

## Cassiopeia-Schiffsreise und OZ-Reise (Australien, Neuseeland)



*13.Nov.2013 – 29.April 2014*

Diese Reise hatte eine eigene Geschichte ... die vielleicht später einmal erzählt werden wird...

Wenn es um eine solche Reise auf der rein menschlichen und organisatorischen Ebene geht, würde man sagen, dass für die Vorbereitungen alleine schon zumindest drei Monate, wenn nicht gar ein halbes Jahr, notwendig wären. Abgesehen davon aber sind sie für mich in diesem Zeitraum einfach nebenher verlaufen. Denn es waren wieder einmal Wochen, in denen die Menschheit vor anstrengenden Anpassungen und Entscheidungen stand. Und da bin ich dann mit meiner Arbeit aufgefordert, die Dinge ausgleichen zu helfen und dabei die Veränderungen in den Menschen sanft voran zu treiben.

Die gesamte Vorbereitung war dann innerhalb eines Monats und zwischen zwei Finsternissen<sup>1</sup> gelaufen - und zwar genau zwischen dem 11.10.2013 und dem 11.11.2013. Unendlich viel war in diesen wenigen Wochen geschehen. Das Bisherige war nun vorbei... und was vor mir lag, war noch unsichtbar.

### **Blögeintrag vom 13.11.13**

*Meine Vorbereitungen sind abgeschlossen, und es geht nun los... hinein in die Weite und in ein grosses Abenteuer. Meine Aufgaben werden vielfältig sein, und jeder Schritt auf dieser Reise – die auf ihre Art und Weise eine „Pilgerreise“ sein wird – ist ein Hinhorchen, Vertrauen, Tun-was-zu-tun-ist, ein Bereinigen, Entbinden, Loslassen, Neuverbinden, Stärken, Aktivieren.... Das sind Schritte, die zuerst oft auf der unsichtbaren Ebene gesetzt werden,*

---

<sup>1</sup> Mondfinsternis am 18.10.2013 und Sonnenfinsternis am 3.11.2013

*damit sie später dann auch in der sichtbaren Welt ihre Wirkung entfalten. Und die Entfaltung dieser Wirkung geht jetzt oft sehr schnell.*

*Ein Komet ist sichtbar gewesen, als ich vor ein paar Tagen inmitten der Nacht in den Sternenhimmel geschaut hat. Und er kündigt von einer grossen Veränderung. Seien wir offen, wachsam und im Frieden mit uns selber... Ich werde mich später wieder melden. Habt einen guten Winter!*



### **Notiz vom 18.11.2013**

*Die Reise nach England begann auf dem Landweg... Das war ein Teil des Planes. Der Bus von Wien nach London war ausgebucht, doch der Platz neben mir blieb bis Brüssel leer und ich genoss diesen Freiraum. Mit dieser Fahrt vollendete sich mein Überqueren des gesamten eurasischen Kontinentes, was vor genau zweieinhalb Jahren mit der Fahrt von Wien nach Moskau und von dort mit der transsibirischen Eisenbahn bis ganz hinüber nach Wladiwostock begonnen hat.*

*Während der Bus auf der deutschen Autobahn Richtung Aachen leise über den Kontinent fuhr, war es Nacht geworden. In diesen Stunden der Traumzeit zeigte sich plötzlich eine Kraft, die sich auch in den vorbereitenden Tagen immer wieder gezeigt hat. Sie war damals Hüter des Landes und Berater des letzten Königs eines Reiches, das Europa sehr lange die mütterliche Kraft unseres mütterlichen Planeten erhalten hat... Viele bezeichnen diese Kraft mit dem Namen „Merlin“. Dahinter verbirgt sich freilich etwas anderes als das, was sich später im Reich der Legenden und Sagen wiederfinden sollte.*

*Es war vor etwa eineinhalb-tausend Jahren, als jene Macht die Insel Britannien erreicht hatte, die sich auch schon anderswo bereits die Erde unter wütendem Schnauben unterworfen hat. Eine hohe Kultur wurde damals dem Erdboden gleich gemacht. Seither ist in Europa kein Stein mehr auf dem anderen geblieben.*



**Das war die Schiffsbeschreibung...**  
und es gab mehrere (auch Routen) zur Auswahl.  
Meine Wahl ging sofort zu „Cassiopeia“.

**Schiffsinformationen**

**CMA CGM Andromeda / CMA CGM Aquila / CMA CGM Callisto /  
CMA CGM Cassiopea / CMA CGM Centaurus / CMA CGM Columba /  
CMA CGM Gemini / CMA CGM Libra / CMA CGM Lyra / CMA CGM Leo /  
CMA CGM Pegasus / CMA CGM Titan**




Foto Copyright: G. Taube

**Die Schiffe**  
Diese modernen, bei der koreanischen Hyundai Heavy Industries Werft erbauten Containerschiffe wurden 2009-2011 in Dienst gestellt. Sie sind 263 Meter lang, 45 Meter breit und können bis zu 11'356 Container laden. Die Schiffe fahren unter der Flagge von England/Malta oder Zypern mit internationaler Schiffsführung.

**Passagierkabinen**  
Die Schiffe verfügen auf dem F-Deck über fünf Doppelkabinen, alle mit Dusche/WC.

Die zwei großzügigen Doppelkabinen „701“ und „708“ (ca. 29 qm) sind Eckkabinen und verfügen über zwei Einzelbetten (130 cm), Sofa, Salonisch, Schreibtisch sowie KÜchenschrank. Der Ausblick ist frei zur Seite und nach vorne (bei viel Ladung verstell).

Die Doppelkabinen „709“ und „712“ (ca. 21 qm) sind ebenfalls Eckkabinen und gleich eingerichtet wie die Kabinen „701“ und „708“, verfügen aber über ein Doppelbett (140 cm breit). Die Sicht ist frei zur Seite sowie nach achtern (bei viel Ladung verstell).

Die Doppelkabine „702“ (ca. 21 qm) verfügt ebenfalls über ein Doppelbett (140 cm breit) und bietet Sicht nach vorne (bei viel Ladung verstell).

**Weitere Passagiermöglichkeiten**  
Die Mahlzeiten werden in der Offiziersmesse eingenommen. Der (bescheiden eingerichtete) Fitnessraum sowie das kleine Innen-Swimmingpool auf dem C-Deck stehen den Passagieren ebenfalls zur Verfügung. Dem Fitnessraum angeschlossen ist eine kleine Bibliothek. Der Passagier-Aufenthaltsraum liegt auf dem F-Deck und ist mit TV/DVD/MP3 ausgerüstet. Die einzelnen Decks können mit Lift erreicht werden.

21.11.2013

## Britannien

Über 24 Stunden ging es mit dem Bus von Wien nach London, und es war wie ein Hineingleiten in den Kontinent...

um dann hinüber zu setzen durch den engen Kanal – den Eurotunnel weit unterhalb des Ozeans. Es war ein Erlebnis der anderen Art.



Das hektische Treiben in London war nur ein kurzer Übergang, bevor eine weitere lange Busreise mich mitten in der Nacht hineinbrachte nach Glastonbury, das sagen-umwobene frühere Avalon, welches in den Nebeln einst verschwunden war...

22.11.

## Avalons Nebel...



Was die Weltthemen und uns als Menschheit betrifft: Es dreht sich jetzt alles im Kreis und zum Teil beschleunigt es sich noch um ein Vielfaches. Noch einmal versuchen jene, die ich früher bereits als Raubritter bezeichnet habe, die Erde an sich zu reißen. Dazu lässt man Fukushima einfach aus dem Ruder laufen, vervielfacht noch die Abhör- und Kontrollmethoden, lässt die Regierungen die Menschen schamlos belügen... Wir wissen darum und können dem Ganzen ausweichen, um uns den wirklich wichtigen Dingen zu widmen und anderen zu helfen, endlich aufzuwachen.

Denn jetzt werden die „Nebel von Avalon“, die unser Bewusstsein so lange eingehüllt haben, immer durchlässiger. Die Zeit zum Erwachen ist da... Das neue Licht und das Land hinter den Nebeln wird sichtbar...

Damit verabschiede ich mich für eine Weile und melde mich dann im neuen Jahr wieder!

\* \* \*

## Berichte aus Malta

3.12.

### Bericht 1 Hafenleben

Überraschender Weise gibt es nun doch eine Landung auf Malta, und so versuche ich zumindest einen kleinen Eindruck zu geben von der bisherigen Schiffsreise...

Der Weg von Glastonbury hinunter nach Southampton war wie eine Reise nach Canada. Sie dauerte unendlich lange und war – vor allem auch mit meinem schweren Gepäck – unglaublich umständlich. Und diese Hafenstadt wird wahrscheinlich auch nie auf der Liste meiner Lieblingsstädte auftauchen, aber es war ja nur vorübergehend. Grau war sie und schrill...



Und das Schiff war verspätet, sodass ich am anderen Tag dann zur Wartezeit noch eine Verlängerung bekam. Als um 15 Uhr Nachmittag an diesem Samstag (23.11.) dann die **Cassiopeia** einlief, war das keine Kleinigkeit. Und der wachhabende Sicherheitsbeamte war so freundlich, mich dieses Ereignis gleich auf seinem Monitor mitsehen zu lassen.

Eine Stunde später war ich dann auch schon auf dem Schiff, mit Sack und Pack... und bekam auch gleich eine erste Führung. Keine kleine Angelegenheit. 24 Stunden lang wurde das Schiff dann beladen, während ich mich mit meiner Kabine vertraut gemacht und mich darin eingerichtet habe. Die Nacht war durch den Hafentlärm einigermaßen unterbrochen. Doch am nächsten Nachmittag ging es dann los und wir wurden endlich aus Southampton hinaus- eskortiert.



Jetzt aber ging es nicht einfach weiter, hinunter nach Süden, sondern hinüber nach Belgien, wo am nächsten Morgen noch ein Teil der Mannschaft ausgetauscht werden sollte – inklusive



dem Captain. Und ich war nicht wenig überrascht, als dieser mich beim Verabschieden um acht Uhr früh fragte, ob ich denn an Land gehen wolle. Wir hätten etwa 7 Stunden Zeit. So kam es, dass ich ein paar Stunden im belgischen Zeebrugge bzw. Brugge verbrachte und mich unerwarteter Weise noch mit Dingen versorgen konnte, die ich in meinem Gepäck nicht mehr unterbringen konnte, die dennoch aber recht nützlich sein würden. Und in den vergangenen 24 Stunden war mir ja reichlich klar geworden, was es gab und was es nicht gab, so z.B. Schwarzbrot, Saft, Kaffee, Joghurt... Das war jedenfalls nicht Teil der Seemannsverpflegung.



Als ich das Schiff verliess, war es gerade erst hell geworden. Auf der Fahrt mit dem Zug (in den ich, vom Regen durchweicht und nach längerer Bahnhofssuche, erleichtert einstieg) von Zeebrugge nach Brugge war mir dann erst bewusst geworden, wie mir geschah. Ich war an Land, und ich hatte ungefähr vier bis fünf Stunden Zeit. Es kam auch auf die Zugfahrzeiten an, und diese kleinen Brummer fuhren nur einmal pro Stunde. Zwei Stunden vor dem Ablegen aber musste ich zurück sein, denn da wurde bereits der Aufgang abmontiert.

Während Zeebrugge nur als eine Art Dorf erschien, zeigte sich Brugge (die Belgier sagen „Brüsch“) als eine malerische kleine Stadt, ähnlich wie Krumau in Tschechien. Sie ist deshalb auch eine totale Touristenstadt. Es gab da unendliche viele Fahrradfahrer, Pferdekutschen und Schokolade. Und als ich zurück war auf dem Schiff, war ich wirklich froh, dieses Treiben wieder hinter mir lassen zu können.



Auch hier im Hafen wurde das Schiff noch einmal stundenlang beladen und entladen. Der Hafen selbst war, wie alle anderen Frachthafen auch, voll mit Container und ansonsten nichts-sagend. Doch es gab einen fernen Blick hinauf zur Nordsee, der verheissungsvoll war. Am Abend war es dann soweit und wir legten ab. Draussen war es inzwischen finster geworden. Das Schiff hatte jetzt einen neuen Captain, ein paar neue Offiziere, einen neuen Kadetten und noch einmal hunderte Container mehr...

3.12.

## **Bericht 2 Schiff ahoi**

Am Abend des 25. November haben wir dann also endgültig Kurs genommen auf unser fernes Reise-Ziel... und in den nächsten Tagen sollte es der französischen, spanischen und portugiesischen Küste entlang gehen, die aber (fast) immer ausser Sichtweite war. Mit einer Geschwindigkeit von 25-40 Km/h sind wir da unterwegs und mit einer grossen Schwere, wodurch auch bei grösseren Wellen keine riesigen Schaukelbewegungen ausgelöst werden, sondern es eher ein ständiges Hin- und Her- und Auf- und Ab-Wiegen gibt, ähnlich vielleicht einem sanften Schaukelstuhl. Grössere Stürme gab es im Atlantik keine.

Die Container auf dem Schiff aber, und es sind ungefähr 10.000, die haben ihr Eigenleben. Doch das dürfen sie freilich auch, denn eigentlich sind sie ja der Haupt-Passagier auf diesem Gefährt. Steht man an der Reiling draussen, dann hört man sie donnern, brummen, tosen, schlagen, quietschen... und es dürfte viel Aufwand benötigen, dass sie im Gleichgewicht bleiben, denn viele von ihnen beinhalten gefrorene Waren, und da wird ständig überprüft, ob die Temperatur passt...

Die Mannschaft besteht aus 27 Mitgliedern, und dann bin da noch ich. Wir verstehen uns recht gut, insofern als wir uns auf ein Minimum an Kommunikation beschränken. Die Offiziere am Schiff und der Captain sind Kroaten und Montenegriner. Ich verstehe also während des Essens so gut wie gar nichts. Nur manchmal klingt etwas ein wenig wie Russisch. Und das Englisch der meisten dieser Seeleute ist beschränkt.

Der Rest der Crew inklusive Koch und Steward sind Philippinen. Und es sind auch zwei Chinesen an Bord. Was sie genau machen, weiss ich nicht. Denn ich lasse die Mannschaft bei ihrer Arbeit in Ruhe, wie auch sie mich in Ruhe lässt.

Nach vier Tagen war dann Land in Sicht: Gibraltar, vor allem zunächst Marokko. Die Einfahrt in die Strasse habe ich live miterlebt. Um elf Uhr nachts durfte ich nämlich hinauf auf die Kommandobrücke gehen, wo mir der Captain alles genau erklärte und dazwischen immer wieder Kommandos an die diensthabende Crew weitergab... damit wir keinem anderen Schiff zu nahe kamen und damit die Geschwindigkeit an die Strömung angeglichen wurde.



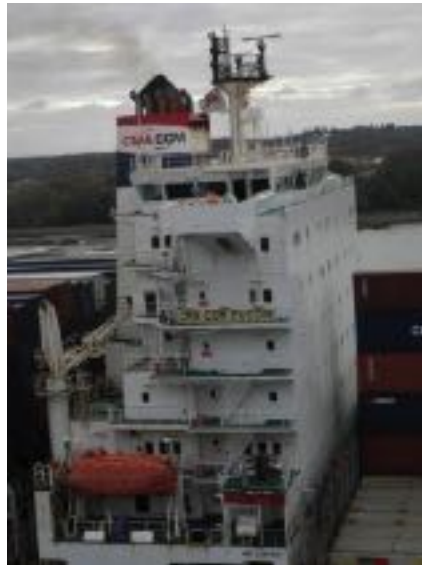
Somit haben wir den Atlantik verlassen und kamen herein in das Mittelmeer. Da ist es ein wenig ruhiger als draussen. Aber es gab auch schon Gewitter und andere Wetter-Kapriolen, und die Schaukelbewegungen des Schiffes waren dann schon ein wenig eindrucksvoller.

Herrliche Sonnenauf- und Sonnenuntergänge habe ich erlebt, sowie das ständig wechselnde Schauspiel von Wolken und Wellen. Und es war oft ziemlich spannend, wo denn gerade die

Sonne auf oder untergehen wird, weil sich das Schiff oft gedreht hat. In den letzten Tagen sind wir vorbeigefahren an Algerien, Tunesien, Sizilien und an der berühmt-berüchtigten Insel Lampedusa... Spaniens Küste hingegen war kaum zu sehen.

Die Seemannskost ist ebenfalls ein recht beeindruckender Faktor auf einem solchen Schiff, und mich wundert es, dass es die Leute schaffen, dennoch bei halbwegs guter Gesundheit und Laune zu sein. Niemandem von uns würde es einfallen, in so rauen Mengen Gefrorenes zu frittieren und jede Kartoffel, jedes Gemüse, jedes Fleisch in heissem Billigöl zu Ende zu schmoren und alle Reste dann in Suppen und Pizzas noch einmal zu präsentieren. Ich halte mich dazu, wenn möglich, in einiger Entfernung...

Und dennoch: Die Situation auf dem Schiff ist recht entspannt. Der Captain legt keinen Wert auf militärischen Gehorsam, sondern er sieht seine Mannschaft wie eine Familie, um die er sich kümmert. Anders, als vermutlich auf vielen anderen Schiffen da draussen...



*So sieht die Zentrale auf einem solchen Schiff aus: das ist der Bereich, in dem wir wohnen und wo das ganze Schiffsleben abläuft... (ich bin im 7.Stock, direkt unter der Captain-Suite und der Kommandobrücke)*

Meine Kabine ist geräumig und ich bin weitgehend ungestört. Mein Schreibtisch allerdings steht quer zur Fahrtrichtung und da braucht es wegen der ständigen Schaukelbewegung oft viel Konzentration, beim Tippen die richtigen Tasten zu treffen.



Ansonsten ist es eine ganz eigene Welt hier, und das langsame Hineinfahren in sie hat sehr viel Beschauliches und Ruhiges. Ich liebe es, auf diese Weise jeden Tag in meine Arbeit hier eintauchen zu können... Und die ist wahrlich keine Kleinigkeit. Manchmal komme ich mir vor, wie ein Schiffskapitän, der durch unbekannte Gewässer navigiert, neue Länder entdeckt und einen Kurs zu steuern versucht, der ihm vorher völlig unmöglich erschienen ist...



3.12.

### **Bericht 3 Malta – ein Jahr danach**

Es war ein Höhepunkt, in Malta anzulegen und sehr unerwartet. Und es war gleichzeitig auch der letzte Landgang auf dieser Schifffreise. Für einige Zeit fühlte ich mich zurückversetzt in das vorige Jahr, wo ich genau zur selben Zeit dort war, allerdings auf der Nachbarinsel Gozo. Und was ich hier zu tun hatte, das war ein Anschliessen an das, was ich damals gemacht habe, und was ich dann plötzlich unterbrechen musste. Deshalb war es gleichzeitig auch ein Abschliessen dessen, was offen geblieben war... und noch viel mehr.

Ein riesiger Regenbogen stand bei unserer Einfahrt früh am Morgen des 3. Dezember über der Stadt, und ich sah ihn als Zeichen des Willkommen-Seins. Im Vergleich zu den vorherigen Häfen erschien jener von Marsaxlokk wie Malta eben ist: ein wenig herunter gekommen, südländisch verlangsamt... Der Sicherheitsbeamte, der mich zum Tor hinaus brachte, erklärte mir, dass ich grosses Glück hätte, denn eigentlich war dieses schöne Wetter nicht vorher gesagt. Das sollte sich bald aber wieder ändern...



Ich hatte vier Stunden Zeit in diesem Ort Birzebbugia, der Marsaxlokk vorgelagert ist – vor allem einmal, um einen Internet-Anschluss zu finden und die vorbereiteten Arbeiten in den Äther hinaus zu schicken. Unser Kapitän hatte mir aber bereits einen Geheimtipp gegeben, und so brauchte ich nicht lange zu suchen.

Während ich im Cafe sass und sowohl Wärme als auch einen guten Kaffee genoss, begann es draussen zu schütten – sintflutartig. Ich war froh, im Trockenen zu sein... hoffend, dass mein Computer-Akku so lange durchhält, bis alles gemacht war. Freilich hatte ich einen Adapterstecker mit dabei, aber was half es, wenn man in Malta den britischen Stecker auf Maltekisch verändert hat. Eben ein klein bisschen anders.

Dann hätte ich beinahe darauf vergessen, dass man in Malta mittags die Geschäfte zusperrt. Doch es ist alles gut gegangen, und ich habe gefunden, was ich braucht – besonders ein wenig Weihnachtsschokolade für die Schiffsmannschaft. Und ich bin nicht nur einmal nass geworden auf meiner kleinen Einkaufstour.



Beim Auslaufen des Schiffes war das dann Wetter wieder so, als sei nichts gewesen: trocken und hell. Der Abend brach langsam herein.

\* \* \*

4.-6.12.

### **Mittelmeer**

In den kommenden Tagen ging es weiter vorbei an der nordafrikanischen Küste mit Marokko, Tunesien und Libyen, während nördlich von uns am 5. Dezember Kreta auftaucht. Und ich war mir ganz sicher, meine Drachin gesehen zu haben, die die Hauptrolle im „Feuerdrachen“-Buch inne hatte.



*Leben auf dem Schiff*

Aber Paleochora war sicher 60 Meilen von uns entfernt, während wir der Insel Gaphdos um einiges näher waren – das war jene Insel, die ich damals mit einer kleinen Schaukel-Fähre besucht habe und die auf der Rückfahrt in einige Gewitter geraten ist. Dieses Mal sah ich Gaphdos, den südlichsten Punkt Europas von der Rückseite.

Weiter ging es dann mit der Türkei im Norden, die wir aber natürlich nicht zu sehen bekamen und schliesslich Zypern am späten Nachmittag des 6. Dezember. Überall gab es da etwas zu bereinigen und zu heilen, dann am nächsten Morgen standen wir bereits vor der Stadt Beirut...

\* \* \*

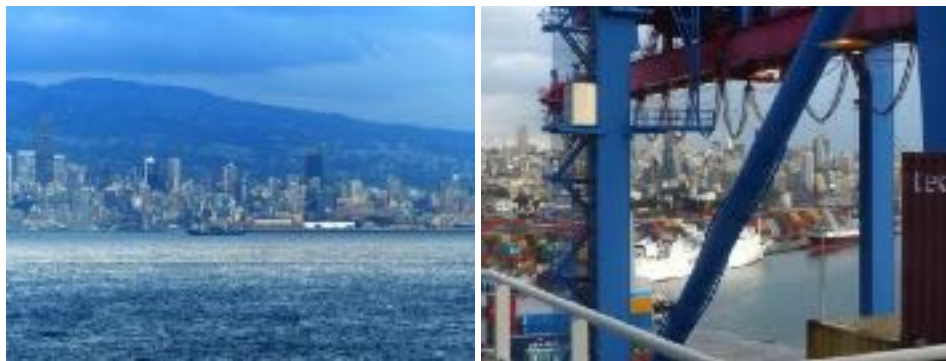
7.-9.12.

## **Beirut - Libanon**

Etwas ist dann anders geworden, als wir uns dem Nahen Osten, dem äussersten Osten des Mittelmeeres genähert haben. Früh am Morgen kamen wir vor der Stadt Beirut im Libanon an... und wir standen und standen und standen... zehn Stunden lang, bevor wir in den Hafen einfahren konnten.

... währenddessen haben in diesen Stunden die sogenannten Behörden vor Ort das Schiff „an sich gerissen“ – so kann man es wohl am besten beschreiben. Man spürte die Aggressivität, mit der sie sich hier nahmen, was sie nur konnten: Zigaretten, Whisky, usw. Und das eigentlich aus keinem sichtbaren Grund, denn niemand ging hier von Bord, noch hatten wir sonst etwas mit dem Land zu tun. Wir brachten nur Container und nahmen einige mit. Aber das dürfte gängige Methode sein: Seeräuberei auf „legalem“ Weg. Auch die Funkdurchsagen waren entsprechend, wenn das Schiff ein wenig abdriftet, was bei diesem Wind und Wetter, wie wir es hier vorfanden, ganz logisch war. „Captain, was haben Sie vor. Weichen Sie zurück“. So und ähnlich war es stundenlang zu hören.

Beim Essen war es dann ganz ruhig. Trotzdem sie alle wissen, was sie hier erwartet, sind sie immer wieder völlig fassungslos.



Mittlerweile habe ich die Zeit genutzt, um zu heilen, was zu heilen war. Und ich habe die Regenbögen gesehen hinter mir, während vor uns die Stadt von einem Gewitter in das nächste gehüllt wurde.

Drei Tage waren wir dann dort, und man konnte den Krieg und die Aggressionen förmlich greifen. Ein Bombenanschlag hatte vor kurzem erst die Stadt in Schock versetzt.

Am Morgen des 9.Dezember verliessen wir Beirut. Wir wurden weit hinaus geschickt, sodass Israel, der Erzfeind des Libanon kaum zu sehen war. Von da an ging es geradeaus hinunter zum Port Said, wo sich die Einfahrt in den Suezkanal befindet.

\* \* \*

10.12.

## **Suez-Kanal**

Den ersten Teil dieses Kanals durchfahren wir während der Nacht. Ich bin lange draussen gestanden, weil das jener Teil der Reise war, wo das Land sehr nahe ist und am meisten zu sehen war.

Am Morgen des 10.Dezember standen dann wir im Grossen Bittersee... Es war dunstig und ganz, wie man sich Ägypten vorstellt.



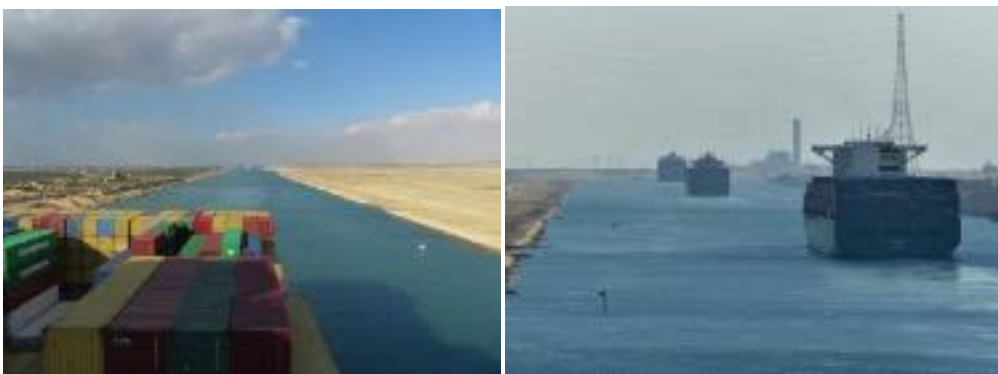
Auch hier gab es eine lange Wartezeit, doch sie war entspannt. Souvenirhändler kamen an Bord, und es gab da alles Mögliche zu kaufen, von Kuperpyramiden und –Sphinxen angefangen über Satellitentelefone, Telefon-Wertkarten, Taschenlampen, Angelhaken, Batterien... Die Mannschaft hat es sichtlich genossen und auch ich habe mir ein nettes Teller gekauft, um den Tisch ein wenig zu dekorieren.

Wir warteten, weil die Schiffe aus der Südrichtung den Kanal zuerst verlassen mussten, denn wir (und auch andere) waren mit unserem Schiff so breit, dass wir beide Spuren benötigten.

Danach begann die Fahrt, die eine der schönsten war auf der gesamten Reise, nämlich die durch die fast schnurgerade Strecke des unteren Kanal-Teiles. Alles war hier vom Militär streng kontrolliert...



Der Blick auf ein Land, das eigentlich eine Wüste ist, aber bewässert wurde, um es bewohnbar zu machen, war ein ganz eigener. Links von uns waren Sand und Wüste, im Hintergrund war der Sinai zu sehen. Rechts aber tauchten Siedlungen und Städte auf. Wir waren nun ungefähr auf einer Ebene mit Kairo und den Grossen Pyramiden. Es war eine besondere Fahrt.



Als die Muezine von den verschiedenen Minaretten zu hören waren, nahm der Pilot, der für diesen Abschnitt an Bord gekommen war, einen Platz ein und las in den Suren.  
Gegen Abend waren wir draussen im Golf von Suez, den wir dann, nach einem herrlichen ägyptischen Sonnenuntergang, während der Nacht durchfahren...

\* \* \*

12.-14.12.

### **Jeddah – die Gefürchtete**

Der nächste Teil der Reise war ein schwieriger, und die Stimmung veränderte sich drastisch, sobald wir in das Rote Meer hinein gefahren waren. Sie wurde sichtlich gereizt und nervös... denn der nächste Anlegehafen war Jeddah in Saudiarabien. Warnungen wurden ausgegeben, Deklarationen mussten gemacht werden und alle wurden aufgefordert, „anstössige Dinge“ abzugeben bzw. vom Computer zu löschen... Auch herrschte ein absolutes Fotografier-Verbot. Eine riesige Wasserfontäne war an der Küste zu sehen, so hoch wie ein kleines Hochhaus, etwa 40-50 Meter hoch.



Doch hatte ich alles längst schon vorbereitet und Dinge aufgearbeitet, bevor wir dann am Nachmittag des 12. Dezember vor der Stadt standen. Und auch hier hiess es wieder: warten... Gegen Mitternacht war es dann soweit, und wir fuhren in den Hafen hinein. Er war riesig, viel grösser noch, als jene, die wir bisher gesehen haben. Denn freilich, hier werden auch die Öltanker befüllt.

Während der nächsten beiden Tage war viel Hektik zu spüren, und trotzdem hat sich die Stimmung gewendet, während ich leise im Hintergrund gearbeitet habe. Ich habe dann dem Captain vorgeschlagen, ein Fest zu geben, wenn alles gut vorbei ist...

Und er hat sein Wort gehalten. Auf der Fahrt hinunter nach Bab al Mandab (das „Tor der Tränen“) am Golf von Aden, gab es dann ein grosses Grillfest, und natürlich war es „seine Idee“, alles klar.





Nun ging es vorbei an Erithräa und dann an Dschibuti und östlich von uns am Jemen. Hinter Erithräa lag Cassiopeia's Land, nämlich Äthiopien. Das Schiff war sozusagen „ihr geweiht“, und darum bin ich während dieser Zeit ganz besonders mit ihr in Verbindung gestanden.

Das Rote Meer (Erythräa heisst „Rot“) ist etwa 2200 Kilometer lang und bis zu 360 Kilometer breit. An seiner tiefsten Stelle hat es 2600 Meter. Es verengt sich dann unten bei Bab al Mandab auf nur 29 Kilometer...

Und ab da, nämlich der Durchfahrt in Indischen Ozean hinein, wurden die Gang-Fenster verklebt und alle wurden aufgefordert, das Schiff während der Nächte finster zu halten, denn nun tauchte das nächste Problem auf: die Piraten – und nicht nur die von Somalia. Die Furcht davor war gross.

Ich habe es jedoch genossen, während der Nacht ganz im Dunklen draussen am Deck sein zu können und sowohl den Sternenhimmel als auch den zunehmenden Mond zu beobachten.

Zwei Tage lang fuhren wir dann entlang eines international eingerichteten Korridors, der die durchfahrenden Schiffe unter den Schutz der Navi stellte. Ab jetzt ging es während der nächsten (fast) zwei Wochen nur ostwärts durch das Arabische Meer und den Indischen Ozean.

\* \* \*

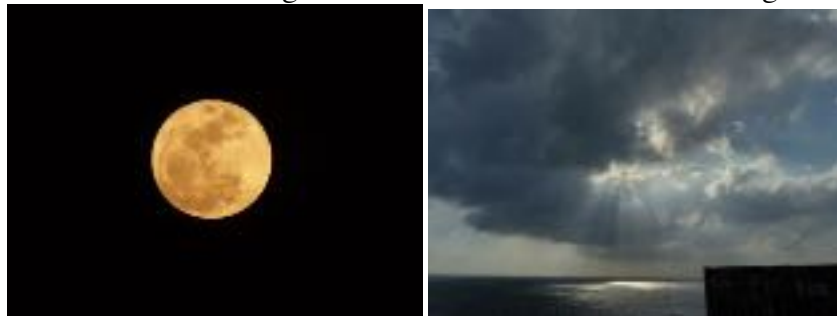
16.-28.12.

### **Endloses Meer**

Im Bezug auf die Piraten gab es nach dem Korridor keine Entwarnung, denn das gesamte Gebiet bis hinüber nach Malaysia sei gefährdet, hiess es. Mir war es recht, und wer sich fürchten wollte, kam vermutlich auf seine Rechnung.

Doch für mich war es Zeit „zum Entspannen“, denn viel war bisher geschehen und es gab nichts Schöneres, als gleich nach der Ausfahrt aus dem Golf von Aden, Delfine zu sehen – ganz kleine Delfine.

Die Vollmondnächte (rund um den 17. Dezember) waren wunderbar. Und ab nun wurde es langsam auch warm und schwül. Es gab viele Gewitter und oft einen heftigen Seegang.



Aber wir hatten auch einen wolkenlosen Tag, einen einzigen.. Da sah man nur blauen Himmel, Sonne, Meer – hin und wieder ganz in der Ferne tauchte ein Schiff am Horizont auf. Auch das ist eine ganz eigene Erfahrung. Auf das Deck hinaus gehen kann man da kaum, weil es einfach zu heiss ist und ansonsten regt und bewegt sich gar nichts.

Als wir uns dann den Malediven näherten und an ihnen im Norden vorbeifuhren, ist es schwül-heiss geworden. Das war genau zur Winter-Sonnenwende. Zwei Tage später sahen wir in weiter Ferne Sri Lanka, und am Tag davor haben wir die Südspitze von Indien passiert. Land war aber jeweils nie bis kaum zu sehen. Es war auch sehr dunstig.

Während dieser beiden Wochen gab es fünf Mal eine Zeitumstellung, und da ist es dann so, dass man kurz vor ein Uhr nachmittags ev. ein kleines Mittagsschläfchen macht und man dann erst nach zwei Uhr wieder aufwacht. Weg ist eine Stunde!

Weihnachten hat dann den Alltagstrott am Schiff ein wenig unterbrochen. Am 24.Dezember gab es mittags wie abends ein Fisch- und Meeresfrüchte-Buffer und am 25.Dezember mittags wie abends ein Barbecue, wobei am Abend noch ein Spanferkel dazu kam.<sup>2</sup> Ich konnte es schon kaum mehr sehen und noch viel weniger riechen.



Die Mannschaft, die sich fast genau in zwei Teile unterteilt hat, nämlich die kroatische und die philippinische, hat das Fest sehr unterschiedlich begangen. Die einen spielten auf cool und europäisch distanziert (nach der langen kommunistischen Zeit auch verständlich), und die anderen waren einfach darauf eingestimmt. Für sie hatte das Fest noch eine Bedeutung...



---

<sup>2</sup> Ich glaube, es wird noch lange dauern, bis ich das Grauen vor so viel Fleisch überwunden habe... aber es war hier einfach nur ein „Durchtauchen“ möglich – nämlich so viel wie nötig und so wenig wie möglich. Denn einen Schiffskoch beleidigt man nicht...

Es gab dann noch einen längeren Karaoke-Abend mit viel philippinischer Begeisterung. Natürlich wurde auch der „Passenger“ – wie sich mich nannten oder einfach Ma'am (Madame) – zum Mitmachen aufgefordert. Und als ich zum Schluss für sie das „Silent Night“ angestimmt habe, war die Begeisterung gross und selbst die Diensthabenden ganz oben auf der Kommandobrücke waren live dabei.



Das Leben auf so einem Schiff ist etwas ganz Eigenes. Man lebt da in einer riesigen Stahlkonstruktion und es gibt faktisch kein Entrinnen. Wochen- und monatelang fährt eine solche Mannschaft von einem Hafen zum anderen. Und es ist zumeist eine reine Männer-Gruppe, die militärisch organisiert so ihren Alltag lebt, wobei wir mit unserem Captain auch ein grosses Glück gehabt haben, denn für ihn stand immer die Mannschaft als Familie im Vordergrund.

Abwechslung gibt es in diesem Arbeitsalltag nicht wirklich viel. Wir hatten einen Fitness-Raum und einen Swimming Pool. Ersterer hat mich nie gesehen und zweiteres wurde erst im indischen Ozean zum ersten Mal mit Meerwasser befüllt. Vorher war es zu kalt. Es reichte für fünf Schwimmtempo, und wenn der Seegang zu hoch war, dann kann es sein, dass man einfach aus dem Pool herausgespült wird...



Inzwischen sind wir in Port Kelang in Malaysia gelandet. Wegen eines Streiks des Hafenpersonals mussten wir auch hier stundenlang warten, und statt der geplanten Ankunft am 27. Dezember um 14 Uhr legten wir genau zwölf Stunden später an. Die ersten „Gäste“ des Landes aber kamen bereits, als wir noch weit vor der Stadt standen: die Kakerlaken.

Am nächsten Tag ging alles sehr schnell. Ich wurde vom Schiff abgeholt. Dann musste ich zunächst durch die Zoll-Formalitäten. Schliesslich wurde ich zum Hotel in der Stadt Kelang

(oder auch Klang) gebracht. Auf der Fahrt dorthin stoppte der Taxifahrer an einem kleinem Markt für ein malaysisches Frühstück. Ich war jetzt in einer komplett anderen Welt angekommen... Es war eine wunderbare Reise, genau die richtige Zeit für das, was zu tun war. Doch das Schiff wird mir nicht fehlen.

In nächster Zeit werde ich wohl eine Überdosis an Obst und Gemüse brauchen, denn während der letzten beiden Wochen auf dem Schiff gab es kein „frisches“ Obst mehr, und auch Gemüse und Salat haben zunehmend ärmer ausgesehen. Es gab viele Mahlzeiten, die für mich dann fast nur mehr aus Weissbrot und Käse (aus Holland, d.h. gen-manipuliert) bestanden haben. Ob Malaysia dafür der richtige Platz ist, kann ich wohl erst später sagen.

