
California (CA)
Colorado (CO)
Connecticut (CT)
Delaware (DE)
District of Columbia (DC)
Florida (FL)
Georgia (GA)
Hawaii (HI)
Idaho (ID)
Illinois (IL)
Indiana (IN)
Iowa (IA)
Kansas (KS)
Kentucky (KY)
Louisiana (LA)
Maine (ME)
Maryland (MD)
Massachusetts (MA)
Michigan (MI)
Minnesota (MN)
Mississippi (MS)
Missouri (MO)
Montana (MT)
Nebraska (NE)
Nevada (NV)
New Hampshire (NH)
New Jersey (NJ)
New Mexico (NM)
New York (NY)
North Carolina (NC)
North Dakota (ND)
Ohio (OH)
Oklahoma (OK)
Oregon (OR)
Pennsylvania (PA)
Rhode Island (RI)
South Carolina (SC)
South Dakota (SD)
Tennessee (TN)
Texas (TX)
Utah (UT)
Vermont (VT)
Virginia (VA)
Washington (WA)
West Virginia (WV)
Wisconsin (WI)
Wyoming (WY)

Für Passagiere mit Visum:

Die amerikanischen Behörden fordern, dass schon bei der Einreise auch die Angaben zur Ausreise gemacht werden

For passengers with a visa:
U.S. authorities require both entry and departure details when you enter the United States

Für alle Passagiere:

Auf der Vorderseite der Zollerklärung müssen Angaben zur Person gemacht, Fragen beantwortet und mit der Unterschrift bestätigt werden. Auf der Rückseite müssen zollpflichtige Waren deklariert werden

For all passengers:
On the front of the customs form, please enter your personal particulars, answer all questions and sign. If you are carrying any dutiable goods, these must be declared on the reverse

Lufthansa

FlyNet® NEU: Live TV mit Sport24 an Bord

Lufthansa FlyNet® bietet Fluggästen bereits seit Juni auf ausgewählten Langstreckenflügen auch Live TV mit dem englischsprachigen Premiumkanal „Sport24“ an. In drei neuen A330 ab München lassen sich sportliche Großereignisse aus aller Welt bequem in allen Reiseklassen über die Inseat Screens verfolgen.
Seit August können die Fluggäste Sportereignisse wie die Fußball-Bundesliga, Formel-1-Rennen, NFL-Superbowl und vieles mehr über das kostenlose Lufthansa FlyNet® Portal in immer mehr mit FlyNet® ausgestatteten Flugzeugen sogar direkt auf dem eigenen Endgerät, z. B. Laptop oder Smartphone, empfangen. Weitere Informationen finden Sie in den FAQ im Lufthansa FlyNet® Portal.

Der Lufthansa FlyNet® Service steht bereits auf vielen Langstreckenflügen nach Nordamerika, nach Südamerika sowie in die ehemaligen GUS-Staaten, nach Japan und nach Korea zur Verfügung. Es ist vorgesehen, das Angebot 2012 schrittweise auf nahezu das gesamte weltweite Lufthansa Langstreckennetz auszudehnen. Der Service besteht aus dem exklusiven, kostenlosen Lufthansa FlyNet® Portal, in dem stets aktualisierte Nachrichten aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Sport aufbereitet werden, sowie dem kostenpflichtigen Zugang zum Internet. Als Service-Provider stellt die Deutsche Telekom mit „HotSpot“ den kabellosen Internetzugang bereit. Für die Nutzung von FlyNet® wird lediglich ein WLAN-fähiges Gerät, zum Beispiel ein Laptop oder ein Smartphone, benötigt. Die notwendigen Einstellungen entsprechen denen an einem öffentlichen Hotspot. In 2012 wird FlyNet® zudem um das GSM-Mobilfunkangebot erweitert, mit dem SMS, MMS oder E-Mails vom Mobiltelefon oder Smartphone versendet und empfangen werden können. Auf Wunsch der Mehrzahl der Fluggäste wird das Telefonieren mit dem Mobiltelefon technisch unterbunden. Die Nutzung von Internet-Telefonie an Bord ist ebenfalls nicht gestattet.

FlyNet® NEW: Live TV with Sport24 on board
In June, Lufthansa FlyNet® introduced live TV with the premium English-language channel Sport24 on selected long-haul flights, so that passengers can now follow major sports events from all over the world on the inseat screens installed in all cabin classes of the three new A330s operating out of Munich. Since August, the free Lufthansa FlyNet® portal further upgraded its services in an increasing number of FlyNet® equipped aircraft to enable passengers to have sports events, such as Bundesliga, Formula 1 racing, the NFL Superbowl and many more, transmitted straight to their own laptop, smartphone or other portable receiver. For more information, please see the FAQ page on the Lufthansa FlyNet® portal.

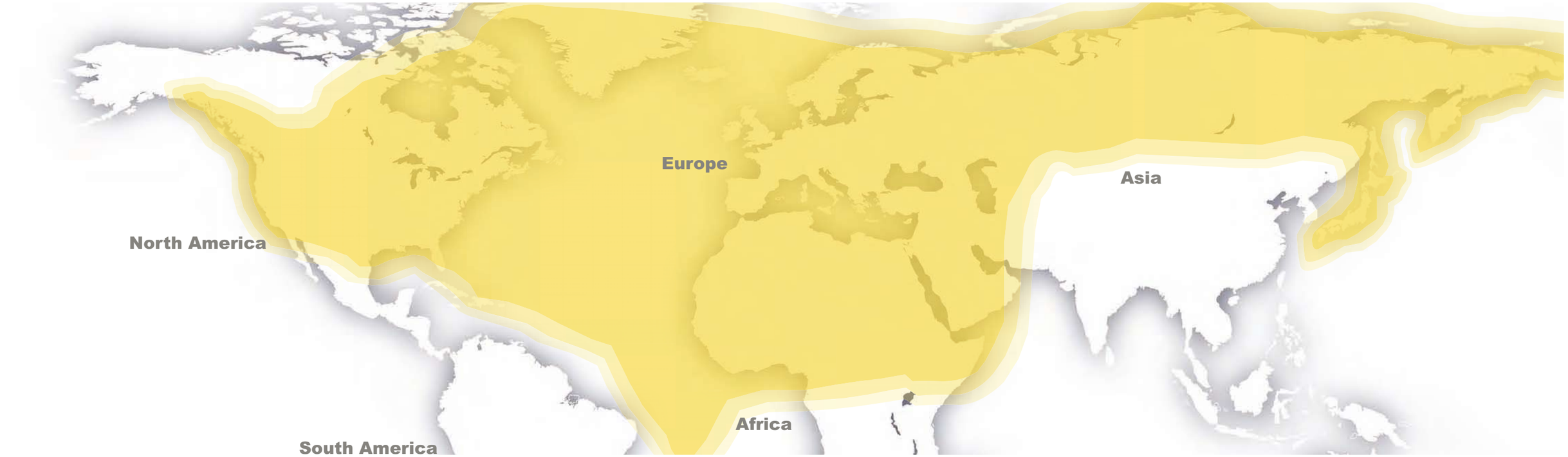
The FlyNet® service is currently available on many routes to and from North America, the Middle East and South America, the CIS countries, Japan and Korea. This year it will gradually be extended to most of Lufthansa’s long-haul network. The service consists of an exclusive Lufthansa FlyNet® portal free of charge featuring regularly updated news on politics, economics, society and sports plus broadband Internet access, provided by Deutsche Telekom’s wireless-LAN service “HotSpot” and available to passengers for a fee. A Wi-Fi-capable device like a laptop or a smartphone is all you need to use FlyNet®, and setting it up is no different from doing so in a public hotspot on the ground. Furthermore in 2012 the FlyNet® service will be expanded by GSM technology to offer passengers mobile services, such as sending and receiving SMS text and MMS picture messages and e-mails via cell phone and smartphone. In response to the wishes of a majority of passengers, Internet telephony will not be allowed on board. Telephone calls to or from a mobile phone will be technically blocked.

Verfügbarkeit von FlyNet® Übersicht zur aktuellen Satellitenabdeckung

Mit der heutigen Satellitenabdeckung steht Ihnen der Internetzugang auf Nordatlantikstrecken sowie auf Flügen in den Mittleren Osten, nach Südamerika, in die GUS-Staaten, nach Japan und nach Korea in der Regel während des gesamten Fluges auf Reiseflughöhe zur Verfügung. Über China wird der Service auf Flügen nach/aus Korea derzeit noch bei Erreichen des chinesischen Hoheitsgebietes abgeschaltet beziehungsweise erst nach Verlassen eingeschaltet. Voraussetzung für den Internetzugang ist, dass das Flugzeug mit dem neuen FlyNet® System ausgestattet ist. Einen Hinweis, ob und wie lange der Internetzugang auf Ihrem Flug genutzt werden kann, finden Sie im kostenlosen Lufthansa FlyNet® Portal, das unabhängig von einer Internetverbindung während der gesamten Reiseflugzeit bereitsteht. In der Kabine weist Sie das Hotspot-Logo (rechts) auf die Ausstattung des Flugzeugs mit FlyNet® hin.

FlyNet® availability Overview of current satellite coverage

The satellite coverage available today generally allows Lufthansa passengers on North Atlantic routes, on flights to the Middle East, to South America, to the CIS countries as well as to Japan and to Korea to stay connected at cruising altitude for the duration of the flight, provided, of course, that the aircraft operating on these routes is equipped with the new FlyNet® service. Authorization for flights into Chinese territory is still pending, so the connectivity offer on flights to Japan and Korea will automatically be disabled when approaching, and will be enabled on the return flight only after leaving the territory of China. Check the free Lufthansa FlyNet® portal, which you can access throughout the flight without going online, to see whether and for how long Internet access is available on your flight. A Hotspot logo in the aircraft cabin (pictured above) will also indicate the availability of FlyNet®.



Der Internetzugang
Accessing the Internet

Nach Öffnen des Browsers gelangen Sie auf das Lufthansa FlyNet® Portal. Ein Klick auf „Internetzugang“ führt Sie zum Servicebereich der Deutschen Telekom. Hier finden Sie alle wesentlichen Informationen zur Nutzung, zu Preisen, Zahlungsmöglichkeiten und die Kontaktadressen der Deutschen Telekom, an die Sie sich bei Rückfragen zur Abrechnung wenden können. Durch einen Klick auf den „Back to FlyNet®“-Button auf der Telekom-Seite oder die Eingabe der Internetadresse www.lufthansa-flynet.com gelangen Sie zurück zum Lufthansa FlyNet® Portal. Für die Nutzung des Internetzugangs bietet Ihnen die Deutsche Telekom unter der Bezeichnung „HotSpot Pass Sky“ zwei individuelle Tarife an. Diese können über eine gesicherte Verbindung mit allen gängigen Kreditkarten bezahlt oder von Miles & More Teilnehmern durch das Einlösen von Miles & More Prämienmeilen erworben werden. Die angebotenen Tarife orientieren sich an dem sogenannten „Parkuhrsystem“ und sind für eine Stunde beziehungsweise die gesamte Reisedauer (maximal 24 Stunden) gültig. Der HotSpot Pass Sky (24 Stunden) kann innerhalb des Gültigkeitszeitraums in allen mit „Hotspot“ ausgestatteten Lufthansa Flugzeugen und in allen Lufthansa Lounges genutzt werden.

Als Kunde der Deutschen Telekom oder eines angeschlossenen Roaming-Partners können Sie sich einfach und bequem mit Ihren Zugangsdaten einloggen, die Sie bitte vor Reiseantritt anfordern. Die Internetnutzung wird dann gemäß dem Auslandstarif Ihres Service-Providers abgerechnet.

Verfügt Ihr Unternehmen über ein Virtual Private Network (VPN), können Sie sich mit Ihrem Software-Client nach Aufbau der Internetverbindung ebenfalls einloggen. Dies ermöglicht Ihnen den Zugriff auf die Daten Ihres Unternehmens und Ihren firmeneigenen E-Mail-Account.

Opening your browser will take you straight to the Lufthansa FlyNet® portal. Click “Internet access” and you will find yourself on the Deutsche Telekom service page, where you will find everything you need to know about subscribing, prices, payment options and how to contact Deutsche Telekom if you have any questions about billing.

When you’ve finished, simply click the “Back to FlyNet®” button or type www.lufthansa-flynet.com into your browser’s address bar to return to the Lufthansa FlyNet® portal. Deutsche Telekom offers two different “HotSpot Pass Sky” Internet rates. Payments can be made via a secure connection using any major credit card. Miles & More members can also pay with Miles & More bonus miles. HotSpot Pass Sky rates are based on what’s called the “parking-meter system” and can be paid by the hour or for the duration of the journey (24-hour maximum). The 24-hour rate can also be used within a 24-hour time period in all Lufthansa aircraft offering Wi-Fi and bearing the Hotspot logo and in all Lufthansa lounges.

As a customer of either Deutsche Telekom or an affiliated roaming partner, you can log in quickly and easily provided you have requested and received the necessary access information before your flight. You will be billed for Internet use according to your service provider’s international rates.

Passengers who need to access their company’s virtual private network (VPN) to check company data or their company e-mail account can do so by logging on to it via their software client once the Internet connection has been established.

In drei Schritten online

Da für die Nutzung von FlyNet® dieselben Einstellungen wie an einem öffentlichen Hotspot gelten, sollte sich Ihr Gerät nach Aktivierung des WLAN-Adapters und Öffnen des Browsers automatisch mit dem FlyNet® Serviceangebot verbinden. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, so überprüfen Sie bitte die Einstellungen Ihres Geräts:

Erster Schritt:
Mit dem Netzwerk verbinden

1. Überprüfen Sie, dass die WLAN-Funktionalität Ihres Endgerätes eingeschaltet ist.
2. Lassen Sie sich über „Netzwerkverbindungen“ alle verfügbaren Drahtlosnetzwerke anzeigen und stellen Sie eine Verbindung mit **„Telekom_FlyNet“** her.

Zweiter Schritt:
Browser-Einstellungen

Öffnen Sie Ihren Internet-Browser. Stellen Sie bitte unter „Internetoptionen“, „Verbindungseinstellungen“ sicher, dass für Ihren Browser die automatische Konfiguration und eventuelle Proxyserver nicht aktiviert sind.

Dritter Schritt:
WLAN-Einstellungen

An Ihrem Endgerät muss das Beziehen einer dynamischen IP-Adresse aktiviert sein. Dazu sind folgende Einstellungen notwendig:

- **Kanalwahl = automatisch**
- **SSID (Name des Netzwerks) = Telekom_FlyNet**
- **DHCP (IP-Adresse automatisch beziehen) = aktiviert**
- **Verschlüsselung = deaktiviert**

Bei geschützten Konfigurationen von Firmen-Laptops setzen Sie sich bitte vor der Reise mit der IT-Hotline Ihres Unternehmens in Verbindung. Eventuell muss in Ihren Verbindungseinstellungen die URL des Hotspot-Portals eingegeben werden.
Diese lautet: **https://hotspot.t-mobile.net**

Going online in just three steps FlyNet® requires the same settings as those required for connecting to a public Wi-Fi hotspot, so after activating your wireless network adapter and opening your browser, your device should automatically connect to the FlyNet® services. If if doesn’t, please check the settings on your device as described below:

Step one:
Connecting to the network

1. Check to see that the wireless network function of your device is switched on.
2. Click “Network Connections” for an overview of all the available wireless networks and connect to **“Telekom_FlyNet.”**

Step two:
Browser settings

Open your Internet browser. Click “Internet Options” and check “Connection Settings” to make sure that automatic configuration and any proxy servers are disabled.

Step three:
Wireless network settings

Your device must be configured to request a dynamic IP address. The settings are as follows:

- Channel selection = automatic
- SSID (network name) = Telekom_FlyNet
- DHCP (autoconfiguration protocol) = enabled
- Encryption = disabled

If your company laptop has a security configuration you will need to contact your IT department before you leave home. You may be required to enter the following HotSpot portal URL: **https://hotspot.t-mobile.net** in your connection settings.

Weitere wichtige Informationen finden Sie auf dem Serviceportal der Deutschen Telekom unter www.hotspot.de. Ansonsten steht Ihnen auch der Kundenservice der Deutschen Telekom unter folgender Rufnummer: +49 1803 502 000 (Telekom Mobilfunk: 502 000) oder per Mail an kundenservice@telekom.de zur Verfügung.
Further details (in German) are available from Deutsche Telekom at www.hotspot.de

Le nouveau parfum
La vie est belle
Das Leben ist schön. Es liegt in Ihrer Hand.
LANCÔME
PARIS
Das Leben ist schön auf Lancome.com