

THOSE WONDERFUL YEARS: THE DAYS WHEN WE TRAVELLED THE WORLD

WUNDERBARE JAHRE. ALS WIR NOCH DIE WELT BEREISTEN

GENRE Essays, LANGUAGE German



"Nobody understands better than Sibylle Berg the perversion of our global aspirations. *Those Wonderful Years* is the logbook of a journey into cultural catastrophe." PHILIPPE THEISOHN



SIBYLLE BERG was born in Weimar, in the former German Democratic Republic. Today she divides her time between Tel Aviv and Zürich, where she works as a playwright and author. She has written fifteen novels, seventeen stage plays and innumerable essays. She's been translated into thirty-four languages. Hanser Verlag has published *Der Mann schläft* (2009), *Vielen Dank für das Leben* (2012), *Wie halte ich das nur alles aus?* (2013) and most recently *Der Tag, an dem meine Frau einen Mann fand* (2015).

PHOTO © Katharina Lütcher

Paris, Vienna, Tel Aviv, Thailand... places we long to go to and to explore, because we regard them as beautiful, romantic, exotic, perhaps even a little bit dangerous. But – are they still? Sibylle Berg's view is: "no". The days when we longed to escape are gone, she says, and the world of the 21st century has become somewhere we wish to escape from. Her pen is sharp and caustic, but also funny and discerning, as she writes how travel is not what it once was. Beaches are battlegrounds, cafés are bombing zones, cruise ships are "environmental killing fields" where "personal space is portion-controlled". These essays and columns, written over the past twenty years and revised and expanded for this book, are Berg's very personal travelogues. And she's no armchair traveller: she's been there, done that and tells us about it soberly, idealising nothing, but never without emotion. This is a highly intellectual and readable "anti-guidebook".

TITLE Wunderbare Jahre. Als wir noch die Welt bereisten

PUBLISHER Hanser, Munich

PUBLICATION DATE September 2016

PAGES 160

ISBN 978-3-446-25359-9

TRANSLATION RIGHTS Friederike Barakat, friederike.barakat@hanser.de

WUNDERBARE JAHRE. ALS WIR NOCH DIE WELT BEREISTEN SIBYLLE BERG

German original (p. 5-6)

Wie seltsam schnell und doch verzögert in der Wahrnehmung sich die Welt verändert. Hat. In den Synapsen stecken immer noch Bilder von früher. Von reizenden Reisen. Da einem, außer einer Darmgrippe, nichts passieren konnte. Entspannt fuhr man nach Griechenland, durchquerte die Wüste Gobi, hockte im Jemen und beobachtete Menschen beim Leben und reiste nach Paris. Cafés unter grünen Platanen, immer schmerzende Füße vom zu vielen Laufen, Endorphine. Das ist gespeichert, das macht ein Ziehen in der Brust, und das überlagert die realen Bilder. Die Metro mit mir darin, die von ungefähr dreißig gewaltberauschten jungen Männern terrorisiert wird. Die Straßen voller obdachloser alter Menschen, die verspannten Gesichter der angeblich so entspannten Pariserinnen, die mit einem Lächeln Kinder und Job meistern. Die gibt es nicht. Es gibt nur gestresste Frauen und Männer, schlecht bezahlt in Verkehrsmitteln gedrängt, in beengtem Wohnraum, verstopften Straßen, sich durch Touristen quälend, die Baguettefotos machen. Der Gestank von Urin auf den Straßen, der Stau auf den Straßen. Und neu im Programm: Die Terroranschläge, die Unsicherheit, Romas auf kleinen Freiflächen zwischen den Autobahnen zusammengedrückt, und ab in den Tunnel. Ah, der tolle Tunnel durch das Wasser nach England! Gab es da schon ein Attentat, oder sind es nur die Flüchtlinge, die jetzt täglich versuchen nach England zu kommen? Ja, du Europäer, da nimmst dir die Welt deine behagliche Tunneltour weg, nimmst dir dein Kitschbild von Paris, und nun bist du in London. Das stand immer für verpasste Gelegenheiten. Die Stadt voller Models, Rockstars, aber du blöde Touristin bist aus Versehen in Whitechapel gelandet, mit deiner unzumutbaren Frauenausstattung, die nicht verhüllt ist. Die ist nicht verhüllt. Dieses niedliche, immer zugige London mit freundlichen Einheimischen gibt es nicht mehr. Gut, da muss man ja nicht hingehen, dann geht man eben woanders hin. Italien ist immer noch reizend; wenn man die 40% jugendlicher Arbeitsloser wegdenkt, kann man noch ans Mittelmeer, Sie wissen schon. Die Boat-People. Es muss ja auch keiner mehr verreisen. Es gibt auf 3Sat und Arte täglich diese wunderbaren Sendungen, in der die Welt in Ordnung ist. Einfache, herzengute Menschen machen Handwerk, sie sind gastfreundlich, und Attentate finden nicht statt. Entführungen gibt es nicht. Den Ekel vor dem weißen Touristen sehen wir kaum. Und wer nicht fernsehen will, kann Geschichten lesen, von früher. Als wir noch die Welt bereisten.

THOSE WONDERFUL YEARS: THE DAYS WHEN WE TRAVELLED THE WORLD SIBYLLE BERG

Excerpt translated by Damion Searls (p.5-6)

It's strange how quickly the world changes, though some time passes before we become aware of it. How quickly it has changed. Images from before still linger in our synapses. Exciting trips, with no danger of anything worse than a stomach bug. You flew to Greece, carefree, or crossed the Gobi Desert, or sat in Yemen observing how the people lived. You took a trip to Paris – cafés under green plane trees, constant sore feet from all the walking: endorphins. All this is stored up, it tugs at your heart, and it overlays and conceals the real pictures. Like when I was in the Métro with some thirty young men drunk on violence, terrorizing the other passengers. Streets full of elderly homeless people. The tense faces of the Parisian women – they were supposed to be so relaxed, balancing kids and career with a smile, but such people do not exist. There are only the harried and stressed, underpaid men and women crammed into public transport, cramped apartments, and traffic jams, harassed by tourists posing for photos with a baguette. The stink of urine on the streets, the congestion on the streets. And now something new: terror attacks, uncertainty, Roma people squeezed onto the central reservation of motorways and heading down into the Tunnel. That insane underwater tunnel to England! Have there been any attacks there yet, or is it just the refugees daily trying to get to England? Yes, you Europeans, the world is robbing you of your comfortable Chunnel journey, taking away your kitschy image of Paris, and now you're in London. A city that has always stood for missed opportunities, a city full of models and rock stars. But you, you stupid woman tourist, you ended up in Whitechapel in your unsuitable clothes, which don't cover you up properly. Not covered up. Cute little draughty London with its well-meaning natives no longer exists, but fine, you don't have to go to London, there are other destinations. Italy is still exciting; there's still the Mediterranean, if you refuse to think about the 40% youth unemployment, you know, or about those 'boat people'. And the fact is, you don't have to go anywhere anymore. There are wonderful shows every day on television travel channels, and there the world is as it should be. Simple, good-hearted men and women handcrafting local goods, hospitable and welcoming. No terror attacks, no kidnappings. Hardly any sign of revulsion at white tourists. And if you don't want to watch it on TV, then you can read about it in books, as we once did... in the days when we travelled the world.

"This author has written a good dozen novels and many more plays about the contradictions and incongruities of life. These texts naturally enough have an element of meanness and disenchantment to them, but also a whiff of sentimentality." BERLINER MORGENPOST

Das Totenschiff**Meer, 3. August 2012 (S. 45-57)**

Noch in Sicherheit. Das Licht ist außerordentlich hell, es ist März, und die Sache wird nicht besser durch die Sonne, die in einem allzu ehrlichen Winkel den weißen Haufen Metall bescheint. Davor drängt sich die Menschenmasse, zu der keiner gehören will und die nur aus den anderen gebildet wird. Rund viertausend andere, jeder in der Lage, über 1000 Euro für eine Minikreuzfahrt zu zahlen: Da ist er, der ehemals solide Mittelstand, die Basis der Gesellschaft, die heute eher das Füllmaterial bildet, auf dem die Globalisierungsgewinner herumspringen.

Sie sind Ticketkontrolleure, Sachbearbeiter, Personalchefs bei der Post und Sachbearbeiterinnen bei den Elektrizitätswerken. Sie sind aus Korea gekommen, Brasilien, China, viele Italiener stehen hier in Savona, jetzt erst recht, um ihrer Kreuzfahrtgesellschaft Costa, die Amerikanern gehört, die Stange zu halten. Aufgeregt ist er, nervös, der Mensch vor der Technik, vor der Titanic, wie groß die ist. Extrem groß, absurd groß ist das Ding, es scheint die beschauliche Mafiastadt zu verdunkeln, zwölf Geschosse hoch, zweihundertneunzig Meter lang. Knapp viertausend Passagiere, tausendeinhundert Angestellte. Das sind eindeutig mehr Menschen als in einem Hochhaus, und mit dem fährt ja verdammt nochmal auch keiner auf dem Wasser herum. Alle Altersgruppen, ein Paar Rollstuhlfahrer, eine Gruppe geistig Behinderter, viele Junge, sehr viele Junge, und alle ähneln sich. Das ist das Erschütternde, denn man denkt doch, dass sich die Welt um einen selber dreht, und dann das Aufblitzen der Erkenntnis, dass alle so gleich aussehen, weil der Hersteller mit so einem Gesicht nicht viel mehr machen kann, als Augen, Mund und Nase anzubringen.

Falls man es noch nicht ahnte, was reichlich seltsam wäre, dass man mit Betreten eines Kreuzfahrtschiffes, eines Schiffes also, das ohne Sinn, Verstand und jegliche Beförderungsleistung auf dem Meer herumeiert, seine Individualität, die es vermutlich nie gegeben hat, aufgibt, der weiß es jetzt. Nach der Ablieferung des Personalausweises, jede Möglichkeit zur Flucht genommen, wird der Mensch fotografiert. Vor einer gemalten Meereskulisse, mit zwei grinsenden Stewards, die seitlich in jedes Foto springen. Tausende Mal salutieren sie, lachen sie, da weiß man, was man gemacht hat, am Ende eines Tages. Ich lasse mich mit den anderen über einen Steg an Bord schieben, verwirrend viel gehämmertes Messing macht meinen Blick nervös, an jeder Ecke ein menschliches Schild, das den Weg weist, teilnahmslos blickende Angestellte, und alle scheinen von den Philippinen zu kommen. Sie weisen die Gäste zu Fahrstühlen, die, mit nackten Göttern bemalt, zu flüstern scheinen: Steig ein, ich fahr dich in die Hölle.

In Europa unternehmen jährlich rund fünfeinhalb Millionen Menschen Kreuzfahrten. Das ist nur ein Prozent der Urlauber, da ist noch viel Luft nach oben. In den USA nennen Experten den Markt weitaus entwickelter. Dort sind es elf Millionen Kreuzfahrtpassagiere, die Reeder streben in Europa eine realistische Passagierzahl von jährlich 15 Mil-

The Death Ship**At Sea, August 3, 2012 (S. 45-57)**

Still safe ashore. The light is extraordinarily bright, it's March, and it doesn't help that the sun is glaring down mercilessly on the white heap of metal in an otherwise innocuous corner of the harbour. A crowd of people presses around it – the sort of crowd none of us wants to be part of, the crowd that always consists of other people. Around four thousand other people, who are all able to pay more than a thousand euros for a mini-cruise. There it is, what used to be the solid middle class, the foundation of society, nowadays just more foam padding that globalization's winners jump up and down on.

They are ticket inspectors, clerical workers, post office personnel managers, women in charge of power stations. They have come from Korea, Brazil, China; there are a lot of Italians here in Savona, now more than ever, to support their own local cruise company, Costa (owned by the Americans). They are nervous and excited when faced with this technology, with the Titanic – it is so big. Extraordinarily large, absurdly large; this thing seems to cast a shadow across the whole of this tranquil Mafia city. Twelve storeys high, nine hundred and fifty feet long. Just over four thousand passengers, eleven hundred crew. Significantly more people than in a high-rise, and no one drives one of those around on the water, dammit. People of all ages, a few in wheelchairs, a group of the mentally disabled, lots of young people – lots and lots of young people, and they all look the same. That's what's shocking, because you think the world revolves around you; it's shocking that everyone looks so similar, because their progenitors can't do much more than fit their faces out with eyes, a nose and a mouth.

In case you hadn't already guessed, what's truly strange is that by boarding a cruise ship, in other words one that wallows about the ocean totally senselessly and pointlessly, a person gives up their individuality, which they probably never had in the first place: well, you know it now. After handing over their passport, with no further possibility of escape, that person is photographed. Against a painted backdrop of an ocean scene, between two grinning stewards who pop up in every photo. A thousand times over they salute, they laugh: at the end of a day like that you know you've accomplished something. I let myself be shoved up a gangplank with the others. A bewildering cornucopia of hammered brass makes me nervous: around every corner a human signpost points the way, impassive-looking crew members, and they all seem to come from the Philippines. They show the guests to lifts painted with naked gods, which seem to whisper: "Get in, I'll take you down to hell."

About five and a half million people a year go on cruises in Europe. That is only one percent of the total number of holiday-makers, so there's a lot of room for growth. Experts say that the U.S. market is much more developed. There, eleven million people go on cruises, and ship-owners in Europe are working towards 15 million a year as a realistic goal. I predict a number more like seventy million,

lionen an. Ich hingegen vermute, dass es sich eher um siebzig Millionen handelt und dass sich bald unser gesamtes Leben auf dem Meer abspielen wird, aber dazu später. Falls ich dann noch lebe, aber auch dazu später.

An Bord. Meine Unterkunft im sechsten Stock, eine prächtige Kabine für Kabinen-Klaustrophobiker, geht von einem Korridor ab, dessen Ende nicht zu erkennen ist. Nonlicht flackert nicht, es zwinkert nur kurz, die Röhren sammeln Kraft, in der Nacht werden sie sich um mein Bett versammeln. Die Passagiere sind ein wenig stiller geworden; überwältigt von der Größe dessen, was sie nur ahnen, ängstlich fast, ob ihrer Ohnmacht vor der Materie, betreten sie ihre Kabinen, die Glücklichen mit Tageslicht. Die anderen können sehen, wo sie bleiben, sie wollten sparen, bitte, sollen sie sparen im Neonlicht, ohne Fenster auf dem offenen Meer. Das Design gleicht den abspritzbaren Zimmern französischer Billighotelketten, die an Autobahnen wohnen. Farben aus der grün-braunen Palette und ein Balkon. In großer Verwirrung stehe ich in meinem Raum. Es erscheint mir seltsam, meine Kleidung in einen schwimmenden Schrank zu ordnen.

Mir war unklar gewesen, warum die Passagiere der Costa Concordia nicht einfach von Bord gesprungen sind, so nah am Ufer. Beim Anblick der Meeresoberfläche von meinem Balkon verstehe ich. Dreißig Meter unter mir liegt das Wasser, viele haben nur versiegelte Bullaugen in ihrer Kabine, manche nicht einmal das, aber der Fernseher funktioniert einwandfrei, Oh, schon wieder ein Unglück. Vor Borneo dümpelt ein Kreuzfahrtschiff nach einer Brandhavarie manövrierunfähig im offenen Meer. Prost. Die Sirene ertönt. Siebenmal ein langer Ton, sieben ist eine Glückszahl, ich finde die Nottreppe. Über die ich mich sehr langsam zwischen hunderten der anderen zum vierten Deck schieben lasse. Wir tragen unsere Schwimmwesten, korrekt, als gäbe es dafür einen Preis. Auf Deck Vier befinden sich die Rettungsboote. Sie bieten genug Platz für alle an Bord. Heißt es in diversen Notfallmerkblättern. Was da immer so behauptet wird. Theoretischer Platz für angenommenes Überleben. Wie bekommt man viertausend Menschen auf diese kleinen Boote? Die Passagiere stehen unruhig, sie wollen Spaß und nicht an Rettungsboote denken müssen, sie wollen das Meer als Postkarte. Die Jungen checken die Mädchen, die Erwachsenen betrachten sich widerwillig. Stellen sich den Notfall vor. Wem würde man Platz machen, wem seinen Arm reichen. Wie werden sie aussehen, die reizenden älteren Italienerinnen, der Blinde dort links, die coolen gezeelten Jungs in Panik, nass, ohne alles, was sie ausmacht im Kapitalismus. Wie werden die Menschen ohne I-Phone aussehen, in Rettungsbooten. Nach der ersten Aufregung kommt die Langweile, die Passagiere unterhalten sich und glauben an die Unsterblichkeit. Nervös wirkendes Personal, scheppernde Lautsprecheranlagen. Nach vermutlich zwanzig Minuten stehen sie dann in unsicheren Reihen, addiert man Dunkelheit und Hysterie dazu, ist das Gefühl nicht wirklich beruhigend. Doch wer glaubt schon, dass es ausgerechnet ihn erwischt?

and that before long we'll be spending our whole life at sea, but more about that later. If I'm still alive, but more about that later too.

On board. My accommodation is on the seventh floor, off what seems to be an endless corridor receding into the distance. It's a perfect cabin for a claustrophobic. The fluorescent light doesn't flicker, it only blinks quickly; the tubes are gathering strength: that night they will crowd around my bed. The passengers have become a little quieter, overwhelmed and almost frightened by the magnitude of what they have only begun to suspect, their impotence in the face of the material world.

They step into their cabins, the lucky ones into cabins with natural light, the others now seeing what they've got because they wanted to save some money, thank you very much: cabins with just striplights and no porthole with a view of the open sea. The design is like that of the hotel rooms in French budget chains along the autoroutes, the ones that can be spray-cleaned between guests, that have a balcony and are all decorated in the same green-brown range of colours. I stand in my room in a state of great confusion. It feels strange to put my clothes away in a floating closet.

I hadn't understood before why the passengers on the Costa Concordia hadn't simply jumped ship since they were so close to shore. Looking down at the water from my balcony, I understand. The water is a hundred feet down, and many people have only sealed portholes in their cabin, even none at all. But the TV works fine, and oh, look, here's another disaster. Off Borneo a cruise ship is stuck in the open sea unable to move due to a fire. Cheers.

The alarm siren sounds. Seven long notes, seven is a lucky number, I find the emergency staircase. I let myself be pushed up it to the fourth deck, very slowly, with hundreds of other people. We're wearing our lifejackets, properly done up, as though we might get a prize. The lifeboats are on Deck Four. There is plenty of space in them for everyone on board. It says so on various emergency signs. The kind of thing such signs always say. Theoretical space for alleged survival. How would you get four thousand people into these little boats? The passengers stand around fidgeting, they want to be having fun, not thinking about the lifeboats, they want their picture-postcard sea. The boys are checking out the girls, the adults are looking uncomfortably at one another. Imagining an emergency. Whom would you offer your seat to, reach out your arm for? How will they look – the elegant older Italian women, the blind man over there on the left, the cool young guys with their slick hair: how would they look, wet and without everything that defines them under capitalism? How will people look in lifeboats, without iPhones? After the initial distress comes boredom. The passengers talk among themselves, believing in immortality. Nervous-looking staff, loudspeakers making clanking noises. After probably twenty minutes they'll be standing in lines, unsure what to do. Add to all this darkness and hysteria and they won't exactly be feeling calm. But who really thinks it might happen to them?

Um fünfunddreißig Prozent brach das Vorausbuchungsgeschäft der Costa-Linie ein nach dem Untergang und der Havarie auf hoher See. Europäer ließen sich selbst von Sonderangeboten nicht überzeugen, doch die Kundschaft aus Asien und Südamerika zeigte sich unbeeindruckt. Die Schifffahrt ist eine relativ sichere Art, seinen Urlaub zu verbringen. Obwohl heute die kommerzielle Schifffahrt mit 100 000 Schiffen drei Mal so groß ist wie 1912, ist die Zahl der Unglücke im Verhältnis um die Hälfte gesunken, das höchste Risiko ist menschliches Versagen, das war schuld an 75 % aller Havarien. Im Konkurrenzkampf kalkulieren die Reedereien Besatzungen sehr eng, was heißt: das Personal ist überfordert und übermüdet. Die Angestellten kommen meist aus Schwellenländern, wie man die Dritte Welt heute politisch korrekt nennt, oder noch korrekter, sie haben einen Migrationshintergrund und kommen aus Gebieten mit unterschiedlichen Prüfungsanforderungen. Die Titanic war im Vergleich zu den heutigen Megaschiffen ein Bötchen. Eine schwimmende Kleinstadt zu evakuieren oder eventuellem Terror zu begegnen, ist vermutlich eine noch ungelöste Herausforderung.

Der erste Abend. Der Mensch ist eine Verdrängungsmaschine. Aufgeregt springt er durch das Schiff, um seine neue kleine Welt für ein paar Tage zu erobern. Von oben bis unten, verwirrend, nicht zu verstehen, fünf Restaurants, drei Pools, Rutschen, Blubberdinger, ein Spa, ein Kasino, eine Kapelle, eine Bibliothek, eine Disko, fünf Bars, Gym und eine Einkaufszeile. Was vergessen? Ja, den Designer. Design-Architekt Joe Farcus hat sechzehn Schiffe der Carnival Cooperation, zu denen die Costa-Linie gehört, komplett designt. Vermutlich zeichnet er auch für die Gestaltung dieses Bootes, nachdem er einen fiebrigen Traum hatte. Mythologie, Götter, Flammen waren ihm wohl erschienen, und dann gab es kein Halten mehr. Das Schiff sieht aus wie ein Campingplatz, der Las Vegas spielt. Chrom spielt eine große und wichtige Rolle, gehämmertes Messing, rote Flammenskulpturen und Leuchten, Götter, Plastikpuppen, grün, rot, funkelnd, Spiegel, Glasaufzüge. Die Passagiere staunen. So schön hat es zu Hause keiner. Das Schiff legt ab. Doch kaum einer interessiert sich dafür, nur vier Tage Zeit, man muss alles mitnehmen, benutzen, ausnutzen. Man kann auf dem Schiff Spaß haben, wenn man nur den Kabinenpreis zahlt. Täglich drei Mahlzeiten, die ausschließlich den Zweck erfüllen, den Menschen satt- und ruhigzustellen, die Pools, die Sonnendecks und das Gym sind im Preis enthalten. Alles andere kostet extra, und zwar gewaltig. Massagen für 160 Euro, alkoholische Getränke, der gelangweilte Mensch kann sich hier schnell um Kopf und Kragen zahlen.

Der Kapitalismus verlangt nach einer optimalen Person-Quadratmeter-Optimierung. Darum geht der Trend zum Megaschiff. Und damit auch zur Megareederei, denn ein Schiffsneubau kostet mehrere hundert Millionen. Die können fast nur die drei großen Reedereien aufbringen, die den Markt unter sich aufteilen. Die Costa Flotte gehört zu der in Miami sitzenden Carnival Cooperation, die gegen die Royal Caribbean auch mit Sitz in den USA und die in Hong-

Safety does not exist. Advance bookings on the Costa Line plunged thirty-five percent after the Concordia shipwreck and another accident at sea a few weeks later. Europeans weren't swayed by all the special offers, but customers from Asia and South America proved undaunted. A cruise is in fact a relatively safe way to spend one's vacation. There are 100,000 tourist vessels today, three times as many as in 1912, but the number of accidents has proportionately dropped by half. The greatest risk is human error, responsible for three quarters of accidents. The competing cruise companies sail as close to the wind as they can when calculating their staff levels, which is to say: the crew are overworked and exhausted. They mostly come from developing countries, the politically correct term nowadays for the Third World; more accurately, they have a migration background and come from areas with very different training requirements. Compared to today's mega-cruisers, the Titanic was a toy boat. How to evacuate a whole floating city, or deal with potential terrorism, is presumably a challenge they haven't yet resolved.

The first night. Human beings are inquisitive animals, they jostle their way around a new environment. For the first few days they rush around the ship top to bottom to conquer their new little world. It's confusing, incomprehensible: five restaurants, three pools, slides, jacuzzis, a spa, a casino, a chapel, a library, a disco, five bars, a gym, a shopping mall. Did I forget anything? Yes, the designer. Architect Joe Farcus has designed sixteen ships stem to stern for Carnival Corporation, which owns the Costa line. He presumably designed this one after some feverish dream involving mythology, gods, and flames, at which point there was no stopping him. The design makes the ship look like a campsite trying to emulate Las Vegas. Chrome plays a large and important role, along with brass, lights and sculptures of red flames, gods, plastic figurines, all green, red, sparkling, mirrors, glass lifts. The passengers are awestruck. None of them has seen anything like this at home.

The ship casts off. But almost no one cares about that anymore, there's just four days on board, one has to do everything, take it all in, use it, exploit it to the fullest. It is possible to get through the whole cruise without paying anything extra. Three meals a day do the job of keeping people full and satisfied, and the pools, sundecks, and gym are included in the price. Everything else costs extra, in fact a lot extra. A massage will cost you 160 Euros, alcoholic drinks, anyone bored can lose their shirt pretty quickly.

Capitalism demands personal space is portion-controlled, hence the shift to mega-cruises. And also to mega-companies, because a new ship costs several hundred million Euros, and pretty much only the three major cruise lines that dominate the market can afford that. The Costa fleet is part of Carnival Corporation, based in Miami, which competes with Royal Caribbean, also based in the U.S., and Hong Kong's Genting. Between them, these three own more than 75% of all passenger berths. The trend toward mega-ships carrying more than four thousand passengers

kong ansässige Genting Linie antritt. Ihnen gehören mehr als 75 % aller Betten auf See. Die Entwicklung zu Megaschiffen ab viertausend Passagieren wird durch eine künstlich geschaffene Nachfrage befeuert. Die großen Reedereien haben Geld für Werbung, und sie können jede Zielgruppe sehr nachdrücklich ansprechen. Angebote für Homosexuelle, für Pokerspieler, Jugendliche, Tischtennispieler, immer mehr auch für Gesundheitsbewusste und für die Freunde kosmetischer Operationen. Es gibt unterdessen Schiffe mit angelegten Parks und Tennis courts, da wächst eine schöne Welt des perfekten Urlaubs. Kreuzfahrten sind nichts mehr für langweilige alte Menschen, das wissen die Touristen spätestens seit der Erfindung des Aida-Club-Schiffes. Kreuzfahrten sind saisonunabhängig. Die Nachfrage steigt rasant, denn Kreuzfahrten werden immer billiger. Durch die großen Volumen sinken die Kosten, der Kunde bekommt nirgends mehr für sein Geld als auf einem Kreuzfahrtschiff. Transport, Unterkunft, Nahrung, Unterhaltung vor ständig wechselnden Kulissen. Gibt es irgendwo auf der Welt Unruhen, was täglich passiert, sind die Schiffe flexibel in der Änderung ihrer Route. Sie schwimmen in sicherer Entfernung vor den Küsten armer Länder, bis unter das Dach vollgestopft mit für die Bewohner sagen wir: einiger afrikanischer Länder unerreichbarem Luxus. Was eigentlich nur im Fall einer Havarie zum Problem werden kann. Also für die Passagiere. Viele Häfen sind für die neuen Megaliner nicht eingerichtet. Pech für sie.

Das Diner. »Wenn Sie es lieben, Menschen aus dem ganzen Land und der ganzen Welt zu treffen, bietet eine Kreuzfahrt eine tolle Möglichkeit. Treffen Sie andere Passagiere beim Dinner, in der Bar oder beim Pool – die Menschen, die Ihnen begegnen werden, kommen von überall! Auch Kinder finden schnell Anschluss während der Bordaktivitäten«, hieß es im Prospekt, der kein Prospekt mehr ist, sondern eine Online-Werbung. In einem der fünf Riesenspeisesäle, in dem die Passagiere in zwei Schichten gefüttert werden, sitze ich an einem runden Tisch mit drei aufgestellten Schweizern. Die Passagiere werden nach Ländern zusammengesetzt, damit sich schnell Freundschaften bilden. Der Campingplatz-Effekt. Die Gäste haben sich hübsch gemacht. Smart Casual. Die Herren ohne Krawatte, die heben sie sich für das Gala-Diner auf, die Menschen, die entzückt sind über all den Luxus, das Drei-Gänge-Menü, die schnelle Bedienung durch Menschen aus Schwellenländern. Der Geschmack der Nahrung ist dem Durchschnitt angepasst. Kaum gewürzt, gut gekocht. Wein, extra zu bezahlen, fördert erste Zwangsgemeinschaften. Nach Tisch ziehen sich die meisten um, wozu hat man all das Gepäck dabei, und geht in die Nacht. Im Theater turnen Artisten aus Shanghai, in der Bar singt ein Italiener, ein einsamer Herr steppt und hat Spaß, in einer anderen Bar tanzen Paare, auch das ein mir unverständliches Vergnügen. Und ich ohne langsam, worum es den Kreuzfahrtreisenden geht. Für einen Moment bin ich überwältigt von meiner Liebe zu der Spezies, der ich angehöre. Sie haben gearbeitet, ihr Leben in nicht freiwillig gewählten Zuständen verbracht, und jetzt

is fueled by an artificially created demand: the major shipping companies have money for advertising, and they can very persistently target any given market niche. Special offers for gays, poker players, young people, table tennis players, and increasingly for the health-conscious and for fans of cosmetic surgery. These days there are ships with landscaped parks and tennis courts, the beautiful world of the perfect vacation growing right on board. Cruises aren't for boring old people anymore, and haven't been at least since the invention of the Club Aida ship. Cruises happen year-round. The demand is rising fast because the cruises keep getting cheaper. High volume means low cost and there's nowhere customers get more for their money than on a cruise ship – ground transfers, accommodation, food, entertainment, against an ever-changing backdrop. Should there be unrest somewhere in the world, which happens every day, the ships are flexible and can just change their course. They float at a safe distance off the coasts of poor countries, crammed to bursting with luxuries unattainable for the inhabitants of, let us say, certain African countries. Which can become a problem only if there's an accident. A problem for the passengers, I mean. Many ports are not designed for the new mega-cruisers. Too bad for them.

Dinnertime. "If you like meeting people from across the country and around the world, a cruise is a great way to do it. Meet other passengers over dinner, at the bar, or by the pool – the people you'll see come from everywhere! Children can quickly make new friends, too, with all our on-board activities": so it said in the brochure, which isn't a brochure anymore, but an online PR exercise. In one of the five gigantic dining halls, where the passengers are fed in two shifts, I sit at a round table with three affable Swiss people. The passengers are grouped by country, so that they can make friends more easily. The campsite effect.

Everyone has come dressed for the occasion. Smart casual, the men saving their tie for the gala dinner. Delighted with all the luxury, the three-course menu, the quick service provided by people from developing countries. People talk, as they do everywhere in the world when they meet each other while travelling, about travelling. How happy they were with various places. The food is adapted to average tastes: not spicy, well prepared. Wine, which costs extra, helps the initial forced camaraderie along. After dinner, most people change clothes – why else would they have brought along all that luggage? – and set off into the night. In the theatre, acrobats from Shanghai; in the bar, an Italian is singing and a lone handicapped man is tap-dancing and having fun; in another bar couples are dancing, another pleasure I find incomprehensible. But I have worked long and hard to stop doubting the justification for something just because I don't personally understand it. Anything is possible, everyone has rights. And so it slowly dawns on me what the cruise passengers are looking for. I am overwhelmed for a moment with love for the race to which I belong. They have worked hard, spent their lives in circumstances that they did not choose, and now they want to have fun. They want the Titanic, they want to feel

wollen sie Spaß. Sie wollen Titanic, wollen sich reich fühlen, sich schöne, glitzernde Dinge anziehen und tanzen. Sie wollen in ein Theater gehen und Chinesen beobachten, sich international fühlen und nicht zuletzt beschäftigt werden. Rund um die Uhr. Denn den straffen Tagesablauf sind sie gewöhnt, von daheim.

Die Diskobässe wummern. Die jungen Menschen suchen sexuelle Kontakte, im beheizten Pool küssen sich einige ältere Paare, sie wissen sich betreut, versorgt, sie können all ihren Bedürfnissen sofort nachgehen, anders als im richtigen Leben, in dem sie sich viel bedrohter fühlen als auf diesem Schiff, wo sie endlich mal etwas zu sagen haben, wo sie ordern können, konsumieren, ohne dass der Chef sie bedroht, ohne die Angst, vom Arbeitsmarkt nicht gebraucht zu werden. Auch die Anwesenheit der vielen Behinderten, der Blinden, der Rollstuhlfahrer leuchtet mir ein. Hier ist alles mit Liften zu erreichen, bewegt sich die Welt vor den Fenstern, hier sind sie Kontrollierende, nicht Kontrollierte.

So eine Kreuzfahrt meint den totalen, absoluten Abschluss von Langeweile.

Während der ersten Nacht an Bord eines Schiffes, in der Dunkelheit des Meeres, gelingt es mir schwer Schlaf zu finden. Das Schiff brettet mit 30 Knoten durch die Nacht. Unten in den fensterlosen Personalkabinen legen sich die zur Ruhe, die in Tagschichten gearbeitet haben, Jim, nennen wir ihn so, kommt von den Philippinen. Er ist nur 3 Monate im Jahr zu Hause bei seiner Familie. Er ist froh über den Job, vorher arbeitete er auf einem Containerschiff. Das war ermüdend eintönig. Hier ist was los. Hier haben die Gäste fast immer gute Laune, und seine Kinder kann er auf eine Schule schicken. Nichts Neues also in der Welt. Keiner hat bei seiner Geburt einen Vertrag auf Gerechtigkeit unterzeichnet, Gerechtigkeit, die doch nur in den Köpfen guter Linksdemokraten existiert, und die sind nicht an Bord. Sie haben vermutlich eine Segelkreuzfahrt zu den Stätten der Antike gebucht, schmiegen sich in Rattanmöbel und lesen sich Trakl vor.

Irgendwann schlafe ich ein, im Vertrauen auf den schnittigen italienischen Kapitän und die Technik und denke nicht mehr an Sprünge in kaltes, dunkles Wasser.

Das Wasser. Pro Person werden pro Tag auf einem Kreuzfahrtschiff 32 Liter Abwasser produziert, bis 3 Kilo Abfall, sowie die Emissionen der Motoren, die denen von 350 000 Autos entsprechen. Nicht zu vergessen die Abgase der Müllverbrennungsanlagen. Ein großer Teil dieser Abfälle wird natürlich in der Luft und im Ozean entsorgt.

Ogleich die neugebauten Schiffe über moderne Systeme zur Abwasserreinigung verfügen, die älteren oft nachgerüstet wurden, bleibt doch das große Problem der Abfälle von Schadstoffen, die diese Systeme erzeugen. Ammoniak, Nickel, Kupfer, Zink. Nicht gut, auch nicht gut, dass viele der Treibstoffe, die auf Schiffen verwendet werden, weitaus umweltschädlicher sind als normale Auto-Kraftstoffe, Schiffe haben einen größeren CO₂-Ausstoß pro Person als Flugzeuge, die Entsorgung von Abfällen und Abwasser ins Meer wirkt verheerend auf Mikrosysteme

rich, wear beautiful shiny things, go dancing. They want to go to a theatre and watch Chinese people, feel international, and, not least, have something to do. Round the clock. Because they're used to rigid daily routines back home.

The bass notes pound from the disco. The young people are on the prowl for sexual encounters, older couples are kissing in the heated pool, feeling cared for, well fed, able to pursue all their needs immediately, unlike in real life where they feel much more under threat than they do on this ship. Here they finally have something to say, they can order people around, they can consume, without a boss standing over them, without being afraid that the labour market will no longer need them. The fact that so many people with disabilities are here, the blind, the wheelchair-bound, suddenly makes sense too. Everything here is accessible by lift, the world goes by outside the windows, here they are in control, not in others' control. A cruise like this means the total and absolute elimination of boredom.

During my first night on board a cruise ship, in the darkness of the sea, I am able to fall asleep only with the help of the neon lights that have now left the corridors to stand around my bed. The ship races through the night at 30 knots. Down in the windowless crew quarters, staff who have worked the day shift are lying down to rest. One of them - I'll call him Jim - is from the Philippines. He spends only three months a year at home with his family. He likes his job, before this he worked on a container ship, and that was stupefyingly monotonous, here there's always something going on. Here guests are almost always in a good mood, and he earns enough to send his children to school. So, nothing new under the sun. No one signed a contract at birth that guaranteed justice, and this justice only exists in the minds of good left-wingers anyway, and there are none of them on board. They've probably booked a sailboat trip to the sites of classical antiquity and are curled up in rattan furniture, reading out modernist poets like Georg Trakl to each other.

At some point I fall asleep, trusting the stylish Italian captain and the technology and no longer picturing a leap into the cold, dark water.

The water. A cruise ship generates 32 litres of sewage per person per day, up to three kilos of rubbish, then there are the exhaust emissions, as much as from 350,000 cars. Not forgetting the fumes from the incinerators. Much of these waste products are dumped into the air and the ocean, of course.

Although new ships have modern sewage treatment systems and older ships have often been retro-fitted with them, the major problem remains the pollutants that these systems produce. Ammonia, nickel, copper, zinc. Not good. It is also not good that many of the fuels used on ships are much more polluting than normal motor fuel. Ships emit more CO₂ per person than aeroplanes. Waste disposal has a devastating effect on marine microsystems and the health of the oceans. As of now there are about 300 giant cruise ships, but some thirty more are under construction. The Allure of the Seas, which will take 6,300 passengers,

und die Gesundheit der Ozeane. Im Moment gibt es etwas über 300 Riesenkreuzfahrtschiffe, doch es sind ungefähr dreißig neue in Bau. Den vorläufigen Höhepunkt dieser Entwicklung bildet die Allure of the Seas mit Platz für 6300 Passagiere. Länder mit niedrigem BIP profitieren nur sehr begrenzt von dem neuen Tourismustrend. Oft pachten Reedereien Landgebiete in diesen Ländern, wie zum Beispiel in Haiti, um den Kreuzfahrttouristen ein einwohnerfreies Strandvergnügen zu gewährleisten. Und natürlich auch ein bisschen, um alle anfallenden Einnahmen für sich verbuchen zu können.

Der Morgen. Selten war mein Gefühl, am falschen Ort zu sein, stärker. Zum Frühstück habe ich ein wenig Pappmaché eingenommen, die putzmunteren Passagiere beobachtet, während sie sich auf ihren ersten Landgang freuen, der am Mittag stattfinden soll. Ich hatte solche Landgänge vom Festland aus beobachtet, kleine Inseln, vor denen schwimmende Hochhäuser zum Liegen kommen, aus denen Insekten fließen. Ich hatte sie bedauert, die armen Menschen, die hektisch durch die Gassen stromern, die Angst, ihr Hochhaus zu verpassen, im Gesicht. Ich konnte mir damals keine größere Strafe vorstellen, als mit ihnen auf das Schiff zu gehen, auf dem ich Plastik und gelbe Farbe vermutete. Orte, die man nicht behende verlassen kann, Schiffe, Flugzeuge, Inseln und Trauerfeiern, machen mir immer Angst. Und nun stehe ich in meiner wahnsinnig gewordenen Kabine und warte auf den Landgang. Das Anlegemanöver ist der erste entspannte Moment meiner Reise. Ich bin begeistert, wenn Menschen ihre Berufe beherrschen, es kommt nur zu selten vor. Rückwärts einparken mit 120tausend Bruttoregistertonnen, Hut ab! Die Bedürfniserfüllung an Bord passiert mit einer beeindruckenden Perfektion. Vor dem Hafen in Palma lungern die üblichen Verdächtigen. Nepper, Schlepper, Bauernfänger. Der vernünftige Reisende wartet auf einen Bus, zahlt einsfünzig und schon wird er an der Kathedrale freigelassen. Fünf Stunden Zeit, um Tourist zu sein. Langsam erkenne ich einige meiner Mitreisenden, sie begegnen mir immer wieder beim Taumel durch die Gassen der Inselhauptstadt. Freiheit fühlt sich überwältigend an. Ich bin geneigt, sie mit Sprüngen zu feiern. Richtiger Kaffee, richtige Menschen, auch wenn sie vornehmlich aus Deutschland stammen, Palma hat sich, seit ich vor zehn Jahren hier war, tüchtig verändert, ist wie alle reichen Orte dieser Welt zu einer großen Chill Lounge geworden. Aber nun muss ich auch schon wieder in Haft, und ich schäme mich meiner inneren Stimme. Was ist so falsch daran, ein schwimmendes Hotel zu haben, das fast wie die Yachten der Reichen auf die Heimkehrer wartet, frisch geputzt, mit sauber verklappten Abwässern. Reibungslos strömen wir wieder an Bord, und diesmal beobachten alle das Ablegen des Kahns. Eine Meisterleistung an Präzision. Ich überlege mir, was für bombastische Schäden ein durchgeknalltes Arschloch von Terrorist auf so einem Boot anrichten könnte, aber da gibt's zum Glück schon wieder Abendessen. An den Tischen plaudern die Menschen inzwischen auch ohne alkoholische Getränke. Es haben sich Gruppen gebildet, Zu- und Abnei-

currently occupies the top spot. Developing or maybe we can just say Third World countries reap only very limited benefits from this new style of tourism. Companies often rent land in these countries, such as in Haiti, to give their cruise passengers a pleasant beach experience without having to meet the locals. And, of course, there's the added consideration that this way all the revenue will go directly to them.

Morning. Rarely have I felt more intensely out of place. I ate a little papier-mâché for breakfast and watched the passengers, all scrubbed squeaky clean, eagerly awaiting their first landfall, which would be at noon. I had already seen such landfalls from the other side, from the mainland or from little islands, where floating tower-blocks came and docked, and insects streamed out. I had felt sorry for those poor people hurrying through the streets, their faces betraying their fear of missing the departure of their high-rise. At the time, I could imagine no greater punishment than to go with them back onto the ship, where I imagined there would be a lot of plastic and gold paint. Anywhere that you can't leave whenever you want - ships, planes, islands, funerals - has always scared me. And now here I am, in my insane cabin, waiting to dock.

The docking manoeuvre is the first relaxing moment of my journey. I am always delighted when people are masters of their profession, it so rarely happens. Parking 120,000 gross tons in reverse? Hats off! The needs of those on board are fulfilled with impressive perfection. On land, the usual suspects are hanging around the port in Palma. Con men, touts, rip-off merchants. The smart traveller waits for a bus, pays one fifty, and gets off right in front of the cathedral with five hours to be a tourist.

I gradually start to recognize some of my fellow passengers, whom I run into again and again in the turmoil of the island capital's streets. The feeling of freedom is overwhelming. I'm inclined to jump for joy. Real coffee, real people, even if they're mainly Germans. Palma has changed a lot since I was here ten years ago. It has become like every rich place in the world: one enormous chill lounge.

But now it's time for me to go back to my prison, and I'm ashamed of my inner voice. What's so wrong about having a floating hotel waiting for us, almost like the rich-man's yacht? The ship freshly cleaned, the sewage cleanly dumped overboard. This time, we stream frictionless back on board, and this time we all watch as the vessel casts off. A masterly performance. I start to think about what kind of grandiose damage some crazy bastard terrorist could do on such a boat, but luckily it's dinnertime again. Now the people at the tables can talk even without alcohol. Groups have formed, likes and dislikes have been defined, and tonight a real tenor is performing in the theatre. The effort the travellers make to look good moves me; the performance of "Nessun dorma" is applauded, given a standing ovation. They have recognised something, these people. They have felt art. That night I almost feel part of the group.

Ports compete for the cruise ships, but it rarely pays off for them. Docks and other infrastructure are built for the

gungen haben sich erklärt, und heute Abend singt im Theater ein echter Tenor. Die Sorgfalt, mit der die Reisenden sich schöngemacht haben, rührt mich, nach »Nessun dorma« wird geklatscht, da gibt es stehende Ovationen. Sie haben etwas wiedererkannt, sie haben Kunst gespürt, die Menschen, und ich habe in jener Nacht fast das Gefühl, Teil der Gruppe zu sein.

Die Häfen buhlen um die Kreuzfahrtschiffe, aber es rechnet sich selten für sie. In den Terminals werden Anlegestellen und Infrastruktur für Megateile gebaut, die oft nur einen geringen Teil der Investitionen wieder hereinholen. Von dem, was Passagiere auf Landausflügen ausgeben, behalten Kreuzfahrtschiffe 50 Prozent und mehr als Provision ein. Die Entwicklung geht dahin, dass Kreuzfahrtunternehmen Kreuzfahrthäfen kaufen oder bauen. Damit entfällt jeder finanzielle Gewinn für die angesteuerten Länder. Da entwickelt sich eine eigne, hervorragend funktionierende kapitalistische Welt. Das Konzept von »The World« ist schon ein paar Jahre alt. Auf dem Luxusliner können sich sehr Reiche, die keine Yacht wollen oder sich keine angemessene leisten können, ein Stück Yacht kaufen. Es gibt an Bord 165 Eigentumswohnungen und einen Essensgutschein für 24tausend Euro. Die Preise können sie bei Content: Philip White +44 (0) 79 39 24 76 64 erfragen. Ob das die neue Welt sein wird? Auf dem Wasser wohnen, weil wir den Rest schon zerstört haben. Den Massentourismus, die Ferienclubs, die geballte all-inclusive Scheiße aufs Wasser verlegen, weil die schönen Gegenden verbaut sind? Man muss das alles nicht machen. Man kann auch ablehnen, abwinken, wenn es auch noch so billig ist. Kann sagen, ach nein, ich verzichte drauf, mit einem Flugzeug zu einem Schiff zu fliegen, die Welt mit mir vollzuschießen, nein danke, ich will ihr Supersonderangebot nicht. Wenn man unbedingt in einem Gefängnis auf dem Meer herum-schippern will, könnte man auch einfach ein Jahr sparen und mit einem kleinen lokalen Unternehmen fahren, mit kleinen Schiffen, ordentlich bezahlten Angestellten, diese Megaschiffe sind Menschenmelkmaschinen, Umweltschneidemaschinen, nur weil es billig ist, muss man nicht alles mitmachen. Man kann doch auch einfach mal ruhig sein, zu Hause bleiben oder in ein kleines Hotel gehen, irgendwo in Italien, meine Güte, das kann doch nicht so schwer sein.

Und nun. Checken die Massen aus, nach einigen Tagen Vollbedröhnung, Rundumdiehrspektakel. Gepäck vor die Tür, Menschen mit Zettelchen, die Rechnung finden sie in ihrem Kasten, auf der Rechnung finden alle einen beträchtlichen Servicezuschlag. Wütende Reisende stehen in Schlangen und erfahren, dass sie da irgendwas unterschrieben haben, im Vertrag, unten links. Vermutlich bezahlen sie mit dem kleinen Extra, bei mir sind es noch sechzig Euro für drei Kaffee, die Gehälter der Menschen aus den Schwellenländern. Draußen vor der Tür ist Sonne, die hat man in den letzten Tagen fast vergessen, in diesem dunklen Monsterkasten voller fensterloser Bars, Casinos, Tanzvergnügen, in dem man sich auflösen kann und am Ende glauben, dass hier die Welt sei, zusammen mit den anderen, die auch glauben, alles richtig zu machen, Spaß

mega-ships but often recoup only a fraction of the investment. The ships keep 50 percent or more of what passengers spend on shore excursions as commission. The trend is for companies to buy whole cruise ports, or build their own. And this eliminates any financial gain for the countries concerned. And now we have the creation of an outstandingly well-oiled, separate capitalist world. This concept of The World has been around for several years now. On board this luxury liner, the very rich, who do not feel like owning a yacht or who cannot afford one that meets their requirements, can buy a piece of a yacht. There are 165 owner-occupied flats on board for 24,000 euros including one meal voucher. For price inquiries, contact www.aboardtheworld.com. Will this be the new world? Living on the water because we've destroyed the rest? Simply shifting mass tourism, vacation clubs, this concentrated all-inclusive crap onto the ocean because we've wrecked everything beautiful on land?

We don't have to do this. We can say no, no matter how cheap it is. We can say, sorry, I'd rather not take a plane to get on a boat, clog the world with my shit, no thanks, you can keep your super special offer. If someone insists on dragging themselves around the sea in a prison, they can save up for a year and then go with a small local company, on a small ship, with a crew that's paid properly. These mega-ships are human milking machines, environmental killing fields, and we don't have to go along with everything just because it's cheap. We could just keep quiet, stay at home, or go to a small hotel, somewhere in Italy: good grief, how hard is that?

And now. Checkout. After days of being completely high on round-the-clock extravaganzas, the masses are processed like lambs to the slaughter. Get your luggage to the door, get all those little slips of paper sorted, your bill will be in your mailbox, and you'll find it includes a substantial "service charge." Angry travellers line up and find out that they signed something somewhere, in the contract, at the bottom left. Presumably what they're paying for with their little extra charges – in my case, sixty euros for three cups of coffee – are the wages of the crew from the developing countries. Outside is the sun, which we've almost forgotten about over the past few days in our dark monstrous box full of windowless bars, casinos and dancing, where you vanish and end up believing that this is the whole world, along with others who believe they are doing everything right, having fun, finally just having fun for once, letting themselves go, enjoying life, letting everything hang out, even their brains; and the sunsets, have you ever seen anything so beautiful? I am angry and there's no point in that. Apparently I just need to get away. On a cruise. Endlessly travelling the world, the seven seas, losing myself in the entertainment programme, melting away in the jacuzzi, and going to sleep at night with my neon tubes.

Postscript:

In January 2016, for the first time, a cruise ship had to make for port because of suspected terrorists and explo-

haben, einfach mal Spaß haben, Verantwortung abgeben, genießen, die Beine baumeln lassen, das Hirn, und die Sonnenuntergänge, nein so etwas Schönes. Ich rege mich auf, und das ist sinnlos. Vermutlich muss ich einfach wieder los. Auf Cruising. Ohne Ende die Welt bereisen, alle Weltmeere, aufgehen im Unterhaltungsprogramm, zerfließen im Whirlpool und am Abend mit meinen Neonröhren schlafen gehen.

P. S.

Im Januar 2016 musste erstmals ein Kreuzfahrtschiff wegen des Verdachts auf Terroristen bzw. Sprengstoff an Bord einen Hafen ansteuern.

sives on board.