

**Bericht der Frachterreise
von Alex und Ursula Zehnder
an Bord der CMA CGM Platon
von Belém
01°26'S 48°29'W
nach Rotterdam
51°53'N 04°23'W
21. Oktober bis 10. November 2013°**

**Routenübersicht der Seereise:
Belém-Fortaleza-Natal-Algeciras-Rotterdam**



Montag, 21. Oktober. Heute ist der grosse Tag: wir treten die Heimreise mit dem Frachtschiff *CMA CGM Platon* an. Alex hat schon seit Tagen ihre Position auf dem Internet verfolgt und heute können wir sie sogar in den Karten auf unserem iPad sehen. Sie hat wohl schon den Lotsen an Bord und arbeitet sich gemächlich den Fluss hoch.

Der Agent lässt uns wissen, dass er uns um 14:00 am Gate 11 im Hafen erwartet. Wir tanzen nach guter Schweizer Art pünktlich an und warten, erst auf den Agenten, dann auf die Papiere, die noch nicht hier angekommen sind, obwohl wir sie schon am Freitag per Mail geschickt haben. Ja, so geht das hier.

Nach anderthalb Stunden lässt man uns dann in den Hafen rein und wir wandern mit unseren schweren Rollkoffern über das holprige Kopfsteinpflaster dem Ungetüm zu. Die *Platon* ist ein Containerschiff, 170.06m lang und 27.2m breit. Sie kann eine Unzahl von Containern laden, 1700 Vollladung, hat eine Mannschaft von 26 Mann, zwei Passagierkabinen und eine Eignerkabine.

Wir sind die einzigen Gäste an Bord und dürfen die Eignerkabine beziehen im Stock unter der Brücke steuerbordseitig.



Hinter dem Holzgitter versteckt sich das grosse Bett; etwas links davon öffnet sich die Türe zu Dusche und Klo. vorne links im Bild steht eine kleine Kommode mit Pult, Kühlschrank und einigen Schubladen. Wir haben uns in dieser Miniwohnung äusserst wohl gefühlt.



Die Platon wurde 2007 in Korea gebaut, ist also ungefähr so alt wie unser Segelboot *Silmaril*. Und auf diesem Riesen werden wir uns überall zu jeder Zeit bewegen dürfen, in den langen Gängen auf beiden Seiten des Schiffs, . . .



. . . in den Schluchten zwischen den Containertürmen, . . .

. . . sogar auf das Vorschiff lässt man uns.

Wir müssen einfach auf der Brücke melden, wo wir uns aufhalten, wenn wir auf Erkundungsbummel gehen. Unsere Kabine liegt auf dem F-Deck steuerbord mit den Kabinen des Kapitäns und der Offiziere. Vom "Upper Deck" aus sind das 7 Etagen à 13 Treppenstufen.



Zum Essen steigen wir die steilen Treppen hinunter in die Offiziersmesse auf dem B-Deck. Lift gibt es keinen. Essen wird serviert von 0700 bis 0800, von 1200 bis 1300

und von 1800 bis 1900. Nick, der Steward gibt uns die ersten Informationen. Morgen wird der 3. Offizier uns herumführen und die Sicherheitsvorschriften erklären. Den ersten Abend verbringen wir mit Beobachten der Ladearbeiten. Drei mächtige schiffseigene Kräne sind



abwechslungsweise am Aus-, Um- und Einladen.

Die Arbeit ist gefährlich und Unfälle geschehen immer wieder. Eine Ambulanz steht immer bereit.

Bis in die frühen Morgenstunden wird geladen, damit wir morgen auslaufen können. Zeit im Hafen kostet viel Geld.



Die Aussicht ist eindrücklich von so hoch oben. In Belém stehen viele Wolkenkratzer und eine ganze Anzahl neue sind im Bau. Darin gibt es kaum Büros, nur sehr teure Eigentumswohnungen, wie man uns gesagt hat. Bald geht die Sonne unter und wir gehen essen und schlafen.



Dienstag, 22. Oktober.

Gegen 16:00 kommt der Lotse an Bord und das Ablegemanöver beginnt.



Der Kapitän in Uniform kontrolliert das Manöver von der Brückennock (dem Aussenbereich des Ruderhauses) aus, der Lotse berät ihn.



Langsam bewegt sich das Schiff parallel weg vom Pier, der Kapitän bedient das Heck- und Bugstrahlruder selber.

Der Steuermann und der 2. Offizier konzentrieren sich auf die Befehle des Kapitäns: "Dead slow ahead!", "Dead slow ahead, Sir!", "Port 10!", "Port 10, . . . Port 10, Sir"! Auf Normaldeutsch übersetzt heisst das: Mit unterster Drehzahl vorwärts! Ruderausschlag auf 10 Grad backbord! Ruderausschlag auf 10 Grad backbord, . . . Ruder steht auf 10 Grad backbord.

Und das Schiff bewegt sich langsam vorwärts. Auf den Instrumenten spiegeln sich die Befehle, so haben wir gelernt, sie zu verstehen.

Die "skyline" von Belém zieht an uns vorüber, die Wolkenkratzer im Hintergrund und die ärmlichsten aller



Behausungen am Fluss, viele stehen auf Pfosten über dem Wasser.

Die Verhältnisse hier sind unvorstellbar.

Es ist ein Wunder, dass Kriminalität, soziale Unruhe und öffentlicher Protest die Stadt nicht täglich mehr in Angst und Schrecken versetzen.

Viele Boote sind unterwegs, von der Nusschale bis zum Ausflugsboot für Touristen. Hie und da sieht man sogar ein privates Motorboot mit grossem Aussenborder. Das sind die Neureichen der Stadt, die ihre Mittel grossspurig zeigen mit viel Wellen und Lärm.





Eine ganze Reihe von unterschiedlichsten Booten haben Segel, alle sehen ziemlich nach Selbstbau aus, aber die Machart ist bei allen ähnlich. Segel setzen macht hier auch Sinn, es gibt immer Wind, der ist wahrscheinlich zuverlässiger als etliche Motoren nach dem Aussehen der Boote zu urteilen.

Bald erreichen wir das offene Meer und fahren gegen Südosten Fortaleza entgegen.

Mittwoch, 23. Oktober. Laut Vorschrift instruiert uns einer der 3. Offiziere über die Sicherheitsmassnahmen im Schiff. Ausführlich erklärt er uns, wo was liegt, wie es bedient werden muss und wo wir im Falle eines Falles hinzugehen hätten. Fazit: was immer passiert, welches Signal auch ertönt, wir begeben uns auf die Brücke und warten auf die Anweisungen des Kapitäns. Zum Abschluss müssen wir einen Fragebogen ausfüllen und die richtigen Antworten ankreuzen. In absehbarer Zeit soll es eine Feuerübung geben.

Hier will ich noch Einiges über die Crew sagen. Der Kapitän und sieben weitere Besatzungsleute sind Rumänen. Die restliche 18 Crew, unter ihnen der 2. und zwei 3. Offiziere, sind Filipinos. Mit allen, die auf der Brücke Wache schieben haben wir den herzlichsten Kontakt, sind immer willkommen, Tag und Nacht und werden mit gutem Kaffee bedient und können alles fragen, was uns interessiert. Im Gegenzug bringen wir alle paar Tage Schokolade auf die Brücke.

Abends spiegelt sich die untergehende Sonne in den Fenstern unserer Kabine. Vor uns nur Container, Kran, Wasser und Himmel.



Dann versinkt die Sonne in gelb rotem Feuer im Meer.



Donnerstag, 24. Oktober. Nachmittags erreichen wir die Bucht von Fortaleza und staunen über die unzähligen Hochhäuser.

Der Lotse ist schon unterwegs und steigt kurz darauf über die halsbrecherische Strickleiter ins Schiff.



Ganz hinten am Pier unter dem lauen Kran werden wir festmachen. Der Schlepper steht bereit und wird helfen. Das Manöver dauert lange. Meterweise muss



das Schiff gegen eine Gruppe von Fischerbooten bewegt werden, damit noch ein weiterer Frachter Platz hat.

Nach einer guten Stunde wird festgemacht. Vier Mann schleppen die Trossen und legen sie über die mächtigen Poller.

Wir brauchen dringend Brasilianisches Geld, Reales, und fahren mit dem Taxi zum Mercato Central. Unsere Fahrt



führt durch recht gepflegte Gegenden, keine Spur hier von Armut. Die haben sie wohl verlagert.

Beim Markt haben wir aber kein Glück. Keine der Maschinen will Geld ausspucken. Wir wandern ein wenig herum, versuchen es in der Post, aber erfolglos. Schlussendlich bummeln wir durch die riesige Markthalle. Auf vier Geschossen über dem Parkplatz wird in Dutzenden von Ständen angeboten,

was im Haus gebraucht wird, Textilien, Kleider, Schuhe, sonstige Lederwaren, Küchengeräte, Nüsse, verschiedene Schnäpse und natürlich Souvenirs. Telefoniert wird überall mit höchster Konzentration.



Unterdessen ist es dunkel geworden, aber im Hafen läuft die Arbeit noch auf Hochtouren. Riesige Flügel von Windgeneratoren werden auf Lastwagen abtransportiert. Pneukräne laden Container auf die Platon.



Der Cheffoffizier ist frustriert, es geht alles viel zu langsam. Er zweifelt sehr, dass wir die geplante Abfahrtszeit am Freitag gegen Abend einhalten können.



Freitag, 25. Oktober.

Morgens liegt tatsächlich ein Frachter direkt hinter uns. Wir haben nichts vom Manöver mitbekommen.

Die Ladearbeiten gehen weiter, wir bekommen die Erlaubnis, bis 16:00 an Land zu gehen.

Wir fahren noch einmal in die Stadt, diesmal in einen grossen

Supermarkt. Wir kaufen Schokolade für die Mannschaft und grosse Flaschen von Getränken für uns. Neben Cola wählen wir auch Guaraná, ein Getränk mit Zusatz von Pulver der Samen der *paullinia cupana*, wie es seit Jahrhunderten von den indigenen Völkern des Amazonasgebietes als Nahrungsergänzungsmittel, Getränkezusatz und fiebersenkendes Heilmittel verwendet wird. Uns schmeckt es gut, da es nicht schrecklich süss ist.



Die Fahrt führt wieder durch dieselben Strassen und diesmal ist mir ein Bild durchs Autofenster dieser monströsen Madonna gelungen. Sie scheint den Hochhäusern Konkurrenz machen zu wollen. Mit liebem Blick schaut sie auf die geschäftige Strasse. Das Kind freut sich offensichtlich am Treiben.



Viele Gebäude sind gekachelt, und nicht nur Kirchen, ganze Wolkenkratzer glänzen in allerlei farbiger Faillance. Im Supermarkt staunen wir über die riesigen Mocken verschiedenster Süßigkeiten.

Kleine Portionen davon sind in Plastikbecher abgefüllt.

Wahrscheinlich bestehen alle Sorten vorwiegend aus Zucker. Wir verzichten auf eine Kostprobe unseren Zähnen zuliebe.

Die Reihenfolge unserer Unternehmungen ist oft nicht gerade logisch. Trotz übervollen Einkaufstaschen gehen wir durch einige Häuserzeilen hindurch an den Strand.



Der Strand ist beeindruckend: endlos lang, goldgelb, sauber, und von Hotels in Hochhäusern gesäumt so weit das Auge reicht. Es sitzen nur wenig Leute unter den Sonnenschirmen. Nur hie und da spaziert jemand in Badehosen vorbei.



Nach einer Erfrischung kehren wir mit dem Taxi zurück in den Hafen. Die Ladearbeiten laufen immer noch. Die vermutliche Abfahrtszeit wird dauernd nach hinten verschoben, bis wir weit nach Mitternacht schlafen gehen und dann prompt das Ablegemanöver um etwa 03:00 verpassen.

Samstag, 26. Oktober. Das Meer ist unendlich blau und recht ruhig. Das kleine Schwimmbecken unter unserer Kabine wird bei wenig Schiffsbewegung gefüllt und Alex nimmt genüsslich ein Bad.



Eine Gruppe von Basstölpeln begleiten das Schiff.

Kommen die nicht nur im Norden vor? Eine Töpelart ist es auf alle Fälle, die wir sehen. Sie fliegen und jagen genau wie wir sie in Schottland immer wieder beobachtet haben.

Wir nehmen unsere Helme und wandern zum Vorschiff, um näher an sie heranzukommen.

Herrliche Vögel. Leider ist es sehr schwierig, ihre Jagdkapriolen aufzunehmen. Sie segeln im Aufwind des Schiffs, schlagen ein paarmal mit den Flügeln, suchen die



Wasseroberfläche ab mit den komischsten Verrenkungen, . . .



. . . bringen sich in Tauchposition und stossen pfeilschnell ins Wasser. Das Bild ist leider nicht ganz scharf, aber es zeigt die bizarren Bewegungen bestens.

Den Tauchmoment selber haben wir

nie mit dem Vogel erwischt, nur das aufspritzendes Wasser.

Wir haben sie lange beobachtet, diese Tauchkünstler und viel gelacht, wenn sie im Flug mit den Schwänzen gewackelt, sich mit einem Fuss am Kopf gekratzt oder sich nach dem Bad in grosser Höhe wie die Hunde geschüttelt haben.



Die Sonnenuntergänge auf dem Wasser sind immer faszinierend und jeden Tag anders.

Nachmittags hat der Kapitän die Geschwindigkeit von normalen 17kt auf 11kt reduziert da wir in Natal nur tags einlaufen können und er nicht vor dem Hafen ankern will. So spart er Diesel und ein unnötiges Manöver.



Sonntag, 27. Oktober. Wir lassen uns von der Brücke wecken bevor der Lotse an Bord kommt, damit wir das Einlaufen in den Hafen erleben können. Es ist kurz vor 06:00, der Himmel diesig. Natal liegt ein Stück weit im Rio Potengi. Die Anfahrt ist kompliziert, der Lotse gibt die Anweisungen zu einem Zickzackkurs durch die Untiefen bis vor die enge Einfahrt zum Fluss.



Tatsächlich sind die Felsen nicht weit vom Schiff entfernt!

Die Bojen der Fahrstrasse lassen nicht viel Spielraum, der Schlepper begleitet uns für den Notfall.

Vor uns spannt sich die Brücke über den Fluss. Nach der Brücke liegen ein Dutzend Segelboote an Bojen, alles Einheimische, keine Ausländer darunter, soweit das ersichtlich ist. Gleich dahinter



werden wir anlegen. Lotse und Kapitän sind bereit für das Manöver.



Das Schiff muss mit dem Heck genau am Pierende stehen und wird meterweise bewegt.



Kein Wunder darf hier nicht gefischt werden so nahe an den Turbulenzen der Riesenschrauben. Das Schiff nimmt hier die volle Ladung auf. Wir werden sicher bis Montag bleiben.

Montag, 28. Oktober. Wieder ein Midway Mall Tag; wir brauchen ja unbedingt die Medis für Alex. Durchs Taxifenster macht Alex einige Aufnahmen. Auch in Natal gibt es viele Wolkenkratzer, dazwischen immer wieder bunte Wohnhäuser. Wirklich ärmliche Gegenden haben wir auf dem Weg in die Mall nicht gesehen.



Wir gehen wieder zum Beizli zurück, wo wir freundlicherweise schon gestern das Passwort zu ihrem WiFi erhalten haben. Wir beantworten Mails, Alex versucht Bücher runterzuladen. Der Link ist

langsam und der Tag wird mir lang. So entschliesse ich mich zum Coiffeur zu gehen. Alex bummelt unterdessen durch die weiten Korridore der Mall.

Bevor wir wieder in den Hafen zurückfahren, kaufen wir Schokolade für die Leute auf der Brücke und in der Küche.

Im Hafen wird immer noch geladen, es ist schon dunkel und in der Stadt scheinen schon viele Lichter.

Der Abendhimmel hängt voller Wolken, die Sonne ist schon längst unter dem Horizont verschwunden und schickt nur noch spärlich Farbe.



Dienstag, 29. Oktober. Keiner weiss, wann wir ablegen. Der Kapitän gibt uns Landurlaub bis 13:00. Wir suchen noch einmal nach einem Hotspot, finden aber lauter geschlossene Verbindungen. Unsere Suche führt uns durch die kleine Strasse gleich hinter den Hafengebäuden. Zwischen gut erhaltenen alten Häusern stehen die vergammeltsten Ruinen. Nur wenig Leute sind hier unterwegs, aber bedrohlich scheint uns die Umgebung keineswegs, trotz dem vielen Abfall und den eindringlichen Warnungen unseres Tischnachbarn, dem kroatischen Kapitän auf Schulungsbesuch.

Der kleine Markt der lokalen Fischer im Hafen ist zur Zeit nur wenig besucht. Die Boote legen an, laden aus und verkaufen ihren Fang direkt den Kunden. Der kleine Fischverkäufer unter dem blauen Dach nimmt wohl, was übrig bleibt und kühlt die Ware für spätere Kunden oder gibt sie weiter an Fischverkäufer in der Nähe.



Die Geschäfte in den dreckigen Strassen sind blitzsauber! Die Strassenbeizli machen auch meistens einen recht gepflegten Eindruck mit weissen Tüchern und verschlossenen Essens- und Saucenbehältern.



Ein Schuhmacher arbeitet auf dem Trottoir. Sein verschliessbarer Laden steht auf Rollen. Wahrscheinlich kann er ihn abends an einen sicheren Ort transportieren. Was wir an Beweglichem entdecken, vom Fahrrad bis zu Beizlis auf Rädern, wird überall mit Ketten und grossen Schlössern gesichert. Offensichtlich wird viel geklaut. Kein Wunder, die Armen haben sehr wenig und müssen sich nehmen, wenn sie nicht verhungern wollen. Leider schafft diese Situation auch Diebe, die nicht aus Hunger stehlen.



Wir kehren unverrichteter Dinge über die grosse Strasse zum Hafen zurück. Die auf den iPad heruntergeladenen Bücher sind immer noch nicht auf beiden Tolinos lesbar.



Seit wir angekommen sind und unsere Ausflüge aus dem Hafen gemacht haben, wird diese Fassade restauriert. Es scheint, dass die Arbeiter den freistehenden Gerüsten nicht trauen, sie sind alle angeseilt!

Die Blüte dieses Baumes im Hafen ist essbar, wie wir beobachten. Der Esser nennt ihn Juba, wenn ich recht verstanden habe.



Das Schiff wird immer noch beladen, die Abfahrtszeit dauernd um eine Stunde verschoben. Der Erste Offizier tigert frustriert mit seinem Funkgerät herum. Er befürchtet, dass der letzte Container nicht vor 17:00 an Bord geladen ist und wir erst morgen auslaufen können.

Für jegliches Manöver bleibt der Hafen von 17:00 bis 06:00 geschlossen. Etwas gespannt beobachten wir die Ladearbeiten. Der Rahmen für die grossen Container wird abgehängt.



Zwei Mann nehmen den nächsten Container in Empfang und lotsen ihn mit Bändern an die richtige Stelle.

Die beiden sind im Käfig auf die kleinen Container am Heck des Schiffs gereist, wo wir sie aus nächster Nähe sehen.



Wenn sie warten müssen, ruhen sie sich aus.

Ihre Arbeit ist schon zum Zuschauen gewöhnungsbedürftig!!

Sie müssen auf die baumelnden Container klettern, um dem Kranführer beim Zielen behilflich zu sein und um den Rahmen freizugeben.



Kleine Strecken über den Heckcontainern bewältigen sie auf halsbrecherische Weise!

Immer wieder hat der Kran zu wenig Strom, da viele gekühlte Container mit Bananen, Mangos und Wassermelonen an Bord sind und die Generatoren überfordern. Die Arbeiten gehen schleppend voran und die Uhr rückt stetig auf 17:00 zu.



Die Lotsen sind beide da, aber halten sich noch auf dem Pier auf.

Kurz vor 17:00 ruft der Kapitän "Schluss!" in sein Funkgerät, nur noch die beiden Kisten mit Haltepflocken kommen an Bord, die zwei letzten kleinen Container auf dem Pier bleiben hier.

Punkt 17:00 verlassen die Kranführer das Schiff (sie sind zwar von der Reederei angestellt, aber lokale Leute), die Lotsen kommen an Bord, wir können in letzter Minute noch auslaufen!
Grosser Aufschneider allerseits.



Letzte Blicke auf Natal!



Wir sind unterwegs über das grosse Wasser nach Gibraltar.

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 $0^{\circ}0.1' S$ $41^{\circ}32.4' W$.



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 Algeciras 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 Bohrinnsel, 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



pflegen 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, hie 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



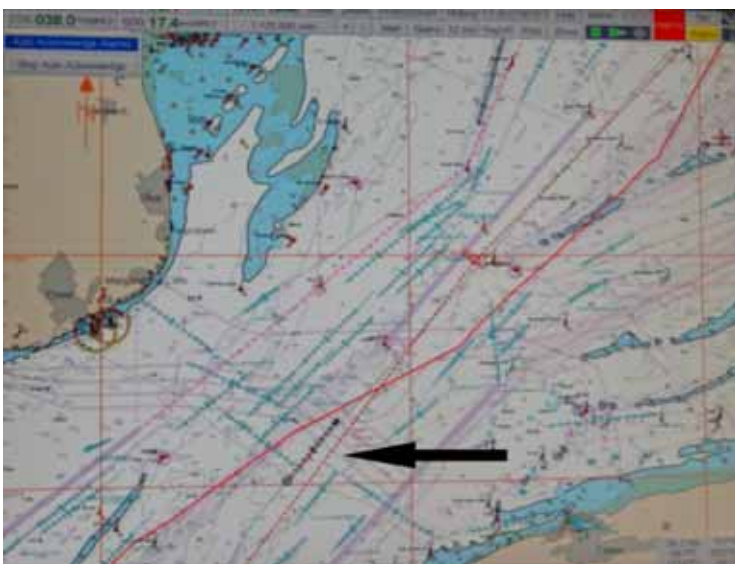
Morgenessen geht die Sonne auf. Dieses Schauspiel können wir uns nicht entgehen lassen. Der Himmel glüht.

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.