

Just do it - das Tagebuch

Nachträglicher Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Aussagen sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger). PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).



Teil 561 – 600 Corrientes – Asuncion - Goya

560. (Mo. 24.04.06) Warten auf Jean-Pierre, der sich für 11:00 angekündigt hat. Wollen ungern ohne einen Abschied fahren. Er taucht schließlich gegen 18:00 auf, als wir gerade unter den Duschen stehen. Da bleiben wir denn noch einen Tag. Anke hat etwas Wäsche gewaschen, ich ein wenig am Computer gesessen, was auch sonst, und die verbleibende Zeit wurde den Hunden gewidmet. Zwei nette Gesellen haben sich mit uns angefreundet. Bewachen uns und das Boot und schlafen jede Nacht auf dem Steg. Kein Wunder, haben wir ihnen doch ein Schlafkissen hingelegt. Mit JP gab es offenbar ein interkulturelles Mißverständnis. Er fragte, was wir heute abend vorhaben und Anke antwortete daraufhin, nichts, aber außer Abendessen. Er wollte vielleicht etwas Gemeinsames vorschlagen, aber hat verstanden, daß wir allein bleiben wollen. Dabei war die Antwort eher gegenteilig gemeint. Manchmal ist es mit den fremden Sprachen nicht so leicht. Obwohl Anke mittlerweile recht flüssig Castellán spricht. So bleibt es ein ruhiger Abend unter uns. Irgendwann fällt uns auf, daß morgen mein Geburtstag ist. Na, da bleiben wir noch ein wenig wach und stoßen dann auf mein neues Lebensjahr an.

561. (Di. 25.04.06) Verabschieden uns von Alberto und Adela, den Besitzern der kleinen Marina, in der wir die ganze Zeit umsonst liegen konnten. Verlegen dann zum Yacht Club, an dem wir längsseits des großen und einzigen Schwimmpontons festmachen. Wollen Wasser bunkern. Verzichten aber darauf, Diesel zu bunkern. Können die Kanister nicht mit einem Auto in die Nähe des Bootes bringen, so daß der Weg rund um den Hafen uns zu viel Geschleppe bedeutet. Eigentlich wollten wir nur diese beiden Sachen erledigen und die *prefectura* aufsuchen, aber dann beschließen wir uns, einen ruhigen Geburtstag zu verbringen. Der endet dann auch ganz



Der Geburtstagsstrauß

anständig im „Amadeus“, einem Restaurant mit recht anspruchsvoller Küche, das wir bereits mehrmals besucht haben. Es sind nur wenig Gäste da, so bleibt Zeit, uns besonders aufmerksam und zuvorkommend zu bedienen. Nach einer Flasche Champus, einem vorzüglichen mehrgängigem Essen und noch ein wenig Nachtisch endet der Geburtstag in dem schönen Gefühl eines üppig gefüllten Bauchs.

25.04.06.
Puerto Antequeras, Sarthou -
Yacht Club Corrientes
1,5 sm (10.205,7 sm)
Wind: NNW 4
Liegegeld: frei

562. (Mi. 26.04.06) Fühle mich nicht wohl und das Wetter empfiehlt auch keine Weiterreise. Es herrschen Schauer und teilweise ist die Sicht sehr schlecht. Unser Entschluß, auch noch diesen Tag abzuwarten, erweist sich als sehr vernünftig. Stattdessen interneten wir mal wieder, gehen noch ein wenig einkaufen, er stehen ein

paar CDs mit typisch Corrientiner Musik und besuchen schließlich noch die *prefectura*. Ein etwas längerer Aufenthalt, der damit endet, daß wir morgen wiederkommen sollen, da sie unsere Papiere für die morgige Abreise nicht heute abstempeln können. Was hilft das Lamentieren? Abends gibt es Bordkino: *Pretty Woman*.

563. (Do. 27.04.06) Beim morgendlichen Besuch der *prefectura* geht es unerwartet schnell. Man hat doch tatsächlich alles vorbereitet, ist informiert und hat sogar einen Notizzettel für mich, auf dem die Zuständigkeiten der einzelnen Abteilungen auf dem Rio Paraguay, die Rufzeichen und die Grenzen der jeweiligen Flußabschnitte vermerkt sind. Sie geben mir auch einen Wetterbericht: heute ruhig, Samstag und Sonntag Niederschläge. Nun gut. Wenn es erst mal ruhig bleibt, können wir ja aufbrechen. Anke holt derweil die letzte Wäsche ab und gibt Post auf.



Mal wieder etwas Treibgut

Das Wetter verspricht ruhig zu bleiben, also brechen wir auf. Wollen nicht dem Hauptfahrwasser folgen, doch Alfredos Wegbeschreibung gibt uns dann mehr und mehr Rätsel auf. Uns wird es mit Blick auf die Anzeige des Echolots jedenfalls zu flach. Folgen wir vielleicht doch besser den Vorschlägen Jean-Pierres. Und siehe da, der Weg ist eigentlich ganz einfach. Sind begeistert, wie sich das

Wasser ändert, als wir den Einflußbereich des Rio Paraguay verlassen. Die vormerk ocker geprägten Wassermassen werden plötzlich dunkelgrün und das Licht der Sonne läßt feine kurze Strahlen unter den Wellenreflexen spielen. Eine lange vermißte Transparenz. Auch die Ufer ändern sich schlagartig. Keine sandigen Böschungen und Abbruchkanten, sondern roter Sandstein leuchtet zwischen dem üppigen Grün hervor. Finden mühelos unseren weg. Finden sogar eine rote und eine grüne Fahrwassertonne, die uns unserem Ziel *Paso de la Patria* näherbringen. Doch dann hängen wir plötzlich fest. Das Wasser wird schlagartig flach und flacher, und wohin wir uns auch wenden, eine tiefe Rinne ist nicht zu entdecken. Ganz vorsichtig und immer mal wieder zurücksetzend schummeln wir uns voran. Die sprunghafte Anzeige des Echolots signalisiert unter uns Felsgrund. Nicht gerade beruhigend. Gelegentlich sind weniger als 1 m Wasser unter den Kielen, doch wir schummeln uns durch. In der weiten Bucht vor dem Ort angelangt, umfahren wir noch zwei Felsenriffes, die sich freundlicherweise auch über Wasser zeigen. Endlos langsam scheinen wir uns von ihnen zu entfernen. Der Gegenstrom ist doch sehr kräftig. Recht schnell finden wir Dank Ankes Aufmerksamkeit die Einfahrt zur *guarderia*. Das ist im Grunde eine Bootsparkhaus. Der Eigner hat neben der Rampe, mit der die ganzen Anglerboote in die Halle verfrachtet werden, freundlicherweise auch noch ein paar Liegeplätze eingerichtet, von denen einer für uns frei gemacht werden kann. Wir parken ein und liegen sicher wie in Abrahams Schoß. Können sogar tanken. Er hat eine kleine Tankstelle vor der Halle. Lassen unsere Kanister mit 142 Liter Diesel füllen und bekommen sie sogar ans Boot getragen.

Verzichten auf einen Besuch des Ortes, obwohl der sich wahrscheinlich lohnt. Bleiben besser an Bord und lassen noch einen Kinoabend folgen. *Mission Impossible II*. Na ja. Mir fällt dazu nur Birgits Erfahrung mit deutsch-amerikanischen Kinogängern ein: Man kann mit einem Deutschen keine Filme ansehen! Preisfrage, wieso wohl?

564. (Fr. 28.04.06) Nach den gestrigen Spannungsmomenten wollen wir lieber einen anderen Weg nehmen. Haben uns vom Chef des Hauses den Weg erklären lassen, den die Berufsschiffe nehmen. Erst einen knappen Kilometer flußauf fahren, dann auf die paraguayische Seite wechseln, und dort findet sich eine tiefe Rinne. Das klappt anfangs zwar sehr gut, aber je mehr wir uns dem Ziel, der Mündung des Rio Paraguay nähern, desto flacher wird es. Traversieren hin und her, aber die Lotungen geben uns keinen Aufschluß, wo die Rinne sein soll. Drehen sogar und traversieren

27.04.06.
Yacht Club Corrientes –
Paso de la Patria, Guarderia
18,3 sm (10.224,0 sm)
Wind: E 2
Liegegeld: 20 Peso

28.04.06.
Paso de la Patria – Puerto
Las Palmas, km 1268
20,1 sm (10.244,1 sm)
Wind: NE 2-3
Liegeplatz: vor Anker



vorsichtshalber strom-aufwärts fahrend, ohne Erfolg. So bleibt nur vorsichtiges Sacken lassen mit der Strömung. Das Echolot zeigt zeitweise nur 1,50 m an. Das ist zwar mehr als gestern bei der Suche der Zufahrt nach *Paso de la Patria*, aber mit dem Strom ist das alles

riskanter. Dann finden wir rechter Hand eine Mündung, über die wir eifrig diskutieren. Ich will es nicht glauben, daß diese nichtssagende Öffnung der Rio Paraguay sein soll. Die Tonne, die die *croquis* versprechen, fehlt schließlich auch. Aber Anke bleibt nüchtern:

„Da kommt doch die ganze trübe Brühe raus. Das muß der Paraguay sein.“

In der Tat. Bewegten wir uns eben noch in recht transparentem Wasser, so gleiten wir jetzt in eine ockerfarbene, trüb aufquallende Brühe. Ich bin zwar immer noch nicht überzeugt, aber eine andere Öffnung ist nirgends zu erkennen. Also rein. Gashebel vor und keine Angst. Unmittelbar in der Einfahrt herrscht extremer Gegenstrom, mächtige Wirbel, linker Hand hängen Baumstümpfe und Camalotes. Sollte es dort flach sein? Ein Riff? Keine 20 Meter daneben zeigt das Echolot 30 Meter Tiefe an. Die Fahrt sinkt auf 2,2 Knoten über Grund. Später wird es wieder besser, der Fluß wird zunehmend breiter. Anke versucht derweil an der Funke, uns bei der zuständigen *prefectura* anzumelden. Ohne Erfolg. Nur die Abmeldung bei Lima Seis Foxtrot klappt:

„Lima Seis Foxtrot para JUST DO IT !“

„Escucho.“

„Salimos su systema.“

„Muchas gracias. Buen viaje.“

„Muchas gracias. Buena guardia.“

Der Rio Paraguay erscheint anfangs recht eintönig. Flache Ufer, gehölzbestanden, kaum Struktur. Aber er ist einfach zu befahren. Dort, wo das Wasser an den Hang prallt ist es tief, gegenüber flach. Wie in der Schule unterrichtet. Da es bis *Humaitá*, dem ersten (paraguayischen) Ort im Verlauf des Flusses noch recht weit ist, beschließen wir, bei *Puerto Las Palmas* zu übernachten. Hinter diesem großen Namen verbergen sich ein paar kaum sichtbare Hütten, ein immerhin erkennbares *prefectura*-Häuschen und ein kleiner Anleger, an dem sogar ein *prefectura*-Boot dümpelt. Leider befindet sich das alles am Prallhang. Was auch bedeutet, daß es dort erstens tief und zweitens ungeschützt ist. All das Gerümpel, das flußabwärts treibt, Schwimmende Inseln, Äste, Wurzeln, ganze Bäume, bedroht dort den Ankerlieger. Funken die Dienststelle mehrfach an, aber niemand antwortet. Obwohl zwei Uniformierte das Gebäude verlassen und uns eindeutig anstarren. Auch auf meine Gesten, mal bitte die Funke ans Ohr zu nehmen, erfolgt keine Reaktion. So lassen wir uns wieder ein wenig flußabwärts gleiten. Diskutieren lebhaft über den rechten Ankerplatz und liegen schließlich noch in Sichtweite der *prefectura*, aber auf dem gegenüberliegenden Ufer. Einen vorüberziehende Schub, CAVALCADA 6, bitten wir daraufhin, mal für uns die *prefectura* anzurufen und über unseren Aufenthalt zu verständigen. Dazu ist anzumerken, daß uns viele gute Freunde vielfältig gewarnt haben:

„Vorsicht vor den contrabandistas (Schmugglern).“

„Contrabandistas sind gefährlich.“

„Contrabandistas gibt es auf dem ganzen Fluß.“

„Was, ihr habt keine Schußwaffe? Ich fahre nur mit Pumpgun.“



Unsere ersten „contrabandistas“, eindeutig auf der Flucht

„Ankert nur vor Ortschaften, nie auf freier Strecke.“

„Ankert nur auf freier Strecke, nie vor Ortschaften.“

„Ankert auf keinen Fall auf den ersten 40 Kilometern.“

„Wenn ihr Euch schleppen laßt, nur von Argentinern, nie von Paraguayern. Die klauen.“

Schluck! Puerto Las Palmas kann man kaum einen Ort nennen, und wir befinden uns gerade bei Fluß-km 28. Schluck! Aber zurück. Der Kapitän des *remolque* CALVACADA VI, ein Paraguayer, ist sehr freundlich und bei seinem Anruf kann die Behörde schlecht schweigen. Prima. Das wäre erledigt. Fühlen uns unwillkürlich etwas sicherer. Auf unsere Frage, ob er wisse, ob morgen ein Schubverband flußaufwärts fahre, der uns schleppen könne, weiß er nur einen Verband, der sehr spät kommt und wahrscheinlich zu schnell ist. Aber er kommt Morgen auch wieder, allerdings sehr früh. Er würde uns schleppen? So richtig haben wir seine Antwort nicht verstanden, aber wir deuten sie als ein Ja. Vorsichtshalber beschließen wir, den Wecker auf sechs Uhr zu stellen, was bedeutet, daß ich ihn auf 05:45 stelle. Manchmal muß man ein wenig tricksen.

565. (Sa. 29.04.06) Der Wecker klingelt, und ich lasse wie gewohnt noch einige Minuten verstreichen, aber dann stehe ich doch lieber auf. Erstmals das Gas öffnen und Kaffeewasser aufsetzen. Dann ein erster Blick aus dem Niedergang. Der Himmel ist sternenklar. Das Kreuz des Südens steht tief aber deutlich am Firmament. Außerdem sind da zwei Lichter etwas flußabwärts. Gestern war da doch nichts. Schnell das Fernglas. Drei Lichter: zwei weiße dicht übereinander und ein grünes etwas abgesetzt. Anke schaut auch.

„Da ist noch ein rotes Licht. Das ist ein Schubverband.“

Rotes Licht? Erst bin ich irritiert. Bedeutet grün und rot doch Kollisionskurs. In diesem Fall markiert es aber das vordere Ende des Schubverbandes. Und das ist ganz schön weit voraus. Soweit nach rechts hatte ich gar nicht geschaut.

„Das könnte CALVACADA VI sein.“

„Meinst Du? Man kann aber nichts erkennen?“

„Funk ihn doch einfach an und frage, wo er ist!“

„Immer ich!“

„Aber Du sprichst doch besser spanisch, ich verstehe doch oft nicht.“

Nach wenigen Augenblicken ist klar, daß es tatsächlich CALVACADA VI ist. Irgendwie können wir uns auch anschließen, aber so richtig verstanden haben wir es nicht. Der Lotse, der gerade steuert und den Funkverkehr führt geht kurz den Kapitän fragen und dann hören wir ein „alles klar.“

Frägt noch kurz, ob wir einen Motor haben (!), man könne uns an unserem Standort schlecht aufpicken. Claro haben wir einen Motor.

Schnell und konzentriert wie selten gehen wir Anker auf, alle vier Fender werden an die Backbordseite gehängt, Leinen klar gelegt. Der Verband ist offensichtlich von seinem Kurs abgewichen und uns entgegen gekommen. Wir lassen ihn vorbeiziehen und ich will von hinten an das Schubfahrzeug um dort längsseits zu gehen, aber dann entdecke ich ein Lichtzeichen an der äußersten Steuerbord-Schute. Da sollen wir also hin.

„Der will ja, daß wir ganz nach außen gehen!“

„Er wird schon wissen, was besser ist.“

Kurz bevor wir dran sind reduziert der Lotse die Geschwindigkeit und das Anlegen klappt reibungslos. Vorleinen rüber, doppelt gelegt und fest. Achterspring rüber. Ich bleibe am Ruder und lege es nach steuerbord um zu vermeiden, daß der Bug an die Schute gedrückt wird.

„Die Achterleine, wir müssen die Schiffsachse stabilisieren!“

Ruckzuck ist die Achterleine fest, dann kommt die Achterspring. Das Steuer binde ich in mittlerer Steuerbordposition fest. Alles wird noch mal kontrolliert, Fender nachjustiert, während der Verband schon wieder Fahrt aufnimmt. Einer der beiden jungen Männer, die unsere Leinen angenommen haben, klärt uns gleich auf, daß wir nicht rauchen dürfen. Wir liegen an einer Tankschute. Kein Problem, wir sind ja

29.04.06.

Puerto Las Palmas – Rio

Paraguay, km 1301

25,3 sm (10.269,4 sm)

Wind: nicht erfaßt

Liegeplatz: längsseits

NCT 01



Die aufgehende Sonne sieht uns bereits längsseits am *chata*

Nichtraucher. Ordnen noch dies und das und gehen dann über die Tank- und eine Nachbarschute an Bord des *remolque*. Wollen dem Kapitän bzw. dem Lotsen unsere Aufwartung machen. Werden freundlich empfangen. Der Kapitän schläft noch, aber der Lotse heißt uns willkommen, stellt sich vor führt eine freundliche Unterhaltung mit uns. Mittlerweile dämmt es und wir können sehen, was alles an Treibgut den Fluß hinab kommt. Viel harmlose *camalotes*, aber auch Holzstücke, Äste, Gestrüpp und ganze Baumstämme. Im Moment fährt der Verband deshalb ohne Echolot. Die beiden Sonden, normalerweise je eine an der äußersten linken und an der äußersten rechten Schute an einer Stange ins Wasser gesenkt, sind durch das Treibgut gefährdet. Der Pilot erklärt uns auch seine Navigationsausrüstung und wir bewundern vor allem die phantastisch genauen elektronischen Karten, die er hat. Schon Jean-Pierre hatte davon berichtet, daß die Paraguayer außergewöhnlich gut ausgestattet sind und ihre See- bzw. Flußkarten nicht rausrücken. Der Pilot erkundigt sich, ob wir auch einen Computer, ein CD-Laufwerk und GPS hätten. Werde schon ganz hellhörig. Dann kommt aber ein mächtiger Baumstamm. Er nimmt Gas weg, und das gute Stück treibt an unserm armen kleinen Boot vorbei. Puh. So ganz wohl fühle ich mich plötzlich nicht mehr. Klinke mich daher nach einiger Zeit aus, da ich noch mal die Leinen kontrollieren und eine zusätzliche Bugleine ergänzen will und vor allem, da ich wegen des Treibguts lieber an Bord sein möchte. Obwohl sich da im Ernstfall kaum was machen läßt. Aber die Situation ist schließlich noch mächtig ungewohnt. Wieder auf JUST DO IT sehe ich auf dem GPS-Display, daß wir einen wirklich langsamen Schub erwisch haben: 3,5 Stundenkilometer. Da sind wir ja trotz der Gegenströmung schneller.



Man beachte die kleine rote Flagge am Mast des *remolque*

Eine knappe Stunde später hat das Treibgut deutlich nachgelassen. Entdecke auf der Brücke ein neues Gesicht. Wird der Kapitän sein. Da muß ich wohl meine Aufwartung machen. Werde freundlich und bereits mit meinem Namen willkommen geheißen. Er erklärt uns, daß er nicht so deutlich sagen durfte, daß er uns mitnimmt, da er vier Tankschuten schiebt und seine Firma dann Gäste an Bord und das Mitnehmen von Booten aus Sicherheitsgründen verbietet. Wir werden im Laufe der Fahrt auch mal abkoppeln müssen, da Inspektoren seiner Firma an Bord kommen, und da eine schwierige Passage komme. Danach würde er uns aber wieder einsammeln und nach Asuncion schleppen. Wir tauschen uns ein wenig aus, und wie oft, sind die Fahrmänner hier schwer beeindruckt, daß wir mit dem kleinen Boot über den Atlantik gesegelt sind. Anke wurde gleich als erstes gefragt, ob ich kein Spanisch spreche, da sie immer an der Funke sei. Erfahren eine Menge Interessantes. So können wir endlich das Rätsel der Größe der Schubverbände lösen. Die Schuten sind zwischen 67 und 70 m lang, 11 m breit und haben einen Tiefgang von 8 bis 10 Fuß, je nach Ladung. Die größten Verbände, die wir gesehen haben sind danach einschließlich des Motorschiffes rund 450 m lang und bis zu 66 m breit. Diese ganz großen Verbände fahren nur bis Corrientes, danach werden sie offenbar ein wenig verkleinert. Unser Schubverband ist dagegen richtig bescheiden. Er besteht aus 10 sehr einseitig verbundenen Schuten und ist um die 230 m lang und 44 m breit. Die anfangs verwundernde asymmetrische Anbringung wird aber schnell verständlich, wenn man erfährt, daß die Motorisierung zu schwach für eine Passage kurz vor Villa de Pilar ist. Dort wird der Verband getrennt und ein zweiter *remolque* schiebt eine Hälfte als separaten Verband ein Stück flussauf.



Kleine Yacht an großer Schute

Der erste Versuch, uns Richtung Frühstück abzusetzen klappt nicht. Werden zum Kaffee und Frühstück in die Messe, die gleichzeitig Kombüse ist, gebeten. Der Koch, an seiner Fülle gut als solcher zu erkennen, begrüßt uns mit Handschlag. Alles ist zweckmäßig, aber großzügig eingerichtet und in einem guten Zustand. Auf dem Herd steht offenbar bereits das Mittagessen, dabei ist gerade acht Uhr. Wir bekommen Kaffee und können kleine Brotkügelchen mit Dulce de Leche essen. Das

argentinische Frühstück ist traditionell recht klein bemessen. Einen Kaffee später können wir dann entwischen und gehen erst mal bei uns an Bord herzhaft frühstücken. Ein ganz ungewohntes Gefühl. Man kommt vorwärts, aber man muß sich nicht damit beschäftigen. Nur wenn mal wieder ein Balken vor den Rumpf dengelt geht es durch Mark und Bein und wir fragen uns, ob der Schlepp wirklich eine gute Idee war. Und die Geschwindigkeit gibt auch zu Überlegungen Anlaß. Zeitweise fällt sie bis auf 2,2 km/Std., nicht

Knoten, echte Stundenkilometer. Das würde ja bedeuten, daß wir verdammt lange bräuchten. Beruhigen uns mit dem Gedanken, daß er bestimmt länger fährt als wir, was die Sache ein wenig kompensiert, daß wir Sprit sparen, und vor allem, daß wir auf diese Weise den Verschleiß reduzieren. Mit der Zeit regelt sich alles ein und wir gleiten ruhig neben unserer Tankschute, dürfen auch unseren Herd benutzen, können aber auch auf die Kombüse des *remolque* zurückgreifen! Angebot des Kapitäns!

Irgendwann winkt uns der Lotse auf die Brücke. Er wechselt sich mit dem Kapitän im Sechs-Stunden-Rhythmus ab. Sollen den Fotoapparat mitbringen. Wir nutzen die Gelegenheit und überreichen einen Kuchen, den Anke noch schnell gebacken hat. Nach „traditionell deutschem Rezept“. Wir nähern uns Humaitá und von der Brücke aus hat man einen wunderbaren Blick auf das Steilufer, den Ort und die Ruinen der alten Festungskirche, die im Jahre 1870 zerschossen wurde. Damals tobte hier der Triple Allianz-Krieg, in dem Paraguay einer Allianz der Staaten Brasilien, Bolivien und Argentinien gegenüber stand. Nahe Humaitá wird der *chata* von einer der prefectura-Stationen angerufen. Der Pilot ist so freundlich und meldet uns auch gleich an. Wir würden ihm folgen und hätten darum gebeten. Hören in der Funke sogar ARCOS ein anderes Boot rufen. Der Lotse erlaubt uns, seine Funke zu nutzen, und wir können ein erstaunlich klares Gespräch führen. Erstaunlich einerseits aufgrund der großen Entfernung und andererseits aufgrund der geringen Leistung des Funkgerätes auf dem *remolque*. Sendet mit 15 W während wir z.B. mit 25 W senden können.

Später kommt ein Fischer längsseits. Er verkauft eine 10, 15 Pico de Pato („Entenschnabelfische“) und zwei Surubí, von denen einer eine stattliche Größe hat. Dafür werden ihm im Tausch zwei Kanister mit Diesel gefüllt. Die 80 oder 90 Liter waren sicher ein Mehrfaches der Fische wert. Der Maschinist erklärt uns, daß diese Fischer sehr arme Leute seien, und der Kapitän ihnen deshalb immer gäbe. Wir bekommen zunehmend ein Bild der Paraguayer, daß sich weit von den Schauergeschichten entfernt.

Wir haben unser Abendessen bereits hinter uns, als auf dem *remolque* Lichter aufflammen und in unsere Richtung strahlen. Der Kapitän ist im Anmarsch. Mit einem Teller. Ein Beitrag zu unserem Abendessen. *Pico de Pato* mit Kartoffeln und Reis. Sind ganz begeistert, denn es ist superlecker. Leider regnet es, so daß wir nicht lange von Bordwand zu Bordwand sprechen wollen, und der Kapitän will nicht an Bord kommen, da seine Schuhe dieselverschmiert sind. Tauschen uns



Rio Paraguay aus der Perspektive eines *chata*-Kapitäns, Flußkurve bei Humaitá



Frischfisch für den *chata*

nur schnell aus, daß wir Wollen uns für die Trennmanöver morgen auf Kanal 7 besprechen wollen. Irgendwann fällt uns auf, daß wir auf Kanal 7 nicht empfangen können. Hilft nichts, müssen noch mal auf die Brücke. Dort bemerkt man unseren Anmarsch und wieder flammen die Scheinwerfer auf. Auf der Brücke finden wir den Kapitän und ganz überraschend, seine Freundin oder Frau. Plauschen ein wenig und bekommen ein Funkgerät, das man hier zur Bordverständigung benutzt. Werden noch zu ein wenig Wein eingeladen. Beim Blick auf JUST DO IT werden wir aber sehr unruhig. Sie bewegt sich gar nicht mehr so ruhig wie die ganze Zeit gewohnt. Wollen schnell wieder an Bord. Die Flasche wird uns in die Hand gedrückt, dann eilen wir nach unten. Die Leinen haben zunehmend Spiel bekommen und sich auch sehr gereckt. Außerdem ist das Wasser sehr unruhig und das Boot arbeitet schwer. Eine Leine löst sich sogar in ihre Bestandteile auf. Auch mit Hilfe der Mannschaft und Festmacher des *remolques* gelingt es nicht, die Lage zu stabilisieren. Wir entschließen uns, uns vom Verband zu lösen. Haben Angst, daß Schlimmeres passiert. Klampen ausreißen und wer weiß was. Dazu kommt, daß der Schiffsführer in dieser Dunkelheit keine Baumstämme mehr erkennen kann. Und einmal hat es schon ganz gewaltig gerumst und unser Boot ist deutlich nach achtern versetzt worden. Schnell die Bordfunke zurück und die Leinen los. Im rechten Moment reduziert der Lotse die Geschwindigkeit und schon sind wir frei. Dackeln eine kurze Zeit hinter dem Schub her, aber das Problem bleibt, daß auch wir keine Stämme und anderes Treibgut sehen können. Weit und breit kein Ankerplatz. Nur ein Ankerlieger, ein *chata*, das sich ans Ufer gelegt hat. Konnten wir schon von weitem sehen und mit ein Grund, der es mir leicht machte, mich vom Verband zu lösen. Funken CALVACADA VI an. Er empfiehlt auch keinen Ankerplatz, alles zu unsicher. Wir sollen am *chata* längsseits gehen. Wäre kein Problem, auch wenn es ein Tanker wäre. Nach einiger Zeit gelingt es uns, mit der Besatzung Kontakt von NCT 01 aufzunehmen, die unsere Funkanrufe anfangs nicht auf sich bezieht. Wir können selbstverständlich längsseits gehen, am besten am *remolque* und zwischen Schiff und Küste.

Ein zuhörender Kapitän eines weiteren chatas meldet sich für unseren Gastgeber:

„Du hast es gut, bekommst Besuch von einer *chica*. Na dann gute Nacht.“

Dort sind wir vor Treibgut geschützt und in ruhigem Wasser. Es kommen gleich zwei Mann Besatzung und nehmen die Leinen an, dann begrüßen wir uns und als erstes kommt die Frage, ob wir etwas benötigen. Heißes Wasser vielleicht? Ansonsten wollen sie am Morgen wieder aufbrechen, aber wir könnten ruhig schlafen, sie würden schon klopfen, wenn es an der Zeit ist. Kriechen auch entsprechend schnell in die Kojen und schlafen trotz des Generatorlärms gut ein. Welch ein Frieden. Und das längsseits eines dieser räubernden Paraguayer.

566. (So. 30.04.06) Habe den Wecker vorsichtshalber doch auf halb sechs gestellt. Lasse Anke weiterschlafen, schlüpfe in Hose und Hemd und ziehe in den Salon, wo ich es mir unter einer Decke gemütlich mache und weiter döse. Um sieben wird es hell, aber noch macht die Besatzung unseres Gastgebers keine Anstalten, zu starten. Eine Viertelstunde später starten die Schiffsdiesel. Ich schaue aus dem Niedergang. Ganz schön eng geworden, der Spalt zwischen Ufer und *remolque*. Wird nicht ganz einfach sein, sich da rauszuziehen. Wecke erst mal Anke. Wieder ein Blick nach achtern. Es wird ja immer enger! Der Verband treibt an das Ufer. Ich stürze ins Cockpit. Glücklicherweise sind Crewmitglieder da. Gestikuliere und rufe.

„¡Problema, problema!“

Die Crewmitglieder reagieren sofort, rufen zur Brücke rauf, leuchten mit Taschenlampen hoch, gestikulieren und einer rennt direkt nach oben. Der Verband treibt derweil weiter und weiter. Unsere Steuerbordkiele berühren offenbar Grund, denn das Boot beginnt sich zur Seite zu legen. Ogottogottogott. Gleich werden wir zerquetscht wie eine Konservenbüchse. Doch dann wirken die aufheulenden Diesel und der Verband schwenkt weg vom Ufer. Der mittlerweile aufgetauchte Kapitän entschuldigt sich sofort. Aber wir wollen vorsichtshalber schnell weg. Nur, das ist nicht so einfach. Stromwirbel und die Wirbel der Propeller des chatas, der sich ja abhalten muß, machen es zu einem Problem, sich kontrolliert zurückzuziehen. Unser Heck schwenkt zum Ufer und ich kann den Bug nicht richtig ausrichten. Immerhin treiben wir auch achteraus und der Spielraum wird größer, während JUST DO IT sich immer mehr quer stellt. Anke steht auf dem Vorschiff.

„Reicht der Platz?“

30.04.06.
Rio Paraguay, km 1301 –
Colonia Cano
18,3 sm (10.287,7 sm)
Wind: S 3-4, Stille
Liegeplatz: vor Anker

Zwei Meter nach achtern habe ich vielleicht noch, hängt vom Ufer ab, und ob dort Wurzeln sind.

„Reicht!“

Nehme den Rückwärtsgang raus.

Dann rumst es gewaltig und das ganze Boot wird erschüttert. Hat doch nicht gereicht. Sind mit dem Bug oder Anker vor das Schanzkleid des *remolque* gedengelt. Na, dort sind keine Schäden zu sehen, und bei uns auch nicht. Und der Kiel ist hoffentlich auch noch gerade. Mache eine Geste zum Kapitän.

„Tut mir leid!“

„No hay problema – kein Problem.“

Dann machen wir uns auf. Der Fluß ist im Vergleich zu gestern praktisch frei von Treibgut. Machen 3,5, gelegentlich sogar 3,9 km Fahrt über Grund. Viel mehr, als gestern im Schlepp. Und wir haben Glück, im Moment des Ablegens passiert ein brasilianischer Schubverband. Er fährt offenbar leer. Die Schuten sind zu hochbordig, um uns daran zu hängen. Schade. Aber so richtig Lust auf Schlepp haben wir auch nicht, zumal das Wetter im Moment nicht schön ist. Bedeckt, windig und unruhiges Wasser. Testen seine Geschwindigkeit. Gar nicht schlecht. Hängen uns dran und können mit rund 2.000 Touren hinterherdackeln. Gelegentlich müssen wir Gas wegnehmen, um



Nach dem Ablegen von NCT 01: viel Treibgut kommt entgegen

wieder mehr Abstand zu bekommen, da es direkt hinter dem Verband zu unruhig ist. Aber wir sind so weit zufrieden. Dafür sackt die Geschwindigkeit immer mehr ab. Zeitweise nur noch 2,2 km über Grund, dann noch weniger, nur 1,9 km/h. Kein Wunder, daß CALVACADA VI den Verband auflösen muß. Und das alles wegen dieses blöden Rio Bermejo. Kann man gar nicht glauben. Der ganze Mölm, die ganzen Baumstämme und das andere Zeug sollen durch den Bermejo verursacht sein. Auch die Strömung. Nach seiner Einmündung soll das Wasser klar sein und die Strömung nur noch ganz gering. Wir können es gar nicht mehr glauben, denn trotz aller Erzählungen war die Strömung immer viel stärker als vorher behauptet. Entsprechend schlecht ist unsere Stimmung. Anke kommentiert immer wieder unser Nicht-Vorankommen, was ich schon gar nicht mehr hören kann, während ich nur an den Motor denke. Wir fahren doch die ganze Maschine zu Schanden. Dieser Verschleiß. Versuche mich wieder zu beruhigen. Verschlissen wird ja hauptsächlich die Wasserpumpe und das Wellenlager. Das läßt sich ja beherrschen. Aber dennoch. Das miese Wetter tut seinen Beitrag. Gedanken an Abbruch tauchen auf. Hätten wir vielleicht doch in *Bermejo* ausklarieren sollen? Dann bräuchten wir uns nur noch nach *Villa de Pilar* durchkämpfen, in Paraguay ein- und gleich wieder ausklarieren, hätten unser Zollproblem gelöst und könnten zurückkehren.

Irgendwann bricht die Sonne durch, und irgendwann ändert sich die Farbe des Wasser. Die erdbraune Masse bekommt dunkle Schatten. Wir nähern uns dem Zusammenfluß. Die braune Masse wird zunehmend gegen das linke Ufer gedrängt



Der lächerliche Rio Bermejo, Ursache allen Übels

und schließlich sehen wir die Mündung. Es ist kaum zu glauben, daß dieses lächerliche Flößchen, daß da einmündet den ganzen Dreck, den ganzen Sand, das ganze Treibgut liefert, das die viel größeren Flüsse *Paraguay* und *Paraná* so beeinträchtigt. Der Lotse sagte gestern, daß der *Rio Bermejo* nach der Schneeschmelze in den Anden, also bei Niedrigwasser, wirklich nur ein Rinnsal sei. Unglaublich. Und, was wir gar nicht mehr zu hoffen wagten, der Gegenstrom schwindet. Trauen kaum unseren Augen, als die Geschwindigkeitsanzeige des GPS über 9 km/h anzeigt. Sogleich steigt das Stimmungsbarometer. Nehmen die umgebende Landschaft freudiger wahr und sind ganz begeistert, als wir am Ufer eine Anglerkolonie und ein kleines Ausflugsboot entdecken. *Villa de Pilar* kündigt sich an. Wenig später passieren wir einen großen offiziellen Anleger, einen *chata*, wahrscheinlich das Ding, das *CALVACADA VI* unterstützt hat, und schließlich eine kleine Fähre. Fähre? Wohin denn? Von dort wird uns heftig zugewunken. Vielleicht 300 m später müssen wir auch umkehren, da wir die Fahrerin nicht finden.

„Laß uns an der Fähre fragen!“

Dort wieder großes Gewinke. Willkommen und hallo. Wir sollen an der Fähre anlegen, es gibt *asado*. So entwickelt sich unsere erste Begegnung mit Paraguay und seinen Einwohnern. Geben vom Bug eine erste Leine über, eine zweite vom Heck, und dann wird JUST DO IT mit vereinten Kräften längsseits gezogen. Großes Händeschütteln und Willkommen. Fleisch und Wurst sind bereits fertig gebraten und liegen auf einem Tisch an Bord der Fähre bereit. Es gibt Wein, und große Freude, als die Weinflasche, die wir mitbringen, genau die gleiche ist. Diese *contrabandistas* sind wirklich nette Menschen. Wir lernen den Fahrer und wahrscheinlich auch Eigentümer der Fähre kennen, einen Mechaniker, der auch Alu schweißen kann (!) und einen Politiker, eine offenbar wichtige Persönlichkeit im Ort. Wir fragen, ob wir denn überhaupt an Land dürften, wir seien ja gar nicht einklariert. Alles kein Problem. Oberhalb des Fähranlegers befinden sich alle erforderlichen Dienststellen. Wenn es unerwartete Probleme gäbe sollen wir den Politiker anrufen. Macht Euch keine Sorgen. Aber wir



Das schlammige Wasser des *Bermejo* mischt sich mit dem klaren des *Paraguay*



müßten auch in Argentinien ausklariert. Auch kein Problem. Die Fähre fährt zweimal am Tag, mit der könnten wir rüber. Dort drüben würde man auch keine Umstände machen. Wir verbringen gemeinsam zwei fröhliche Stunden, dann machen wir uns vom Acker, da die Fähre noch einmal fahren muß. Wollen in der Nähe ankern, aber der Platz ist bei dem sich abzeichnenden Südwind nicht sicher. Lieber auf die argentinische Seite

gehen. Dort gibt es einen geschützten *riacho*, und gleich beim *prefectura*-Anleger können wir wohl ankern. Rufen das unseren neuen Freunden zu und tuckern rüber. Dort werden wir von zwei Uniformierten gleich an einen Anleger gewunken. Trauen aber weder der Wassertiefe noch dem Anleger und erklären, daß wir sicherheitshalber



Colonia Cano, Ankern in geschütztem *riacho*, im Vordergrund ein *prefectura*-Boot

lieber ankern und per Beiboot kommen.

Mit JUST-DO-LITTLE landen wir dann an einem anderen Anleger neben den *prefectura*-Booten an. Werden gleich freundlich abgeholt und zur Dienststelle am ersten Anleger begleitet. Unseren Müll können wir gleich beim Anleger lassen, sie entsorgen ihn schon. Der Papierkrieg ist in wenigen Minuten erledigt und man rät uns, zum Einklarieren morgen per *lancha* nach Paraguay zu fahren. Das wäre kein Problem und das *lancha* würde direkt im Hafen anlegen. Das Boot könne hier bleiben, es wäre hier viel sicherer. Drüben wäre es ganz nett, man könne gut zu Mittag essen und überhaupt *no hay problemas*. Ob wir was brauchen würden. Eigentlich nicht. Etwas zu essen vielleicht? Fleisch? Fleisch? Hm. Etwas Fleisch wäre nicht schlecht. So kommt es, das wir wenig später mit einem Kilo tiefgefrorenem, besten Rindfleisch wieder an Bord steigen. Geschenk des argentinischen Staates. Sollen es in Scheiben schneiden, beidseitig braten und ein Ei drauf schlagen. Auf dem Rückweg werden wir noch mächtig von Moskitos bestürmt, aber schließlich sind wir in unserer schützenden Hülle angelangt. Später bekommen wir noch mal Besuch mit Blaulicht. Sicher nur, damit wir erkennen, daß keine Schurken kommen. Man hat in der Freude über unser Kommen vergessen, unsere Daten aufzunehmen. Und vielleicht wollte man ja auch einen kleinen Blick in das Boot werfen. Aber die beiden wollen uns nicht belästigen und sind schnell wieder verschwunden. Wir genießen den Frieden des Abends und schlafen mal wieder richtig gut.



Zaungäste

567. (Mo. 01.05.06) Tag der Arbeit. Ganz international. Da arbeitet niemand. Außer Zollbehörden, Einwanderungsbehörden, Gesundheitsbehörden und Präfekturen, die für Schifffahrt zuständig sind und die Betreiber von *lanchas* und Fähren. Wackeln nach erholsamem Schlaf zum Gebäude der argentinischen Dienststellen, um wie vorgeschlagen auszuklarieren und anschließend in *Villa de Pilar* einzuklarieren. Haben auch Glück, daß wir gleich mit einer der unregelmäßig verkehrenden *lanchas* übersetzen können. Die *lancha* ist ein altes Holzboot, vielleicht 20 m lang, der Fahrgastraum gedeckt, aber mit großen Fenstern und einem langsam vor sich hin pöternden alten Diesel. Der Unterschied zwischen Standgas und Fahrgas ist nicht nennenswert. Dennoch kommt das Boot gut voran, und nach kurzer Zeit fahren wir hinter einer langgestreckten Insel in den Hafen von Villa de Pilar ein. Hier liegen vor allem *lanchas* und ein paar Fischerboote. Wenn es vom Tiefgang her geht, ist dies hier ein sehr guter und geschützter Hafen auch für uns.



Das Behördengebäude ist als solches nicht zu erkennen, aber da alle Mitreisenden auf genau dieses zustreben, schließen wir uns an. Den Zollbeamten übersehen wir zunächst und wenden uns gleich an die Dame der *migraciones*. Sie soll uns inklarieren? Andere Dienststelle am neuen Hafen. Sie ist etwas unfreundlich und wir haben zeitweise Verständigungsprobleme. Dann bedeutet sie uns, auf den Bänken im Gang zu warten. Fragen uns, was nun kommt. Anke beginnt sich, über Behördenumstandskrämerei zu ärgern und fragt sich, wies es dazu kommen konnte, daß sie selber in einer Behörde arbeitet. Ein paar zwischendurch abgefertigte Paraguayer später wird deutlich, warum wir warten mußten. Sie hat ein Handy organisieren lassen und telefoniert jetzt mit einem Carlos in einer anderen Dienststelle. Es geht eindeutig um uns. Kurz darauf winkt sie uns heran. Sie ist freundlich und lacht und erzählt uns, daß wir seit zwei Jahren auf Weltreise sind, noch zwei Jahre reisen wollen, und daß bei uns an Bord ein Bad ohne Dusche sei. Sie sei doch eine gute Wahrsagerin. Jedenfalls bekommen wir problemlos unsere Pässe gestempelt und gute



Zollbüro

Wünsche mit auf den Weg. Draußen suchen wir den rechten Weg Richtung neuen Hafen. Brauchen ja noch Zoll und Prefectura Naval. Essen können wir danach, wenn noch Zeit bleibt. Da aber erstens erster Mai und dann auch noch Siesta ist, liegt das durchaus malerische Örtchen, mit 24.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Paraguays, wie ausgestorben vor uns. Doch da kommen zwei Radfahrer. Schwarze Hosen, weiße gebügelte und kurzärmeliger Hemden, Krawatte, blauschwarze Sturzhelme, ordentliche Haarschnitte und Namensschildchen auf der linken Brusttasche. Suche unwillkürlich nach Hinweisen, daß es Polizisten sind. Sie können uns aber nicht helfen, sie seien nicht von hier. Sie seien Missionare aus Nordamerika, Angehörige der Kirche Jesu Christi, der Heiligen der letzten Tage. Mormonen. Aber Elder Stubbs fragt bei einer in einem nahen Garten stattfindenden Grillparty nach, und wir erfahren, daß der Zoll da ist, wo wir hergekommen sind. Also wieder zurück. Der ältere Herr vom Zoll ist ebenfalls informiert und bedeutet uns, no hay problemas, wir bräuchten keine weiteren Papiere. Auch er ist bereits über uns informiert. Da beschließen wir, die Prefectura Naval auszulassen und direkt essen zu gehen. Müssen ganz schön suchen, bis wir ein geöffnetes Restaurant finden. Haben dann aber Glück. Sehr sauber, sehr ordentlich. Die Speisekarte wird vom Ober mündlich vorgetragen, es gibt nur eine begrenzte Auswahl, aber es schmeckt ausgezeichnet. Scheiben vom Schweinebraten, sehr lecker gewürzt, Salat, als Nachspeise nicht sehr süß (!) karamalisierte Papaya auf säuerlichem Käse, mit Honig übergossen. Ausgezeichnet. Dann spazieren wir wieder zurück, denn wir haben nicht richtig verstanden, wann die nächste *lancha* fährt. Stoßen noch mal auf die beiden Missionare und erfahren noch einiges über ihr Leben hier und zu Hause in Utah.

Am Hafen haben wir auch das Glück, genau im rechten Moment zur Abfahrt einer *lancha* zu kommen. Die Dame von der *migracion* will uns einen Ausreisestempel geben, wir wollen aber nicht, wollen wir doch im Lande bleiben und nur eben unser Boot holen. Ist auch gut. So fahren wir ungestempelt zurück. Im Boot erhalten wir vom Bootsführer den üblichen Laufzettel, den man für die Dauer eines Aufenthaltes in Argentinien bekommt, wenn man nicht Schiffscrew ist. Gebe ihn gleich wieder zurück, brauchen wir ja nicht. Kaum angelegt streben wir zum Zoll. Wollen jetzt das wichtigste Dokument überhaupt bekommen. Den Wisch, der die ganze Umstandskrämerei überhaupt veranlaßt. Eine zollamtliche Bescheinigung, daß wir *mit* unserem Boot ausreisen. Denn länger als acht Monate darf das Boot nicht in Argentinien bleiben. Anfangs scheint der Beamte sich zu wundern, weshalb wir diesen Wisch wollen, aber nach einigen Minuten verschwindet er in seinem Kabäuschen und wenig später erhalten wir eine Ausreisebestätigung. In dem ganzen Gewusel kommt denn auch ein Gesell in Zivil und bittet um unsere Pässe. Ich bekomme das gar nicht mit, und Anke weiß gar nicht warum. Wenig später kommt ein freudiger Beamter der Einreisebehörde und zeigt uns begeistert unsere Pässe, mit Laufzettel und Einreisestempel versehen! Wir sind fassungslos. Jetzt sind wir in beiden Ländern gleichzeitig eingereist. Anke sieht schon große Probleme und Behördenärger, ich denke, wie schön, jetzt können wir ohne Nachdenken an jede Küste gehen, und vor allem, wir reden völlig aneinander vorbei. Aber egal, erst mal an Bord und alles setzen lassen.



Siesta in Villa del Pilar

568. (Di. 02.05.06) Huhu, schweinekalt. Nebelschleier über dem *riacho*. Das Wasser ist deutlich wärmer als die Luft. Im Cockpit herrschen bescheidene 8° C Lufttemperatur, trotz strahlend aufgehender Sonne.

Der Tag nach der Arbeit. Besser nach dem Tag der Arbeit. Gestern haben wir noch eifrig diskutiert, was wir denn mit unseren Pässen und der doppelten Einreise machen sollen. Ein richtig überzeugendes Ergebnis kam dabei allerdings nicht raus. So liften wir halt den Anker, nur um Anke 100 m flußabwärts nach einem etwas spannenden Landungsmanöver an einem wackeligen und von *lanchas* besetzten Steg wieder an Land zu setzen. Kaum ist sie übergesprungen ziehe ich Just do it zurück und gehe in

02.05.06.
 Colonia Cano - Rio
 Paraguay, km 1301 (Riacho
 Aguino)
 33,5 sm (10.321,2 sm)
 Wind: Stille, uml. 1
 Liegeplatz: vor Anker

unmittelbarer Nähe vor Anker. Muß ja nicht unnötig rumeimern. Anke zieht derweil mit dem jungen, gutaussehenden Beamten Richtung Dienstgebäude. Nach erstaunlich kurzer Zeit kommt sie wieder zurück. Anker wieder rauf, noch ein spannendes Anlegemanöver. Das Echolot zeigt zwischendurch mal null, aber wir bleiben doch frei und können uns dank Ankes Schiebehilfe noch vom Anleger aus schnell aus der knäpplichen Lage befreien. Und was war nun mit dem Stempel? Ja, sie hat nun wieder zwei Ausreisestempel bekommen. Aber die Bediensteten hätten ausdrücklich versichert, daß das nicht nötig gewesen wäre. Hier sei ja eine Grenze im Strom, und man sei mal hier und mal da, das wisse man, und da könne man ruhig in beiden Staaten eingereist sein. *No hay problema*. Und wir können auch in *Formosa*, Argentinien wieder einlaufen. Alles kein Problem. Und überhaupt würde die ganze Belegschaft der hiesigen Dienststelle heute turnusgemäß nach *Formosa* wechseln. Man sei dann dort sozusagen bestens im Bilde, wenn wir kommen. Alles alte Bekannte!

Nach anfänglicher Suche finden wir die Rinne. Sind begeistert über den geringen Gegenstrom. Ruhige aber zügige Fahrt. Um die 5 Knoten bzw. 9 Stundenkilometer. Macht wieder richtig Spaß, so zügig voranzukommen. Die Zweifel, ob wir überhaupt noch bis *Asuncion* fahren sollen sind verflogen. Morgens begegnen



wir noch einem *chata* auf Talfahrt, dann haben wir den Fluß fast für uns allein. Nur ab und zu *contrabandistas* in Ruderbooten. Es ist natürlich völliger Unsinn von *contrabandistas* zu reden. Aber nachdem wir so ausgiebig gewarnt wurden stuften wir jeden Menschen, den wir am Fluß sehen als solchen ein. In Wirklichkeit sind es meist Fischer, die auf dem Weg zu ihren Fanggründen sind. Sie winken uns meist freundlich zu, genauso wie die Fischerfamilien vor den Hütten am Ufer. Oder die Angler, die hier und da zu sehen sind. Insgesamt ist die Siedlungsdichte deutlich zurückgegangen. Die Hütten sind meist aus Weidengeflecht gebaut, mit Lehm beworfen und entweder mit einem tonnenförmigen Dach oder einem flachen Satteldach versehen. Häufig ragt das Dach über die Hütte hinaus und bildet einen schattigen und regengeschützten Aufenthaltsbereich im Freien. Die Hütten, die nur aus Naturmaterialien gebaut sind wirken sehr malerisch, öfter finden allerdings auch moderne Materialien in Form von Plastikfolien Eingang in die hiesige Baukultur.

Die Landschaft ist sehr abwechslungsreich. Lockere Buschwälder, Palmenhaine, kleine Steilufer, Parklandschaften. Hin und wieder Felder. Oder ein dichter Wald. Dann eine erstaunlich propere *estancia* auf paraguayischer Seite, direkt am Fluß.

Gegen halb sechs fällt der Anker am Ausgang eines *riacho*. Kein Haus, keine Hütte weit und breit. Idyllische Umgebung. Ein kleines Paradies. Nur daß beim Ankermanöver der Motor plötzlich polterte behindert die innere Ruhe. Schon wieder Probleme mit der Wasserkühlung? Werden wir morgen prüfen. Heute habe ich, Martin, keine Lust mehr, mich mit solchen Dingen zu befassen. Lieber die noch scheinende Sonne ausnutzen. Reißt uns die Kleider vom Leib und springen in den Fluß. Badetag. Das Wasser ist angenehm warm, was man von der Luft, die uns nach dem Bad empfängt nicht gerade behaupten kann. Zum Abendessen gibt es das Fleisch der *prefectura*. Gerät etwas zäh. Haben wir was falsch gemacht?

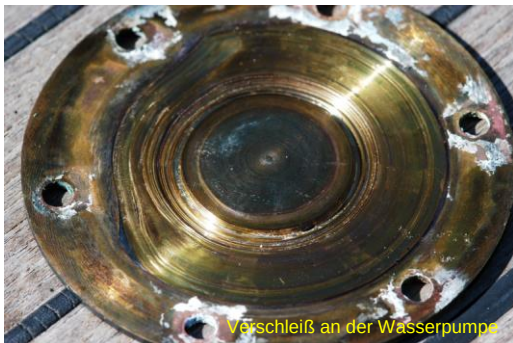


569. (Mi. 03.05.06) Mit der Morgendämmerung stehen wir auf. Wieder kalt. 16° C sind es im Salon, im Cockpit vier Grad weniger. Über dem Fluß treiben Nebelschleier. Die aufgehende Sonne ändert deren Zugrichtung. Folgt sie anfangs dem Stromverlauf abwärts, ziehen sie, kaum daß sie an Kraft gewinnt in Richtung Sonne, fast im rechten Winkel auf das Ufer zu. Ein faszinierendes Bild. JUST DO IT liegt im Weg und an ihrer

03.05.06.
Rio Paraguay, km 1301 –
Formosa, Guarderia Costa
Brava
19,8 sm (10.341,0 sm)
Wind: W 1, SSE 2
Liegegeld: frei

Steuerbordseite bilden sich lebhaft spielende Nebelwirbel. Dazu brüllen die Howler Monkeys und die Vögel beginnen ihr Konzert (oder Gekrächze).

Leider verbleibt wenig Zeit, dieses Bild zu genießen. Der Motor wartet. Erst einmal prüfen wir den Wasserfilter. Der Filtereinsatz ist zwar mit einer Menge kleiner Fusseln verkleistert, aber nicht genug, um ein ernsthaftes Problem darzustellen. Dennoch eine gute Gelegenheit, ich zu reinigen. Eine Arbeit, der sich Anke widmet. Erstaunlich, von den berüchtigten Schnecken, vor denen man uns in *Paraná* gewarnt hatte, ist nicht eine einzige im Filter zu sehen. Als nächstes geht es an die Kühlwasserpumpe. Dazu muß im Salon der Niedergang abgebaut werden. Äußerlich ist alles dicht. Gehäusedeckel der Pumpe abnehmen. Hm hm. Sieht auch alles gut aus. In der Pumpe. Aber der Deckel! Völlig eingelaufen und verschlissen. Die Laufspuren haben mit normalem Verschleiß nichts zu tun. Und auch der Sand der ganzen Strecke kann nicht allein dieses Bild verursachen. So viel Sachverstand trauen wir uns dann doch zu. Erst mal messen. Der Deckel hat eine Materialstärke von 2,3 mm, darin befindet sich allerdings eine Riefe von sagenhaften 2 mm! Da das nicht mit rechten Dingen zu gehen kann, untersuche ich die Sache genauer. Vergleiche alte und neue Originalimpeller, prüfe deren Sitz und finde schließlich heraus, daß die Antriebsachse, auf der die Impeller geschoben werden, zu weit in das Pumpengehäuse ragt. Die Achse ist mit einem Zahnprofil versehen, das allerdings nicht durchgängig eingearbeitet ist. Dadurch, daß sie zu weit ins Gehäuse ragt, kann der Impeller nicht weit genug hineingeschoben werden.



Verschleiß an der Wasserpumpe

Das führt einerseits zu erhöhtem Anpressdruck und Verschleiß am äußeren Deckel. Und andererseits? Wir prüfen und stellen fest, auf der gegenüberliegenden Seite liegt der Impeller überhaupt nicht am Gehäuse an. Unglaublich. Ich wundere mich, daß die Pumpe überhaupt pumpt. (Großes Glück). Da hat doch die Werkstatt, die uns eine zweite Pumpe anfertigen sollte, das Original zerlegt, das ja als Muster

diente, und offenbar beide Pumpen anschließend fehlerhaft zusammengesetzt. Anke regt sich ganz schön darüber auf, und die Werkstatt wird da bestimmt noch was zu hören bekommen. Garantiert.

In einer ruhigen Minute ruft Anke ihre Mutter an. Geburtstag. Zu Hause ist alles in Ordnung, und das freut uns sehr.

Gegen Mittag können wir endlich starten. Die Landschaft ist heute ähnlich abwechslungsreich wie gestern. Auffallend viele Reiher. Hier und da auch der obligatorische Purple Vulture. Eine Schiffsbegegnung. Und ein Ort an der Strecke.

Villa Franca. Sieht sehr nett aus. Überlegen, ob wir hier auf der Rückfahrt Station machen sollen. Die Menschen winken. Im Dunstkreis von *Formosa* wird es wieder belebter. Anke funkt wie ein Weltmeister, und auch die prefectura ist sehr bemüht. Fragt, ob wir in Formosa einlaufen wollen, wie lang unser Boot sei, und welchen Tiefgang wir haben. Wenig später ein erneuter Funkanruf. Man habe uns einen Liegeplatz in einer



Morgennebel



Fischerhütten am Hochgestade

Guarderia Nautica Costa Brava reserviert. Das ist ein Service. Kaum angelegt, erkundigen wir uns nach den Formalitäten. Formalitäten? Keine notwendig! (Ja und der Einreisestempel? Und überhaupt???)

Dafür bekommen wir Trinkwasser und unsere Dieselkanister, die ich unterwegs in den Tank entleert habe, können wir auch wieder füllen.

Stattdessen können wir ein unbeschwertes Ankunftsbeerchen trinken, einkaufen gehen und Abends ein wunderbares Essen genießen. Der *chico*, der uns am Nachmittag mit dem Bier bedient hatte, empfahl uns an Ort und Stelle zu essen. Und das war wirklich eine gute Empfehlung. Es gibt – exklusiv für uns am Grill von ihm und einem freundlichen Opa bereitet – einen halben Boga, die fehlende obere Hälfte mit Gemüse (Tomate, Paprika, Zwiebel, Gewürze) aufgefüllt, mit Käse bestreut und auf dem Grill gratiniert. Das Gratinieren funktioniert mittels der auf den Fisch gelegten Servierplatte.

Gegrillt wird mit großem Abstand (40 cm) von der ganz dünn geschichteten Grillkohle. Und ganz langsam. Wir vermuten, daß der Fisch fast eine Stunde auf dem grill lag. Das Ergebnis: fünf Sterne! Mit Wein und gemischtem Salat mundet der Fisch vorzüglich. Nicht nur uns. Neben uns warten in vollendeter Reihe getreu der Hierarchie die drei „Wachhunde“ der *guarderia* auf ihren Anteil. Ein Bild zum Schreien. Es sitzt wirklich ein Hund hinter dem anderen und wartet, bis er an der Reihe ist.



¡Salud y bon provecho!

570. (Do. 04.05.06) Morgens wandern wir erstmal ins Büro. Müssen die 90 l Diesel, die wir gestern in die Kanister gebunkert haben auch bezahlen. Was kostet der Liegeplatz? Oh, der Liegeplatz ist frei. Amarra cortesia. Obwohl auch diese *guarderia* ein Privatunternehmen ist. Dann gibt uns der Chef noch sein Kärtchen und – ihr wollt nach Asuncion? - zieht anschließend einen eingeschweißten Ausweis heraus und erklärt: In Paraguay seien gute Menschen, aber manchmal sei es etwas schwierig. Deshalb sollen wir ihn anrufen, wenn wir Schwierigkeiten haben sollten. Er würde helfen. Schaut mal auf den Ausweis, ich bin Konsul des Staates Paraguay. Wird sich schon alles glätten. Wow. Wir sind erstaunt. Die Welt ist doch erstaunlich.

„Lösen die Leinen und verlassen unser mittlerweile grünes Bett. JUST DO IT hat die Nacht inmitten immer zahlreicher werdender Camalotes verbracht. Auf *Formosas* Seite folgt nach einigen Industrieanlagen ein netter kleiner Hafen mit zahlreichen Ausflugsbooten. Das gibt es auf dem anderen Flußufer zu Füßen des Ortes *Villa Becchi* auch, aber sowohl Boote als auch Anlagen wirken bescheidener. Nachdem wir die enge Kehre, die der Fluß zwischen den Orten beschreibt hinter uns haben müssen wir uns nahe am paraguayischen Ufer halten. Die Menschen am Ufer winken uns zu. Oft unterbrechen sie ihre Arbeit, um zuzusehen, wie unser Boot vorbeizieht. Über Funk verabschieden wir uns von der argentinischen Station Lima Ocho India (L8I). Sie wünschen uns eine gute Reise. Niemand fragt nach Pässen und *despachos*. Eine angenehm andere Welt, dieses Grenzland.

Zwei oder drei Stunden später begegnen wir CAVALCADE VI. Es müßte eigentlich Elvio auf der Brücke stehen. In der Funke hören wir dann gleich drauf seine unverkennbare Stimme. Es entspinnt sich eine nette Unterhaltung zwischen Anke und Elvio mit dem Ergebnis, daß wir in *Asuncion* schon eine erste abendliche Verabredung verbuchen können. Er kann uns auch einige Informationen zu Liegeplätzen geben und meint, daß wir bei den augenblicklichen Wasserständen problemlos in den Golf und Yacht Club *Asuncion* gehen könnten.

04.05.06.
Formosa - Rio Paraguay, km
1506
34,0 sm (10.375,0 sm)
Wind: ESE 3
Liegeplatz: vor Anker



Yachtclub in Formosa

Fahren durch eine sehr abwechslungsreiche Landschaft. Wäldchen wechseln mit Buschwald und Buschland. Dazwischen auch mal offenes Land und Felder. Geradezu schulbuchmäßig Steilufer am Prallhang und flaches Grün, übergehend in Teppiche aus Wassergräsern oder Camalotes an den Gleithängen. Hin und wieder eine neue Insel oder ein frisch aufgelandeter Bereich, auf dem sich Pioniervegetation angesiedelt, hat. Es ist erstaunlich, wie schnell sich gerade die Gehölze einfinden und vom neuen Land Besitz ergreifen. Genau so schnell verlieren sie allerdings ihren Standort. An den Steilufern sehen wir immer wieder Zeugen der Gewalt des Wassers: umgestürzte Bäume, mit den Wurzeln noch dem Rest ihres alten Ortes verhaftet, aber die Krone im Wasser. Mal tot, mal grün, also erst vor kurzem gestürzt. Am Ufer ab und zu eine Hütte. Sind sie traditionell gebaut, wirken sie besonders malerisch. Pfosten aus dünnen Stämmen, dann mit Flechtwerk versehen und mit Lehm beworfen. Die Dächer mit einem Reet-ähnlichen Gras gedeckt. Oft werden sie allerdings auch mit Plastikplanen ergänzt, was dann einen viel ärmlischeren Eindruck hervorruft. Wenn es nicht ein reines Fischer- oder Anglercamp ist, kommen meist zahlreiche Kinder an die Hangkante gerannt, meist auch eine junge Frau, und winken. Hier und da sitzt eine ganze Gesellschaft unter einem Schattendach, das die Hütte manchmal ergänzt oder auch separat aufgestellt wurde. Immer haben wir den Eindruck, daß die Menschen freundlich sind. Die ganzen Räuber-Pistolen von den *contrabandistas* sind sicher aus Unwissen und groben Verallgemeinerungen entstanden. Hatte Anke in der ersten Nacht auf dem *Rio Paraguay* noch die Munition der Signalpistole bereit gelegt, unserer einzigen relativ theoretischen Distanzwaffe, fühlen wir uns bereits seit der zweiten Nacht nicht mehr unsicher, und Munition und Pistole bleiben im Schrank.

Der auf der Karte ausgeguckte Ankerplatz ist in der Realität ungeeignet. Zwar ist der kleine Nebenarm da, aber recht schmal und dafür sehr tief. Nicht gut geeignet, um bei Seitenwind zu ankern. Vielleicht hätten wir tiefer in das Nebengewässer eindringen sollen. Wer weiß? So fahren wir ein Stück zurück und lassen den Anker unmittelbar hinter einer Flußbiegung im Schutz des Gleithangs fallen. Anke steht auf dem Vordeck und bedient die Ankerwinde während ich achtern zwei Eimer, natürlich angeleint, über Bord werfe. Sie sollen das Boot stabilisieren. Die geringe Strömung des Flusses kann sich allein gegen einen frischeren Wind nicht behaupten und JUST DO IT soll möglichst keine nächtlichen Kapriolen machen. Genießen den Sonnenuntergang und den Frieden des Ortes. Wenig später ist der allerdings vorbei und wir müssen uns vor den Moskitos ins Bootsinnere zurückziehen.

Nach dem Abendessen wagen wir uns wieder raus. Die Moskitos bleiben glücklicherweise stets nur kurze Zeit. Es herrscht fast absolute Stille. Kein Auto, kein Motor, keine Stimmen, kein Vogelgezwitscher, keine Howler Monkeys. Kein Wind, keine Wellen. Leise klingen aus der Ferne Zikaden und ein wenig Froschgeläut zu uns. Und ab und zu gluckst das Wasser an den achteraus treibenden Eimern. Der Sternenhimmel ist zum Greifen nah. Das Kreuz des Südens steht hoch am Firmament, der Orion etwas tiefer am Südwesten. Eine Sternschnuppe fällt fast senkrecht vom Himmel. Im Feldstecher beobachten wir zwei Jupitermonde, den Nebel im Schwert des Orion und die Farben verschiedener Sterne. Der Mond blendet fast das Auge. Er ist gestochen klar zu sehen, Krater, die dunklen Mare, helle Strukturen. Am tollsten sind die Kraterränder am Übergang der Tag- und Nachtseite. Wo einzelne Gipfel und Kanten im bereits dunklen Teil leuchten und im hellen hier und da tiefschwarze Schatten herrschen.



Es wird viel gebrannt
auf dem *campo*



Sonnenuntergang –
und gleich kommen die Moskitos

571. (Fr. 05.05.06) Nach gemütlichem Frühstück steht ein wenig Frühsport auf dem Programm. Vor der Ankerkette und dem Bug hat sich eine fette Camalotes-Insel angesammelt. Mit dem Pickhaken müssen wir sie mühsam in Einzelstränge zerlegen und zur Seite schaufeln. Nach einer halben Stunde ist das Grünzeug weg und Martin gut warm gearbeitet. Nun kann's weiter gehen. Der frühmorgendliche *chata*, den wir vor allem gehört und dann um die Ecke verschwinden gesehen haben, soll der einzige bleiben. Schade. Hätten uns gerne an einen drangehängt, denn es gab gestern bereits einige knifflige Passagen, und wer weiß, wie es heute wird. Sichten lediglich Fischer und „*contrabandistas*“ in offenen Ruderbooten. Oft mit Kind und Kegel und Fahrrad unterwegs. Irgendwann unterwegs große Aufregung auf einem diese Boote. Man hält irgendein Tier hoch. Blicke flüchtig durchs Fernglas und rufe Anker heraus, die gerade unter Deck den Abwasch macht. „Willst Du einen Vogel kaufen? Zum Braten? Konnte nicht erkennen was es ist.“

Anke kommt an Deck und nimmt das Glas.

„Du und Dein Vogel. Das ist ein junges Wasserschwein, bereits zum Grillen aufgeschnitten.“

Nachher kommen wir zum Ergebnis, daß es eher ein junges Wildschwein war. Irgendwie reizt es ja, ein solches Tier zu erwerben, aber wohin mit den ganzen Fleischmengen. Da wären wir ja zwei Tage mit Einkochen beschäftigt. Und für heute Abend haben wir ja eh noch Fleisch im Kühlschrank, das weg müßte. So winken wir dankend ab. Nächstes Mal vielleicht.

An anderer Stelle, ich stecke diesmal unter Deck, wird Anke vom Ufer aus ein weißes, großes, langes Etwas angeboten. Sie meint später, daß es irgendwie wie ein großer Knochen ausgesehen hat. Ich spekuliere – ohne daß ich irgendwas gesehen habe – daß es doch auch ein Surubí hätte sein können. „Spinn nicht rum.“

Wir werden die Wahrheit wohl nie erfahren. Nehmen uns nicht die Zeit, das Angebot genauer zu untersuchen. Wollen vorankommen.

Der Motor brummelt voran. Stund um Stunde. Ich bilde mir ein, daß er rauher läuft als gewöhnlich. Und zähle die Kilometer, die noch vor uns liegen. Besser, ich hake ab. Die Bewölkung nimmt seit dem Morgen zu. Gestern hat es viele Zirren gegeben. Heute kommen immer mehr Cumuli und dazwischen ein seltsam bogenförmiges Band von Stratocumuli. Davor und dahinter allerdings klarer Himmel. Was kommt da auf uns zu? Mit den Wolken scheint sich auch die Bevölkerung zu ändern. Anke zumindest meint, daß sie zurückhaltender geworden ist und weniger winkt als bisher. Bei km 1522 erreichen wir eine wirklich schwierige Passage. Müssen ganz schön suchen, bis wir durch sind, und ehrlich gesagt, den Kanal haben wir nicht gefunden. Sind irgendwie über das Flach rübergerutscht. Nichts für mein schwaches Herz. Versuche Anke zu erklären, daß mich diese Flußfahrt um Jahre altern läßt.

„Und Du willst um Kap Horn segeln?“

„Das ist was anderes. Da ist es tief. Und wenn's untief ist, wächst da wenigstens Kelp!“

Persönliche Logik. Auch nicht unbedingt rational.

Notieren uns solche Passagen und wollen in Asuncion *chata*-Kapitäne befragen. Das wird um so wichtiger, da unser Navigationscomputer ständig aussteigt. Ein Teil des mitgeplotteten Tracks ist uns so wieder verloren gegangen. Das wird die Fahrt flußabwärts auch nicht unbedingt vereinfachen. Ablenkung bietet die Tierwelt. Heute erfreuen uns vor allem die Caracaras. Es sind zwar die gewöhnlichen und häufigen Vertreter ihrer Gattung, aber dennoch. Wer hat schon mal gesehen, daß sie auf einer schwimmenden Insel hocken. Einer fliegt vor uns auf und landet dann auf einer Camalotes-Insel weiter vor uns. Und noch ein

05.05.06.
Rio Paraguay, km 1506 –
kn 1562
31,8 sm (10.406,8 sm)
Wind: E 3, SSE 1-2
Liegeplatz: vor Anker



... und immer wieder Frühsport



Auf den Ankerplatz!

weiteres Mal wiederholt sich dieses Spiel. Dennoch will es nicht gelingen, ein vernünftiges Foto davon zu schießen.

Finden wieder einen idyllischen Ankerplatz am oberen Eingang eines *riachos*. In der Nähe liegt ein Dorf. Viele „*contrabandistas*“ (Fischer) sind unterwegs, und unweit unseres Ankerplatzes wird ein Boot repariert. Doch niemand sucht uns auf. Von Behelligung also keine Spur. Das befürchtete Unwetter hat sich auf den seltsamen Wolkenbogen und etwas stärkere Bewölkung beschränkt und wir genießen nun den Sonnenuntergang. Die Sonne verbirgt sich hin und wieder aber sie erzeugt im Nordwesten eine schöne Nebensonne, deren Widerschein sich auf dem Fluß spiegelt. Dann entwickelt sich ein dramatischer Himmel mit fahlgelben und hellen Ockertönen. Es bleibt freundlicherweise nur bei diesem malerischen Aspekt. Es folgt kein Unwetter und die Nacht wird schließlich sternenklar und die Nacht ist genauso idyllisch wie die vorangegangene.



Vorbereitungen für den Abend



572. (Sa. 06.05.06) Wie in allen vergangenen Tagen stehen wir früh auf. Wollen früh starten, um früh anzukommen. Aber dann setzt sich doch ein wenig die Bequemlichkeit durch.

„Laß uns doch erst frühstücken. Wenn wir nicht rumtrödeln können wir noch früh genug starten.“

Um halb neun rumpelt die Ankerkette über die Bugrolle. Und wenige Augenblicke später sind wir wieder

unterwegs. Im Grunde wiederholt sich alles so, wie es gestern war, nur daß heute die Sonne uneingeschränkt strahlt. Blöderweise wiederholen sich auch ein paar trickreiche Passagen, aber wir fuchsen uns durch. Gar nicht mehr weit vom Ziel entfernt, kommt uns sogar ein Kümo entgegen. Toll. Kann ganz genau sehen, wie er vor uns um eine Tonne – das gibt es doch nicht – zirkelt, und weiß, daß er von schräg links gekommen ist. Nicht ganz so wie in den *croquis* angegeben, aber wer erwartet das schon. Weniger schön ist, daß die Tiefe verdächtig abnimmt, obwohl ich sicher bin, daß wir genau da fahren, wo er sich rumgetrieben hat. Im Fernglas finden wir dann eine weitere Tonne. Das ist ja schon fast nicht mehr geheuer. Ist es auch nicht, denn egal wo wir suchen, wir finden zwischen den beiden Tonnen keine tiefe Rinne. Tasten uns so durch. Klappt auch. Als wir's dann geschafft haben, kommt prompt ein kleiner Schubverband.

„Fahr langsam, dann können wir noch sehen, wie er fährt!“

Sind reichlich verblüfft. Die zweite Tonne ignoriert er völlig und schnibbelt einfach querfeldein. Wer vermutet denn so was? Immerhin war das die letzte Rätselstelle. Sehe schon den vermuten Club, aber wir müssen noch um eine Insel rum. Passieren dabei *Pilco Majo* und verabschieden uns bei den argentinischen Behörden. Die sind noch ganz freundlich und erkundigen sich für uns bei den Paraguayern nach Wasserständen für die Einfahrt zum Club. Diese Einfahrt hat es dann in sich. Tasten hin und her, aber finden keinen Weg. Bei 10 cm Wasser unter dem Kiel wollen wir abbrechen. Da werden wir plötzlich gerufen. Der Yacht- und Golfclub hat unseren Funkverkehr bereits seit gestern mitgehört. Sollen uns ganz nahe am Ufer der Insel halten. Dort ist die gesuchte Rinne. Tasten uns dann vorsichtig voran und sind

06.05.06.
Rio Paraguay, km 1562 –
Asuncion, Yate y Golf Club
32,2 sm (10.439,1 sm)
Wind: S 2
Liegeplatz: frei, 33.000
Guarani Strom (ca. 5,- EUR)

schließlich tatsächlich angekommen. Das Anlegemanöver an einem dort liegenden Motorschiff klappt wunderbar und butterweich sackt JUST DO IT an die anvisierte Stelle. Werden freundlich auf Spanisch und Guaraní willkommen geheißen.

Wir sind glücklich über unsere heile Ankunft, und glücklich über eine Aussicht auf eine warme Dusche. Zuvor wollen wir aber noch der *prefectura* unsere Aufwartung machen. Ja, aus dem Gelände raus, immer geradeaus, immer der Asphaltstraße nach. So wird es uns erklärt. Gar nicht weit. Ob wir nicht ein Taxi wollen. Wenn es dunkel wird, kann es gefährlich sein. Wir laufen los und wundern uns noch über das allgemeine Polizeiaufgebot. So gefährlich kann das doch hier gar nicht sein. Eine Wagenkarawane mit viel Polizei und Blaulicht braust vorbei. Ach so, VIPs im Anmarsch. Na, kann ja nur gut für uns sein. Die Asphaltstraße biegt allerdings bald ab. Erkundigen uns bei einer dort stehenden Streife. Ja, ja, immer geradeaus. Drei Quader, dann käme die *prefectura*. Dort, wo die Fahne flattert. Aus der Asphaltstraße ist ein dirt track geworden. Wenig später wird daraus ein Pfad. Dann kommt ein kleiner Erdeinbruch, über den wir auf einer kleinen Betonmauer balancieren. Dann wieder Pfad, und dann dirt road. Die anfangs extrem noble Bebauung ist zu armseligen Hütten mutiert. Linker Hand sitzen ein paar Omis unter einem kleinen Vordach und erzählen. Ein Feuer brennt zu ihren Füßen. Rechts ein ganz einfacher Sportplatz. Jugendliche spielen Fußball. Und von rechts werden wir plötzlich auch angerufen. Eine junge Frau. Anke fragt gleich nach dem Weg zur *prefectura*, Gar nicht dumm. Die Frau ist aber auch ganz plitsch und antwortet mit ein paar englischen Brocken. Das Gebäude der *prefectura* befindet sich auf einem großen Grundstück, ringsum hohe Mauern, ein



Längsseits beim Yacht y Golf Club



Gegensatz zu Yacht und Golf

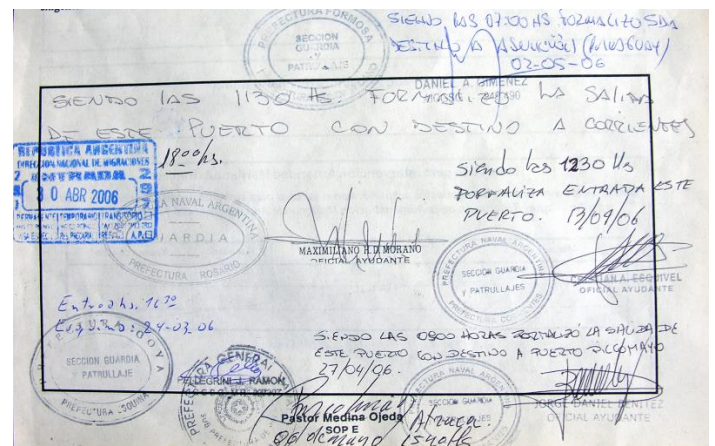
kleines Eingangstor. Wir treten ein. Man spielt *beachball*. Vier Spieler, viele Zuschauer an der Mauer (auf der Innenseite), zwei Leute in Campingstühlen. Keinerlei Uniformen. Jetzt wundern wir uns nicht mehr, warum zeitweise kein Mensch auf unsere Funkanrufe geantwortet hat.

„Buenas tardes!“

Man winkt uns zu einem der Liegestuhlinsassen. Der erhebt sich und bedeutet uns, ihm in ein Gebäude zu folgen. Erklären unser Begehren. Alles kein Problem. Ob wir denn ein *despachio* hätten, ein *formulario de rol*. Äh, eigentlich nicht, nur einen Stempel im Paß aus *Villa de Pilar*. Ein *despachio* hätten wir nur von den Argentinern. Ja, das sollten wir mal hergeben. Anke will auch noch unser Zollausreisepapier aus Argentinien vorlegen.

„Bist Du verrückt, nachher sind wir das los! Das ist unser wichtigstes Papier. Steck es schnell weg!“

Dann trauen wir unseren Augen nicht. Der Beamte stempelt das argentinische Papier, und das war's. Er erklärt uns, daß wir uns ungehindert auf dem Fluß in seinem Abschnitt bewegen dürften, kein Problem. Ich verstehe gleich, daß wir uns überall ungehindert bewegen können. Nach dem Motto, ich bin eh zu doof, und doof sein ist manchmal gar nicht das Schlechteste. Zum Zoll bräuchten wir auch nicht. Das Thema *sanitario* sprechen wir gar nicht mehr an. Dann hält er uns noch einen Vortrag, in dem öfter das Wort *collaboration* fällt. Anke versteht, daß, wenn man gut mit den Behörden zusammenarbeitet, so wie wir, sei alles ganz easy, und die Paraguayer seien ganz nett. Ich kann ihn kaum verstehen und mir kommt es so vor, als ob er koreanisch spricht. Bei dem hohen koreanischen Bevölkerungsanteil in diesem Land gar nicht so abwegig. Jedenfalls verstehe ich, daß alles ganz easy sei, weil man so



Viele Stempel (aber längst nicht alle) für eine Flußreise. Welcher ist wohl der paraguayische?

gut mit den Argentinern zusammenarbeite. Freudig schütteln wir ihm die Hand und ziehen uns zurück. Das ging ja schnell. Da schaffen wir es ja noch im Hellen vor dem Moskitoangriff und vor den Bösen Buben zurück. Wir strazen los. Wieder rein ins arme-Leute-Viertel. Slum würde auch zutreffen. Die junge Frau von vorhin ruft uns wieder an.

„Na, auf dem Rückweg? Habt ihr alles gefunden? Alles ok?“

Ja ja. Es entspinnt sich ein nettes Gespräch. Sie scheucht ein Huhn von einer Stuhllehne, setzt sich und nimmt ihr Kind ganz unbefangen an die Brust.

„Was hat man euch denn abverlangt?“

„Aberverlangt? Wofür? Wir haben nichts gezahlt!“

Sichtbares Erstaunen. Bei uns fällt der Groschen. *Collaboration* meinte wohl Bakschisch. Später lesen wir im Wörterbuch *collaboration* als Substantiv meint Zusammenarbeit, aber *collaborar en*, also als Verb, heißt finanzielle Unterstützung leisten. Da haben wir uns jedenfalls sehr erfolgreich sehr dumm gestellt. Genau genommen haben wir uns ja gar nicht verstellt. Staunen noch viel später über unsere Naivität. Winken auch den Omis noch freundlich zu und fühlen uns mittlerweile in diesem „Slum“ gar nicht mehr so fremd und gefährdet. Alles relativ.

Wieder im Club, beschließen wir, zur Feier unserer Ankunft im Hotel fein Essen zu gehen. Der Auflauf an Polizei hat sich noch vermehrt. Militärs sind auch dazwischen und zahlreiche hektisch rumrennende, sportliche junge Männer. Erkundigen uns, welcher VIP denn diesen Aufruhr verursacht. Der Staatspräsident kommt! Zusammen mit dem taiwanesischen Präsidenten, der gerade zu Besuch ist. Im Hotel des Clubs gibt es eine Gala für 1.500 Personen. Das ganze Hotel sei belegt, alles Chinesen. Das erklärt einiges. Die gutaussehenden dunkel gekleideten jungen Männer sind also security-people und body-guards. Uns erstaunt dann doch, daß wir uns in all dem Trubel und gelegentlichem Gerenne völlig ungehindert inmitten der Galagäste bewegen können. Niemand fragt oder kontrolliert uns und es lockt, in den Galasaal vorzudringen. Aber so ganz ohne schwarzen Anzug und meinen alten abgehalfterten Schuhen kommen wir uns da doch bestimmt sehr fehl am Platze vor. Der Präsident weht in einer Wolke von bodyguards vorbei. War da nicht auch seine Gattin zu sehen? Nur welcher Präsident? Ist uns vor lauter Leuten schlicht entgangen. Vielleicht war es ja der taiwaneseische, und der muß ja eigentlich ganz klein sein. Oder?

Wir suchen ein anderes der drei Restaurants des Hotels auf. Essen teuer, aber für den Preis nicht gerade gut. War wohl der Ersatzkoch am Werke. Kein Wunder. Dafür spendet die Klimaanlage oder irgendein Generator ein dezentes Hintergrundwummern, das jedoch nicht stört. Im Gegenteil. Wir haben den Eindruck auf einem großen Schiff zu sein. Irgendwann bilde ich mir ein „jetzt macht der Kahn eine Kurve“, und Anke gesteht mir kurz darauf, daß sie sich plötzlich fragte, wo wir denn eigentlich hinfahren. Vielleicht soll das Gewummer ja auch eine maritime Kreuzfahrtatmosphäre heraufbeschwören.

573. (Di. 09.05.06) Eigentlich wollten wir uns gleich ins hauptstädtische Leben stürzen. Aber dann haben wir es vorgezogen, erst mal einen ruhigen Sonntag zu verbringen. Außerdem hat Martin ganz optimistisch den Laptop gestartet und festgestellt, daß es hier – man glaubt es kaum – WLAN gibt. Damit ist natürlich erst einmal Post angesagt. Wer hat gemailt, wem müssen wir mailen. Und und und. Und außerdem können wir so per Skype kostengünstig telefonieren. Das muß ausgenutzt werden. Und der Deutschland-Besuch muß auch ein wenig vorbereitet werden.

Am Montag kamen wir auch nicht gleich in die Pötte, hatten wir uns doch mit Tom und Tatjana um 13:00 zum Telefonat verabredet. Es gab viel zu tratschen und so war es schnell halb drei. Sollten wir jetzt wirklich noch in die Stadt? Schließlich würde es bald dunkel werden. Machten doch lieber einen Spaziergang über den Golfplatz. Das Clubgelände ist riesig und beherbergt nicht nur den court, sondern zahlreiche Grundstücke auf denen eine Menge protziger Villen stehen. Die wenigsten sind allerdings bewohnt. Viele stehen leer, können gemietet oder gekauft werden. Hier und da gibt es auch eine Bauruine, und viele Grundstücke warten auf einen Bauherren. Man hat den Eindruck, daß hier



Bescheidenes Einfamilienhaus

eine Siedlung der Superreichen entstehen sollte. Aber so richtig scheint das Konzept nicht aufgegangen zu sein. Am meisten wundert uns die teilweise gewaltige Größe der Villen, und die im völligen Gegensatz dazu absolut geringe Nutzung.

Den späten Nachmittag verbrachten wir präventiv an Bord. Wollten die Moskitostunde in sicherer Umgebung verstreichen lassen, denn Asuncion gilt als Pflaster, an dem es Dengue-Fieber gibt. Unerwartet klopfte es am Rumpf. Anke ging zum Niedergang. Wer sollte das sein? Große Überraschung. Wladimir, der Kapitän des *remolque*, der uns geschleppt hatte, stand auf dem Nachbarboot. Hatte sich bei der Zubereitung des Abendessens gefragt, wo wir wohl seien, dann spontan die *prefectura* angerufen und sich nach uns erkundigt, die gewünschte Auskunft erhalten und da er um die Ecke wohnt, seine Frau samt Lockenwicklern und Sohn ins Auto gepackt, eine angefangene Flasche Wein und ein Glas mitgenommen und war hierher gefahren. Fröhliches Hallo. Wir schwätzten ein wenig, vernichteten den Wein und verabredeten uns zum nächsten Asado. Erfuhren noch nebenbei, daß er tatsächlich in *Villa de Pilar* auf uns gewartet hatte, um uns bis nach *Asuncion* zu schleppen. Aber wir konnten den brasilianischen Verband vor uns nicht gut überholen, was uns die fehlende Stunde gekostet hat. Und er konnte nicht unbegrenzt warten, da seine Gesellschaft die Fahrzeiten kontrolliert. Was soll's.

Ein wenig aus Verlegenheit besuchten wir am Abend das Parilla-Restaurant des Clubs. Waren dann ganz begeistert. Zum ersten Mal seit Monaten, daß ein *jugoso*, also blutig bestelltes Stück Fleisch auch *jugoso* auf den Tisch kam. Und nicht nur das, es schmeckte auch ganz ausgezeichnet und versöhnte uns mit den Kochkünsten hier.

Gestern hatten wir uns noch für heute mit einem Mechaniker verabredet. Wollen nach Möglichkeit Ersatzdeckel für die Wasserpumpen anfertigen lassen. Er kommt gegen Mittag. Macht einen kompetenten Eindruck. Jaja, wir sollen uns mal neue Deckel aus Edelstahl machen lassen. (Mein Reden. Bin ganz begeistert.) Er wird das machen und den leckenden Simmerring an der zweiten Pumpe kann er auch auswechseln. Völlig verblüfft stellen wir bei der Gelegenheit fest, daß der Impeller in der Ersatzpumpe richtig sitzt. Das geht doch nicht mit rechten Dingen zu. Der Mechaniker verspricht, in vier Stunden wieder zu kommen. Und er hält sein Versprechen. Sind wieder mal schwer beeindruckt. Er hat zwei neue Edelstahl-Deckel gefertigt, den Simmerring ausgetauscht und die Pumpe an der Deckelseite plangeschliffen. Den Simmerring mußte er noch besorgen. Und er hat die Zeitzusage gehalten. Das alles kostet uns 36 Euro. Sind sehr zufrieden. Mache mich dann auch gleich an die Arbeit, und tausche die Pumpen aus. Dabei schaue ich mir den Impeller, der so richtig saß genauer an. Und siehe da: er saß deshalb so gut, da jemand ein wenig nachgeholfen hatte. Die gezahnte Antriebshülse im Impeller war einer Seite ein wenig aufgebohrt, so daß sie auf dem Rezeß der Antriebsachse weit genug aufgeschoben werden konnte. Haben wir dem Mechaniker aus Buenos Aires Unrecht getan? Vielleicht sind die noch in Deutschland erstandenen preiswerten Impeller fehlerhaft gearbeitet?

Am Abend gehen wir schon wieder im Club essen. Probieren das dritte und edelste Restaurant aus, da die Parilla wegen einer Gesellschaft geschlossen ist. Erstmals seit Langem kein Fernseher im Restaurant. Lediglich gediegene Hintergrundmusik. Stellen irgendwann verblüfft fest, daß die Petersburger Schlittenfahrt läuft. Irgendwie durchaus passend, bei nächtlichen Temperaturen von 8° C. Der Ober beruhigt uns dann. Solche Kälteeinbrüche dauern maximal eine Woche, dann wird es wieder warm. Wir hätten höchstens noch drei Tage zu leiden. Das Essen

ist wieder ausgezeichnet. Die Bedienung auch. Der Tisch wird sogar zwischendurch mit einem Tischroller gesäubert, weder Wein noch Wasser müssen wir selber nachfüllen, selbst die Pfeffermühle wird für uns gehandhabt. Dennoch sind die Ober unkompliziert und wir können auch ein kleines Schwätzchen halten. Und die Küche war wieder ausgezeichnet. Vor allem die Vorspeise: gegrillte Auberginenscheiben mit Tomaten-, Paprika-, Gurken- und Zwiebelwürfeln, die in einer Zitronensauce (mit Essig und Öl, claro) mariniert wurden. Wir könnten uns reinsetzen. Ich rätsel noch lange, ob auf dieser so cross gegrillten Auberginenscheiben ein hauchdünner Teig war, oder nicht. Und als Nachtisch eine Mousse aus roten Früchten, mohnummantelt



Kälte und Morgennebel

und mit einer Himbeer-Orangensauce. Soll ich jetzt noch verraten, daß die Hauptgerichte, Fleisch, was sonst, von einer süßsauren bzw. einer feurigen Ingwersauce begleitet waren? Und dann wurde noch auf Kosten des Hauses ein kleiner Digestif gereicht: schaumig geschlagene Vanilleeiscreme mit Kaffeeleikör.

574. (Mi. 10.05.06) Heute gelingt uns der erste Ausflug in die downtown. Fast eine Stunde braucht der Bus. Anfangs über holperigstes Kopfsteinpflaster und durch einfachste Wohngegenden, aber dann verdichtet sich die Bebauung, die Häuser werden größer und die Straßen besser. Der erste Supermarkt taucht auf. Der Verkehr nimmt zu, und trotz der Siesta-Zeit befinden sich zahlreiche Menschen auf den Straßen. Verfolgen im Reiseführer auf einer kleinen Stadtskizze unsere Fahrt und schaffen genau an der richtigen Stelle den Absprung.



Erste Eindrücke: Gar nicht so runtergekommen, wie erwartet. Im Gegenteil. Viele fliegende Händler, darunter viele sehr indianische Gesichter. Überall werden Trikolooren und kleine Abzeichen verkauft, denn der Unabhängigkeitstag steht kurz bevor. Viele Wechselstuben, die die ständig wechselnden Devisen-Wechselkurse per Leuchtdisplay kundtun. Kaum hohe Gebäude, das Stadtbild wird von ein, zwei und höchstens mal dreigeschossigen Gebäuden geprägt. Alles wirkt eher ein wenig gemütlich. Schlendern über eine kleine Plaza und landen unversehnd vor einem Pantheon (*Panteón de los Héroes*), das den gefallenen Helden des *Triple-Allianca*-Krieges gewidmet ist. In diesem Krieg stand Paraguay den Mächten Argentinien, Brasilien und Uruguay gegenüber, verlor fast die Hälfte der Vorkriegsbevölkerung und ein Viertel des Staatsgebiets. Die Darstellung der Ursachen und Gründe des Krieges variiert ja nach der Staatsangehörigkeit

des Gesprächspartners deutlich. Wer kennt die Wahrheit? Klar ist nur, daß er einer der heftigsten und blutigsten Kriege auf dem südamerikanischen Kontinent war. In dem Tempel befinden sich Sarkophage und Urnen verschiedener Persönlichkeiten und des unbekannten Soldaten. An den Wänden befinden sich zahlreiche Widmungs- und Huldigungstafeln, die jüngste gerade vor 5 Tagen montiert. Von Dr. Chen Shui-Bian, dem taiwanesischen Staatspräsidenten. Die Wachen am Eingang des Panteons stehen zwar im Paradeaufzug da, sind aber von der Unbeweglichkeit eines englischen Beefeaters weit entfernt. Sie bewegen sich munter, lachen und unterhalten sich und erwidern auch locker ein formloses Hallo.

Gleich gegenüber besuchen wir die Lido Bar. Treffpunkt der Einheimischen für ein schnelles Mittagessen. Vor der Bar gibt es ein paar Tische, aber das meiste Leben spielt sich drinnen ab. Eine lange, den ganzen Raum einnehmenden, irgendwie runde Theke, an der dichtgedrängt, Schulter an Schulter, die Kunden sitzen. Hinter der Theke Kühlschränke und Stellagen und eine Truppe mehr oder weniger wohlgebauter Damen, die die Kundschaft mit den gewünschten Mahlzeiten schnell und unauffällig versorgen. Angeblich die beste Adresse, um eine *sopa paraguayana* zu essen. Das ist keine Suppe, wie ich erwartete, sondern eine Art herzhafter Maisgrieskuchen. Lecker und macht satt. Die Küche ist bei den Einheimischen offenbar beliebt, denn der Raum ist wirklich proppenvoll, und außer uns gibt es hier keine Touristen. Bekommen mühelos einen Platz, denn die Menschen sind freundlich und höflich und rücken für uns zusammen.



In der Lido-Bar

Wir schlendern durch die Stadt, stehen fasziniert an einer steinernen Balustrade am Rande eines kleinen Parks. Hier vom Hochgestade hat man einen wunderbaren Blick auf die nördlich von Asuncion gelegene flache Bucht. Dort hätten wir auch ankern können. Mit grünem Ufer und Blick auf die Kathedrale und einige Regierungsgebäude. Wenn, ja wenn sich nicht zwischen grünem Ufer und Park ein arme Leute-Siedlung befände. Es gibt Hütten, die zweifellos nicht anders denn als favela bezeichnet werden können. Aber dazwischen und unmittelbar anschließend auch bessere Häuschen. Die Übergänge sind fließend. Wir wollten nach ersten Informationen dort nicht ankern. Aber heute, nach einigen Tagen Eingewöhnung an Asuncion hätte ich keine Bedenken mehr.



Im alten Parlamentsgebäude sind heute Wechsel- und Dauerausstellungen zu allen Themen der paraguayischen Kulturgeschichte untergebracht. Das Gebäude wirkt derart offiziell, daß wir uns erst nicht hineintrauen. Aber ein Bedienter im Frack kommt raus und lädt uns förmlich zur Besichtigung ein. Es gibt eine sehr schöne Abteilung zur Kunst der *indigenas*, aber auch viel zu Theater, Film und Musik zu sehen. Ein junger Angestellter führt uns und erläutert uns besonders die Geschichte der paraguayischen, ja volkstümlichen Musik. Das erfolgt so selbstverständlich, daß wir keinerlei Bedenken haben, hier würde man wegen eines Trinkgeldes abgezockt.

Das neue Parlamentsgebäude ist ein moderner Bau, der ein paar historische Fassadenreste integriert. Das Geld für den Neubau kam aus Taiwan.

Nachdem sich anfangs nichts Rechtes bewegte, kamen die Taiwaner, bereits reicher an vorausgegangenen Erfahrungen, mal nach den Geldern schauen, und siehe da, ruckzuck stand der Bau. Die Meinungen über den Bau und sein Umfeld sind offensichtlich etwas geteilt. Ich für meinen Teil kann eine deutliche Begeisterung nicht abstreiten. Unmittelbar gegenüber dem Hauptportal befindet sich ein schmaler schmutziger Park, in dessen Randbereichen sich erste Elendshütten befinden. Ich finde es jedenfalls sehr löblich, daß man diese Menschen nicht einfach vertrieben hat, weil sie das „schöne Bild“ stören könnten. Und vielleicht hat ja auch der Architekt einen kleinen Streich beabsichtigt. Die Volksvertreter haben hier wie überall in Südamerika keinen guten Ruf, aber immerhin, jedesmal wenn sie ihre Heiligen Hallen verlassen werden sie gezwungenermaßen an die Teile der Bevölkerung erinnert, für die sie in besonderem Maße Verantwortung übernehmen sollten. Nun, wenn das die Absicht des Architekten war, ich gratuliere, gelungen. Und wenn nicht, auch gut gelungen.

Drei Tage Wlan zeitigen Folgen. Martin hat eine nächtliche, alkoholselige Inspiration und dichtet aus dem Stegreif. Ein bißchen schräg und auch der Rhythmus stimmt nicht, aber es spiegelt die Wahrheit:

„Männer sind alle Schweine,
sie denken immer nur ans eine:
ist es im Bett
mit der Frau
noch so nett
so wollen stets nur eins--- das Internet.“

Gelungene
Gegenüberstellung



575. (Do. 11.05.06) Beim Probelauf des Motors mit der neuen Pumpe gibt es eine unschöne Überraschung. Die Pumpe leckt immer noch. Rufen den Mechaniker an. Er muß noch mal ran.

Heute Morgen gibt es keinen Nebel. Die Sonne scheint wieder, und es wird allgemein wärmer. Der Marinero, der uns erklärte es gebe immer mal eine einwöchige Kälteperiode, dann werde es aber wärmer, hat eindeutig recht. Wir sitzen im Cockpit, da wir neben dem Mechaniker auch Besuch erwarten und sinnieren ein wenig.

Es ist mittlerweile uns selber doch recht deutlich geworden, daß wir Deutsche sind. Wir meinen nicht im Hinblick auf irgendwelche Eigenschaften oder Vorzüge oder Schwächen. Nein, aber uns fällt auf, daß wir uns zunehmend für Deutsche im Ausland interessieren. So wollen wir gerne die Mennoniten besuchen, die im Chaco siedeln. Es interessiert uns, wie sie leben, was sie aus ihrer alten Heimat an Traditionen und Erinnerungen mitgebracht hat, ob und wie ihr Deutschsein ihre hiesige Existenz prägt. Das gleiche Interesse haben wir auch gegenüber den Wolgadeutschen, die sich hier niedergelassen haben. Und genauso interessant sind auch die späteren Auswanderer und ihre Nachfahren, wie die Bäckersfrau, bei der wir gestern Brot und Kuchen erstanden haben. Und die Deutschen, die heute ins Land kommen, um ein neues Leben zu beginnen.

Am Nachmittag kommen Selina, Elvios Frau, und ihre Kinder Rebecca und Sofia zu Besuch. Die Nachbarin, die stets bei der Familie weilt, wurde auch gleich eingepackt. Verbringen einen netten Nachmittag an Bord, mit selbst gebackenem Kuchen und Erzählungen.



Selina und Kinder

576. (Fr. 12.05.06) Per Telefon reservieren wir uns ein Hotel in Filadelfia. Danach geht's zum Terminal de Omnibus Fahrkarten kaufen. Kosten 65.000 Guaranis, also etwas mehr als 10 Dollar pro Nase. Suchen ein uns empfohlenes Fotogeschäft in der Hoffnung, hier die sagenhaft günstigen Nikon-Angebote zu finden, aber nichts ist. Das empfohlene Geschäft macht vor allem Fotoarbeiten und verkauft so nebenbei ein paar Fotoapparate. Nicht das was wir suchen. Spazieren durch die Straßen der Stadt.



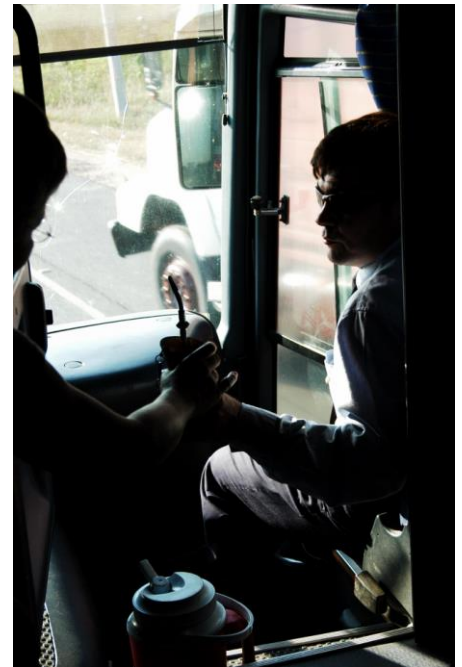
Fahrkartenschalter der Überlandbuslinien

Vorbei am alten Bahnhof, einem prachtvollen Gebäude mit säulengeschmückter Fassade. Er wartet auf seine Zukunft im Rahmen einer anderen Aufgabe. Der Tag vergeht mit einem Besuch in einem Cybercafe und ein wenig Shopping. Anke stockt ihr geschrumpftes Repertoire an Hemden und Shirts auf. Ich nutze die Gelegenheit und lasse mich frisieren. In einer etwas einfachen Mall, in die mich mein Riecher gelockt haben, finden wir

ganz am Ende einen kleinen Computerladen und einen Taiwan-Chinesen, der uns den lange gesuchten Memory-Stick verkaufen kann. Wir kommen ins Gespräch. Fragen ihn nach einem koreanischen Restaurant. Das der Reiseführer empfiehlt. Das kennt er nicht. Dafür empfiehlt er uns ein paar andere Restaurants, unter anderem ein japanisches. Wir staunen. Ein Japaner in Asuncion? Andererseits hat uns unsere Reise bereits gelehrt, nichts ist unmöglich und Überraschungen gibt es überall. Zunächst streifen wir allerdings weiter durch die Stadt. Suchen Alemana 1 und Alemana 2 auf. Zwei Geschäfte mit angeblich deutschen Spezialitäten. Alemana 2 können wir empfehlen, wenn man Fleischwaren sucht, vor alle Eisbein und Bratwürstchen. Aber auch sonst. Eine große Fleischauswahl und ein Imbißbereich mit leckeren Sachen. Andere Spezialitäten aus Good Old Germany suchen wir dagegen vergebens. Alemana 1 ist dagegen recht belanglos. Aber es verhilft uns zu ein wenig Käse. Immerhin. Und dem Tip für den richtigen Bus, der uns zum Japaner bringen soll. Die Fahrt führt denn nach einem kleinen Fehlstart in die richtige Richtung. Passieren ein Viertel mit ungezählten kleinen Verkaufsbuden und –ständen, das wir

unbedingt noch besuchen müssen. Aber im Moment ist unser Ziel klar definiert: der Japaner. Sind dann von unserem Fund auch angetan: es gibt ein wenig Sushi und eine Fülle anderer japanischer Gerichte. Alles exotisch und außergewöhnlich schmackhaft. Wer hätte das gedacht.

577. (Sa. 13.05.06) Heute geht es in den Chaco. Der Bus fährt allerdings erst gegen 13:00, so daß noch genug Zeit für ein paar andere Dinge bleibt. So kann ich auch noch schnell den Stecker des Computerladegerätes löten, der einen Wackelkontakt hat. War schon ganz braun verfärbt. Nach dem Packen essen wir noch *Empañadas* im Club, dann geht es per Taxi zum Busterminal. Kostet 60.000 Guaranis. Wenn man das mit der Busfahrkarte vergleicht! Taxifahren ist hier extrem teuer. Einer der üblichen südamerikanischen Langstreckenbusse. Recht bequem mit viel Fußraum, aber nicht mit den Halbliegesitzen der argentinischen Linien ausgerüstet. Und leider sind die Fenster mit einer Werbeschrift versehen, die den Blick in die Landschaft fast unmöglich macht. So fahren wir den größten Teil der Strecke mit vorgezogenen Vorhängen und sehen - nichts. Nur bei der Brücke über den Rio Paraguay und einmal zwischendurch bemühen wir uns um ein wenig Ausblick. Zur Entschädigung gibt es Terere vom Busbegleiter. Mache den Fehler, mich nach dem ersten Becher mit *gracias* zu bedanken. Hier bedankt man sich aber zum Schluß, oder aber, wenn man es früher macht, bedeutet es so viel wie nein danke. Der erste Becher war folglich auch mein letzter. Schade. Terere wird hier wieder ein wenig anders bereitet. Man trinkt ihn häufig aus einem Kuhhorn, *guampa* genannt, in den die Matekräuter gegeben werden. Das kalte Wasser befindet sich in einer dickbauchigen Thermoskanne mit speziellem Ausguß, die voller Wurzeln und Heilkräuter steckt. Der Terere hat daher einen etwas anderen Geschmack und wird auch als Heilmittel für alle möglichen Wehwehchen getrunken. Der Bus nimmt auch unterwegs Leute auf. Egal wo diese stehen, ob auf dem Parkplatz eines Supermarktes, an einer Kreuzungsecke oder einfach am Straßenrand in der Pampa. Eine gute Einrichtung. Wenn man weiß, wo ein Bus entlang fährt und wann ungefähr, braucht man sich nur an den Straßenrand stellen und aufpicken zu lassen. Unter den Fahrgästen sind viele deutschsprachige Gäste. Offenbar Mennoniten. Viele sehen auch „typisch deutsch“ aus. Der Schaffner ist sichtlich um unser wohl bemüht. Ob wir einen Film schauen wollen? Es gibt Kung-Fu mit einer weiblichen Heldin. Leider ist der Ton so runtergeregelt, daß man kaum etwas verstehen kann. Aber da die Lichtreflexe auf dem Bildschirm auch die optische Wahrnehmung beeinträchtigen spielt es eh keine Rolle. Gegen sechs paraguayischer Zeit – eine Stunde gegenüber der argentinischen verschoben – wird es bereits dunkel und der Blick aufs Fernsehen besser. Jetzt läuft eine DVD mit Musikvideos: brasilianischer Pop und Samba. Viele Lifemitschnitte und sehr körperbetont. Was auch sonst. Es dauert aber nicht lange, da scheint der Schaffner der Meinung zu sein, wir sind dicht genug am Mennonitengebiet und nun muß auch an den Videovortrag ein züchtigerer Anspruch gestellt werden. Die DVD wird gewechselt. Rollo mit seinen Unvergleichlichen spielt auf. Paraguaysche Schlagermusik, die auch im deutschen Heimatfunk seine Wurzeln haben könnte. Liebe, Herz und Schmerz. Alles schon ergreifend einfach und mit „Hausmitteln“ gestrickt. Einblicke in ein anderes Kulturleben. Draußen in der Dunkelheit immer wieder Lichter. Ganz so verlassen scheint der Chaco nicht zu sein. Schneller als erwartet sind wir bereits in Filadelfia, dem größten Ort des Chaco und Mittelpunkt der Mennonitengemeinden. Bis hierhin war die Straße jedenfalls asphaltiert und straft die anderslautenden Angaben der Reiseführer Lügen. Der Busfahrer setzt uns wenige Meter vor dem Eingang unsere Hotels ab. Guter Service. Die Unterkunft ist einfach, aber sauber und kostet 120.000 Guaranis pro Nacht. Das wir allerdings in einem VIP-Zimmer nächtigen, hätten wir nicht vermutet. Nun ja. Wir halten uns auch nicht lange mit dem Zimmer auf und stürzen gleich zum



Mate vom Busbegleiter



Der kleine Millionär: das sind 910.660,- Guaraní-Mäuse.
Einen 100.000er habe ich schon wieder ausgegeben.
(Noch schnell Geld für die Reise getauscht.)

Abendessen. Nicht, daß die Bürgersteige vor unserer Nase hochgeklappt werden. Am Ortseingang haben wir ein „shopping“ gesichtet. Normalerweise ist das eine mehrgeschossige Mall mit einer Fülle von Geschäften und Restaurants, hier lediglich eine U-förmige Anlage mit einem Supermarkt, einem Restaurant und ein paar kleinen Geschäften.

Im Restaurant befinden sich nahezu ausnahmslos deutschsprachige Gäste, die eine ans Plattdeutsche erinnernde Mundart sprechen. Manche Gesprächsfetzen können wir verstehen, andere nicht. Die Unterhaltungen werden auffallend leise geführt. Und es fällt auf, daß die Leute sich kaum begrüßen und auch kaum einen Blick auf andere werfen. Wir haben unser Essen noch gar nicht richtig begonnen, da taucht einer der Fahrgäste aus dem Bus auf. Robert, 190, wallendes blondes, zu grauen beginnendes Haar, Kalifornier, der auch leidlich Spanisch und Deutsch spricht. Hat uns offenbar gesucht. Wir sind mit ihm die einzigen Touristen, die in den Ort gekommen sind. Er will eine Tour in die Umgebung organisieren und hofft, daß wir uns anschließen, um die Preise zu senken. Keine schlechte Idee. Hat sich schon ein wenig erkundigt und festgestellt, daß es ein kleines Problem gibt. Morgen ist Sonntag und am Montag Feiertag: Unabhängigkeitstag und Muttertag. Da scheint nicht viel zu laufen. Aber wir vertrauen auf unsere bisherigen Reiseerfahrungen: *tranquillo*. Es wird sich schon alles richten, mit anderen Worten: Auf die Frage

„Wie soll das denn funktionieren?“ folgt die Antwort

„Ich weiß nicht wie, aber es wird ein Wunder geschehen.“

Nach dem Abendmahl spazieren wir noch ein wenig durch den Ort. Staubige, geschotterte vierspurige Hauptstraße mit grüner Mittelinsel. Die Bürgersteige aus einem Streifen Betonplatten, daneben Gras oder Staub. Dennoch wirkt die Stadt aufgeräumt. Nirgends Müll, keine Reklametafeln, nur die nötigen Hinweisschilder. Alles eher weitläufig, erinnert Anke an die Vereinigten Staaten. Der feine Staub, den die wenigen Autos aufwirbeln, hängt hartnäckig in der Luft. Man könnte meinen, es herrsche ein leichter Nebel. In der Polizeistation hängt ein großes Jesusportrait, irgendwo sind ein paar Jugendliche mit ihren Mopeds und kleinen Motorrädern zusammengekommen. Sagen sogar hallo. Sonst ist wenig los. Keine Bars, die Restaurants bereits wieder leer, ein kleiner Imbiß, der sein Angebot staubgewürzt an der Straße grillt, ein Gast. Nahe des hohen Mastes der Telekom ein Hinterhof, in dem Musik gespielt wird. Doch eine Kneipe? Hier haben sich bestimmt keine Mennoniten versammelt. Wieder im Hotel haben wir unerwartetes Glück, wir können eine Flasche chilenischen Wein ergattern. Der Abend ist gerettet.



Filadelfia

578. (So. 14.05.06) Am Morgen sitzen wir gemeinsam mit Robert in unserem Hotel und warten auf das Erscheinen eines Führers. Als er nach einer Stunde immer noch nicht aufgetaucht ist, bitten wir das Mädchen an der Rezeption, noch einmal nachzufragen. Ergebnis: der guía hat es sich anders überlegt, weil er eigentlich keine Zeit hat und wird nicht kommen. Die Pfeife hätte ja wenigstens Bescheid sagen können. Beschließen einen Ortswechsel. *Loma Plata* soll touristischer sein. Eigentlich vermeiden wir ja gerne den üblichen Tourismus, aber in diesem Fall verspricht das doch mehr Möglichkeiten, in der knappen Zeit, die uns zur Verfügung steht.

Per Telefon sichern wir uns eine Hotelunterkunft und haben sogar das Glück, daß der Hotelier uns abholen wird. Und er will mit uns einen kleinen Rundweg fahren, damit wir auch was von der Umgebung sehen.

Die Dörfer in der Umgebung sind wie Straßendörfer angelegt. Beidseits der einzigen Straße befinden sich lang zugeschnittene Flurstücke. Dicht mit schattenspendenden Bäumen bestandene, üppige Gärten. Dazwischen, oft kaum sichtbar ein, zwei oder drei Häuser. Eingeschossige Bauten mit flach geneigten Dächern. Die sind weit über die Mauern hinausgezogen, so daß sich



Jugendlandpartie mit Pferdewagen

schattenspendende Veranden an den Längsseiten der Gebäude ergeben. Hin und wieder ist auch die Vorderfront mit einer vorgesetzten Veranda versehen. Das umgebende Land ist weitgehend bewirtschaftet. Weiden wechseln mit Schlägen, die Kaffirstauden (Sesam) tragen. Es gibt kleine Parzellen mit Paraiso-Bäumen, deren Stämme Bauholz liefern. Da und dort wird Gemüse angebaut, vor allem unter Foliengewächshäusern. Wir erfahren, daß hier, beim Dörfchen Gnadenfeld der Grundwasserspiegel etwa 6 m unter der Geländeoberfläche liegt. Es liefert brauchbares Nutzwasser, aber je tiefer man geht, desto salziger wird es. Dann folgen Buschwäldchen. Feiner Staub liegt auf den Straßen. Bestehen aus einer festgefahrenen Lehmdecke, die fast einer - zwar löchrigen, aber immerhin - Asphaltdecke entspricht. Irgendwann folgen flache salzige Mulden. In der Mitte tiefblaues Wasser, an den Rändern weiße Salzsichten. Abgestorbene Bäume recken ihre bizarren Arme in das Blau des Himmels. Diese Salzseen sind entstanden, da der die Dämme der Straßen den Abfluß des Oberflächenwassers verhindern. Man hat gelernt und die Dämme geöffnet, aber es wird viele Jahre brauchen, bis sich die Folgen gegeben haben.

Erreichen die „Lagune Capitan“. Das ist nicht ein See, sondern ein Areal mit mehreren Seen. Teils Salzseen, teils „normale“ Gewässer. Verlassen das Auto, um die Landschaft etwas mehr zu genießen und ein wenig nach Vögeln zu suchen. Sind aber nicht sehr erfolgreich. An einer Wasserfläche hält sich eine Schar gänseähnlicher weißer Vögel auf. Es sind Coscoroba-Schwäne (*Coscoroba coscoroba*). An anderer Stelle gründeln ein paar Bläuhühner: White-tufted Grebe (*Podiceps rolland*). Am Straßenrand halten sich hühnerartige schwarze Vögel mit einem auffallend langen, geraden Schwanz auf, die aufgeregt ins nächste Gebüsch flüchten, wenn man ihnen zu nahe kommt. Das schlaue Buch belehrt uns: Dusky-Legged Guan (*Penelope obscura*). Und immer wieder wirbelt der frische Wind Staub auf. Staub in Mund, Nase und Ohren. Wenn das hier jeden Tag so ist, müßten die Menschen ja alle unter hochgradiger Staublunge leiden. Die Zähne fühlen sich auch schon ganz merkwürdig an, Schuhe und Hosen ändern zunehmend ihre Farben, und irgendwie riecht es auch eindringlich nach Staub. Auch die Kamera bekommt einen deutlichen Schleier. Mist.

Wir spazieren um ein aufgelassenes, kreisrundes Speicherbecken mit gutem Süßwasser, das der Jugend der Umgebung als Schwimmbad dient. Sogar ein Sprungturm wurde gebaut. Trotz der Sonne ist die Luft kühl, und keiner von uns ist auf ein Bad vorbereitet. Beobachten statt dessen die zahlreichen kleinen Vögel, die sich an einem Zaun tummeln, der quer durch den benachbarten Salzsee führt. Sie beschäftigen sich lebhaft mit dem Insektenfang, sind aber zu weit weg, als das wir sie besser identifizieren könnten. Ist auch unwichtig, man kann die bunte Vielfalt ja auch so genießen. Plötzlich gibt es hinter uns ein unerwartetes Geräusch. Wie wenn eine Fuhre Kies von einem LKW geschüttet wird. Drehe mich unwillkürlich um, aber zu sehen ist nichts. Wenige Augenblicke hören wir das Geräusch erneut. Diesmal sehe ich, wie sich am gegenüberliegenden Ufer der dünne Röhrichtgürtel plötzlich heftig bewegt, und dann steht wie aus dem Nichts plötzlich eine Windhose an dieser Stelle. Wirbelt Staub und Wasser auf und wandert dem Beckenrand folgend auf uns zu. Sind alle ganz gespannt, was nun passiert. Sie ist auch ganz zielstrebig und hält genau auf uns zu. Wir bleiben standhaft, und mit ein paar heftigen Windstößen zieht sie über uns hinweg. Ein wenig Staub prasselt auf unsere Haut, das war's.



Laguna Capitan

South American Stilt (*Himantopus melanurus*)

Von der Lagune fahren wir nach Loma Plata. Sind etwas überrascht, viele superschicke Häuser, meist eingeschossig, groß, auf großen Grundstücken und deutlich Zeugnisse des herrschenden Wohlstandes. Alles perfekt in Schuß. Die Mauern an den Grundstücksgrenzen supergerade, ordentlicher Putz, alles einwandfrei getüncht. Viele Schwimmbecken. Auch unser kleines Hotel entpuppt sich als mustergültig. Bekommen ein großes Zimmer mit viel Platz, vier Betten, Dusche und WC sind obligatorisch. Aircon auch, logisch. Und das Ganze kostet etwa ein Drittel weniger als unser enges, deutlich älteres VIP-Zimmer tags zuvor.

Spazieren ein wenig durchs Dorf. Robert war schon vor uns aufgebrochen. Hat Hummeln im Hintern und will versuchen, einen Ausflug zu organisieren. Treffen ihn kurz drauf. Er war erfolglos. Warten wir's ab, vielleicht können unsere Herbergseltern ja was erreichen. Wir besuchen dann eine kleine Bäckerei. Ein Familienunternehmen und recht frisch gegründet. Kämpft um seinen noch kleinen Markt und öffnet daher auch Sonntags. Selbstredend spricht man deutsch. Die Tochter, vielleicht sechzehn, sitzt in der Nähe der Theke auf einem kleinen Stuhl, ganz schüchtern. Kaum wagt sie den Blick auf uns zu richten. Erst als ich mich über die Speiseeistruhe beuge und mein Entzücken demonstriere, ist das Eis gebrochen. Sie kann ja doch lachen. Und auch mit dem Augenkontakt klappt es jetzt. Da unser Hotel kein Restaurant besitzt, gehen wir in ein benachbartes Etablissement. Sind nicht wenig überrascht, als wir feststellen, daß das Restaurant rings um einen großzügig überdachten Swimming-Pool angelegt wurde. Es gibt unter anderem Pizza, und wir wählen auch Pizza. Warum nicht?

Wieder zurück, unterhalten wir uns noch ein wenig mit der Chefin des Hauses und ihrem Mann Peter. Er erzählt aus seiner Kindheit. Waren 14 Geschwister. Mußten von Kind auf hart arbeiten. Im ersten Jahr haben sie im Wald Holz gefällt, mit einer Handsäge natürlich. Dann die Stämme mit einem Beil von Ästen und Borke gesäubert und an die Mennoniten-Kooperative verkauft. Natürlich haben sie sofort auch Landwirtschaft betrieben. Kafir, Mais, Erdnüsse, Baumwolle, Kartoffeln und Maniok haben sie angebaut. War das Jahr gut, hatten sie gute Einnahmen. In schlechten Jahren sind sie wieder in den Wald gezogen, um Holz einzuschlagen. Die Familie seiner Großmutter hatte ein winziges Häuschen, kaum größer als 2 x 3 m. So fing das an. Dagegen ist sein heutiges Haus ein Palast. Und auch hier gilt, die Kinder müssen heute nicht so hart arbeiten wie die Eltern- und Urelterngeneration.

Gehen dann zur Ruh. Irgendwas scheint an diesem Abend noch meine Dichtlust geweckt zu haben, denn in meinem Notizbuch findet sich ein holpriger Reim:

Männer sind ziemlich blöde,
Im Hirn herrscht reichlich Öde,
Und wer'n sie dann noch dröge,
Hat Mause keine Möge.

579. (Mo. 15.05.06) Die Nacht ist sehr kalt gewesen, aber sobald die Sonne hoch genug steht wird es trotz der nach wie vor kühlen Luft heiß, und man muß den Kopf schützen. Wir stöhnen, während Peter ganz nebenbei die Bemerkung fallen läßt, bei 47° Lufttemperatur strebe er auch schon mal den Schatten an. Seine Frau hat am Morgen mit einem Mitarbeiter des Mennoniten-Museums im Ort telefoniert. Sie werden es für uns öffnen, sie fährt uns hin. Robert hat sich bereits verabschiedet, weil er fürchtete, seine knappe Zeit hier nicht sinnvoll mit Besichtigungen füllen zu können. Am Museum, auf dem Gelände der Molkerei gelegen, warten wir zunächst vor verschlossenen Türen. Dann kommt ein älterer Herr, stellt sich als Andreas Sawatzky vor, und läßt uns herein. Erfahren eine Menge über die Besiedlung des Chaco seitens der Mennoniten. Es gab mehrere Besiedlungsschübe, ausgelöst durch unterschiedliche Ursachen. Die ersten Siedler kamen 1927 aus Kanada. Aufgrund verschiedener Konflikte mit der kanadischen Regierung, bei denen es



*Staub auf dem Weg zur Pizza,
Staub, Staub, Staub*



Eine Aufnahme von der Erkundungsexpedition der Mennoniten, damals ...

vorrangig um Schul- und Erziehungsfragen ging, suchten sie kurz nach dem ersten Weltkrieg nach einem Staat, in dem sie getreu ihrer Glaubensgrundsätze würden leben und ihre Kinder lehren können. Die Wahl fiel schließlich auf Paraguay, nachdem eine erste Untersuchungsdelegation scheinbar ideale Bedingungen vorfand. Fruchtbare Land, ausreichend Wasser, angenehmes Klima, praktisch unbevölkert und ein Staat, der ihren religiös begründeten Wünschen entgegenkam. Nach einigen Verzögerungen machten sich die erste Siedlergruppe von knapp 2000 Menschen auf den Weg. In den frühen Dreißigerjahren folgte ein zweiter Kolonisierungsschub russischer, aus dem Wolga-Gebiet stammender Mennoniten, die vor Stalins Regime flüchteten. Und nach dem zweiten Weltkrieg kam eine dritte Welle aus Deutschland. Heute leben in dem besiedelten Gebiet rund 15.000 deutschstämmige Mennoniten. Am härtesten erwies sich die Wanderung für die ersten Siedler. Ihre Kundschafter hatten die günstigste Jahreszeit kennengelernt, aber nicht die wirklichen Verhältnisse. Zudem konnten sie nicht sofort ihr gekauftes Land besiedeln, sondern mußten in Puerto Casado fast ein Jahr lang warten, bis die Landvermessung abgeschlossen war. Sie litten unter der erzwungenen Untätigkeit, einem heißen, gänzlich anderen Klima, ihre Reserven wurden während der Wartezeit aufgezehrt und schließlich brach eine Typhusepidemie aus. 10% der Erstsiedler starben schließlich. Die meisten an Typhus, einige wenige auch an Unfällen. Viele, die es sich noch leisten konnten, kehrten nach Kanada zurück. Die anderen zogen ein 70 – 80 km mit einer kleinen Eisenbahn, dann per Ochsenkarren in die Wildnis. Die wenigen dort lebenden Indianer, etwa 500 – 600 Personen waren freundlich und hilfsbereit. Man hatte von Anfang an ein gutes Verhältnis. Heute leben im Siedlungsgebiet etwa 24.000 Indianer, von denen die meisten zugewandert sind, da die Mennoniten ihnen viele Arbeitsmöglichkeiten geschaffen haben. Daneben gibt es auch noch eine kleine brasilianische Gruppe und schließlich auch sogenannte Latino-Paraguayer, also Paraguayer, die Nachfahren der spanischen Siedler und Indianer sind. Die Mennoniten unterstützen die Indianer auch heute. Sie haben ihnen Land mit Besitztitel überschrieben und helfen bei der Organisation der indianischen Kolonie und ihrer Kooperative. Auch eine paraguayische Kooperative wird unterstützt. Die Mennoniten-Siedlungen, zahlreiche kleine Straßendörfer und die daraus entstehenden kleinen Städtchen haben sich in den wenigen Dekaden rasant entwickelt. Lange Zeit versorgten sie sich in allen Angelegenheiten selbst, da der Staat dazu nicht in der Lage war. Sie bauten ein eigenes Kraftwerk, (der Strom kommt heute aus dem Wasserkraftwerk Itapai) ein eigenes, sehr gutes Krankenhaus, und nach langen inneren Kämpfen wurde das Schulsystem reformiert und vermittelt den Schülern heute eine gute und umfassende Bildung. Die Kooperative betreibt eine hochmoderne Molkerei und exportiert auch in die Nachbarstaaten Argentinien, Brasilien und Bolivien. In Kürze wird der Fleischexport nach Europa beginnen, Argentinien (!) wird bereits beliefert. Man setzt auf Diversifizierung und betreibt eigene Forschungen, um in dem schwierigen Chaco-Gebiet erfolgreich Landwirtschaft betreiben zu können. Schon lange nicht mehr ist diese Kolonie ausschließlich auf sich selbst orientiert. Zumindest die führenden Kräfte scheinen eher weltoffen und modern.



... und Hightech heute,
die Molkerei

Herr Sawatzky fragt schließlich, was wir mit dem Tag so vorhaben und bietet uns an, mit ihm die Umgebung zu besichtigen. Machen eine lange Fahrt durch das Koloniegebiet. Unser Ziel, eine seiner Weiden, liegt fast 60 km von *Loma Plata* entfernt. Uns begleitet ein behinderter junger Mann, der gut mit Pferden umgehen kann. Er soll helfen, ein paar Pferde zusammenzutreiben, denn wir können ein wenig reiten. Eine Gelegenheit, die Anke sich natürlich nicht entgehen lassen will. Im Buschland, aber auch auf den Weiden stehen zahlreiche Flaschenbäume. Ihr aufgeblähter Stamm gibt ihnen ein recht ungewöhnliches Aussehen. Jetzt, mit Beginn der Winter- und damit Trockenzeit, werfen sie ihr Laub ab und blühen anscheinend

noch. Ihr Anblick ist noch bizarrer, je weniger Laub sie tragen. Dann gibt es natürlich noch zahlreiche Paraiso-Bäume, die vom Habitus ein wenig an unsere Birke erinnern, aber deren Stamm und Laub viel dunkler sind. Auch sind die Blätter wesentlich kleiner und erinnern ein wenig an verschiedene Cotoneaster-Arten. Auf zahlreichen Weiden steht auch Palo Santo. Letztere Art hat ein besonders festes und schweres Holz. Es ist so schwer, daß es nicht schwimmt. Man nutzt es als Bauholz, früher auch als Schiffsbauholz für Kriegsschiffe, aber heute auch zur Herstellung von Holzgefäßen und vor allem *guapas*. Schließlich erreichen wir seine Weide, die etwa zweieinhalb Legua groß ist. Einen 300 m breiten Streifen hat er als „Naturschutzgebiet“ aus der Bewirtschaftung gelassen. Das hat den Vorteil, daß der dichte und dornige Buschgürtel es möglichen Bösewichtern unmöglich macht, sich von dieser Seite her an seine Tiere zu machen. Wenn man sich klar macht, daß 1 Legua etwa 1.870 ha entspricht (**prüfen**), kann man einen solchen Schutz auch aus wirtschaftlicher Sicht sicher problemlos vertreten. Am Rande der Weidefläche, versteckt zwischen zahlreichem Gehölz, befindet sich ein kleines Häuschen, ein Schlafraum für bis zu vier Personen auf der einen Seite, eine Sattel- und Werkzeugkammer auf der anderen, dazwischen ein offener Gang, nach einer Seite hin geschlossen, in dem sich ein einfaches Waschbecken und eine Kochmöglichkeit befinden. Das flache Satteldach ist etwas vorgezogen, so daß genügend beschattete Fläche für das Aufspannen einer Hängematte besteht. Das Wasser stammt aus einer Zisterne, die vom Regen gespeist wird.

Unser Begleiter holt die Pferde, es wird gesattelt, und dann erst einmal Terere getrunken. So gestärkt geht es auf den Ritt. Inspizieren zuerst den großen Wassertank, einen sogenannten *tanque australis*. Wie der Name es sagt, handelt es sich um eine Kopie australischer Wasserbevorratungstechnik. Man gräbt über geeignetem Untergrund das benötigte Bodenmaterial ab und errichtet einen mehrere Meter hohen ringförmigen Wall. Mit einer Windmühle wird das Wasser in das runde Becken gefördert. Ist dieses voll, läßt ein Überlauf das Wasser in das durch den Aushub entstandene Becken fließen. Am Ufer finden sich Spuren von Tapiren und Rindern. Letztere sollen hier eigentlich nicht rein, aber es gelingt immer wieder einzelnen Tieren, Schwachstellen im Zaun zu entdecken und sich einzuschleichen. Reiten kreuz und quer durchs Gelände und prüfen Zäune und schauen, wo das Vieh steckt. Die weiden sind hier sehr extensiv bewirtschaftet. Neben dem Weidegras wächst diverses, oft mannshohes Kraut, und auch Büsche und Bäume kommen hoch. Daß das Gras angesät ist glaubt man kaum. Das natürlich vorkommende Gras ist jedoch ein Bittergras, das die Tiere nicht nehmen. Ohne Ansaat keine Viehzucht. Andreas erörtert mit uns, ob wir zu einer Lagune fahren wollen, oder lieber beim Zählen des Viehs helfen wollen. Wir merken, daß er letzteres gerne machen würde, und ein Viehtrieb zwecks Zählung ist ja auch mal eine echte Abwechslung für uns *lonesome sailors*. So kommt es, daß wir wenige Augenblicke später mit Hoh und Jippie über die Weide traben und das Vieh zusammentreiben. So schwer ist das selbst für mich nicht. Erstens sitze ich auf einem Pferd, das sich auch von mir gut und feinfühlig steuern läßt, das zweitens auch sichtbar Viehtrieberfahrung mit sich bringt, und drittens neigen die Rinder dazu, sich in der Masse zu verstecken, bleiben also lieber zusammen. Das haut natürlich nicht die ganze Zeit so hin. Fast sind schon alle im corral, da machen fünf weiße Brahma-Rinder kehrt und schauen ganz eindeutig, durch welche Lücke es sich am besten schlüpfen läßt. Andreas stoppt uns, und lange Zeit stehen die fünf und wir drei uns Aug in Aug gegenüber. Versuchen, sie nur durch Rufe und Schreie zur Umkehr zu bewegen und rücken nur gelegentlich einen Schritt vor. Hintergrund ist die Schlaueit dieser in Indien ja sehr wild und selbstständig lebenden Tiere. Haben sie einmal eine Lücke oder einen Trick erkannt, merken sie sich das



Savannah Hawk
(*Heterospizias meridionalis*)



Vor der Arbeit stärkt ein
gaucha sich – mit terere



Ein Sailor auf Abwegen

und sind in Zukunft viel schwieriger zu treiben. Endlich im corral werden sie durch einen Schleusengang getrieben. Andreas steht über den Gattern, die den Gang bilden und zählt. 7 Tiere fehlen. Sie stecken vermutlich irgendwo im Gebüsch. Tja, bei der Gelegenheit könnten sie ja auch gleich gegen eine hier eingeschleppte Fliegenart besprüht werden. Früher gab es die Fliege nur nördlich des Amazonas, Aber das Schlagen des Urwaldes in Brasilien und Einrichten von Weiden in den betroffenen Gebieten hat der Fliege das Vordringen in den Süden ermöglicht. Sie ruft bei den Rindern Streßsymptome hervor und reduziert deutlich den Zuwachs oder die Milchleistung. Also gibt es gleich noch einen Corral-Trieb *numero dos*.

Auf der Rückfahrt haben wir noch ein allerdings flüchtiges Glück, denn im Augenwinkel entdeckt Anke zwei schwarzköpfige Störche: *Jabirus (Jabiru mycteria)*. Es ist die größte südamerikanische Storchart, die wir in den Ibera-Sümpfen so gerne beobachtet hätten, aber nicht fanden. Auch hier fliegen sie sogleich auf, als wir versuchen, uns mit dem Auto zu nähern. Pech gehabt.

580. (Di. 16.05.06) Ungewohnt früh, um halb sieben, stehen wir bereits im Frühstücksraum und – o Schreck – kein Frühstück zu sehen. Wollen doch ganz früh einen ganztägigen Ausflug beginnen. Aber nach 5 Minuten erscheint die Wirtin und alle unsere

Sorgen erweisen sich als unbegründet. Unser guya Hans Fast ist pünktlich, sogar vor der Zeit. Zunächst besuchen wir noch mal das Museum und schauen uns einen Film über die Kolonieentwicklung an. Dann können wir die UHT-Milch-Abfüllung der Molkerei besichtigen. Alles hypermodern. Neueste Technik von Tetrapak. Die Anlage wird zur Zeit nur zu 50% ausgelastet, obwohl man bereits Milch außerhalb der Kooperative zukauft. Aber man setzt auf die Zukunft. Bereits heute beliefert die Kooperative die benachbarten Länder. Man legt aber Wert darauf, einen großen Anteil auf dem heimischen Markt abzusetzen. Ein aktuelles Projekt ist die Umstellung der bisherigen Milchlieferung von der Kannenlieferung auf Kühltankhälterung beim Erzeuger. Damit können die Sammelfahrten reduziert werden. Die Ersparnis kommt dann allen Beteiligten zu Gute. Hans berichtet, daß man in der Kolonie Altpapier und Kunststoff sammelt und dem Recycling zuführt. Früher sei der Mittwoch Müllverbrennungstag gewesen und der ganze Ort habe dann gestunken. Auch das Prozesswasser der Molkerei wird geklärt und ein Teil wieder der in den Prozeß eingespeist.

Dann besuchen wir die landwirtschaftliche Versuchsfarm der Kooperative. Hier werden Versuche gemacht, um neue Kulturen zu finden, die sich erfolgreich unter den Chaco-Bedingungen anbauen zu lassen, und es wird erprobt, wie die vorhandenen Kulturen erfolgreicher genutzt werden können. Erstmals sehen wir Erdnußpflanzen! Erdnüsse wachsen, wie der Name ja sagt, tatsächlich unter der Erde. Hätten ja auch drüber wachsen können, wie Erdbeeren. Verschiedene Zitrusfrüchte, Papaya, Baumwolle, Roselia, Mangos und Guaven und auch Olivenkulturen werden erprobt. Natürlich noch vieles andere. Zur Bewässerung wird ein das in Israel entwickelte Tröpfchenbewässerungssystem verwendet. Die Klimadaten aufgezeichnet und die Wassergabe wird nach den aktuellen Daten bemessen.

Anschließend geht's erneut zur Laguna Capitan. Besuchen das dort errichtete Schulungszentrum, um unser Mittagessen einzunehmen. Man hat ein paar Schlafsäle, Vortragsräume, viel Platz, um im Freien zu speisen und Pläne für die weitere Entwicklung. Selbstverständlich gibt es auch Telefon und High-Speed-Internet! Hätten wir ja nicht für



Das ist doch besser als Segeln – cowgirl on the cattle drive



Baumwolle



Anders als die Erdbeere:
Die Erdnuß sitzt tatsächlich in der Erde



möglich gehalten, hier in der „Pampa“. Die Herbergseltern empfangen uns freundlich und haben den Tisch bereist gedeckt. Es gibt Wrenekje, kleine Frikadellen und dazu saure Sahne. Natürlich auch Salat, Nachtisch und Obst. Was Wrenekje sind? Rezept s. rechts. Übergebliebene Wrenekje kann man am nächsten Tag auch noch mal in Öl anbraten. Als Getränk wird kühler Roselia-Saft gereicht. Gewonnen aus den Früchten sparriger Sträucher mit einer ungewöhnlichen, wächsern wirkender Blütenknospe.

Weiter geht's. Halten irgendwo auf dem Campo und betrachten mal ein paar der hier gigantischen Flaschenbäume etwas näher. Kennen sie zwar schon aus Buenos Aires, wo sie in Parks und an den Straßen stehen, aber noch nie haben wir derart bauchige Stämme gesehen. In der Guarani-Sprache heißt er *Samu-n*. Für die Ureinwohner hatten sie keinen Nutzen. Ihre Entstehung schildert eine indianische Erzählung ungefähr so. In einem Indianerdorf gab es vor langer, langer Zeit einen Mann, der sehr faul war. Nie bemühte er sich zu jagen oder zu sammeln oder sonstwie zu seiner Ernährung und der des Dorfes beizutragen, aber immer achtete er darauf, daß er die besten Stücke abbekam. Irgendwie erregte er aber den Unwillen der Geister (die in der Tradition der hiesigen Indianer allerdings durchweg böse Geister waren), und diese beschlossen, ihn zu strafen. Er werde in einen Baum verwandelt, der zu nichts nutze sei. So schlug er Wurzeln, bekam eine Krone und sein Bauch blähte sich zu einem spindelförmigen Stamm auf. Die Mennoniten-Siedler fanden – sicher auch der Not gehorchend – dann doch ein paar Verwendungsmöglichkeiten. Das relativ weiche, faserige Innere des Stammes enthält viel Wasser. Man kann zwar kein freies Wasser gewinnen,

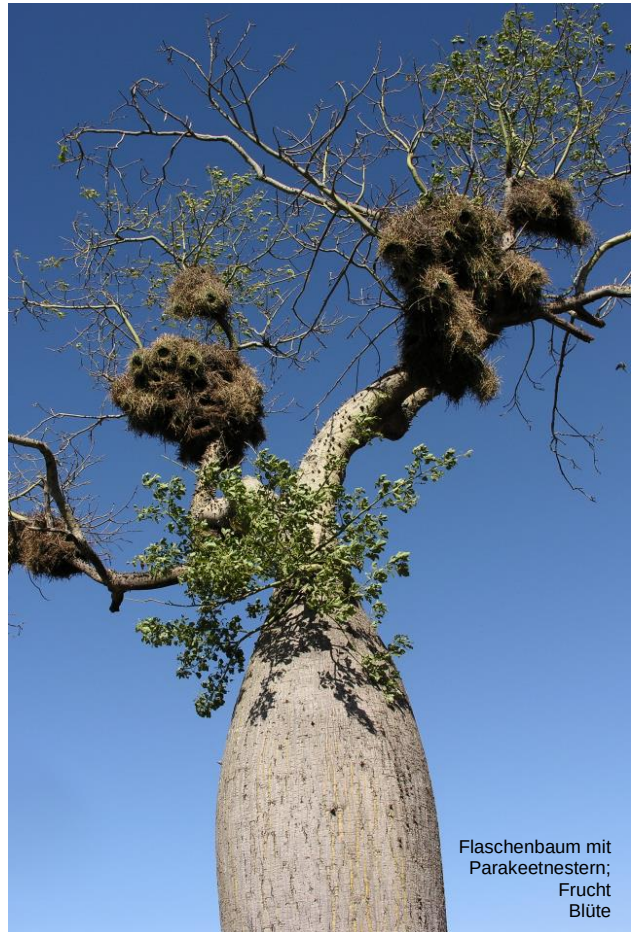
Mennonitische Wrenekje:

1. Drei Eier mit etwas Salz und so viel Mehl vermischen, bis ein ausreichend harter Nudelteig entstanden ist.
 2. Den Teig auswalzen und in 6 x 12 cm große Tafeln schneiden
 3. mit Quark füllen und kochen, bis er al dente ist.
 4. kalte Sauce aus Sahne, Milch, Salz und Pfeffer anrühren. Mengen nach gusto.
 5. Dazu klassische herzhaft gewürzte Frikadellen reichen, allerdings als kleine Kugeln von etwa 3 cm Durchmesser.
- Geht doch fix, oder?

aber das Innere ließ sich an das verfüttern und die enthaltene Wassermenge

reichte aus, das Verdursten des Viehs zu verhindern. Der ausgehöhlte halbierte Stamm diente als Boot, kipplig zwar, aber immerhin. Und legte man die andere Hälfte des Stammes drauf, hatte man einen guten Sarg. Man mußte praktisch denken. In den bizarren Kronen dieser Bäume nisten mit Vorliebe die Monk-Parakeets. Ihre aus dornigen Zweigen gebauten Mehrfamilien-nester werden größer und größer und immer weiter ergänzt, bis sie zu groß geworden abstürzen oder der ganze Ast abbricht. Nicht selten ist ein Samu-n daher häufig von einem Wall dornigen

Gestrüpps umgeben. In einem der Bäume entdeckt Hans ein Nest, aus dem ein Eulenkopf hervorschaut. Wir scheuen uns die Sache genauer an, und tatsächlich, über den Rand des obersten Nestes schaut der Kopf einer Great Horned Owl (*Bubo virginatus*), die offensichtlich brütet. Die Standortwahl könnte nicht besser sein, siedeln im gleichen Baum doch auch zahlreiche Parakeets, von deren Nachwuchs sich die Eule ernährt. Das Frühstück wächst quasi vor der Nase.



Flaschenbaum mit Parakeetnestern;
Frucht
Blüte



Wieder ein Stück weiter, nicht weit von einem der größten Seen im Chaco, schauen wir uns in einer Lichtung im Buschland ein wenig um. Die hier wohnende Schlange ist leider ausgeflogen. Schade. Dafür demonstriert uns Hans, wie die Indianer aus einer Verwandten der Aloe vera die Fasern ihrer Textilien gewinnen. Die schmalen, stachelspitzigen Blätter werden kurz über dem Blattansatz an der Unterseite eingeschnitten. Dann läßt sich das Blatt der Länge nach zweiteilen, wobei man einen flach dreieckigen Strang erhält. Diesen zieht man mehrfach über die Messerschneide, um das weiche Pflanzenmaterial zu entfernen. Zurück bleiben ein paar dünne, extrem feste Fasern. Diese werden einfach verzwirbelt, und schon hat man einen extrem festen Faden. Mit der Zwirbeltechnik lassen sich beliebig lange Stränge schaffen, die dann aufgespindelt werden. Die Indianer machen daraus Taschen, Körbe, Gürtel, Gefäße, Decken, Umhänge und Kleidung.

Hans erzählt auch von den Erfahrungen der Mennoniten-Siedler mit den Indianern. Es war nicht immer ganz einfach, da sich die Kulturen und die Welterfahrungen beider sehr unterschieden. Dennoch scheinen sie gut zusammengearbeitet zu haben, wobei möglicherweise beide Seiten meinten, die andere für sich einzuspannen. Zunächst mußten die Mennoniten erst einmal verstehen, daß ein Indianer nur dann etwas tut, wenn er es will, egal, was er vorher gesagt hat. Und das bedeutete auch, daß ein Indianer nicht zur vereinbarten Arbeit kommt, wenn er gerade lieber jagen will. Aber mit der Zeit hat man sich zunehmend arrangiert, und viele Indianer arbeiten heute als Arbeitnehmer und folgen den Regeln, die wir für so selbstverständlich halten.



Great Horned Owl
(*Bubo virginianus*)

Dann geht es ein paar Schritte weiter an die größte Lagune, den größten See hier. Finden auf dem Weg Spuren von Tapir, Nandu, Kugelgürteltier und Ameisenbär. Hier gibt es einen großen Aussichtsturm, ganz passierlich eingerichtet mit Tisch und Bänken. Hier warten wir auf die Dämmerung, um das Kommen der Flamingos abzuwarten und vielleicht ein Tapir oder Ameisenbär zu sehen. Nutzen die Zeit mit weiteren Gesprächen.

Uns interessieren die Wasserverhältnisse. Das gesamte Grundwasser drängt aus den Anden hierher. Da die Gegen jedoch ehemals Meeresgrund war, ist der Untergrund sehr salzhaltig. Je tiefer man das Grundwasser entnimmt, desto salziger ist das Wasser. Für das Vieh noch geeignet, nicht aber für den Menschen. Das fiel uns auch im Hotel auf, das Wasser im Waschbecken stammt aus dem Boden, es ist eindeutig salzig und müffelt anfangs ein wenig. Das Wasser in der Dusche ist dagegen behandelt und klares, sauberes Trinkwasser. Im Südwesten liegt der Grundwasserspiegel deutlich tiefer. Die darunter liegende Sperrschicht steigt nach Nordosten hin an und zugleich senkt sich die Oberfläche des Chaco mit etwa 1 Promille, so daß der Grundwasserspiegel stetig steigt und an unserem Standort in nur noch 3 m Tiefe zu finden ist. An sich hat der Chaco trotz des semiariden Klimas nicht an Wassermangel zu leiden. Die Urlandschaft bestand auch aus dichtem Buschland mit eingestreuten offenen Flächen, die die Spanier *campos* nannten. Viele Flüsse, auch viele Lagunen, die das Gebiet durchziehen, fallen periodisch trocken. Solange die Abflußverhältnisse ungestört sind versalzen sie nicht. Außerdem gibt es langfristig periodische Schwankungen im Niederschlagsverhalten. Auf eine 30 – 50 jährige Periode mit geringen Niederschlägen folgt eine ebenso lange, feuchtere. Heute befindet man sich am Ende einer Trockenperiode. Mit den zu erwartenden feuchteren Bedingungen werden manche Tierarten wieder in die Gebiete zurückkehren, die sich gegenwärtig zurückgezogen haben. So auch die Krokodile.



Die Fahrbahndecke ist weich gefahren, da weicht man neben die Straße aus (eine Regionalstraße)



Hier wird der deutsche Straßenbauingenieur schwer schlucken, kein Einzelfall übrigens



Hans erklärt uns auch die Sache mit der Taubenjagd. Die Tiere sind eine Plage für die Landwirtschaft. So kam man auf die Idee, Freunden des Tontaubenschießens die Möglichkeit zu bieten, an den Feldern Tauben zu jagen. So hat man den gewünschten Schutz der Felder und verdient gleichzeitig noch am Jagdtourismus. Die geschossenen Tauben werden z. T. im Jagdhotel verarbeitet, der größere Teil geht allerdings an die Indianer. Jedenfalls werden sie alle gegessen.

Unsere Beobachtungen vom Hochsitz sind leider recht armselig. Zwar haben wir einen herrlichen Ausblick auf die Lagune und den Sonnenuntergang, aber es zeigt sich kein Ameisenbär, kein Tapir und auch sonst fast nichts. In der Ferne fliegen eindeutig ein paar Flamingoschwärme vorbei, aber sie ziehen zur benachbarten Estancia, nicht zu uns. Pech gehabt.

Ein letztes Mal gehen wir ins benachbarte Hotel, Pizza essen. Wie immer sitzen die Einzelgäste hier – für uns ganz ungewohnt - mit dem Rücken zum Gasträum. Und unter den Familien fällt der hohe Anteil blonder Menschen und strohblonder Kinder auf. Die deutschen, besser friesischen Ursprünge der Kolonisten sind auch heute noch deutlich erkennbar.



Junger Roadside Hawk
(*Buteo magnirostris*)



581. (Mi. 17.05.06) Auf der Rückfahrt haben wir etwas mehr Glück mit dem Bus und können sogar ein wenig aus dem Fenster schauen. Als wir in den weiter nordöstlich anschließenden sumpfigen Teil des Chaco kommen, sind wir doch baß erstaunt. Palmenhaine und gelegentlich lockere Wäldchen bestimmen das Bild. Sehr ungewöhnlich ist es, die Palmen gewissermaßen mit den Füßen im Wasser zu sehen.

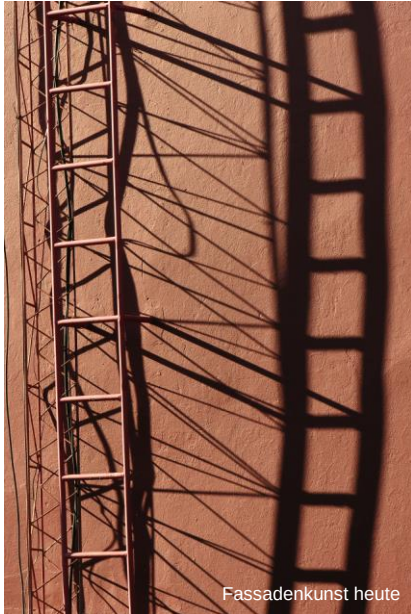
Und dann tauchen dazwischen Hunderte, ja Tausende von Jabirus auf, und Reiher, und Löffler und und und. Fragen uns, wozu wir so lange in *Loma Plata* geblieben sind, hier kann man ja alles das, was uns interessiert, von der Straße aus beobachten. Pech. Und nun sitzen wir im Bus und rauschen nur vorbei. Nächstes Mal nehmen wir uns doch wieder ein Mietauto.

Die abendliche Einladung zu Selina sagen wir mit schlechtem Gewissen ab, da es zu spät wird und es mir nicht so gut geht. So landen wir schließlich in der Parilla des Yacht y Golf Clubs. Dort feiert eine argentinische Golfergesellschaft Geburtstag. Sehr lebhaft, sehr fröhlich, und gar nicht leise. Ein ganz anderes Leben als das der letzten Tage. Es stellt sich heraus, daß im Restaurant noch ein weiteres Geburtstagskind sitzt, ein unter den Gästen weilender brasilianischer Geschäftsmann mischt sich dann auch unter die Geburtstagsgesellschaft, und schließlich gibt es Sekt und Verbrüderung für fast alle Anwesenden, uns eingeschlossen. Und



wir erhalten natürlich gleich eine Einladung in den Golf Club, der irgendwo im Dunstkreis von Mar del Plata liegen muß.

582. (Do. 18.05. bis Sa. 20.05.06) Bauen die reparierte Wasserpumpe ein, später wieder aus, nachdem sich herausstellt, daß sie nach wie vor leckt. Die neuen Edelstahldecken der Pumpen erweisen sich als zu schwach. Hatte ja auch 3 mm-Bleche gewollt, nicht knapp 2 mm. Na ja. Nutzen wir eben einen der noch brauchbaren alten Deckel. Anke macht große Handwäsche und wir überlegen, ob die handbetriebene Menno-Waschmaschine, die wir im Museum gesehen



Fassadenkunst heute

haben, nicht auch für den Yachtgebrauch sinnvoll wäre. Es ist schwülwarm, und die Abendsonne zaubert Lichtreflexe und malt trotz der vielen Wolken eine goldene Bahn auf den *riacho*. Der nächste Tag wird dann auch regnerisch und es kühlt sich ab. Kein schönes Empfangswetter für Jochen und Anne. Trudeln gegen Mittag ein. Inge und Ernst haben erst mal ihr Hotel aufgesucht. Verklönen den ganzen Nachmittag und treffen uns dann mit den ATLANTERN zum Abendessen. Die uns bereits bekannte Bar „San Roque“ liegt nicht weit entfernt, und so kehren wir dort ein. Inge und Ernst sind nicht gerade begeistert von *Asuncion* und wollen daher



Fassadenkunst früher

schnell ihr Besuchsprogramm starten. Der Abend in der Bar „San Roque“ ist dennoch sehr nett. Der deutschstämmige Wirt serviert uns zusätzliche Probegerichte: Manioka als Pommes Frites und gekocht und Manioka-Salat. Und zeigt uns ein Foto, auf dem er, Franz, mit Kaiser Franz zu sehen ist. Das Foto entstand, als Beckenbauer für Deutschland als Austragungsort der WM warb und bei der Gelegenheit Roque Santa Cruz entdeckte und für Bayern München abwarb. Der nächste Tag vergeht mit Supermarktbesuch und ein wenig Bummel durch die kalte, ruhige Stadt. Es ist Wochenende und nix los. Nach einem Kaffee in einer unerwartet netten, stilvollen Bar besuchen wir noch mal unseren Japaner.

583. (So. 21.05.06) Anke informiert sich beim morgendlichen Duschgang noch mal beim Club. Wir liegen tatsächlich umsonst, nur den Strom müssen wir bezahlen. Nach einem Mißverständnis, der falsche Zähler wurde abgelesen, beträgt unser Verbrauch den

Gegenwert von 33.000 Guarani, also etwa 5 Euro. Matze und ich beschäftigen sich derweil ein weiteres Mal mit der Abdichtung der Wasserpumpe. Spazieren anschließend noch mal zur Prefectura. Die Omis vor ihrer Hütte sind wieder da und fidel, die nette junge Frau leider nicht. In der Prefectura ist heute eine flotterer Beamter und nachdem wir unser *Formulario de Rol de Salida* bekommen haben



Linienbus in der Vorstadt



Stadt-indianer

21.05.06.
Asuncion, Yacht y Golf Club -
Rio Paraguay, km 1562
32,4 sm (10.471,5 sm)
Wind: SSE 2
Liegeplatz: vor Anker

kommt die unvermeidliche Bitte um *colaboration*. Nun ja, bei einem Betrag von 2 US-Dollar können wir uns mit etwas *colaboration* abfinden. Es ist aber doch viel Zeit vergangen, so daß wir erst gegen Mittag starten. Zwar scheint die Sonne, aber es ist doch recht kalt. So mummeln wir uns dick in Faserpelz und Windjacke ein. Die ersten 500 oder 1000 m schleichen wir im Schrittempo. Finden aber den Kanal und haben nur zweimal knapp 20 cm Wasser unter dem Kiel. Dann geht es in den Hauptstrom und mit ungewohntem Tempo rauschen wir flußabwärts. Das auf Stundenkilometer umgestellte GPS verzeichnet zwischen 12 und 15 Stundenkilometer. Welch ein Unterschied zur Schrittgeschwindigkeit stromauf. Dank des alten Tracks im C-Map und unserer Eintragungen in den *croquis* gestaltet sich die Fahrt gar nicht so schwierig. Kurz vor dem Ankerplatz fällt der Navi-Rechner aus du läßt sich trotz aller Versuche nicht mehr zum Leben erwecken. Sehr ärgerlich.

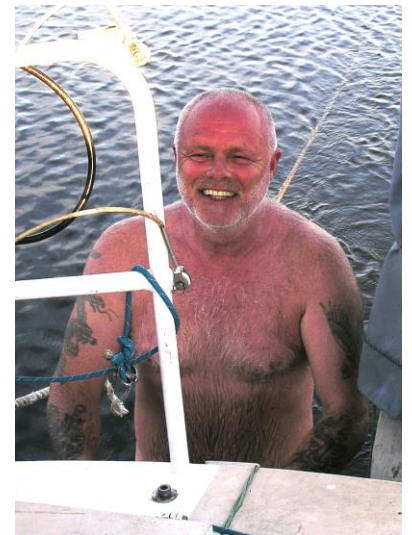


Tauche dann noch schnell, um den Propeller zu untersuchen. Matze ist quer durch ein Grünzeugfeld gefahren, und eine Zeit lang hing hörbar viel Grünzeug im Propeller. Aber mittlerweile ist alles wieder sauber. Zum Abendessen kochen Matze und Anne das Abendessen: Braten alla Gustavo. Leider ist das Fleisch etwas zäh. Den Rest des Abends verbringen wir mit Reparaturversuchen des Computers und an der Funke. Erreichen doch tatsächlich erstmals seit langem wieder TANOÄ und ANTJE. Auch wenn das Signal sehr schwach ist, wir können uns doch verständigen.

584. (Mo. 22.05.06) Bei schönstem Sonnenschein aber kalter Luft springt Matze erst einmal zum Morgenbad ins Wasser. Ich bevorzuge ja eher das Nachmittagsbad. Dann geht es auch schon los. Haben heftigen Wind, meist von vorn. Böen mit mehr als 20 Knoten. Entsprechend ungewohnt rauh ist das Wasser: Wind gegen Strom. Passieren mehrmals ein paar der beliebten, trickigen Stellen und müssen und mit Wassertiefen von knapp 1 m unter dem Kiel beschäftigen. Bin von allen wohl der unruhigste, denn mir steckt immer noch die heftige Grundberührung in den Knochen. Einmal müssen wir sogar wieder ein Stück flußauf und uns neu einfädeln. Hört ja niemand auf den „Kapitän“! Mehrere Chatas begegnen uns. Auf einem meinen wir den Fährmann von Villa Pilar zu erkennen. Kann das sein? Ansonsten kommen wir wieder ungewohnt zügig voran und gegen sechs Uhr machen wir in Formosa in der Guarderia Costa Brava fest. Wieso die *people* von der Guarderia unbedingt wollen, daß wir andersrum festmachen, als ich es will? Jetzt bläst der kalte Wind doch direkt in den Salon. Aber was soll's.

22.05.06.
Rio Paraguay, km 1562 -
Formosa
59,8 sm (10.531,3 sm)
Wind: E 2-3
Liegeplatz: Guarderia Costa
brava, frei

Dann gibt es neues Pech. Anke meldet sich per Funk bei der Prefectura ab, und diese wünscht bei der Gelegenheit unser Erscheinen. Damit nimmt das Drama seinen Lauf. Ich ärgere mich schon im Voraus über den zu erwartenden Papierkrieg, denn wir haben ja in Asuncion nicht ausklariert. Das wollen wir doch in Pilar machen. Wir diskutieren, ob ich alleine gehe, oder alle. Ich halte alle für sinnvoll, und das ist auch kein Fehler. Bei der Prefectura gibt es langes Hin und Her und vor allem Wartezeit. Erstmal müssen wir dann Kopien der paraguayischen *Formulario de Rol* machen. Ein freundlicher Beamter begleitet mich. Von dort geht es in gesammelter Mannschaft zum Schwimmponton für den Fährverkehr. Dort residieren Zoll und Immigration. Wir wandern auf dem Ponton hin, wandern her, aber es tut sich nichts. Da wandern wir eben wieder in die Prefectura-Dienststelle. Immer in Begleitung des freundlichen Beamten. Warten. Weiter warten. Stunden später wandert ein anderer freundlicher Beamter in Zivil mit mir erneut zum Ponton. Immerhin brauche nur ich wandern, lediglich in Begleitung der 4 Pässe. Dort stehe ich lange und ahnungslos und fast vergessen am Zolluntersuchungstisch. Mein freundlicher Begleiter ist mit zwei meiner Kopien verschwunden. Eine für den Zoll, eine für die Immigration. Und, kaum zu glauben, er kommt irgendwann mit vier gestempelten Pässen zurück. Verschwindet auch im Zoll, aber es tut sich nichts. Irgendwann nimmt er mich wieder mit zum Prefectura-Hauptgebäude. Da heißt es dann, wir können wieder ins Boot zurückkehren, man werde mit dem Rest des Papierkriegs vorbeikommen. Interessant. Wieder im Boot bunker ich 130 l Diesel in



18° C Wassertemperatur,
da lacht Matze, der
Patagonienfahrer

den Tank und weitere 130 l stauen wir in Kanistern an Deck. Der Betreiber der *guarderia*, unser Konsul, ist über die Vorgänge sehr erstaunt. Ob wir was bezahlt hätten. Nein. Sehr gut. Normalerweise gäbe es überhaupt keine Probleme und man könne völlig problemlos in Formosa anlegen, auch wenn man noch in Paraguay einklariert sei. Er werde uns morgen begleiten. Kochen und verzehren das Abendmahl, aber niemand kommt. Um Mitternacht, wir wollen gerade in die Kojen, taucht dann doch ein Prefectura-Bediensteter auf und bringt uns einen Wisch, in dem geschrieben steht, daß wir auf gar keinen Fall ablegen dürfen, ohne vorher die Erlaubnis der Zollbehörde mit Sitz da und dort eingeholt zu haben. Irgendwie hatten wir uns das anders vorgestellt.

585. (Di. 23.05.06) Um halb neun fährt uns unser Konsul zum Zoll. Uns erwartet eine vier- bis fünfstündige Operation. Zunächst tut sich wenig, es wird palavert, wichtige Leute sind nicht da, und niemand fühlt sich zuständig. Nach einiger Zeit konzentriert sich der Kreis der Gesprächspartner auf einen, wie wir später feststellen, Bürochef, und einen Mitarbeiter, den wir gestern bereits im Zollbüro auf dem Ponton gesehen haben. Letzterer gerät nach einiger Zeit in einen Disput mit unserem Begleiter. So erfahren wir allmählich, daß wir gestern unser Dasein hätten avisieren müssen. Wie denn? Schon per Funk? Nein, bei der Behörde auf dem Ponton. Ja, aber wir waren doch da. Nein. Wir hätten uns dort nicht gemeldet. Aber bitte schön, wir können uns an ihn genau erinnern, er hätte doch die ganze Zeit dort gesessen. Ja, aber wir hätten ihn ja nicht angesprochen. Das hat doch unser freundlicher Begleiter erledigt! Er wehrt sich und beharrt auf unserem Vergehen. Es fallen dann sogar Zahlen, die wohl deutlich machen sollen, daß wir Strafgebühren zu zahlen hätten. Irgendwie 70 Euro und weitere 1.150 Peso. Ich sage zwar noch nichts, habe aber eine klare Antwort, die lediglich aus den Buchstaben N und O besteht. Unser Begleiter bringt ganz diplomatisch seine Verwunderung zum Ausdruck, daß es in Argentinien Strafgebühren in Euro gäbe, das wäre ja eine ganz erstaunliche Neuerung. Wir werden dagegen zunehmend undiplomatischer und machen ziemlich deutlich, daß wir deutlich vor 19:00 Uhr auf dem Ponton gewesen seien und dafür eine ganze Menge Zeugen und Nachweise beibringen könnten. Die Uhrzeit scheint der Schlüssel für alles zu sein. Denn nach 19:00 arbeitet der Zoll hier angeblich nicht bzw. nur für eine Gebühr. So so. Später, außerhalb des Zollgebäudes, erläutert uns der Konsul, daß das ganze wohl ein Versuch war, uns ein wenig abzuzocken. Erst mal warten lassen, bis der wichtige zeitliche Stichpunkt verstreicht, dann über die Gepflogenheiten im Unklaren lassen und abkassieren. Es wären gestern nämlich auch zwei Zollbeamte auf seinem Bootshof aufgetaucht, die allerdings zügig verschwanden, als sie seine Anwesenheit bemerkten. Die wollten wahrscheinlich bereits gestern abkassieren.

Immerhin kommt plötzlich ein höherer Chef, der uns alle dynamisch mit Handschlag begrüßt, und es kommt sichtbar Bewegung in die Angelegenheit. Der Bürochef signalisiert, daß es jetzt ans Schreiben gehe und das mit den Gebühren, nun, man werde sehen. Nach einer Stunde langsamster, häufig unterbrochener, Tätigkeit, unterbrochen durch Konsultationen des höheren Chefs, werden wir ins Schreibbüro gerufen. Es ist tatsächlich schon eine ganze halbe Seite zu Papier gebracht. Nun werden wir um Unterstützung gebeten. Nur, was dort geschrieben wird, verwundert uns sehr. Dachten wir in unserer Einfalt, unser Zollbescheid wird verfaßt, so stellen wir jetzt fest, daß ein Vermerk über die Vorgänge des gestrigen Tages erarbeitet wird. Immerhin ist die Sekretärin plietsch, versteht erstens schnell, um was es geht, was wir berichten, kennt sogar ihre Vorschriften, und ist in der Lage, vorzuformulieren. Der Bürochef ist immer wieder erstaunt, daß sie längst geschrieben hat, was er sich gerade sichtbar mühsam ausdenkt. Zum Schluß unterschrieben wir den Wisch und bestätigen, daß wir das gewundene Behördenspanisch auch verstanden haben. Ich verkneife mir, den Zusatz „mas o menos“, also mehr oder weniger zu erbitten. Ganz nebenbei wird noch mal betont, daß es normalerweise überhaupt keine Probleme gäbe und wir - wie auch angenommen - trotz der fehlenden Ausklarierung einfach hätten anlegen können. Offiziell hätten wir vielleicht das Land nicht betreten dürfen, was wir nun mal auf Veranlassung der Prefectura gemacht hätten. Na ja, und der dort funkende Beamte wußte natürlich nicht, daß wir noch nicht in Paraguay ausklariert hatten. Der höhere Chef bittet den Konsul dann in einen Nebenraum und entschuldigt sich, wie wir natürlich schnell erfahren, für das ganze Vorkommnis. Unser Konsul meint, eigentlich habe man sich ja wohl bei uns entschuldigen müssen.

Danach fällt uns in wenigen Augenblicken ein Schreiben zu, in dem der Prefectura mitgeteilt wird, daß wir die zollamtliche Erlaubnis zur Fortsetzung unserer Vergnügungsfahrt auf einem Freizeit-Boot ohne Passagiere und ohne Handels Güter erhalten haben. Jetzt fehlt nur noch das für uns eigentlich so wichtige Papier, in dem die einfuhrfreie Einreise unserer Yacht bestätigt wird. Just in dem Moment kommt der oberste Chef der Zollbehörde, begrüßt uns mit Handschlag und ist kein anderer als der, der uns vor wenigen Wochen in Cano die Papiere ausgestellt hat. Sollte die Angelegenheit noch mehr Schwung bekommen? Nein. Kleine Bremsung. Ob wir eine Kopie des alten Zollpapiers hätten. Äh, nein. Das habe er ja seinerzeit an sich genommen. Und als ich ihn noch mal um das Papier bat, um wenigstens ein Foto zu machen, meinte er, das sei unnötig. Aber kein Problem, er werde nach der Mittagspause telefonieren und gegen drei Uhr den Wisch ans Boot bringen.

Wir machen uns jetzt erst mal auf den Weg zur Prefectura. Unser Konsul ist jetzt überraschend lebhaft, erläutert die Zusammenhänge und wir verstehen zwischen den Zeilen, daß die Angelegenheit wohl noch ein Nachspiel haben wird. Jedenfalls will er allein zur Prefectura gehen. Er bringt uns dann das „ok“ der Flußpolizei, abgezeichnet von deren Oberchef. Am Boot, Matze und Anne sind allen Befürchtungen Ankes zum Trotz, guter Dinge, kommt dann ein Prefectura-Mensch mit dem Formulario de Rol und mit einer Stunde Verspätung auch ein sichtlich übelgelaunter Zollchef. Anscheinend beginnen die Nachspielkreise bereits zu wirken, und außerdem haben sie in der Behörde kein Musterformular gefunden. So gibt es eben einen fetten Zollstempel auf dem Prefectura-Formular. Den Wunsch nach einem Kaffee überhören wir. Uns ist es mittlerweile zum Weiterfahren zu spät geworden. Haben vielleicht noch zwei Stunden Tageslicht und können in der Zeit keinen guten Ankerplatz erreichen. Das bringt die Behörden bestimmt wieder aus dem Tritt, haben wir doch unsere Abfahrt für heute 15:00 avisiert, aber das ist uns jetzt sch...egal.

Stattdessen bummeln wir durch das durchaus nette Formosa, besuchen die kleinen Kramläden, eine regionale Indigena-Handwerks-Ausstellung und gehen auf Empfehlung eines Prefectura-Mitarbeiters, den wir im Supermarkt treffen, in ein wirklich gutes, italienisches Restaurant.



Formosa hat auch hübsche Seiten

586. (Mi. 24.05.06) Haben verständlicherweise wirklich keine Lust, uns noch weiter in Formosa länger aufzuhalten. Gleich nach dem Frühstück starte ich den Motor, der auch verschnupft ist und erst nach dem dritten Versuch startet. In zügiger Fahrt geht es voran, und nur drei Stunden später fällt bereits der Anker im Riacho Aquino. Matze ist ganz begeistert und wähnt sich im vertrauten Dwarssloch an der Elbe. Während er sich an Bord von der wirklich anstrengenden Fahrt erholt machen Anne, Anke und ich einen Dingiausflug in die benachbarten Buchten. Finden zwar keine Krokodile, aber immerhin eine Familie Howler Monkeys und ein paar nette Vögel, die uns bisher noch nicht begegnet waren. Den Krokos ist es wahrscheinlich zu kalt, trotz der Sonne. Sie werden sich irgendwo sicher und geschützt verkrochen haben.

24.05.06.
Formosa – Riacho Aquino
20,6 sm (10.551,9 sm)
Wind: N 1
Liegeplatz: vor Anker



Von den gefiederten Freunden begeistert uns am meisten der kleine, schwarze, aber ganz selbstbewußt das weiße Köpfchen hebend auf den Riedgräsern sitzende White-headed Marsh-Tyrant (*Fluvicola leucocephala*). Für Anne ist dagegen der an Kopf und Oberkörper leuchtend rote, metallisch schimmernde Scarlet-headed Blackbird am

beeindruckend-sten, den wir bereits bei Marcos kennen gelernt haben. Daneben entdecken wir noch zahlreiche in den Riedgräsern tobende Black-capped Mockingtrushes (*Donacobius atricapillus*). Sie sind amselgroß, aber etwas schlanker, mit



beigebraunem Bauch und Kehle und schwärzlichem Rücken und Kopf. Beschließen, der Affenfamilie morgen früh einen weiteren Besuch abzustatten und kehren vom Strom getrieben aufs Boot zurück.

587. (Do. 25.05.06) Haben Zeit und keinen Grund zur Eile. So starten Anne, Matze und Anke ein weiteres Mal per Dingi, um nach den Howler-Monkeys zu suchen, während ich an Bord bleibe und mich dem Tagebuch widme. Mittlerweile ist es wieder sehr warm geworden. Die nächtlichen Temperaturen bleiben deutlich über zehn Grad und am Tage steigt das Thermometer auf 30°. Auch der Luftdruck zeigt wieder deutliche frontabhängige Schwankungen, im Gegensatz zu Asuncion mit seinem recht ausgeglichenen Druckverlauf, der sich mehr durch Tagesschwankungen auszeichnete.

Zwei Stunden später kehren die Ausflügler zerkratzt, von Mücken geplagt aber erfolglos zurück. Sie haben die Affen zwar gehört aber nicht gesehen.

In gemütlicher Fahrt geht es dann zum nächsten kleinen *riacho*. Setzen zur Unterstützung das Groß und Matze kann sich an der Schot austoben. Auf das Vorsegel verzichten wir, da die Windungen des Flusses den Wind von allen Seiten einfallen lassen und uns eine Kreuz bei dem zeitweilig wieder sehr flachen Wasser nicht gerade geraten scheint. Nach nicht einmal drei Stunden fällt der Anker fast 1000 m innerhalb des Riacho Tebicarí Mini. Im Gegensatz zum gestrigen, sehr flachen Ankerplatz haben wir hier fast sieben Meter Wassertiefe und einen deutlichen Strom. Links und rechts dichter Baumbestand, aber auch kleine offene Uferstreifen, die zum Anlanden einladen.

Genießen die Stille des sonnigen Nachmittags. Baden und schlürfen den Nachmittagskaffee, ich dagegen das unvermeidliche „Mittagsbreitenbier“.



25.05.06.
Riacho Aquino – Riacho Tebicarí Mini
17,5 sm (10.569,4 sm)
Wind: NE 4, NE 1-2
Liegeplatz: vor Anker

588. (Fr. 26.05.06) Der Tag erwacht mit dem Morgengebrüll der Howler Monkeys. Herrlicher Sonnenaufgang über den Wipfeln der Ufergehölze. Es wird wieder sonnig und warm. Anne, Matze und Anke wollen noch mal versuchen Affen aufzuspüren und so hieven wir das Dingi wieder ins Wasser. Mit Hilfe des Fockfalls ist das Anheben, Ausschwenken und neben der Bordwand Absetzen des Dingis ein schnelles Manöver. Diesmal haben sie auch Erfolg und bringen eine handvoll Fotos mit.



Vorbeifahrende Fischer bestätigen uns, daß der *riacho* durchgehend befahrbar ist. Matze hatte das wegen des starken Stroms bereits vermutet. So holen wir den Anker auf und tasten uns vorsichtig, immer der Hauptströmung folgend, vorwärts. Das Wasser bleibt weitgehend 6 – 7 m tief, gelegentlich sogar mehr als 10 m. Verlauf und Ausmaß der Wasserflächen entsprechen jedoch so ziemlich überhaupt nicht der Darstellung in den *croquis*. Vor allem am Ende des

riacho fächert sich das Wasser auf und umspielt eine ganze Handvoll kleiner Inseln. Finden anhand der Wellenbilder gleich die richtigen Passagen. Anke klettert sogar in den Mast und ruft von dort ihre Beobachtungen nach unten. Am Ausgang müssen wir noch über eine Barre von vielleicht 4 m Tiefe, und dann sind wir wieder im einfach zu verfolgenden Hauptfahrwasser.

Vor *Colonia Cano* ankern wir im vertrauten *riacho* nahe der *prefectura*. So bleibt es auch nicht aus, daß wir abendlichen Besuch bekommen. Die Beamten sind freundlich.

26.05.06.
Riacho Tebicarí Mini – Colonia Cano
26,7 sm (10.596,1 sm)
Wind: NE 2-3
Liegeplatz: vor Anker

Wollen nur ein paar Daten notieren und haben Verständnis, daß wir nicht ins Cockpit kommen. Ist nämlich alles mückensicher verrammelt und außen an den Netzen tummeln sich dir blutlüsternen Heerscharen. Mir fällt die Opferrolle zu. Nutze die Vorschiffsluke als Mückenschleuse und nähere mich mit einigem Erfolg den Beamten, die sich noch mehrmals für die Belästigung entschuldigen. Der Abend vergeht dann mit Doppelkopf im warmen, mückengesicherten Salon.

Ach ja, wir haben auch Untermieter bekommen. Während unserer viertägigen Abwesenheit bei den Mennoniten hat sich eine Ameisenkarawane über einen der Festmacher bis in unseren Salon entwickelt. Wir nahmen an, um ein wenig an unseren Beständen zu knabbern. Unterbanden die Wanderung über den Festmacher und erwarteten ein Zusammenbrechen der wandernden Massen. Zu unserm Erstaunen hat sich die Zahl der Ameisen jedoch nicht verringert, und heute entdeckten wir eine neue stark frequentierte Straße, die auf verborgenen Wegen den Salon querte, mittels einer Kabeldurchführung hinter die Anzeigeconsole im Cockpit führte und sich dann zur Rettungsinsel fortsetzte. Nahmen den Schutzbezug der Insel ab. Nichts zu sehen. Gut, dann eben die Rettungsinsel aus der Halterung nehmen. Nichts zu sehen. Sie werden doch nicht etwa in der Insel sitzen? Es dauert gar nicht lange, da schaut auch schon ein Ameisenkopf aus einem der Abflußlöcher der Insel. Sieht ganz so aus, als habe sich dort ein neues Volk etabliert. Werden der Invasion wohl mit härteren Mitteln begegnen müssen. Zunächst mal unterbinde ich die Wanderung hinter der Instrumentenconsole, in dem ich alles mit DW 40 vollspritze. Man soll die elektrischen Kontakte ja eh von Zeit zu Zeit mit Kriechmittel schützen.



Meister Propfer

589. (Sa. 27.05.06) Draußen ist die Dämmerung nur zu ahnen, als der Wecker klingelt. Aber heute gilt es, das Tageslicht zu nutzen. Unser Ziel heißt *Corrientes*, da es auf dem *Paraguay* auf den nächsten 90 km keine guten Ankerplätze gibt. Östlich von *Villa del Pilar* stehen dicht gedrängte Schäfchenwolken, die sich nach Norden hin auflösen, nach Süden verdichten. Die Morgendämmerung zeichnete erst rosafarbene, dann kräftigere Orangetöne an ihre Ränder, während Matze das Boot langsam vorwärts gleiten läßt und ich die Ankerkette über das Deck rumpeln lasse. Noch bevor die Sonne über dem Horizont erscheint treiben wir achteraus, legen uns quer zur Strömung und dann schiebt uns die Maschine mit dem Bug in die richtige Fahrtrichtung. Die Luft ist angenehm frisch. Mit einem Mal erglücken die umgebenden Ufer. Die Sonne hat sich hervorgewagt. Sind noch gar nicht lange unterwegs, da sehen wir am Außenufer zwei Fischer, die ihren schweren hölzernen Kahn stromaufwärts rudern. Sie grüßen, und einer macht ein Zeichen. Ob wir Fisch wollen? Er hält ein Exemplar empor. Schnell entschlossen wenden wir und nähern uns den beiden.



Zwei schöne Surubis liegen im Boot. Einer ist

kräftig in verschiedenen Grautönen getigert, der andere, etwas kleinere, ist dagegen lebhaft gefleckt. Wir entscheiden uns für den kleineren und erhandeln ihn für 29 Pesos. Matze meint, wir hätten noch weiter handeln können, womit er sicher nicht unrecht hat. Andererseits wissen wir von Elvio, wie arm die Fischer hier sind, und daß die *chata*-Besatzungen den Fisch auch oft hoch vergüten, um den Fischern etwas zu helfen.



Leoparden-Surubi und Tiger-Surubi (links)

27.05.06.
Colonia Cano – Rio Parana,
Riacho Cerrito
61,3 sm (10.657,4 sm)
Wind: schwach umlaufend
Liegeplatz: vor Anker

Nach noch nicht einmal einer Stunde Fahrt erreichen wir die Mündung des *Rio Bermejo*. Leider hat sich die Sonne hinter Wolken verborgen und so können wir den wogenden Tanz, den die verschiedenfarbenen Wassermassen aufführen, nicht beobachten. Auf dem GPS erkennen wir deutlich, wie unsere Geschwindigkeit beschleunigt wird. Waren wir zuvor mit 12 bis 14 km/h unterwegs erreichen wir jetzt 17 bis deutlich über 18 km/h. Kurz hinter dieser Mündung müssen wir allerdings die Geschwindigkeit deutlich reduzieren, da die Fahrrinne nicht zu finden ist. Was sich gelegentlich wiederholt. Begegnen einem Beiboot eines *chatas*, deren Besatzung offenbar eine schwierige Fahrwasserpassage mit Bojen markiert. Sie werden gleich angezapft, um wieder auf den rechten Pfad zurückzukehren. Erstaunt stellen wir fest, daß auch einige *plaguas* an den Ufern stehen, die es bei unserer Fahrt flußaufwärts noch nicht gegeben hat. Und kurz darauf tröstet uns, daß wir eine weitere Beibootbesatzung sehen, die einem Kümo vorausfährt und die Passage erkundet. Da sind wir ja in guter Gesellschaft. Wir lassen den Kümo überholen und hängen uns dann dran, so lange es geht. Muß anfangs mit meiner Adrenalinproduktion kämpfen, da ich mich noch nicht so recht dareinfinde, auch mal unter Deck zu bleiben und die anderen drei in der Verantwortung für das Boot zurück zu lassen. Aber sie machen ihre Sache gut und umschiffen alle Flachs und Fährnisse und so allmählich werde ich auch ruhiger.

Humaita, das Anke so gerne besuchen wollte, erscheint bei unserer zweiten Begegnung viel weniger reizvoll und mich läßt auch das hübsche und große *prefectura*-Gebäude zurückscheuen. Wir streben lieber weiter. Anne staunt zwischendurch über die Abweichungen zwischen *croquis* und Wirklichkeit. Manche scheinbare gerade Strecke entpuppt sich als deutliche Kurve.

Nach noch nicht einmal acht Stunden Fahrt verlassen wir den *Rio Paraguay*. Matze holt die paraguayische Gastlandsflagge herunter, und gleich drauf wechselt die argentinische Flagge an deren Stelle unter die Steuerbordsaling. Haben heute viel geschafft und so gar keine rechte Lust, gleich in eine Großstadt zu streben.

Könnten *Corrientes* noch mühelos erreichen. Wir können es noch gar nicht richtig erfassen. Eine Strecke, für die wir flußaufwärts vier Tage gebraucht haben, könnten wir heute in nicht einmal 10 Stunden zurücklegen. Aber lieber ankern wir noch mal in einer lauschigen Ecke. So können wir den Sonnenschein viel besser genießen, baden – und – den Surubi zubereiten. Ihn gibt es auf einem Bett aus Zwiebelringen, Apfelscheiben und Tomatenstücken, mit Ingwer, Knoblauch, Kreuzkümmel und grünem Pfeffer gewürzt und Käse überbacken.

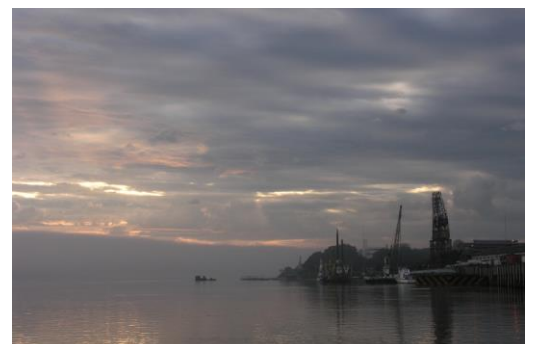


Vor dem Kartenspiel

590. (So. 28.05.06) Verbringen einen ruhigen Vormittag vor Anker. Genießen die Sonne, baden ein wenig im sandigen Strom und erzählen. Außerdem versuchen wir, den Navirechner in Gang zu bringen, aber leider ohne Erfolg. Die anschließende Fahrt nach *Corrientes*, dem Hauptfahrwasser folgend, ist mit ein paar Rätseln umgeben, aber es geht doch ganz gut. In *Corrientes* legen wir uns außen an den Schwimmponton des Yachtclubs. Jean-Pierre, die Pflaume, der sich eigentlich heute mit uns treffen wollte, hat das wohl vergessen und versucht in der Funke eifrig, sich mit irgendwelchen Freunden zum Asado zu verabreden. Wir halten uns eben an der zweiten Surubi-Hälfte fest und können als Dreingabe einen mückenfreien Abend im Cockpit verbringen.

28.05.06.
Riacho Cerrito - Corrientes
11,0 sm (10.668,4 sm)
Wind: NE 2
Liegeplatz: Yacht Club, frei

591. (Mo. 29.05.06) Um acht Uhr haben wir bedeckten Himmel, dichten Nebel und feinen Regen bei immerhin moderaten Temperaturen von 18°C. Nach dem Frühstück bessert sich das Wetter deutlich – zum Leidwesen von Matze – und es wird warm. Er hätte es lieber „schön bewölkt“. Bringen einen Riesenberg Wäsche weg und bummeln anschließend durch die Stadt. Suchen ein externes CD-Laufwerk, doch leider ohne Erfolg. Den kleinen Frust kompensieren wir mit Eis und Kaffee. Danach bummeln wir weiter und beginnen, *Corrientes* mehr und mehr zu entdecken. Hatte ich anfangs meine Probleme mit dem Erscheinungsbild der Stadt, entdecken wir nun doch mehr und mehr Kleinodien.



Hübsche alte Gebäude, kleine Museen, Parks und hier und da ganze geschlossene Ensembles. Kehren in einer Werkstatt für Kunsthandwerk ein und kommen natürlich nicht ohne ein paar Einkäufe wieder raus. Schmückende Dinge für die Frauen und einen Hornschuhlöffel für Matze.



Im Club wartet Jean-Pierre im Kreis einiger Freunde. Es gibt ein freudiges Wiedersehen. Wir wollen ihn zum Abendessen einladen, aber er winkt ab. Er befindet sich noch in seinem Seglerzustand, alte Klamotten, unrasiert, und einer Dusche nicht abgeneigt. Nun ja, vielleicht morgen. Einer seiner Freunde registriert unsere Schilderungen der Navigationsprobleme. Sein Sohn Ricardo sei Computerfachmann. Ein paar Telefonate mit

dem Handy, und tatsächlich, eine Stunde später steht der Sohnmann vor dem Boot und macht sich gleich an die Arbeit. Probieren dies und das, bauen den Rechner auseinander und stecken dessen Festplatte sogar in meinen Laptop. Alles mit dem gleichen Ergebnis, es funktioniert nicht. Beim einem der zahlreichen Versuche, Windows neu zu installieren, formatiert er die Festplatte. Er hat bestimmt dreimal gefragt, ob er das wirklich machen kann. Ich habe stets bejaht. Dummerweise war mir entgangen, daß ausgerechnet das C-Map auf dieser Platte installiert war und dort unsere Tracks vom Weg flußauf gespeichert hat. Nun sind sie unwiederbringlich futsch. Schnell stellen wir fest, daß die Daten, die Anne und ich am Vortag runtergeladen haben unvollständig sind. Das ist nun ein rechter Schicksalsschlag. Jetzt müssen wir auf unsere Findigkeit und vielleicht wegweisende *chatas* warten. Kurz vor Mitternacht verabschiedet sich unser Helfer und nimmt die Festplatte mit. Er will zu Hause noch weiterarbeiten und verspricht, am nächsten Morgen wieder zu kommen. Er kommt auch noch in der Nacht, wenn wir wollen. Nicht nötig, wir haben nichts gegen etwas Schlaf. Für uns ist es nun auch zu spät, um Essen zu gehen. Es gibt nur noch Schnittchen und den direkten Gang ins Bett.

592. (Di. 30.05.06) Da wir nicht wissen, wann Ricardo kommt, stehen wir etwas früher auf. Der Morgen wird nicht langweilig. Kaum haben wir das Frühstück hinter uns, bittet uns die *prefectura*, abzulegen. Sie wollen eine kleine Tankbarkasse, deren Motor nicht funktioniert, verlegen und haben Sorge, daß unser Boot beschädigt werden könnte. Kein Problem. Wir fahren eine kurze Ehrenrunde, dann können wir wieder an den Steg. Nur daß auch unser Motor nicht so richtig starten wollte irritiert uns ein wenig. Dann kommt auch Ricardo mit den gesicherten Restdaten. Aber der Rechner läuft nicht. Anke wird ihn wohl umtauschen müssen. Wirklich schade. Ich verbringe dann einige Zeit im Internet, die anderen drei vergnügen sich plaudernd im Cockpit (und interneten dann auch ein wenig, jaja, moderne Zeiten!) Unerwartet pünktlich finden wir alle uns im vereinbarten Supermarkt wieder. Es wird gebunkert, was das Zeug hält, dann geht es wieder zum Boot. Nach ein paar langen Fußmärschen – das Boot ist mit dem Taxi nicht zu erreichen – stapeln sich alle Einkäufe im Cockpit. Jean-Pierre und Christina sind auch eingetrudelt und wir schwätzen dann ein wenig bei Bier und Wein. Jean-Pierre bietet uns an, morgen einen Ausflug auf die andere Seite des Flusses, in den Chaco und nach *Resistencia* zu machen. Mal sehen. Nachdem die beiden sich abgesetzt haben gehen wir ins Amadeus. Dort trinken wir zur Feier der ersten gemeinsamen Woche auf dem Fluß einen Schampus. Ganz überrascht nehmen wir zur Kenntnis, daß Jochen verzichtet. Aber er



Eine Schule



Man trägt Schuluniform



Gürtel – Museum für Kunsthandwerk

bleibt hart, Alkohol bereitet ihm Kopfschmerzen, im wahrsten Sinne des Wortes. Man kann allerdings auch nicht behaupten, daß wir unter seinem Verzicht sehr leiden. Eher ist das Gegenteil der Fall.



Letzte Eindrücke
von Corrientes

593. (Mi. 31.05.06) Am Vormittag brechen Anke und ich noch mal auf, um Toto und Rosina zu besuchen, die wir bei Marcos kennen gelernt haben. Auf einer CD bringen wir den beiden alle unsere Fotos aus der Zeit. Vielleicht kann ihre Tourismusbehörde sie ja verwenden. Sie zeigen uns ein paar von ihren Aufnahmen. Sind ganz begeistert, da wir ja auf zahlreichen Aufnahmen gemeinsam auftauchen und bitten,

31.05.06.
Corrientes – Riacho Soto
24,4 sm (10.692,8 sm)
Wind: nicht erfaßt
Liegeplatz: vor Anker

uns ein paar zu mailen. Dann sagen wir Jean-Pierre ab, da wir keine Lust mehr haben, lange und unbequem und mit Abgasen in seinem *camioneta* durch die Gegend zu schaukeln. Obwohl mich die Skulpturen, für die Resistencia berühmt ist, schon sehr interessiert hätten. Leider sind auch Alfredo und Adela nicht da, und das Flußwasser ist mittlerweile so sehr gesunken, daß wir in den *riacho*, an dem ihre *guarderia* liegt nicht mehr hinein können. Entscheiden uns daher, heute Richtung Goya zu starten. Es ist kühl und bedeckt und Anke notiert im Logbuch: „Matze freuts!“ Trotz allem auch irgendwie schade. Denn mittlerweile haben wir gemerkt, daß Goya entdeckt werden muß. Es ist eine Stadt der vielen verborgenen Reize.

Es ist insgesamt sehr spät geworden. Mußten noch Wasser fassen und duschen. Aber die Zeit sollte noch reichen, eine unserer Traumbuchten zu erreichen, die wir auf der Fahrt flußauf in den croquis markiert haben. Das klappt auch, aber sie entpuppen sich allesamt und ihrer äußeren Schönheit zum Trotz als zu flach. Auch Versuche, direkt am Flußrand zu ankern überzeugen nicht. Beschließen daher zum Riacho Soto zu fahren, denn wir wissen, daß die Tiefen dort in jedem Fall reichen. Etwas Spannung bereitet uns der Laptop, der natürlich zwischendurch ausfallen muß. Probleme bei der Steuerung des Ladevorgangs. Aber wir können ihn kurz vor der Einfahrt und der letzten zu findenden Traverse noch in Betrieb nehmen und tasten uns mit seiner Hilfe an einen guten Ankerplatz. Der Anker hält zwar erst nach dem zweiten Anlauf, aber dann haben wir Ruhe und Anne und Matze können sich der Zubereitung des Abendessens widmen.



Fotos: Anne Heißmann

594. (Do. 01.06.06) Nach dem Frühstück gibt es eine schöne Überraschung. Die Maschine springt nicht an. Hat die letzten beiden Male schon etwas Startschwierigkeiten gehabt, aber letztlich keine ernsten Probleme. Heute kurbelt der Anlasser zwar unermüdlich, aber er springt nicht an. Da beginnen wir mal damit, den Abscheider zu leeren und den Vorfilter zu wechseln. Der Erfolg bleibt aus. Nach diversen Startversuchen, mein Zeigefinger an der rechten Hand ist schon wieder wund von den vielen Pumpversuchen mit der kleinen Hilfspumpe an der Einspritzpumpe, wechseln wir halt auch den Dieselfeinfilter. Zwischenzeitlich haben

01.06.06.
Riacho Soto – Rio Parana
km 1.142
14,3 sm (10.707,1 sm)
Wind: NE 3
Liegeplatz: vor Anker



wir tüchtig die Leitungen entlüftet, aber nach wie vor tut sich nichts. Mittlerweile sind die Batterien schon ganz schön runtergezuzelt. Matze stellt bei dieser Gelegenheit fest, daß die gesamte Motorelektrik und auch die Glühkerzen über das Verbrauchernetz laufen. Sollte eigentlich gar nicht so

sein. Beim nächsten Versuch helfe ich erneut mit der Handpumpe nach. Matze glaubt zwar nicht daran, aber der Erfolg gibt mir recht. Der Motor springt fast auf Anhieb an, zieht durch und läuft dann ruhig und hörbar rund. Uns fällt ein Stein vom Herzen. Denn sonst hätten wir erst mal den Generator zu neuem Leben erwecken müssen, um anschließend die Batterien zu laden. Machen dann nur einen kurzen Trip und verkriechen uns nahe *Empedrado* in einen kleinen *riacho*. Die kleinen Buchten, die wir auf der Hinfahrt ausgeguckt hatten, da sie so verlockend aussahen, erweisen sich bei dem gefallenem Wasserstand allesamt als unzugänglich bzw. zu flach. Die Landschaft hat sich auch durchaus ein wenig gewandelt. An den Ufern gibt es durchgängig kleine Steilkanten, Abbruchkanten und flache Sandstreifen, die wir auf dem Weg aufwärts nicht zu sehen bekamen. Und Unmengen Treibholz haben sich dort angesammelt. Darunter viele große Bäume samt Wurzelwerk und Krone.

Am Ankerplatz baue ich den Vergaser des Außenborders aus, den Matze dann zerlegt. Für die morgige „Expedition“ soll der kleine Honda wieder einsatzbereit sein. Werden aber wegen Mückeneinfall heute nicht mehr rechtzeitig fertig. Kein Problem, *mañana* geht ja auch. Aber auch nach den Motorarbeiten bleibt Matze beschäftigt. Leichtfertigweise hat er versprochen, Eierkuchen zu backen, und wir haben daraufhin natürlich die erforderlichen Eiermengen gebunkert. Und draußen herrscht offizielles Pfannkuchenwetter, da die Temperaturen dort unter 30°, genau genommen sogar unter 20° gesunken sind. (Intern stiegen sie dann wieder auf fast 30°) So steht er denn auch mehr als eine Stunde am Herd und bruzzelt einen Eierkuchen nach dem anderen. Die dabei entstehenden Dampf- und Fettröpfchenschwaden ziehen durch den Salon und schlagen sich überall nieder. Auf unseren Brillen entwickelt sich ein Sprenkelschleier, und auf dem Objektiv der Kamera, mit der ich die Aktion ablichte, sieht es auch nicht anders aus. Matze muß jedenfalls einiges aushalten. Ich bedauere lautstark die Verschwendung kostbaren Gases, die Mädels intonieren Spottgesänge, meist mit folgendem Refrain:

„Wir haben Hunger, Hunger, Hunger, haben Hunger, Hunger, Hunger, haben Hunger, Hunger, Hunger, Hunger, Hunger, haben Hunger!“

Das Ergebnis ist jedenfalls beeindruckend und sättigt trotz der Gleitmittel Apfelmus und Preiselbeeren enorm. Vom anfänglichen Berg bleibt noch genug für den nächsten Tag.



Erst schrauben,
dann bruzzeln müssen



... und die hungrige Crew ohne Verständnis!

595. (Fr. 02.06.06) Wir liegen gemütlich in unserem trauten *riacho*, frühstücken und denken trotz des trüben Himmels sogar über einen Ausflug in die benachbarten Wasserarme nach. Da schiebt für uns völlig überraschend, ein *chata* seine ersten Schuten an der Mündung vorbei. Die Gelegenheit! Denn stromabwärts wartet eine tückische Passage. Nichts wie hinterher. Anke stürzt aufs Vordeck, um die Ankerwinde zu bedienen, ich an die Motorpaneele, um den Motor zu starten. Schlüssel. Rum, Startknopf gedrückt, der Anlasser nudelt los, der Motor springt *nicht* an. Was ist denn das für eine Scheiße. Noch ein Versuch, kein Erfolg. Das Verfolgungsprojekt wird spontan aufgegeben und mit ein wenig Ratlosigkeit sammeln wir uns wieder im Salon. Versuchen erst einmal, alle theoretischen Möglichkeiten einzukreisen. Die über Nacht und soeben runtergezuzzelte Batteriekapazität bereitet mir Sorgen. Doch dann finden wir die eigentliche Ursache, die geradezu lächerlich ist. Der Stoppzug war nicht weit genug zurückgeschoben. Mit dem kleinen Handhebel an der Einspritzpumpe stellen wir den Hebel sorgfältig auf die richtige Position, und siehe da, der Motor springt auf Anhieb an. Jetzt darf er erst mal laufen, um die Batterien zu laden.

Es ist noch gar nicht viel Zeit vergangen, da meint Anke, Motorengeräusch zu hören. Matze klettert in den Mast. Ein Motorboot und ein kleiner *chata* nähern sich. Die

02.06.06.
Rio Parana km 1.142 - Rio
Parana km 1.109
20,7 sm (10.727,8 sm)
Wind: SE 3, E 2
Liegeplatz: vor Anker

Gelegenheit. Nichts wie raus mit dem Anker und raus aus dem *riacho* und angehängt an den ungewöhnlich kleinen *chata*. Der fährt erfreulich langsam und macht es uns einfach, ihm zu folgen. Im Gegenteil, zeitweise müssen wir die Drehzahl reduzieren, um ihm nicht in die Hacken zu fahren. Das „Motorboot“ entpuppt sich als *prefectura*-Boot, das einige Kilometer später zwei Lotsen vom *chata* übernimmt.



Das Expeditions-Shuttle ist gelandet

Unser Sorgenkind, der Verlauf des Kanals bei *Empedrado* ist fast ein Witz. Erinnern uns noch gut an das Drama, als wir uns hier hinauf kämpften. Und jetzt müssen wir feststellen, daß die Berufsschiffe einen ganz

anderen Weg nehmen, einen „Seitenweg“, der in unseren croquis nur informativ dargestellt ist. Wie soll man auch darauf kommen? Kein Wunder, daß wir solche Probleme hatten. Auch bei *Chimbolar*, nicht viel später, erläßt er völlig anders. Wir sehen und staunen. Fahren auch heute nicht weit und suchen den von José empfohlenen Ankerplatz bei den *Islas Lauretii* auf. Der mittlerweile gereinigte Vergaser des Außenborders wird wieder angeschraubt und der Motor kann auf Anhieb zum Leben erweckt werden. Nur das Wetter hindert uns an einem sofortigen Ausflug. Freundlicherweise bessert es sich innerhalb kurzer Zeit, und nach recht kurzer Zeit lassen wir das Dingi zu Wasser und ich befestige den Außenborder. Daß ich dabei wegen eines kleinen Verständigungsproblems plötzlich abtreibe, war natürlich nicht vorgesehen. Reflexhaft greife ich zu den Riemen. Anne ruft mir zu, ich solle doch den Außenborder starten. Auch eine Idee. Bin ich doch glatt nicht drauf gekommen. Zwei Züge am Startzug und ich kann gemütlich wieder zurück tuckern. Wir laden Equipment (Kameras) und zwei Experten und schon macht sich ein dreiköpfiges Expeditionsteam auf, ein unbekanntes Eiland zu erforschen. Finden nach einigen Anlandungsproblemen, das Wasser ist schon weit vor den der Insel vorgelagerten Sandbank arg flach, flache, leicht erhabene Rippen aus gelbfarbenen, groben Sand, leichte Senken aus feinerem, grauen Material, gemustert vom eben vergangenem Regen. Hier und da laufen bereits Gräser und Weiden auf. Und an anderen Stellen sind ast- und zweigreiche Bäume und Treibholz gestrandet. Stöbern hier und da und finden Spuren von barfüßigen Einheimischen, *indigenas* vom Stamme der *Guarani* etwa (?) und wilden Tieren, Wasserschweinen, genau genommen. Und drei fotogen an einem Weidenzweig drapierte Falter entdeckt das Team auch. Dann schlägt das Eiland zurück. Moskitos greifen an und zwingen uns zum schnellen Rückzug auf die Basisstation.

Am Abend wird uns ein kräftiges Spektakel geboten. Zunächst Wetterleuchten südlich, dann südlich und westlich, dann sehen wir erste Blitze, und schließlich tobt ringsum ein Gewitter. Wir stehen im Cockpit und schauen begeistert zu. Erst als der einsetzende Regen doch etwas arg heftig wird, ziehen wir uns unter Deck zurück. Als



ich Stunden später, mitten in der Nacht, aufstehe, um die Ankerkette zu kontrollieren, ein Treibholz ist hörbar gegen den Rumpf gedengelt, wetterleuchtet es am Horizont immer noch.

596. (Sa. 03.06.06) Die ganze Nacht regnet es. Ein Schauer jagt den anderen, und zwischendurch fällt ein schöner, ununterbrochener Landregen. Niemand zeigt mehr Interesse an einem zweiten Landausflug.

Gegen Mittag hört der Regen auf, und wir beschließen, aufzubrechen. War natürlich eine Falle, denn kaum sind wir unterwegs beginnt es wieder zu regnen. Und der Wind frischt auf. Immerhin bleibt die Sicht die meiste Zeit brauchbar. Finden sogar hin und wieder die *plaquas*, die für die Navigation so unentbehrlich sind. Wie die ganze Zeit fehlt natürlich die eine oder andere, die wir vor sechs Wochen noch sahen, dafür gibt es auch mal eine neue. Im Großen und Ganzen läuft es aber ganz gut und wir müssen den Weg nicht suchen. Kurz vor *Bella Vista* fädeln wir allerdings so richtig ein, heißt, wir interpretieren die umgebende Landschaft falsch und landen in einer zwar tiefen, aber logischerweise ausweglosen Sackgasse. Merken das immerhin sehr früh, da wir plötzlich Insel auf Insel rings um uns her und dazwischen Sandbänke und Flachs sehen. Also wieder ein Stück zurück. Rätseln noch, wie es weitergehen soll, da die Landschaft weder den Croquis noch unseren Nachträgen entspricht. Manchmal sieht die Welt von einem Standpunkt doch ganz schön anders aus als vom anderen. Überlegen, ob wir auf ein *chata* warten, da habe ich Glück, die Sicht ist besser geworden und ich kann in der Ferne eine *plagua* erkennen. Da müssen wir hin. Und hätte der Skipper Matzes Instinkt vertraut, wären wir von Anfang an in die richtige Richtung gesegelt. Entdecken dann auch „das weiße Faß“ und wenig später auch die rote Tonne, die hier stehen soll. Sie war vor sechs Wochen allerdings auf einer deutlich anderen Position. Da hier ja alle Seezeichen schnell ihren Standort wechseln vertrauen wir dem neuen Ort. Und halten drauf zu. Es dauert dann auch nicht lange, bis es ungemütlich flach wird. Aber doch ausreichend für uns. Immerhin. Als wir die Tonne runden ändert sich für uns der Anblick der Wasseroberfläche und plötzlich wird überdeutlich, daß die Tonne vertrieben ist und hübsch auf dem Flach aufsitzt.

Danach gibt es nur noch ein Rätsel mit einem blauweißen Faß, das ganz neu ist. Links oder rechts dran vorbei. Wir lassen es an backbord liegen, was natürlich schon wieder falsch ist. Aber die Tiefe reicht. Und dann beginnt die „Hölle des Parana“. In vielen reißerischen Reportagen deutscher Fernsehsender heißt es ja immer *Sturm zieht auf, Unwetter naht ...* Bei uns kann es jetzt heißen, das Unwetter ist da! Ganz reißerisch. Der Wind frischt weiter auf und erreicht schreckliche 28 Knoten einschließlich Fahrtwind. Strom steht gegen Wind. Es entsteht eine kurze, hackige Welle, das Boot beginnt hart zu arbeiten. Am Bug spritzt hin und wieder heftige Gischt in die Höhe. Für die Angler und Spaziergänger im nahen *Bella Vista* muß unsere Fahrt geradezu dramatisch wirken. Matze kommt ins Cockpit und beschwert sich in Intervallen.

„Was ist denn das für eine See, das bin ich ja gar nicht mehr gewöhnt.“

„Ich glaub, mir wird seekrank!“

Und dann kommt sogar fliegende Gischt bis ins Cockpit. Wir hatten vor einigen Tagen das trockene Seeverhalten von JUST DO IT gerühmt. Matze ist empört.

„Da kommt ja Gischt ans Deck!“

In diesem Moment kommt Anne aus dem Niedergang.

„Was ist denn das für eine Schaukelei?“

Ein paar Spritzer später ist sie genauso empört.

„Hier fliegt ja Wasser ins Cockpit!“

Gegenwind und Welle bremsen unsere Fahrt. Der Motor muß richtig ran. Stehen mittlerweile alle im Cockpit und diskutieren die Verhältnisse.

„Wie in Patagonien, es fehlen nur die Berge im Hintergrund.“

„Das ist ja hier die reine Hölle!“

Womit der Begriff der Hölle des Parana geboren ist.

Leider laden die Verhältnisse nicht gerade dazu ein, in *Bella Vista* an die Pier zu gehen, zumal es nur wenige Möglichkeiten gibt, Leinen zu befestigen. Versuchen im anschließenden *riacho* unser Glück, aber mir will das früh flach werdende Wasser nicht gefallen. Nichts gegen Experimente und Tastversuche, aber nicht bei dem Wind und mit Strom von hinten. Fahren ein Stück weiter, dort gibt es an der Mündung eines

03.06.06.

Rio Parana km 1.109 –

Puerto Ocampo

33,1 sm (10.760,9 sm)

Wind: NW 2, SW 3-4, SW 5

Liegeplatz: vor Anker



Wie in Patagonien,
Matze wehen die Haare

weiteren riacho den sogenannten *Puerto Ocampo*. Der aufgelassene Hafen entpuppt sich als zu flach. Aber im Grunde handelt es sich um zwei Rinnen, von einer schmalen Insel getrennt. Wir probieren die zweite, und hier finden wir unseren geschützten Ankerplatz in idyllisch schöner Umgebung. Vom Wind ist nicht mehr viel zu spüren. Und so mache ich mich nach kurzer Zeit an die Zubereitung des Abendessens. Da wir noch viel Gemüse über haben gibt es vegetarische Kost, was Anne freut. Matze beobachtet des Skippers Machenschaften jedoch mit zunehmender Sorge. Da das Gericht dann aber deutlich pikant geraten ist, ist er es zufrieden, zumal die dunkel gebräunten Auberginen mit etwas Phantasie und ohne Lesebrille auch als Fleisch durchgehen können.

597. (So. 04.06.06) In der Nacht entpuppt sich der *riacho* als unterhaltsam. Immer wieder rauscht eine schwimmende Insel am Rumpf vorbei, und hin und wieder dengelt auch ein Prügel gegen den Rumpf. Um sieben muß ich sogar aufstehen. Ein größeres Stück Holz hat sich verfangen und schlägt immer wieder an den Rumpf. Läßt sich aber schnell befreien. Kein Drama.

04.06.06.
Puerto Ocampo – Rio Paraná
km 1.035
10,9 sm (10.771,8 sm)
Wind: SSE 2-3
Liegeplatz: vor Anker

Frühstücksgespräche. Im Salon wird es schlagartig heller und freundlicher. Anke, ganz begeistert:

„Oooh, die Sonne kommt raus, und blauer Himmel!“

„Igitt, diese blöde Sonne, da wird es ja heiß und unerträglich! Gestern dieses schattige Grau war doch sehr viel angenehmer.“ Wer war das wohl?

„Ja, denk aber an den Regen.“

„Och, das bißchen Regen macht mir doch nichts.“

„Da hätten wir ja in Patagonien bleiben können!“

„ja, eigentlich hätten wir bleiben können.“

„Und wieso sind wir jetzt hier?“

Nachdem ich 115 Liter Diesel aus den Kanistern in den Tank gefüllt habe, wir mißtrauen nach wie vor unserer Bilanzierung, setzen wir unsere Fahrt fort. Recht unproblematisch immer an der rechten Kante entlang. Nach kurzer Fahrt bei strahlendem Sonnenschein lassen wir den Anker nahe des hier bereits mächtig entwickelten Steilufers fallen. Das Dingi geht zu Wasser und kurz darauf verläßt die Expeditionsvorhut das Schiff, um das unbekannte Land zu erkunden. Wenig später kehrt das Shuttle-Dingi zurück und holt auch den zurückgebliebenen Ersten Offizier von der Brücke. Können wir es wagen, das Schiff ohne Besatzung zurück zu lassen? In diesen fremden weiten und mit dem Risiko einer Winddrehung, die das Schiff auf Legerwall werfen könnte? Aber wer in solch schwierigen und anspruchsvollen Gewässern operiert muß auch mal Risiken in Kauf nehmen. Also, die gesamte Crew geht voll ausgerüstet an Land. Am Ufer machen wir zunächst die erstaunliche Entdeckung, daß der vermeintliche Sand nicht nur aus Sand besteht. Ton- und Schluffanteile verleihen ihm eine erstaunliche Klebkraft und unser Expeditionsschuhwerk nimmt an Umfang zu. Das Fortkommen wird erheblich erschwert. Klettern über Felsen, die sich als immerhin feste Erdklumpen entpuppen. Anders die schwarze Fels- und Bruchsteinbänder. Sie entpuppen sich als haltlos und zerbröseln unter unseren Schritten zu feuchtem Schlamm. Sandkanten offenbaren sich als heimtückisch und unterspült und reißen den Kommandanten in die Tiefe, wobei sich sein visueller Sondierungsregistrator (Fotoapparat) tödlich verletzt. Ein Kommandant läßt sich von so was nicht erschüttern und aktiviert sein Redundanzsystem, während die Vorhut ungerührt weiter in die Tiefen des Unbekannten vordringt. Die Nachhut ist ausgesprochen nachlässig und verliert nahezu den Anschluß. Ist gar nicht mehr zu sehen und sichert sicherlich den Rückweg gemütlich an einen Baum-



stamm gelehnt. (Die Borddisziplin könnte gesteigert werden!) Am übernächsten Kerbtal dringt ein Exoterrist aus dem Gebüsch. Offenbar hegt er keine feindlichen Absichten und zeigt mit seinen oberen Extremitäten unverkennbare Freundschaftssignale. Nicht weit entfernt scheint ein Lager dieser Lebensform zu existieren. Der Kommandant ist prinzipiell an einer Kontaktaufnahme (und Nahrungsaufnahme) äußerst interessiert, aber das Expeditionsteam hält ihn mit Hinweis auf die erste Direktive schlicht zurück. Grummelnd und etwas unzufrieden, auch weil ständig irgend jemand des Kommandanten Visor benutzt und er keine Gelegenheit hat, die örtliche Fauna näher zu observieren, schließt er sich der allgemeinen Absetzbewegung an. Zurückgekehrt ans Shuttle beginnt eine ausgiebige Sterilisations- und Säuberungsaktion. Auf keinen Fall darf mit dem Expeditionsschuhwerk anhaftendes Fremdmaterial auf das Schiff geschleppt werden. Der Kommandant muß seine körperliche Konstitution mit einem Bad in den vorgelagerten Schlammströmen demonstrieren, aus dem er sich nur mittels Schlepphilfe des Shuttles wieder befreien kann.

Nach all den Abenteuern lechzt die Mannschaft nach Futter, getreu dem Motto *ohne Mampf kein Kampf*. Ich krame den Grill und Kohle aus der Backskiste und dann werden ein schönes Stück Fleisch auf brasilianische Art für die Massen und ein paar Gemüse für die Vulkanierin A-N-na gegrillt. Dazu singen und rufen diverse Vögel der untergehenden Sonne ihre Lieder hinterher und hier und da springt ein Fisch und zaubert Ringe auf das mittlerweile ruhige Wasser. Abends stehen wir im Cockpit und genießen den Ausblick auf die Sterne, das Kreuz des Südens, den Zentauren, den halben Mond, der alles in ein silbriges Licht taucht, Jupiter und Mars.



Exoterrist oder Wasserschwein?



598. (Mo. 05.06.06) Rufe des Southern Lapwings zum Morgen. Sie streifen von den Steilwänden aus über den Fluß, kabbeln sich dort und kehren wieder zur Steilwand zurück. Ihr charakteristisches Flugbild macht sie unverwechselbar. Gestern in der Abenddämmerung hat eine flache Wolkenbank noch ein wenig irritiert, doch heute steht nicht eine Wolke am Firmament. Die Luft ist zwar kühl, aber die Sonne ist intensiv und wärmt. Der Wind kommt aus dem

nördlichen Sektor, Rückenwind also. So ist es im Cockpit schnell angenehm warm und wir genießen die Fahrt. Nahe Lavalles hatten wir auf der Bergfahrt eine ausgesprochen kritische Stelle, doch jetzt gelingt es uns, die richtige Rinne zu finden, und völlig problemlos und mit angenehmen Tiefen unter den Kielen können wir diese anfangs noch gefürchtete Passage meistern. Wollten sogar auf einen hinter uns fahrenden *chata* warten und uns dranhängen, aber letztlich hatten wir keine Lust auf ihn zu warten. Der Erfolg belohnt uns und beschert eine zusätzlich gewonnene Dreiviertel-Stunde gemütlich vor Anker. Gute Gelegenheit für Anke, noch schnell einen Kuchen zu backen. Am Ufer laufen Kinder aus der nahen Siedlung zusammen und begrüßen uns mit Gejubel und Hallo. Eigentlich müßte man das Dingi wassern und die Kleinen besuchen, aber wir sind dann doch zu faul.

Für Matze beschert der Tagesausklang einen kleinen Wermutstropfen. Er muß heute zum wiederholten Mal gesund essen. Das bedeutet, es gibt kein Fleisch, sondern ein Kichererbsengericht mit einer Curry-Joghurt-Sauce. Der Hunger scheint aber zu helfen, er nimmt immerhin zwei Portionen von allerdings ungewöhnlich zurückhaltenden Ausmaßen.

05.06.06.
Rio Paraná km 1.035 –
km 995 (Lavalles)
24,4 sm (10.796,2 sm)
Wind: ENE 3, NE 3
Liegeplatz: vor Anker



Was war mann ohne Schrauberei



599. (Di. 06.06.06) Noch knapp zehn Meilen trennen uns von Goya, unserem Ziel. Entsprechend schläfrig beginnen wir den Tag. Verpassen denn auch den Sonnenschein zum Morgenbad. Um 10:00 praktisch wolkenloser Himmel, um 11:00 völlig bedeckt. Anne ist die Uner-schrockenste und stürzt sich zum Bad ins Wasser. Matze folgt und ist ungewohnt schnell wieder draußen. Dann erfrischt sich Anke mit etwas Gequieke, und somit bleibt dem Skipper keine Chance, er kann ja

06.06.06.
Rio Paraná km 995 (Lavalle)
– Goya, Club Nautico
9,9 sm (10.806,1 sm)
Wind: NNE 2-3
Liegegeld: keins, da keinen
Zahlungsempfänger
gefunden

nicht als Einziger ungewaschen zurückbleiben. Das Wasser hat schlappe 18° C. Aber mit energischen Schwimmbewegungen läßt es sich ganz gut aushalten. Nord- und Ostsee bieten ja mitunter auch nicht mehr.

Die verbleibenden Meilen sind schnell erledigt. Nur einmal müssen wir uns rückwärts wieder von einem Flach ziehen. Wenn der Skipper partout nicht auf seine Freundin hören will, bleiben vermeidbare Mißgeschicke eben nicht aus.

Wenig später liegen wir am vertrauten Steg des Club Nautico. Verbringen den Nachmittag mit einem ersten Stadtbummel und kleinen Einkäufen. Abends begrüßen uns José und eins der Vorstandsmitglieder. Und dann gibt es das letzte gemeinsame Bordgrillen. Da kommen schon Wehmutsgefühle auf. Das gute Lomo gelingt auch nicht hundertprozentig, mein geliebter Gurkensalat auch nicht. Alles halt mit ein bißchen Wehmut zubereitet. Dafür mundet der Wein um so besser, und zufrieden verlagern wir uns irgendwann weit nach Mitternacht in die Kojen.



600. (Mi. 07.06.06) Matze und Anne sind heute Abend abgereist. Mit einem Mal herrscht ungewohnte Leere. Das Boot ist plötzlich viel größer, und insgesamt ist es viel ruhiger. In den gemeinsamen Wochen sind wir uns doch sehr nahe gekommen. Waren wir anfangs unsicher, wie es so lange Zeit zu viert wohl gehen würde, haben wir jetzt ein angenehmes Fazit zu ziehen. Es war eine wirklich schöne Zeit und nichts verdeutlicht das mehr als Annes Feststellung, die drei Wochen seien wie im Fluge vergangen.



Letztes Frühstück und Abschied – Auf ein Wiedersehen!



Schiffsregister

AGAIN	Sehr praktische Beneteau mit Mittelcockpit eines brasilianischen Ehepaares. Er ist 78 und hat die Yacht gerade vor vier Wochen übernommen.
ALEXANDER VON HUMBOLDT	Erstmals in Tarrafal unter Kapitän Felzmann auf Sao Nicolao, Kap Verden, sind wir ihr begegnet und haben sie besucht. Wirkten wohl sehr ausgehungert und wurden reichlich verpflegt. Obwohl wir wussten, daß die ALEX in 2005 Richtung Kap Horn segeln sollte, ganz unerwartete Begegnung in Buenos Aires.
ANTARES	(die große) von deutscher Eignergemeinschaft gesegelte Yacht. In Sines, Nordspanien kennen gelernt.
ANTARES	(die kleine) mit Asmat aus London, in Deutschland aufgewachsen, segelt schon das zweite mal einhand...
ANTJE	Reinke Euro von Norbert und Antje Wedler, Weltumseglung ab Mai 2004. Liebe Freunde und Weggefährten in allen Lebenslagen. Unsere Wege trennten sich leider auf den <i>Abrolhos</i> . Wo werden wir uns wohl wiedersehen?? www.maris-navigaris.de
ARAUCANIA	Josés Motorboot. Kunststoff auf Aluspanten, sehr solide, Baujahr 1968. José löste unser Gleitringdichtungsproblem auf dem <i>Rio Paraná</i> .
ARCOS	Trimaran des Veterinär-Professors Jean-Pierre. Aluminium-Design von Arthur Piver. Rumpf unterseits geschweißt, alles andere aus dünnen Blechen genietet. Nicht das schönste Design, dürfte aber gut laufen. Hilft uns mit vielen Tips zum Paraná und auch bei praktischen Problemen wie verbogenen Steuerrädern und undichten Gleitringdichtungen. Ist immer lebhaft und zu allen Abenteuern bereit, liebt das Erzählen und Plaudern, vor allem mit expressiv lautmalerischer Ausdrucksweise.
ARGO	Eigenbau von Ed und Sofia aus den Niederlanden. Ein ungewöhnlich designtes Schiff. Im Innern keine trennenden Schotten. Viel schräge Schnitte und optische Diagonalen, um die Raumwirkung zu steigern. Die Maststütze ist seitlich versetzt, auf eine Toilette wurde verzichtet. Viele interessante Details, aber das Finish hat in den Jahren doch sehr gelitten. An Deck fällt vor allem auf, daß der Großbaum nicht am Mast sondern an Deck angeschlagen ist.
ATLANTIS	Komplett selbst konstruierter Eigenbau aus Stahl von Inge und Ernst. 14 m Rumpflänge, 34 t Gewicht. Also arg ursolide und mit allem Wohnkomfort versehen. Erstmals in Salvador begegnet. Haben sich dann nach Süden gekämpft und überwintern 2006 in Mar del Plata. Spezialisten für den Austausch von Epirbs. www.atlantis-sail.de
AUDAZ	von Ronaldo aus <i>São Paulo</i> . Französischer Riß, Grupo Finot, 52 Fuß, Aluminium, sehr flaches Unterwasserschiff, pfiffig ausgebaut, z.B. im Salontisch verborgener Motor. In <i>São Paulo</i> , Brasilien, gebaut.
BALU	ältere Albin Balard von Iko und Maret aus Bremen. Auf <i>Graciosa</i> kennen gelernt. Auf dem atlantischen Zirkel. Mittlerweile wieder nach Deutschland heimgekehrt. Drohen aktuell, uns mit der nächsten Reise zu überholen, wenn wir weiter so langsam reisen.
BEAGLE	van de Staad der Brüder Jose und Jorge aus Rosario. Noch im Bau. Wunderbar durchdacht und handwerklich perfekt. Wir drücken den beiden die Daumen, daß sie bald auf Reise gehen können.

B. EUROPA	Der erste Frachter mit dem wir auf hoher See Funkkontakt aufnehmen.
BOOMERANG III	van de Stadt-Kopie von Martin und Mandy aus Manchester, Spezialist im Organisieren von Barbecues.
BREAKPOINT	Reinke 13 M von Tatjana und Tom, auf dem Weg um die Welt. Spezialisten für Sardinenfischer, erstmals auf <i>Sal</i> persönlich kennen gelernt. Mit ein paar anderen Booten im Ende November 2005 nach Kap Horn aufgebrochen und überwintern dort. www.sy-breakpoint.de
CAPUCCINO	Sun Odyssee 44 von Michèle und Francis aus Toulon. In Vitoria begegnet und in <i>Rio de Janeiro</i> angefreundet. Haben mit Unterbrechungen allein anderthalb Jahre in Dakar verbracht.
CORA	Container-Schiff, dem wir auf dem Weg nach <i>Rio Grande do Sul</i> , Brasilien begegneten. Funkkontakt.
CAVALCADA 6	<i>Remolque</i> (Schub), mit 11 Schuten und damit etwa 240 Länge und 44 m Breite vergleichsweise klein, der uns auf dem Rio Paraguay 40 km stromauf geschleppt hat. Superfreundliche Paraguayer. (Name geändert, da die Firma dem Kapitän das Schleppen von Yachten verboten hat.)
DANA	Lene und Henrik aus Dänemark. In Buenos Aires kennengelernt, aber dann wieder aus den Augen verloren, da sie Richtung Kap Horn aufbrachen, während wir im Lande blieben. Aber das hatten sie ein Jahr zuvor selber exerziert.
DOLPHIN	Hamburger Stahlyacht, lag mit uns u.v.a. gemeinsam in Falmouth. Lief nahezu zeitgleich zum Törn über die Biskaya aus. Wieder getroffen in der Ankerbucht von <i>La Graciosa</i> , in der <i>Marina Rubicon</i> und in den Bergen von Gran Canaria.
DRALLE DEERN	Motoryacht aus Holz von Angel-Dieter, dem begnadeten Angler von <i>Alvor</i> .
GEFJON	Kleine „Swan“ von Guido und Regina mit Keno und Hund Veda, haben ihr Schiff in <i>Puerto de Mogan</i> , Gran Canaria neben uns dauerhaft liegen und machen hier jetzt 5 Wochen Urlaub.
GOLDEN HIND	Schiff, mit dem Sir Francis Drake im 16. Jahrhundert die Welt umsegelt hat.
ELISE OLDENDORFF	Frachter der Oldendorff-Reederei, der in <i>Angra dos Reis</i> Stahl für Jamaica übernimmt. Lernen Kapitän Gerd kennen, der die Ladearbeiten als Supercargo überwacht.
ENDEAVOUR	Schiff, mit dem James Cook im 18. Jahrhundert um die Welt gereist ist. Ein Nachbau kreuzt heute in britischen Gewässern.
ESTRADA DEL MAR	Hospitalschiff, auf dem Weg zu den Kapverden getroffen, suchten nach einem vermißten Katamaran
EVOLUTION	Victoire 1140 von Bob und Anja, zwei Holländern. Haben beide auf der Reise mehrfach gesehen und dann auf <i>La Graciosa</i> ein wenig kennen gelernt. Auf Atlantikrunde. Mittlerweile wieder zu Hause in Holland und ärgern ihren Arbeitgeber mit ausgedehnten Sommerurlauben. Um zu segeln, claro
FERNANDO III E GLORIA	Fregatte, der letzte portugiesische Ostindienfahrer. Rekonstruktion mit originalem Kern, liegt gewöhnlich im Doca de Alcantara in <i>Lissabon</i>
GANGMAKER	Gabi und Joost aus Holland, erstmals in <i>Marina Rubicon/Lanzarote</i> getroffen. Einjährige Atlantik-Runde. Mittlerweile wieder in der Heimat.
GAUCHITA	Lancha, daß heißt Minifähre bzw. Zubringerboot des Clube de Velero Barlovento in Buenos Aires
GORCH FOCK	Eulen nach Athen tragen. Nie gesehen, aber einmal für Sekunden vermutet.
GROTE BEER	Harm und Els, Holländer schweizer Nationalität („Papierlischywzer“). Sind mit ihrem schweren Pantoffel schon

	einige Jahre unterwegs und jetzt auf dem Rückweg nach Europa. www.grote-beer.ch
IRIS	Fisch-Logger aus Falmouth von 1888 mit Helen, Luke Spike (und Curly, war vorübergehend verschollen wegen einer hübschen Frau). Helen war Mitglied der „Sex Slaves from Hell“, die wir in Falmouth hörten. Segeln (fast) ohne Geld durch die Gegend und erzielen ihren Lebensunterhalt durch Musik.
ITAIPU	Kleiner Tankschubverband auf dem Paraná. Mit seiner Hilfe haben wir ein paar knifflige Passagen gemeistert.
JUPITER MOON	Boot von Janet Buckingham, die das Kochbuch geschrieben und veröffentlicht hat, das ich schreiben wollte.
JUST DO-LITTLE	Unser Dingi, ein Banana-Boot. 3,25 m lang, faltbar, kann neben Ruderbetrieb auch mit Außenborder betrieben oder gesegelt werden.
KEFFY	Holzjacht, Ketsch von 1985, in sieben Jahren Arbeit traumhaft ausgebaut von Sue und Brian aus Hull (GB). (Gehörte ursprünglich einem verknackten Drogenschmuggler). Unsere Pizza- und Wasserschlauch-lieferanten. Wollen ins Mittelmeer.
LA FLANEUSE LEOA	Anne und Jochen, auf dem Weg nach Brasilien und Magellanstraße und weiter. Segeln auf einer älteren Skorpion (Feltz-Bau), einer Stahlyacht, ähnlich der, mit der die Erdmanns ihre gemeinsame Weltumsegelung gemacht haben. Beide sind mit North-Marine verbandelt und Jochen verkauft uns den von Anke lang ersehnten Batteriewächter, mit dem Ergebnis, daß sie nicht mehr unangemahnt Romane lesen kann. Sind im Südsommer 2005/2006 durch den Beagle-Kanal nach Puerto Natales (Chile) und anschließend durch die Magellan-Straße wieder zurück nach Buenos Aires gefahren. (Fast 1000 sm durch Feuerland/Patagonien in 3 Monaten) Begleiteten uns von Asuncion nach Goya den Rio Paraguay und den Rio Parana flußabwärts. www.sy-leoa.de
LOMA	Sylvi und Wolfgang, Schweizer auf einem Stahl-Dory ähnlich der BADGER der Hills. Der Riss stammt auch aus dem gleichen Konstruktionsbüro. Auf dem Weg um die Welt.
LUNA	Orca 39 aus Stahl von Astrid und Konsorten, Atlantik-Runde in 2004/ 2005. Unser geplantes Treffen hat nie geklappt. Sie waren immer schon weg, wenn wir kamen: Oder waren wir stets zu langsam? Sind auf der Nordroute (neufundland und so weiter) nach Deutschland zurückgekehrt. Und da die Reise nur die beiden Schwestern Astrid und Ulli beendet haben, gleich ins Interesse nicht nur der Medien gerückt. Herzlichen Glückwunsch auch zu den vielen Auszeichnungen. www.webfunktion.de/segeltoern
LUXBO	Stahlschiff, Colin-Archer-Typ von Konstantin und Jane, in <i>Puerto Mogan</i> kennen gelernt. Haben dort mehrere Jahre auf dem Schiff gelebt und wollen jetzt endlich wieder weiter segeln.
LUZIE	Reinke 15M von Helmut und Elke, sehr schöner Alubau. Wollten auf große Reise, aber zweimaliger plötzlicher Nachwuchs hat sie schon vier Jahre auf den Kanaren festgehalten.
MAGIC DRAGON	Oyster 58 aus England. Ihr Skipper meint, uns schon mal begegnet zu sein. Vielleicht in Norwegen? Treffen uns auf <i>Fernando de Noronha</i> . Er kommt gerade von den Falklands. Seine Reise: England – Spitzbergen – Kanaren – Karibik – Panamakanal – Galapagos – Chilenische Kanäle – Antarktis – Falklands – Fernando – Karibik – England. Die Welt einmal nicht rundherum sondern rauf und runter.

MATAHARI	14m-Eigenbau des ewig Späße machenden Henk aus Holland. Erstkontakt in <i>Rio Grande do Sul</i> . Neue Freundin! Bleibt er dort hängen oder fährt er auf direktem Weg mit der Westwinddrift nach Australien wie geplant? Es werden noch Wetten angenommen. Verloren. In Buenos Aires taucht er ohne Freundin, aber mit seiner früheren Ehefrau auf. Und folgt dann der gleichen Flußroute bis zur Provinzhauptstadt Parana.
MERLIN	traditionelleres Boot mit Kanuheck von Bella und Martin plus Sohn. Auf <i>La Graciosa</i> erstmals getroffen, wollen auch nach Argentinien.
MONTEMAR EUROPA MORGANE	Frachter in Imbituba ältere Najad mit Familie Richert on tour (Wilfried, Ute, Janes und Jennifer). Per Email kennen gelernt und dann auf <i>La Graciosa</i> erstmals getroffen. Auf Tour solange das Geld reicht. Mittlerweile im sonnigen Brasilien angekommen. Geben über www.blauwasser.de viele praktische Tipps und Erfahrungsberichte.
MORNING CLOUD	Formula von Frank Schürenstedt und Petra Joosten, unsere Helfer in vielen Lebenslagen.
NAONDA	Eins der typischen Ausflugsboote auf Fernando de Noronha, mit dem man Insel- und Dolphin-watch-Fahrten machen kann.
NEMO	Ute und Horst. Auf ihrem Weg von Argentinien in die Karibik in <i>Salvador</i> getroffen. Geben viele gute Tips. Sie wollen/müssen ihr Boot in der Karibik aus Krankheitsgründen verkaufen. www.sy-nemo.de.vu
NEW DAWN	Ruth und Kyall aus Südafrika. Erstmals in <i>Rio Grande do Sul</i> , Brasilien begegnet. Haben sich ein Jahr Segelauszeit genommen und bereisen gemeinsam mit der erfrischenden Anne
NOUVELLE VIE II	Alain und Mintu, ein schweizerisch-vietnamesisches Ehepaar. Mit ihrem Catana-Katamaran open end unterwegs. Den Kat haben sie in Florida übernommen, sind von dort ins Mittelmeer, Rotes Meer, Madagaskar usw. von dort nach Südafrika und seit einem Jahr schon in Brasilien. Und eine vollständige Weltumseglung liegt bereits im Kielwasser.
NUSE	holländischer Pantoffel von Hans-Georg Tafel, segelnder Arzt, mit Erfahrungen auch auf der CAP ANAMUR
ORCHIDD	Contest 42 von Sally und Mark, sie haben eine Weltumseglung vor, sprechen aber vorsichtshalber nur von ihrer großen Reise. Sie sind vor uns über die Biskaya und haben Sturm mit 50 kn Wind gehabt. Ihnen blieb nichts übrig, als nach Gijon abzulaufen. In <i>Tarrafal/Sao Nicolao</i> , Kapverden wiedergetroffen auf dem Weg in die Karibik.
PARATI II	Jüngster Kahn von Amyr Klink. Aluminium-One off mit schon monströsen Ausmaßen. 30 m lang, 8 m breit, 1,50 bzw. 4,00 m Tiefgang. Zwei Aero-Riggs, alles doppelt und dreifach. Amyr Klink ist in Brasilien Legende. Hat per Ruderboot den südlichen Atlantik überquert und mit seinen Segelbooten Arktis und Antarktis besucht, letztere auch umrundet. Die aktuellen Ausgaben seiner Reisebeschreibungen sind hervorragend ausgestattete Bücher, könnten auch in Deutschland Vorbild sein. Lag zu unserer Zeit in – <i>Parati!</i> www.amyrklink.com.br
PAULA JORGE PEGASUS	Fischerboot aus <i>Alvor</i> . Reinke 15M von Wolfgang, auch genannt „Katastrophen-Wolfgang“ oder schlicht „Der Anker“, kollidierte in der lagune von <i>Alvor</i> (nicht nur) mit JDI wegen schlippendem Anker.
PINTUFO	auf deutsch Schlumpf. Verwegener Eigenbau von Francoise, einem Franzosen, der unter deutscher Flagge segelt, um den französischen Normen ein Schnippchen zu schlagen. Auf <i>La Graciosa</i> kennen gelernt.

POLARSTERN	Forschungsschiff des Alfred-Wegener-Instituts. Mehr unter link
POLLEN	Eigenwillig designer Trimaran des Österreichers Johann und seiner brasilianischen Freundin Joey. Große Schwimmer, schmales Mittelschiff, Aero-Rigg. In der Baía von <i>Salvador</i> und später in <i>Parati</i> getroffen.
QUEEN ELIZABETH II	auch QE2 genannt, eins der letzten Passagierschiffe, die zumindest teilweise noch im Liniendienst nach Amerika verkehren. Nach dem Neubau der QUEEN MARY II und dem noch unklaren Schicksal der ehemaligen FRANCE eins der größten Passagierschiffe auf den Meeren. In <i>Lissabon</i> gesehen.
SAN ANTONIO	31 Fuß-Yacht von Arne aus Cordoba. Aus Holz. Richtiger Klassiker. Design von German Frers. Liegt in Paraná.
SANTA PAZ	Hallberg Rassy 39 von Lukas, einem Brasilianer, den wir auf <i>Fernando de Noronha</i> kennen lernen und zum Freund gewinnen. www.santapaz.com
SAREI	eine kleine ältere Contessa von Amrei und Sascha, kaum zu glauben, dass die Firma einmal solch kleine Boote gebaut hat. In <i>Salvador</i> kennen gelernt.
SEA PRINCESS	Hans-Joachim und Riitta, ein deutsch-finnisches Paar auf einer älteren Malö. Riitta ist von den Kapverden aus nach Deutschland geflogen und wird erst wieder in Brasilien zusteigen.
SEARCHER	Eigenbau aus Spezialstahl des Schweden Alve. 18 m lang, knapp 5 m breit, 3,3 m Tiefgang, 250 PS Motor, ein Meter durchmessender Propeller, alles hypersolider Stahlbau aus Spezialstahl. Umfangreiche Erfahrungen, auch Kap Horn und Antarktis. Er versucht das Boot an Universitäten zu Forschungszwecken zu verchartern, tritt jetzt aber kürzer. Auf dem Weg nach Kuba, ggfs. nach Europa. Das Boot ist mit einem zentralen „Laderaum“ versehen, der je nach Absichten und Wünschen umgestaltet werden kann. Platz für jede Art von Labor. Gibt uns viele Tips zu den Hohen Breiten und einen Geheimauftrag. www.searcher.norweb.se
SERENATA	Stahlknickspanter von Marcelo und Claudia. 34 Fuß, 2004 zu Wasser, schöne Details und phantastische Edelstahlarbeiten. In São Paulo gebaut. Liegt in <i>Guarujá</i> und wartet auf die große Reise.
SHIKANDI	Argentinischer Doppelender von Martha und Alberto, Paraná. Versorgen uns mit Informationen, Kartenkopien und einer paraguayischen Gastlandsflagge. German Frers Design. Eins von sieben 12m-Booten mit einem ganz speziellen Layout und zwei gleich großen, unabhängig verstagten Masten. Ganz interessantes Innendesign, fast eine Mittelcockpit-Yacht, aber das Cockpit sitzt doch ganz achtern. Zwei Niedergänge. Fast alle Oberflächen aus Wurzelholzfurnier.
SHOW	Sören und Inga, kennen gelernt auf <i>Graciosa</i> . Auf längerer Atlantikrunde, kürzen später aber ab, das Heimweh...
SIDDHARTA	Stephan und Karin aus Heiligenhafen. Feltz-Bau, Stahl. Das Boot haben wir wahrscheinlich 2003 in Heiligenhafen gesehen und gemutmaßt, daß es wohl auf große Reise Gehen soll.
SKREO	Ovni 345 von drei Franzosen. Haben uns auf der Strecke <i>La Graciosa – Marina Rubicon/Lanzarote</i> eine große Goldmakrele geschenkt.
SPIRO	Argentinisches Marineschulschiff, wurden in <i>Rio de Janeiro</i> zur Besichtigung eingeladen.
SIDDHARTA	Katrin und Stephan aus Heiligenhafen. Fels-Design aus Stahl. Das Boot haben wir vermutlich im Jahr vor unserer Abreise in Heiligenhafen gesehen und noch gemutmaßt, daß es bestimmt für eine große Reise gedacht ist. In Buenos Aires erstmals getroffen.

TANOÄ	Privilege 37 (Katamaran) von Silvia und Michael, in <i>Palmeira/Sal</i> kennen gelernt und liebgewonnene Begleiter in Brasilien. www.kat-tanoa.de.vu
TEMERAIRE/TAMAREA	heutiges Boot von Kitty, Beate Kammlers Weltumsegler-Freundin aus den siebziger Jahren, in <i>La Sociedad/Graciosa</i> , Kanaren kennen gelernt. Benannt nach dem alten Dreidecker-Linienschiff auf dem berühmten Gemälde von William Turner (?).
THALIA	Reinke Super 10 von Rolf Schmidt, er segelt bestimmt auch noch um die Welt.
TRANQUILLITY	Mary und Scott, US-Amerikaner mit einem schönen, großen Spitzgatter mit Aircon und wahrscheinlich auch Eismaschine (?) auf dem Weg nach Hause. Einmal sind sie schon rum, um die Kugel.
TRYLIM	Schneeweißer Stahlknickspanter von Edgar und Eric aus <i>Porto Belo</i> . Bruce Farr-Riss, um die 10 m. Eric will mit dem Boot auf Europa-, vielleicht Weltreise gehen, sobald das nötige Kleingeld zusammen ist.
TWISSE	30 Jahre alter Wharram-Kat von Daniela und Michael, einem Ärztepaar, die bereits seit Jahren im Ausland leben und nun auf der großen Reise sind. Erstmals kurz auf <i>Graciosa</i> kennen gelernt, und dann in <i>Palmeira</i> und Brasilien wieder getroffen. Ließen sich bei <i>Itaparica</i> bei Springhochwasser trockenfallen lassen und kamen die nächsten 2 Wochen nicht wieder runter. Haben sich dann gleich ein Grundstück gekauft...
VAIVÉN	Madame Pilis Boot, mit dem sie auf <i>Rio Paraná</i> und <i>Rio de la Plata</i> unterwegs ist.
VENT BLANC	Alubau der Meta-Werft. Erwin (71) aus Buenos Aires. Argentinier, dessen Boot unter deutscher Flagge segelt. Kann in allen Nöten mit seinem Wissen der heimischen Werkstätten und Geschäfte helfen. Wird demnächst in die Karibik aufbrechen. Fragt sich nur, mit welcher (weiblichen) Crew.
VICTORY	Nelsons Flaggschiff bei der Schlacht von <i>Trafalgar</i> (1805), ausgestellt in den <i>Portsmouth Dockyards</i>
WARRIOR	Britisches Kriegsschiff von 1860, Dampfer mit noch sehr ausgeprägter Hilfsbesegelung, ausgestellt in den <i>Portsmouth Dockyards</i>
WINDLISE	eine 13 m lange Elvström aus den siebziger Jahren von Dieter und Astrid. Utz Kohlhoofs früheres Boot. In den Achtzigern an die jetzigen Eigner verkauft. Bei <i>Maragujipe</i> erstmals begegnet.
WALKABOUT	Mike und Liz Saunders aus dem damaligen Rhodesien mit den Kindern Kevin, Mark und Rachel. Weil es für sie keinen anderen Weg gab, verkauften sie ihr Habe, erwarben eine Holzketch, die WALKABOUT, und machten sich von Mosambique über Südafrika, Brasilien und die Karibik auf den Weg nach England. Auswanderung anders herum. Wunderbar beschrieben in dem Buch <i>Die Walkabouts – Ozeanfahrt mit Kind und Kegel</i> , rororo ..., in herrlicher Übersetzung von Beate Kammler.
WINDRUSH	ein uriger Kimmkieler von Westerly, very british, von Bernd Kleefisch und Mecki
WUNDERBAR	Reinke 13 M von Rolf und Jaqcinta. Rolf ist schon lange unterwegs, dann aber erst mal in Brasilien hängen geblieben. Jetzt soll es allerdings weiter gehen, Richtung Süden. Sehr schöner 13er mit vielen cleveren Details.