

5. Bericht: Natal

Teil B $05^{\circ}46'S$ $35^{\circ}12'W$

Algeciras

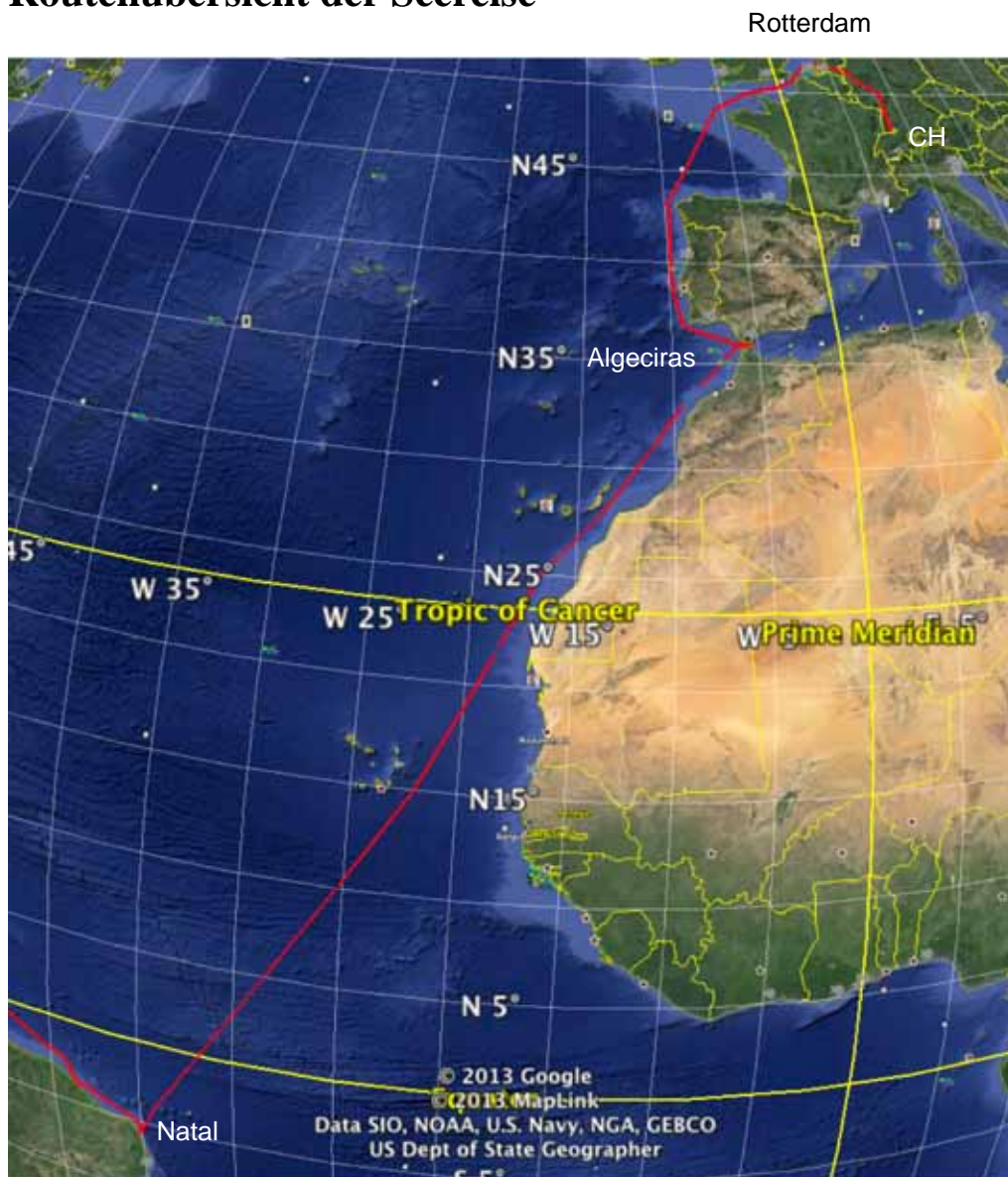
$36^{\circ}7'N$ $05^{\circ}25'W$

Rotterdam und Untersiggenthal

$51^{\circ}53'N$ $04^{\circ}23'W$

29. Oktober bis 10. November 2013

Routenübersicht der Seereise



In diesen Tagen sind wir oft auf der Brücke.



Wir genießen die Aussicht, suchen nach Schiffen, diskutieren mit der wachhabenden Mannschaft über Instrumente, Navigationsmethoden und Meldungen über das Wetter, fragen sie nach ihrer Herkunft und ihren Familien, teilen mit ihnen unsere Segelerlebnisse, verwöhnen sie mit Schokolade und sie bedanken sich mit gutem Kaffee und bereitwilligen Auskünften.

Die Mannschaft besteht aus Rumänen und Filipinos. Für die Essenszeiten bleiben sie unter sich, die Rumänen in der Offiziersmesse, wo auch wir essen und die Filipinos in der

Mannschaftsmesse, obwohl der 2. und

die beiden 3. Offiziere Filipinos sind. Vor allem für die jungen Leute - der jüngste ist 18 Jahre alt - macht das Sinn, so können sie sich ungeniert in ihrer Sprache unterhalten und sich weniger einsam fühlen. Sie sind alle für 9 Monate von ihren Familien getrennt. Viele von ihnen haben eine Frau und Kinder daheim.

Die Wachen sind eingeteilt, dass alle vier Stunden drei Leute auf der Brücke sind, ein Offizier, ein Vollmatrose (Able Seaman) und ein Cadet. Die erste Wache beginnt um Mitternacht. Wenn wir nachts die Treppe zur Brücke hochsteigen und die Tür öffnen, löscht das Licht im Treppenhaus automatisch aus, damit die Finsternis drinnen nicht gestört wird. Unsere Augen brauchen dann einige Zeit, bis wir irgend etwas ausmachen können. Es ist erstaunlich, wie langsam die Formen der Einrichtung und die schwachen Lichter der Instrumente sichtbar werden und wir uns wie die Wachhabenden im dunklen Raum frei bewegen.



Der Teil der Brücke, wo Licht zum Eintragen der Positionen und Lesen der gefaxten Wetterberichte nötig ist, bleibt in der Nacht durch dicke Vorhänge abgetrennt.

Das Leben an Bord ist Routine geworden. Wir haben uns an das Rauschen der Klimaanlage, an das feine Vibrieren des Schiffs und das leise Dröhnen der Motoren gewöhnt. Sogar der gelegentliche ganz schwache Geruch von Diesel ist Gewohnheit geworden.



Dreimal am Tag steigen wir die vier Treppen aufs B-Deck hinunter zum Essen und wieder hinauf, jede zählt 13 Stufen. Hie und da lassen wir eine Mahlzeit aus; wir essen viel zu viel und bewegen uns kaum. Das Treppensteigen reicht lange nicht für ein vernünftiges Verbrennen der inhalierten Kalorien. Der Koch serviert Fleisch oder Fisch zweimal am Tag mit Gemüse und Reis oder Kartoffeln in vielen Variationen, mittags gibt es dazu noch Suppe und nach jeder Hauptmahlzeit ein Dessert. Salat, Käse, und ein zusätzliches Gericht steht immer auf dem Tisch. Seit ein paar Tagen bekommen wir Wein serviert.

Der Steward bedient uns aufmerksam, er macht auch jeden Tag unsere Kabine sauber, staubsaugen, abstauben, das ganze Drum und Dran.

Er versorgt uns auch mit Orangensaft für den abendlichen Campari im kleinen Glas und mit Milch für meine Kefirproduktion. Wir fühlen uns total verwöhnt.

Das Wetter war soweit immer gut, Sonnenschein und flache See; nur ein- zweimal hat es ein bisschen geregnet.

So nehmen wir uns ab und zu die kleinen Deckstühle und lesen an der Sonne.



Alex geht auch baden.

Bei wenig Wellengang wird Seewasser eingefüllt. Auch den Chefindgenieur sehen wir hie und da an unserem Kabinfenster vorbei über die Terrasse zum Pool hinuntersteigen. Am **Mittwoch, 30. Oktober** beobachten wir noch einmal Basstölpel.

Mit Übung und Aufmerksamkeit wären sie wohl als Individuen zu erkennen. Flügel und Körper zeigen deutliche Unterschiede.

Später glauben wir, auch "boobies", eine andere Art Tölpel, unter den Basstölpeln zu erkennen. Aber gute Bilder sind von ihnen leider keine vorhanden.

Genau auf dem Äquator werden wir verewigt.



Das GPS der Kamera bestätigt es: um 19:35 UTC befinden wir uns auf 0°0.1' S 41°32.4'W.



Die Sonnenuntergänge sind jeden Abend verschieden und der Himmel zeigt die herrlichsten Wolkenbilder.

Freitag, 1. November. Grosse Ankündigung: heute Abend Grillparty auf dem "Upperdeck" im Heck des Schiffs um 18:00.

Wir sind sehr gespannt.

Koch und Steward (von rechts nach links) haben eine Unmenge Essen aufgetischt, Fleisch, Fisch, Muscheln und Garnelen zum Grillieren, dazu allerlei gekochte Zutaten, darunter ein ganzes kleines Söili.



Der Grill und zwei Tische sind zwischen den riesigen Trossenrollen

direkt am Heck des Schiffs aufgebaut. Der Lärm des rauschenden Wassers und der Motoren ist beträchtlich. Das tut der allgemeinen Ausgelassenheit keinen Abbruch. Alle freuen sich über das Essen, das von uns gespendete Bier und über unsere Anstrengung, die ganze Crew auf ein Bild zu bannen.



Der Kapitän ist jünger als unsere Söhne, herrlich unkompliziert und äusserst gewissenhaft. Wie er sein Schiff führt, beeindruckt uns sehr. Ohne Einbildung auf seinen Rang bleibt er bestimmt, diskret aber freundlich mit der ganzen Crew. Wenn er nicht beim Manövrieren im Beisein des Lotsen im weissen Hemd oder einem dunkelblauen Pullover mit Epauletten seines Rangs und langen Hosen auf der Brücke steht, entlockt uns Seine Aufmachung immer

wieder ein Schmunzeln. So sehen wir ihn fast immer, breitbeinig, mit langen Schlotterhosen und weitem T-Shirt über dem Bauch, Bierflasche (nur hier an der Party) in der Hand. Er unterhält sich mit einem Vollmatrosen der Mannschaft.

Der Mann unten im Bild war beim Essen immer unser Tischnachbar. Er ist Kapitän, arbeitet aber auf verschiedenen Schiffen als Instruktor für Sicherheit. Er ist Kroatie und wird uns in Algier verlassen. Die beiden Offiziere, der 2. und einer der



zwei 3. Offiziere (von links nach rechts) haben uns immer mit viel Ausdauer auf der Brücke alles erklärt. Der 1. Offizier spricht sehr gut Französisch. Er ist verantwortlich für die Ladung, die Sicherheit und die allgemeine Administration des Schiffs. Mit ihm haben wir oft diskutiert. Er

lebt mit seiner Frau in Saint Malo, wenn er nicht auf See ist.

Die Crew hat uns immer wieder zu Gruppenfotos haben wollen. Wir sind mit viel Spass am ganzen Rummel dabei.

Obwohl wir die Deckmannschaft nur gelegentlich im Hafen oder auf den wenigen Spaziergängen auf dem Arbeitsdeck sehen, haben sie uns doch mit Freude in ihre Mitte genommen und sich über uns amüsiert.



Der absolut voluminöseste der Mannschaft ist der Chefsingenieur. Ihn sehen wir hie und da beim Essen oder wenn er ins Schwimmbecken steigt, haben aber noch wenig mit ihm gesprochen. Wahrscheinlich sind seine Englischkenntnisse nicht sehr gut, so hält er sich zurück.



Mit dem Kühleringenieur (er kümmert sich um die gekühlten Container) sprechen wir beide lange. Normalerweise ist er sehr ernst und fast scheu, aber während der Party erzählt er uns viel über sein Land und ich will bei guter Gelegenheit einiges über Rumänien lesen. Wir kennen das Land ja kaum.

Auf unserem Weg in die Türkei (Hochzeitsreise 1966!) haben wir einige Städte besucht und erinnern uns an wenige spezielle Begegnungen. Das ist aber auch alles. Durch die Mannschaft ist uns eine besondere Beziehung zu Rumänien gewachsen. Vor allem, was er uns über seine Sprache sagt, will ich nachlesen. Bin nicht so sicher, ob er da wirklich Genaues weiss. Ich freue mich auf gute Internetverbindung und Zugriff auf die nötigen Informationen im Zelgli.

Die Atmosphäre auf dem Schiff spiegelt sich in all den Bildern, die wir von der Mannschaft aufgenommen haben. Sie sind lustig und freundlich untereinander, lachen viel und wenn wir Schokolade gespendet haben, wurde sie immer gerecht verteilt.

Der Abend wird uns lange in Erinnerung bleiben. Wir durften viel über das

Seemannsleben erfahren und dabei unsere eigenen Erlebnisse auf dem Wasser in Beziehung zu ihrer Arbeit stellen.

Seit wir auf der Höhe der Kanaren fahren - auf der Karte sieht man Fuerteventura und die Afrikanische Küste -, sehen wir hie und da einen Frachter oder Tanker. Vorher war nur Wasser und Himmel zu sehen, tagelang. Obwohl wir beides



sehr mögen und es auch da immer Neues zu beobachten gab, fühlen wir uns wieder näher an der Zivilisation.

Der Kran dieses Frachters sieht von bloßem Auge fast wie ein kleiner Jet aus!

Man hat uns erzählt, dass die Maersk Line die grösste Reederei



sei. In verschiedenen Häfen haben die ihre eigenen Anlagen.

So ergeben sich immer neue aufschlussreiche Gespräche auf der Brücke.

Was hat der wohl geladen?

Die ganze Fracht ist im Schiffsrumpf verstaut und abgedeckt.



Auch dieses Monster haben wir gekreuzt. Es ist Teil einer Bohrinself, die laut AIS Information auf der Brücke von einem Tugger nach Nigeria geschleppt wird. Woher sie kommt, wissen wir nicht.

Mit guten Augen sieht man den auch. Er schleppt mit 200m bis 300m Trosse.



Auch Segelboote waren unterwegs. Einem ist der Steuermann ausgewichen, ohne Anfrage von seiner Seite, einfach als Vorsichtsmaßnahmen. Eindrücklich!



Alex hat zwei oder drei MMSI Nummern aufgeschrieben. Daheim wollen wir dann nachsehen, wer das war.

Am **Dienstag, 5. November** dürfen wir den Maschinenraum besuchen. Man händigt uns Gehörschütze aus, der Lärm da unten ist ohrenbetäubend, sogar schmerzhaft ohne die Dinger. Ich muss ein Lachen verbeissen, wenn Alex die Kamera auf mich richtet und sehe etwas komisch aus!



Was uns da unten erwartet ist unfasslich. Auf vier Stockwerke verteilt dröhnen und vibrieren die ganzen Eingeweide des Monstrums:

- ... der Hauptmotor mit sieben Zylindern ...
- ... die drei Generatoren ...
- ... und die Hydraulikstangen mit dem Kopf des



Ruders.



Wenn der Maschineningenieur etwas erklärt, müssen wir ihm auf die Lippen schauen, sonst verstehen wir kein Wort. Zum Glück gibt er uns eine erste allgemeine Einführung im Kontrollraum. So wissen wir, was er uns zeigen wird. Im Kontrollraum ist es ruhig und

wir staunen über die Komplexität der Anlage. Nachts ist hier keiner auf Wache. Die Kabinen der Maschinenleute sind aber mit dem Alarmsystem verbunden und einer ist abwechslungsweise auf Pickett. Alex erkundigt sich nach der Grösse der Zylinder. Er darf noch zwei Stockwerke hinuntersteigen und einen der Ersatzzylinder sehen. Sie haben einen Durchmesser von 60cm! Ich darf nicht mit, weil ich



keine Socken in den Sandalen trage und mir heisses Öl die Füße verbrennen könnte. Unumgängliche Sicherheitsmaßnahmen.

Abends verpassen wir den Sonnenuntergang. Der Himmel tröstet uns mit einem skurrilen Wolkenbild. Die schmale Sichel des zunehmenden Mondes und die Venus stehen am noch blauen Himmel. Ein Sperberauge kann sie auch auf dem Bild sehen! Auf dem Wasser zieht sich die helle Spur des Heckwassers.

Nach sieben Tagen und acht Nächten fast nur Wasser, Himmel und die *Platon* um uns erreichen wir die

Strasse von Gibraltar. Wir gehen abends gar nicht ins Bett. Die Anfahrt bei Nacht ist viel zu spannend. Etliche Schiffe fahren um uns in beiden Richtungen herum; die Karte und die stündlich eingetragene Position des Schiffs auf der Seekarte haben uns die Namen der hell erleuchteten Marokkanischen



Städte an der Küste verraten. Eine ganze Reihe von ihnen haben wir in 2011 per Auto besucht und uns jetzt gegenseitig Episoden und Begegnungen dieser Reise mit Spass

in Erinnerung gerufen.

Am **Mittwoch, 6. November** legen wir um etwa 0300 in Algeciras in der Bucht von Gibraltar an.

Der Lotse hat die *Platon* mit Anweisungen an den Kapitän in eine für unsere Augen sehr kleine Lücke zwischen zwei anderen Schiffen



Direkt am Pier stehen die Ladekräne; sie laufen längs der Schiffe auf Schienen. Uns stehen zwei zur Verfügung, die gleichzeitig laden. Die blaue Konstruktion auf dem Bild rechts ist der "Fuss" des einen.

Dann beobachten wir mit Staunen wie hier gearbeitet wird.

Spezielle Fahrzeuge transportieren die Container.

Was ausgeladen wurde, kommt in eine Art Vorhof der grossen Lagerflächen, wo die Container in Reihen gestapelt sind.



dirigiert.

Am Morgen vergewissern wir uns, dass der Abstand zwischen unserem Heck und dem sonnenbeleuchteten Bug des hinteren Schiffs tatsächlich nur wenige Meter beträgt.

Die Tagschicht übernimmt die Stuarbeiten an Bord der *Platon*. Von hier oben sehen sie aus wie Ameisen, die eine schmale Leiter erklettern.



Dort werden sie vom Lagerkran aufgenommen und an ihren Bestimmungsort im Lager gebracht. Die Transporter holen im Vorhof, was verladen werden soll und deponieren es vor den Ladekran.



Die Ladekräne arbeiten mit verschieden grossen Rahmen, gelb im Bild, die Container und genormte Gestelle automatisch auf- oder abladen können. Damit fahren sie über die Schiffe und setzen die Container zielsicher einen auf den andern ab.

Die Kranführer sitzen in einer kleinen Kabine direkt über dem Rahmen unter der Laufkatze, damit sie auch sehen, wo genau abgesetzt werden muss. Alle vier Nocken der Container müssen eingehängt sein.



Ein Signal ertönt, ähnlich wie ein Martinshorn, wann immer sich ein Kran bewegt, und es sind Dutzende, die gleichzeitig arbeiten. Der ganze Hafen dudelt ohne Unterlass. Zum Glück sind die Kabinen im Schiff sehr gut isoliert, sonst hätten wir bei dem Lärm die ganze Nacht kein Auge zugetan.

Wir sind trotz wenig Schlaf schon vor 08:00 beim Morgenessen, da wir gerne in die Stadt fahren würden. Aber der 1. Offizier gibt uns keinen Landurlaub, wir sollen schon um 11:00 wieder ablegen. Es dauert dann allerdings bis gegen 15:00 bis endlich der Lotse an Bord kommt. Leider kann kein Mensch vorhersagen, wann ein

Schiff wirklich ablegen kann. Nach Vorschrift müssen Mannschaft und Passagiere zwei Stunden vor Abfahrt an Bord sein. Also bleiben wir und beobachten die Arbeiten.

Bald verlässt das Schiff vor der *Platon* mit Hilfe zweier Schlepper den Pier und schon nähert sich der nächste Kandidat für die Lücke.

Der Schlepper begleitet ihn in nächster Nähe.

Er wird behilflich sein beim Einschleusen damit auch nichts falsch laufen kann.

Vielleicht hat dieser Kahn keinen Bug- und Heckstrahler, uns hat nämlich kein Schlepper hineinbugsiert.

Ein Riesenschiff der Maersk Line verlässt den



Hafen. Sie kann über 18000 Container laden!! Die ganze Mannschaft diskutiert ihre Ausmasse und vergleicht sie mit dem grössten Schiff der CMA CGM, mit der *Marco Polo*. Die ist eine Spur kleiner!

Auf der anderen Seite der Bucht erhebt sich der "Felsen", "The Rock of Gibraltar". Unsere Wanderung mit Jacqueline und Godi über den Berg hinunter zum Europa Point ist uns noch in bester Erinnerung. Wo die beiden jetzt wohl sind?

Mit vielen unserer Segelfreunden



pflügen wir Kontakt per Mail. In den sechseinhalb Jahren unserer Reisen mit *Silmaril* ist ihre Zahl ständig gestiegen.

Zeit und Energie reichen nicht, von allen immer zu wissen, wo sie gerade sind. Aber es macht uns viel Freude, in gemeinsamen Erinnerungen zu schwelgen und dies zum Anlass zu nehmen, uns wieder mal zu melden.

Gegen 15:00 legen wir endlich ab.

In der Wasserspalte zwischen Pier und Schiffsrumpf versammeln sich in heller



Aufregung Dutzende Fische und drehen wilde Runden. Was mag der Grund sein?

Nach kurzer Zeit verlässt der Lotse die Brücke; bei so wenig Wind und wenigen Schiffen am Anker ist die Ausfahrt aus dem Hafen und der Bucht problemlos.

Wir sind unterwegs für die letzte Strecke der Reise. Bald kommt der Leuchtturm von Tarifa in Sicht. An

diesen Ort erinnern wir uns auch gerne. Hier leitet eine Schweizerin ein Unternehmen zur Schonung von Walen und Delphinen, die sich zwischen April und August hier sehr zahlreich aufhalten. Wir haben auf einem Ausflug mit einem ihrer Boote viele Delphine gesichtet, als wir mit *Silmaril* in Gibraltar lagen.

In der Nacht zum **Donnerstag, 7.**

November runden wir die Südwestspitze von Portugal, das Kap von São Vicente, und nehmen Kurs der Küste entlang gegen Norden.

Das Wetter ist immer noch unglaublich. Seit wir an Bord sind, war es immer sonnig und ruhig, hier und da ein paar Wolken, vielleicht ganz kurz ein wenig Regen.

Jetzt ist es merklich kühler, aber immer noch sonnig und spärlich Wind.



Diese Nacht soll sich das Wetter verschlechtern, viel Wind und hohe Dünung sind angesagt. Wir sind gespannt wie sich die *Platon* verhalten wird. Bis jetzt hat sie sich nur sehr sanft bewegt. Zur Zeit ist der Himmel zwar bedeckt, aber das Wasser noch flach.

Zwischendurch öffnet sich ein Wolkenloch und herrliche Blautöne färben den Himmel. Einige Segler kommen in Sicht, alle fahren gegen Süden.

Vielleicht sind die einen oder andern auf dem Weg nach den Kanaren, wo Ende



November wie jedes Jahr das ARC Ralley in Las Palmas startet.

Langsam merken wir wie sich das Wetter verschlechtert. Die Wolkenbänke ziehen schneller über den Himmel, in der Abenddämmerung verschleiert sich der Horizont, Schiffe fahren wie im Nebel.

Freitag, 8. November. In der Nacht spüren wir, dass das Schiff erheblich rollt. Hie und da erschüttert ein Schlag den Rumpf. Um Mitternacht passieren wir Finisterre an der Nordwestspitze von Spanien, die Biscaya liegt vor uns.

Auf der Brücke erkundigt man sich nach unseren Mägen. Kein Problem für uns? Nein. Einer der Wachhabenden hat trotz vielen Seemannsjahren etwas Mühe! Wir bleiben und beobachten das Wetterschauspiel.

Regenzellen bringen viel Wind und ergiebige Niederschläge. Die Sicht darin ist sehr beschränkt.

Zusammen mit der anrollenden hohen Dünung wütet wildes Wetter um uns herum.

Ja, die *Platon* rollt schwerfällig und taucht ganz gehörig ein.

Neben uns auf unserer Steuerbordseite fahren zwei Schiffe, die wir bald überholt haben werden. Plötzlich dreht der eine nach backbord ab und steuert direkt vor unseren Bug. Er ist zwar noch sechs Meilen entfernt, aber der 2.

Offizier ruft ihn auf, was er im Sinn habe. Es dauert bis der Russe eine

Antwort gibt: Probleme mit der Ladung

an Bord, das Schiff rollt stark und nimmt wahrscheinlich Wasser auf Deck. Unser Kapitän entscheidet kurzerhand einen grosszügigen Kurswechsel nach Steuerbord, damit der andere uns nicht in die Quere kommt bei seinem Manöver. Eigentümlich, dass der Russe sich nicht gemeldet und uns vor seinem Kurswechsel gewarnt hat. Natürlich hatte er Vortritt, aber trotzdem wäre der Sicherheit zu liebe eine Meldung angebracht gewesen. Die Wachhabenden müssen höllisch aufpassen und dauernd mit dem Fernglas den Horizont vor uns absuchen und den Radarschirm beobachten.

Ist es je langweilig auf See? Man fragt uns oft, was wir eigentlich tun, wenn wir nichts als Wasser und Himmel um uns sehen. Jetzt auf dem Frachter gibt es unendlich viel zu lernen, zu beobachten, auszutauschen und nachzulesen. Auf der Brücke stehen Dutzende von hochinteressanten Bücher. Vor allem die Wetterhandbücher liefern tolle Fotos und Erklärungen zu Himmel- und Wasserbildern. Wir sind erpicht, unsere eigenen Beobachtungen mit denen zu vergleichen. So können wir Bilder von Himmel und Wasser in Wetterlagen, Windgeschwindigkeiten und Wellenhöhe übersetzen.



Wenn wir nicht diskutieren, lesen, schreiben, essen oder schlafen schauen wir dem Schauspiel draussen zu.

Sonnenuntergänge faszinieren uns immer.

Keiner ist wie der andere.

Jeder ist einmalig.



In wenigen Minuten reiht sich Bild an Bild in intensivsten Farben und



Formen.

Bald ist der Spuk vorbei, es wird Nacht. Auf *Silmaril* gestaltet sich der Alltag auf dem Wasser natürlich etwas anders. Da haushalten wir ja selber und schieben Wache. Aber die Natur um uns herum fasziniert uns genau so. An Land gibt es neben der Haushaltung

dauernd etwas zu reparieren, zu polieren, neu einzurichten, zu ersetzen, zu putzen. Da pflegen wir selbstverständlich auch das soziale Leben mit den Seglern anderer Boote. Nein, langweilig ist uns nie.

Samstag, 9. November. Unser letzter Tag auf der *Platon*. Kurz vor dem



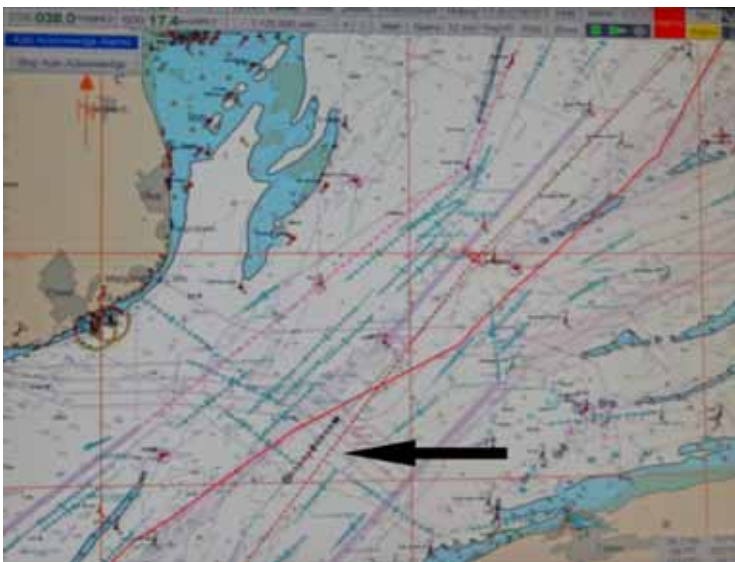
Morgenessen geht die Sonne auf. Dieses Schauspiel können wir uns nicht entgehen lassen. Der Himmel glüht.

Wir sind ungefähr auf der Höhe von Le Havre im Kanal. Das Wetter ist noch mild, aber Wolkenbänke im Osten kündigen mehr Wind an.

Die Sonne ist aufgegangen, verschwindet aber bald in den dunklen Wolken.
Der Tag wird grau und nass und die *Platon* schaukelt mit ihren steten 17kt bis 20kt
Rotterdam zu.



Wind kommt auf, Schaumkronen bilden sich schnell.
Dann verschwindet alles im strömenden Regen, wie wir die Strasse von Dover passieren.
Es hat viel Verkehr.
Schiffe wechseln hier auf die andere Fahrstrasse Richtung Ostküste von England und Fähren kreuzen zwischen Dover und Calais.



Auf der Brücke wird der rege Verkehr auf dem Schirm genau beobachtet. Die türkisblauen Striche sind alle Schiffe. Der schwarze Strich sind wir.
Wir packen unsere Sachen, damit wir die Einfahrt in den Hafen von Rotterdam auf der Brücke verbringen können. Das Erlebnis hat uns tief beeindruckt. Der

Lotse kommt weit draussen an Bord und begleitet das Schiff geschlagene drei Stunden bis an den Pier. Unterwegs begegnen wir unzählige Lichter von Bojen, Quadranten, Einweisungsfeuern und Leuchttürmen, alle mit eigener Kennung.

Dazu flimmern tausend Lichter der Hafenanlagen, die sich über Dutzende von Kilometern vor uns erstrecken. Und der Verkehr auf den Fahrwassern: Schiffe in jeder Grösse kommen uns entgegen, kreuzen unseren Weg oder fahren dicht hinter unserem Heck. Auf der Brücke hört man nur die kurzen Anweisungen des Lotsen und die Bestätigungen des Steuermanns. Alex und ich verfolgen unsere Spur auf dem iPad und versuchen, jedes Zeichen zu erkennen und zu deuten. Nach draussen gehen wir nur kurze Zeit, es ist sehr kalt geworden und regnet immer wieder.

Etwa um 21:30 biegen wir in eine Nebenfahrstrasse ein. Die *Platon* muss sich an einer Kreuzung um 100° drehen, damit sie rückwärts am zugewiesenen Pier festmachen kann. Der Kapitän und der Lotse sind jetzt draussen und manövrieren vor allem mit Bug- und Heckstrahler. Die werden mit kleinen "joysticks" am Instrumentenpult bedient. Ab und zu kommt der Motor dazu, wenn das Schiff noch Fahrt braucht oder schon zu schnell ist. Vor lauter Anspannung und Bewunderung vergesse ich fast, dass ich erbärmlich friere.

Kurz nach 22:00 liegen wir fest vertäut und ich krieche halb erfroren ins Bett. Wir genehmigen uns noch einen Drink, schauen einen Film auf dem MacBook und schlafen das letzte Mal auf der *Platon*. Und heute Nacht ist es sehr ruhig, kein Vibrieren, nur das entfernte Rauschen der Generatoren und der Lüftung.

Sonntag, 10. November. Tagwacht um 06:30. Die letzten Sachen packen, Morgenessen um 07:00. Die Küche hat keine Eier mehr! Wir essen sowieso nur hie und da ein warmes Frühstück. Der Kapitän erscheint verschlafen und etwas schräg angezogen aus seiner Kabine und verabschiedet uns. Wir sind gerührt über soviel Zuwendung. Normalerweise schläft er nach einer Ankunft bei Nacht bis um 09:00. Der Steward und der Koch helfen uns mit den unheimlich schweren Koffern. Die "gangway" hängt viel zu hoch, seit unserer Ankunft ist die Flut eingelaufen und hat das Schiff gehoben, aber mit gegenseitiger Hilfe schaffen wir alle Vier den "Abstieg" auf den Pier. Das Taxi wartet schon. Der Fahrer kennt sich aus. Wir kurven um Containerberge, Gebäuden und Zäunen entlang und finden schlussendlich den Ausgang. Nach kurzer Zeit kommt mir in den Sinn, dass gestern Abend der "Tracker" hinter dem Vorhang lag. Ja, den haben wir vergessen. Wir kehren um und bekommen ohne viel Umstände wieder Zugang zum Hafengebiet. Alex kommt bald zurück, der Steward hatte ihn schon an sich genommen und ihn grinsend ausgehändigt. Nun sind wir wieder unterwegs zum Zoll, wo wir den Ausreisestempel bekommen und fahren weiter zum Hauptbahnhof.

Hier endet unser Frachterabenteuer. Wir haben jede Minute der Reise genossen und würden jederzeit wieder auf diese Weise reisen.

Es ist genug Zeit, den Zug um 09:04 zu erreichen, aber am Schalter werden wir von einer komplizierten, unfreundlichen und nervösen Frau bedient. Sie will den Zug, den Nino herausgesucht hat, partout nicht finden. Zu guter Letzt lässt sie sich doch

überzeugen, findet die Verbindung mit "nur" drei Umsteigeorten und stellt die Billette aus. Ohne zu rennen gelangen wir zum Zug, steigen ein und freuen uns über die vorüberziehende Landschaft. Der Regen hat aufgehört, aber seine Spuren sind deutlich zu erkennen. Überall spiegelt sich der Himmel in Kanälen, Pfützen und überschwemmten Feldern. Auf dem Wasser schwimmen Schwäne, Reiher, Möwen, Blässhühner, Enten. In grossen Pfeilen fliegen Gänse hoch am Himmel. Auf den Wiesen weiden Schafe, Kühe und Pferde, Zäune gibt es kaum. Entwässerungsgräben durchlaufen das Weidegebiet wie ein unregelmässiges Schachbrett. Kleine Holzbrücken mit Gatter verschliessbar ermöglichen den Zugang zu den einzelnen Feldabschnitten, sperren aber die Tiere aus.

Wir fahren über Amersfoort, Frankfurt und Basel, wo wir umsteigen müssen. Die Wartezeiten sind zum Glück sehr kurz und wir erreichen Basel rechtzeitig für eine Rösti in der Brasserie. Dann besteigen wir den Zug nach Frick und nehmen den Bus nach Effingen. Unser alter Bekannter, Franz Leuppi, fährt uns und heisst uns "zu Hause" willkommen.

Unser Auto erwartet uns in der Garage im Rebstock in Effingen und läuft sogar an. In kurzer Zeit erreichen wir die Zelglistrasse in Untersiggenthal und umarmen Edith mit viel Freude. Sie hat uns einen neuen Türschmuck aufgehängt.

Nino, Connie und Lynn kommen noch schnell vorbei mit sechs Eiern von Sperber und Tüpfli, den beiden Hühnern von Lynn. Nun sind wir schon ganz zu Hause.

