

Just do it - das Tagebuch

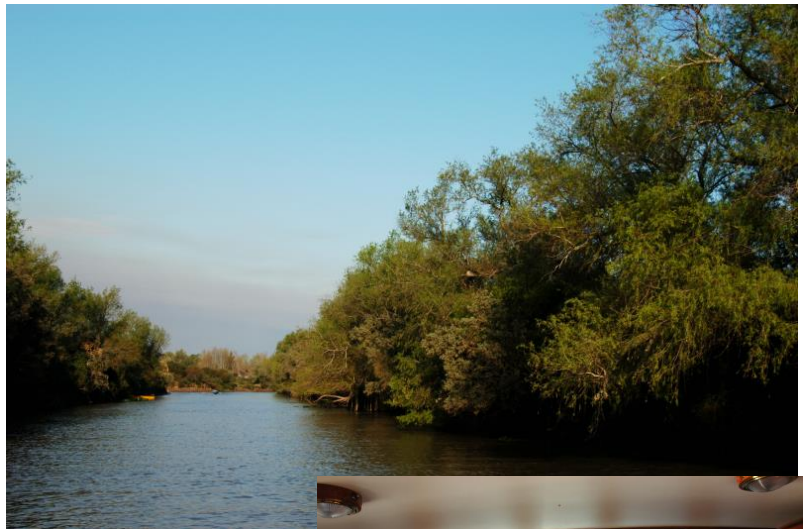
Nachträglicher Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Aussagen sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, 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 641 – 680 Rosario – Club de Veleros Barlovento, Victoria, Prov. Buenos Aires

641. (So. 23.07.06) Anke hängt ziemlich in den Seilen. So stehe ich alleine auf, denn eigentlich wollten wir um 09:00 mit Ricardo, Silvia und Luciano einen Ausflug mit ihrer ITALIA machen. So ganz unbeeinflusst haben die drei den gestrigen Abend offenbar auch nicht überstanden. Erst kurz vor 10:00 werde ich zum Frühstück abgeholt, und von Luciano ist noch gar nichts zu sehen. Das argentinische Frühstück ist für meine Bedürfnisse doch etwas leicht angelegt, aber ich lasse mir nichts anmerken. Schließlich gab es gestern gut zu essen, und ich rechne fest mit einem mittäglichen *Asado*.

ITALIA ist ein älteres Motorboot. Ein Verdränger von etwa 8 m Länge mit entsprechend üppigem Raumangebot. Der Typ hat schon viele Jahre auf dem Buckel, aber technisch ist er ein Wunschtraum. Alles bestens in Schuß. Und der Motor ist ein graugrün lackglänzendes, von metallisch-rot leuchtenden, transparenten Schläuchen (sieht wirklich sagenhaft gut aus) umgebenes technisches Wunderwerk. Der Motorraum könnte auch als Esszimmer fungieren, wenn er denn groß genug wäre. Und ähnlich sieht es mit dem Rest der Bordtechnik aus. Mich wundert nur, daß sich Ricardo gelegentlich beklagt, sein Sohn würde manchmal bemängeln, daß er nicht ausreichend exakt und pfleglich mit seinem Boot umgehen würde. Wir fahren ein wenig flussabwärts und nach vielleicht zehn Kilometern biegen wir in einen ehemaligen Hauptarm des Paraná ein. Von dort geht es nach ein paar Windungen in einen schmalen Kanal. Die Wassertiefe ist schlagartig auf knapp 3 m gesunken, bleibt aber stabil. Die Ufer gleiten nun dicht an der Bordwand vorbei. Voller überhängender Weiden und Sträucher. Dann folgen zahlreiche Häuser und Hütten, die meisten auf Stelzen errichtet. Eine Polizeistation, eine Krankenstation und eine Schule. Ein richtiges Dorf. Wer hätte das gedacht. Noch ein wenig flussaufwärts stoppt Ricardo auf. Nahe eines Schwimmpontons setzt er den Anke nahe der Flußmitte und läßt sich dann achteraus sacken. Mit einer Bugleine zu einem Baum und einer Heckleine an den Ponton wird ITALIA gut festgelegt. An Land begrüßen uns eine Handvoll Freunde, deren Namen meinem bescheidenen Gedächtnis entfallen sind. Wir sind hier beim Club Nautico Petrel. Ein großes Wiesengrundstück mit regelmäßig gepflanzten Weiden, die irgendwann Schatten spenden sollen. Zwei Grillhütten, ein kleines Häuschen und ein separates *banjo*. Und - natürlich gibt es *Asado*. Aus dem Haus werden Tische und Stühle ins Freie getragen und dann sammelt sich der männliche Teil der Anwesenden am Grill, die Frauen setzen sich an die Tische. Hier wie dort wird



Mit Ricardo und ITALIA in einem Nebenarm des Paraná

geratscht. Bin erstaunt, daß ich mich trotz der gestrigen Beanspruchung annehmbar an der (spanischsprachigen) Konversation beteiligen kann. Selbst, als wir uns auf politische und philosophische Ebenen verlagern. Nur ob der philosophische Wortführer nun Gnostiker oder Agnostiker ist, habe ich nicht richtig erfaßt. Aber das ist wohl unwichtig.

Der Morgen danach. Fühle mich nicht gut und bleibe zurück. Mache mir einen ruhigen Tag. Die Boote des Vereins fahren in Scharen vorbei. Wie gerne würde ich auch rausfahren. Es ist so ein schöner Tag. Aber einerseits fühle ich mich den ganzen Tag schlapp und andererseits will ich mich nicht aufdrängen. Am späten Nachmittag alles wieder rückwärts. Alles wieder in den Bienenstock. Sie haben auf der Insel natürlich wieder *Asado* gehabt, und am Abend kann Martin kein Fleisch mehr sehen. Aber bevor es an der Zeit dafür ist, kommen Ricardo, Silvia und Luciano zur Besichtigung von JUST DO IT. Sie waren tatsächlich noch nie an Bord. Wenig später gesellen sich auch Ernesto und Miriam dazu. Der Abschied von Ricardo, Silvia und Luciano fällt wirklich schwer. Habe den Eindruck, daß sie alle fast weinen müssen. Ricardo sagt noch mal:

„You have friends in Rosario. Whenever you need something, call us!”

Ja, wir haben in den Dreien wirklich Freunde. Irgendwann müssen, ja werden wir wieder kommen! – Zum Abendessen gibt's Nudeln mit Käse-Sahne-Sauce - ohne Fleisch.

642. (Mo. 24.07.06) Heute vor zwei Jahren haben wir Lemwerder verlassen. Erinnern uns noch gut an die ruhige Abfahrt und das kleine Häuflein der Unverzagten, die uns vom Steg aus zugewunken haben.

Und das Bild der achteraus sackenden schwarzen Regenwolken über dem Container-Terminal in Bremerhaven ist auch noch frisch. Beide hätten wir damals nicht gedacht daß wir heute in Argentinien sein würden. Wie schön ist es doch, wenn man seine Pläne frei ändern kann.

Da wir noch Unmengen Fleisch über haben, laden wir Jess und Eda zum Grillen ein. Man hatte uns zu spät, das heißt am andern Tag, darüber aufgeklärt, daß es normalerweise Usus ist, nicht gegessenes Fleisch stehen zu lassen. Für die *Marineros*. Mit Jess und Eda treffen auch José und Jorge ein. Sie wollen sich verabschieden und überreichen ein Geschenk. Ein in Leder eingearbeiteter Matekürbis und eine ausgefallene *bombilla*. Mittlerweile haben wir eine ganze Sammlung. Leider wollen sie nicht zum Essen bleiben. So begehen wir eben zu viert unseren 2-Jahres-Gedenktag.

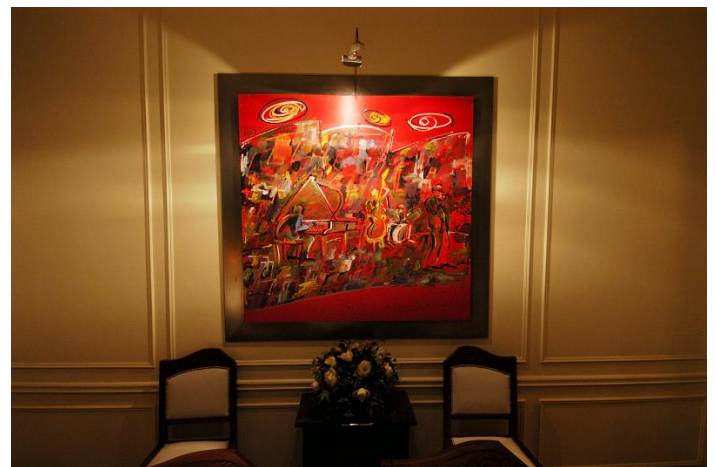
643. (Di. 25.07.06) Heute Abend steht eine weitere Abschiedfete an. Viertel vor neun holt uns Pablo ab. Wir fahren in das Zentrum *Rosarios*. Wieder bin ich von der nächtlichen Stadt und ihren Restaurants und Kneipen begeistert, die an den Autofenstern vorbei ziehen. Und nicht einmal



Entwurf, Realisierung u. Foto: Casiello / Linares



Schule am Fluß, aufgeständert



haben wir es bislang geschafft, in dieses nächtliche Leben (zusammen) einzutauchen. Heute steht jedenfalls ein Besuch in Alejandras und Pablos Wohnung an. Wir halten vor einem vielgeschossigen Bau aus den frühen

Art Deco und Moderne bei Alejandra und Pablo

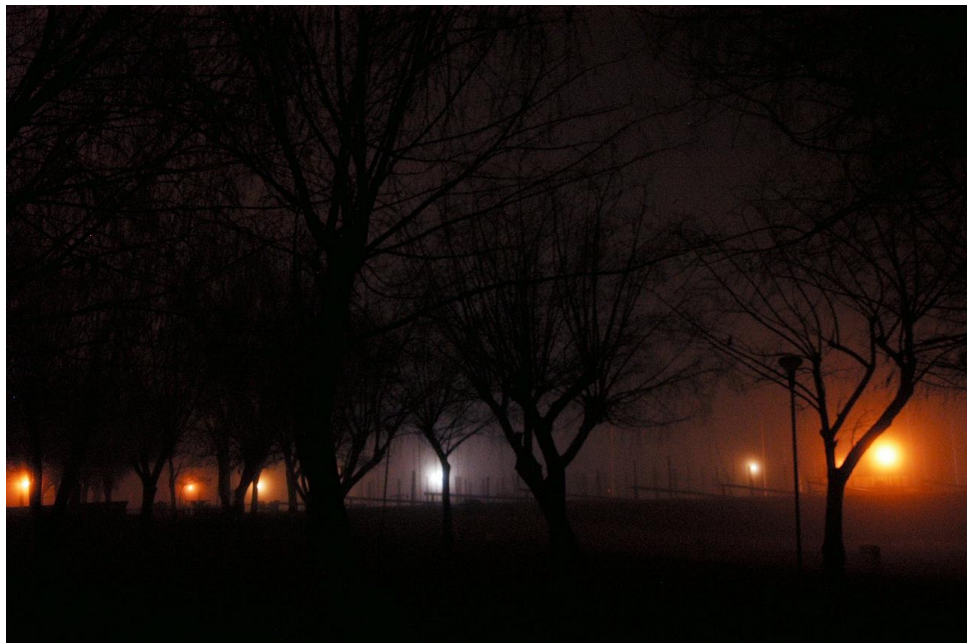
Sechzigern. Das Basisgeschoß beherbergt mehr oder weniger nur ein geräumiges Portal, an den Wänden Rehe in Gipsrelief. Zwei parallele Aufzüge mit den typischen doppelten Element- und Scherengittertüren. Im richtigen Geschoß angekommen gibt es nur zwei gegenüberliegende Wohnungstüren. Gelangen sofort in einen geräumigen Empfangsbereich. Alejandra begrüßt uns. Wohnungsführung. Alejandra ist Architektin und realisiert zusammen mit ihrer Partnerin moderne, möglichst minimalistische Wohnhäuser. In der Regel sind das komplette Planungen, vom Garten über das Haus einschließlich der Inneneinrichtung und -dekoration. Ein wenig schnüffeln kann man unter www.casiellolinales.com.ar. So atmet auch die gesamte Wohnung den Hauch einer architektonischen Künstlerin. Aber im Gegensatz zu ihren Auftragsarbeiten bestimmt hier eine Mischung von Moderne, Jugendstil und Art Deco das Ambiente. Lediglich der eigentliche *Living* (Wohnzimmer) fällt aus dem Rahmen. Er beherbergt eine Mischung sichtbar intensiv genutzter Möbel. Und ein Gästeklo, in dem der Minimalismus Einzug erhalten hat. Und völlig anders stellt sich das Zimmer des ältesten Sohnes dar, eines angehenden Künstlers, der seinen Raum mit zahlreichen Bildern, Collagen und Graffitis gestaltet hat. An einer Wand hängt ein Bild, das ihre Tochter im Alter von 10 Jahren gemalt hat. Es könnte in jeder Ausstellung bestehen, wenn man den Betrachter über das Alter der Artistin im Unklaren ließe. Pedro meint dann auch, er lebe als trockener Rechtsanwalt in einer Familie von Künstlern. Er beschränkt sich lieber auf das Sammeln von Armbanduhren und Mountainbikes, aber nicht, um sie in eine Vitrine zu stellen, sondern um sie zu nutzen.

Es dauert nicht lange, und wir sind eine muntere Gesellschaft mit Pili, Victor Hugo, Miriam und Ernesto und unseren Gastgebern. Angenehm: heute gibt es *Picada*, Kleinigkeiten, die man mit der Gabel pickt oder einfach in die Hand nimmt, eine sehr kräftige Hühnersuppe, eher ein Eintopf, und Birnen, die in einer kandierten Rotweinsauce gereicht werden. Alejandra hat extra Lachs besorgt, da man ihr bei ihrem Feinkostladen zugeflüstert hat, Deutsche würden bei gereichten Häppchen immer Lachs essen. Bin sehr froh, daß meine heftige morgendliche Migräne sich noch verzogen hat und ich diesen Abend mitgenießen kann. Gegen halb drei fahren wir durch die nebeltrübe Stadt zurück. Am Fluß tauchen immer wieder überraschende Lichtschemen aus der Finsternis, hier ein beleuchtetes Schiff, da alte Krananlagen, das Museum für zeitgenössische Kunst und schließlich versteckte Lampen hinter gespensischen Weiden.

644. (Mi. 26.07.06) Auf dem Fluß liegt wie gestern schon dicker Nebel. Man sieht die Hand vor Augen nicht, geschweige das andere Ufer oder Fahrwassertonnen. Hat keinen Sinn, zu fahren. So haben wir noch Zeit, der jüngsten Einladung zu folgen. Besuch bei Carlos Vaccarezza. Das ist der Fernsehmann, der unseren Vortrag filmte und dem wir auf Marcos Estancia begegneten. Pünktlich auf die Minute holt er uns ab und wir fahren per Taxe zu seinem Haus.



Pablo, Miriam, Ernesto, Alejandra, Victor, Martin, Anke und Pili



Er wohnt in der Innenstadt Rosarios in einem der typischen, zweigeschossigen Familienhäuser. Fassade und die sehr schlichte Innendekoration des Gebäudes zeigen frühe moderne Linien. Das Bauhaus und Anverwandte lassen grüßen. Die eigentlichen Lebensräume befinden sich im Obergeschoß. Den Zweck des Untergeschosses erfahren wir nicht. Wie bei vielen argentinischen Häusern gibt es Probleme mit der Feuchtigkeit. Die einfachen Wände werden im Winter schnell sehr kalt. Eine ausreichende Heizung gibt es meist nicht. So schlägt sich die relativ hohe Luftfeuchtigkeit innen auf den Wänden nieder. Besonders wenn warmfeuchte Tage auf kalte folgen.

Bei Carlos wohnt vorübergehend seine Tochter samt zwei kleinen, wirklich süßen Enkeln. Der ältere erinnert mich sehr an Carmensitas Geronimo, und der jüngere schleicht sich ganz unvermutet an mich an und fordert einen Kuß!



Carlos' Enkel

Jedenfalls zwang ihn dieser unerwartete Personenzuwachs zum Zusammenschieben seiner eigenen Habe. So können wir auf kompakten Raum eine Fülle der verschiedensten Erinnerungsstücke, gesammelte Utensilien und Fotos und Pokale sehen. Eine gewaltige Laterne, die mal auf einer Fahrwassertonne Dienst tat. Ein Messingbullauge mit Schlagblende und anderthalbzölliger Scheibe, von bescheidenen 40 kg Gewicht. Die Pokale und Urkunden dokumentieren seine Laufbahn als Formel 1-Pilot. Nicht auf der

Straße, auf dem Wasser. Er war südamerikanischer Meister bei den *Formula-Uno-Rennbooten*. Offshore wohlgeerntet. Bei den Fotos fliegen die Boote meist. Er ist aber immer gut weggekommen, auch als ihm mal ein ausbrechendes Konkurrentenboot quer vor seinem Renner durchging. Vor lauter spritzendem Wasser hat er nichts gesehen. Beim Betrachten der Filmberichte wurde deutlich, daß das andere Boot unmittelbar vor dem Zusammenprall abhob, um die eigene Achse wirbelte und in der richtigen Lage wieder landete. Genau im Moment des Überschlags raste er unter dem anderen Boot durch. Beiden Fahrern und Booten passierte nichts. Seine schnellste Zeit für die Strecke Corrientes – Rosario lag bei 1 Stunde und 11 Minuten, von Buenos Aires nach Rosario waren es auch unter zwei Stunden. Schon ein erstaunliches Leben. Irgendwann hat er mit der Filmarbeit begonnen. So reist er durch Argentinien und Nachbarstaaten und dreht kurze Filmberichte über alles, was irgendwie für heimische Fernsehanstalten interessant ist: Sport, Karneval, Reiseziele, Wein, Essen und, und, und. So auch über unseren Vortrag und Marcos Estancia sowie die *Iberá-Sümpfe*. Er führt uns die Beiträge vor und wir sind verblüfft, wie oft wir in diesem Beitrag auftauchen. Und Anke in ihrem ersten Fernsehinterview, und das auf Spanisch.

Carlos Vater war übrigens gemeinsam mit einem Freund der Erfinder des heutigen Fußballventils. Sie teilten sich die „Welt“ auf. Sein Freund in Amerika, vor allem Nordamerika schien interessant. Aber dort konnte er mit Ventilen für langweiliges Soccer keinen Blumentopf gewinnen. Carlos Großvater übernahm das Geschäft für Europa und östlichere Teile der Welt. Schien ein gutes Pflaster zu sein, nur leider kamen faschistische Zeiten und der Krieg. Durch die Kriegswirren hat aber letztlich alles verloren. Seine Firma wurde verstaatlicht und stellte Soldatenstiefel statt Fußbälle her. Er selbst wurde interniert. Ein Schicksal von vielen zwischen den Kontinenten.



rt, wo es
schnell und zur Sache geht:
Sport mit garantiertem Risiko

Carlos' Tochter hat gekocht. Einen leckeren Braten – mal nicht vom Grill – mit Kartoffeln und Möhrengemüse. Der Braten war wirklich ausgezeichnet und das Möhrengemüse, ein wenig mit Essig angemacht und mit Ei und Pinienkernen verfeinert hat mich, der ich kein Möhrenfreund bin, geradezu begeistert. Irgendwie waren nachher auch vier Flaschen Wein leer und wir entsprechend bettschwer.

645. (Do. 27.07.06) Heute gibt es keinen Nebel auf dem Fluß. Bestenfalls im Kopf. Aber es bewahrheitet sich: Guter Wein macht keine Probleme. Und gestern hat Carlos wahrlich nicht mit guten Tropfen gezeigt. Aber irgendwie haben wir uns für heute abend noch einmal verabredet. Leider kann seine Freundin Verónica auch heute nicht. Morgen steht ihr wichtigstes Examen an. Das ist nur zu verständlich, daß sie heute keine Lust auf abendliches Vergnügen hat. Aber Verónica oder nicht, heute will uns Carlos ein ganz besonderes Restaurant zeigen.

Wieder pünktlich um Viertel vor neun holt er uns ab. Wie meist warten wir fast eine halbe Stunde auf das Taxi. Und dann führt die Fahrt ans andere, das Südende der Stadt und ein wenig darüber hinaus. Dort verbirgt sich inmitten einer sehr bescheidenen, sehr armen Gegend eine der ersten Adressen der Stadt. „Mi Casa“. Ein kleines Fischrestaurant im Familienbetrieb. Äußerlich unterscheidet sich vor allem die von einem großen Torbogen gefaßte Einfahrt von den bescheidenen und teils verfallenden Häuschen des umgebenden Viertels. Wir sind noch gar nicht richtig auf den Hof geschritten, da werden wir vom Herrn des Hauses begrüßt. Durch einen kleinen, grünen Gartenhof gelangen wir zu einem seitlichen Eingang in ein etwas verwinkeltes Gebäude. Links fällt mir noch eine kleines, angesetztes Küchenhäuschen auf. Vor dem Eingang führt eine Treppe in die Tiefe, lenkt aber nur kurz ab. Hinter der teilverglasten Tür strahlt uns ein warmes Licht entgegen. Über einen Zwischenraum – hier begrüßt uns die Hausherrin und erzählt von ihrem 90jährigen Vater, der so begeistert war von der



Mit Carlos in Tatins Restaurant

„hermosa alemana“, die mit dem Boot um die Welt segelt - gelangen wir in den eigentlichen Restaurantsaal. Carlos erklärt, daß das Gebäude ursprünglich Teil eines Werftbetriebes war. Tatin (sicher ein Spitzname), der Herr des Hauses, ist leidenschaftlicher Holzhandwerker. In Jahren mühevoller Arbeit hat er aus der Werft ein Restaurant erschaffen. Praktisch alles, was wir sehen, und was aus Holz besteht, hat er selbst gefertigt. Das Dach des Hauptraumes gleicht in seiner Struktur dem Gefüge eines auf den Kopf gestellten Schiffsrumpfes. Die Wände sind dekoriert mit polierten Scheiben aus dem Wurzelansatz verschiedener Bäume. Der gerundete Tresen der Bar ist mit Bugholz verkleidet. Zurückhaltende Kronleuchter spenden über all dem warmes Licht. Die Küche steht dem Eindruck des Gebäudes nicht nach. Man kann nicht bestellen. Es gibt, was aufgefahren wird! Als Vorspeise gibt es kleine Canapees mit Creme von verschiedenen Fischen, sauer eingelegtes Auberginengemüse, eingelegten Kraut Salat.



Foto: Anke Preiß

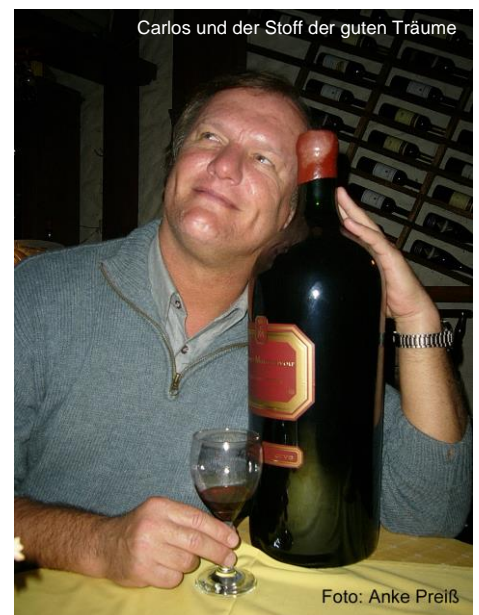
Tatins Weinkeller

Und einen erstaunlich guten Kartoffelsalat. Dann folgen in Streifen geschnittene, panierte Surubifilets. Mit Zitrone oder einer herrlich leichten, duftigen Tomaten-Kräutersauce. Vielleicht hätten wir uns zurückhalten sollen, denn nun folgen Surubi-Stückchen, in Bierteig ausgebacken. Und dann kommt eine Platte Boga vom Grill. Der Sohn tritt an jeden der drei belegten Tische und bietet die

Grillspezialität an.

Im ersten Moment bin ich über das Aroma irritiert, doch der *Boga* ist lecker, locker und leicht. Anke bedauert sofort, zuvor anderes gegessen zu haben. Ein solches Mahl kann natürlich nicht ohne Finale bleiben, und so wird uns ein Glas Champagner mit eingeschlagenem Zitronensorbet gereicht. Was es sonst zu trinken gab? Nun, wir sind in Argentinien, und da brilliert bekanntlich der Wein. Gab es zum Einstand statt des klassischen Weißweins einen herrlich leichten, frischen Rotwein aus dem Hause Norton, so folgten dann körperreiche, akzentsetzende Flaschen aus dem Hause Burton und Monte Fino. (Es sei vorweggenommen, ohne die gefürchteten Nachwirkungen am folgenden Morgen.) Aber die Beschreibung des Abends wäre nicht vollständig, würde ich nicht noch die musikalische Untermalung erwähnen. Ein erstaunlich vielseitiges Herren-Duo, „Los Pilares“ untermalte den Genuß mit einem Potpourie??? Oder Porree?? Oder Püree?? Wie denn nun? (irgendwie scheint der Weinpegel schon wieder erhöht) folkloristischer Stücke, aber auch eingehender argentinischer Schlager. Die Anwesenden sind begeistert. (Ich zähle mit meinem deutsch-nüchternen Sinn für Zahlen und Geschäft drei besetzte Tische mit 10 Erwachsenen, einem Kind und einem Baby, und ich frage mich, wie sich das alles rechnet.) Sitzen dann noch mit Tatin zusammen und verschönern sein großformatiges Gästebuch. Wie sich zeigt, befinden uns hier in durchaus mondäner Gesellschaft. Dazu gibt es auch eine sehr nachdenkenswertes Anekdote. Tatin hat das Grundstück und Haus schon vor vielen, vielen Jahren erworben. Im Vergleich zu den Bewohnern der Nachbarschaft war er immer schon sehr wohlhabend. Aber er war auch immer für die Nachbarschaft da. Seine Geschichte reicht zurück in Zeiten, da er das einzige Telefon und das einzige Auto in der gesamten Nachbarschaft hatte. Wenn immer es nötig war, konnte jeder Nachbar auf seine Hilfe zählen. So war er wohl zeitweise Spezialist für Schwangerentransporte und in gewissem Sinne verdankt so mancher im Viertel ihm das Leben. Jahre später hatte er unter den Gästen einen Gouverneur. Mit Bodyguards. Einer der Leibwächter mußte sich an seiner Pistole zu schaffen machen, schlicht, er putzte sie. Wobei sich ein Schuß löste. Die Folgen waren gewaltig. Das halbe Viertel erhob sich und eilte, dem guten Tatin in einer vermeintlichen Notlage zu helfen. Eine nette Geschichte, die zeigt, daß Wohlstand und Armut nicht unbedingt zu Neid und Mißachtung führen müssen. Tatin ist stolz darauf, daß niemals einem seiner Gäste etwas passiert ist. Auch ist nie irgendeinem Auto in seiner Umgebung irgendein Schaden entstanden.

Auch Carlos kann noch ´ne Anekdote beisteuern. Es war sein vierzigster Geburtstag. Ein Freund hatte ihn verpflichtet, zu irgendwelchen Filmaufnahmen 600 km weit zu reisen, aber zuvor müsse man wegen seines Geburtstags wenigstens noch zusammen ein Geburtstagshäppchen nehmen. In „Mi Casa“ selbstredend. Carlos hatte eigentlich gar keine Lust und ihn wurmten schon die 600 km, aber was konnte er machen. So wurde er halt in das Restaurant geführt, das ungewöhnlicherweise ziemlich verdunkelt war. Plötzlich ging das Licht an, und vor ihm erschien eine lange Tafel, und an dieser aufgereiht Eltern, Verwandte, Freunde und seine drei Freundinnen. Dumm, daß sie voneinander nicht wußten, ebensowenig, wie sein Freund, der das alles eingefädelt hatte. Carlos wurde ziemlich bleich, hatte ungekannt wenig Appetit (und wer ihn gesehen hat, weiß das einzuschätzen) und er hat kaum was von der Feier mitbekommen als andauernden heftigen Herzschlag, aber irgendwie ging die ganze Angelegenheit dann doch noch ohne Katastrophe vorüber.



646. (Sa. 29.07.06) Den gestrigen Tag haben wir noch in der Nacht feierlich zum Ruhetag erklärt. Irgendwie brauchten wir nach all den Abschieds-Asados und –essen auch mal ein paar Stunden zur Erholung. Der Tag war dann auch weitgehend ereignislos, bis auf einen Moment, wo ich über den Steg schlendernd Anke ganz unerwartet in einer fast schon verfänglichen Situation auf einem anderen Boot entdeckte. Sie war denn über meine „Entdeckung“ recht froh, machte sie ihr den komplikationslosen Abgang von Bord wesentlich leichter. Jaja, so geht das in den Clubs, wenn die Männer gerade zufällig ohne ihre Frauen an Bord sind und sich erinnern, daß sie doch eigentlich Latinos sind.

29.07.06.
Rosario – Rio Paraná,
km 352
40,5 sm (11.150,3 sm)
Wind: SE 2-4
Liegeplatz: vor Anker



Ach ja, und dann bin ich, als ich von der Ausklarierung bei der *prefectura* zurückkam, noch Victor Hugo über den Weg gelaufen. Er versucht mir ganz unerwartet ein Zweigbüro in Argentinien schmackhaft zu machen. Büro, Adresse und Telefon seien kein Problem, und sein Partner habe gute Kontakte zu interessierten Unternehmen und Behörden, u. a. dem Hafenamts von Rosario. Schluck! Ich wollte doch gar nicht arbeiten. Jetzt doch nicht!

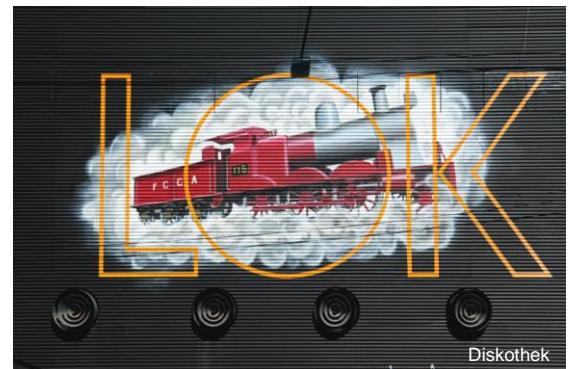
Der heutige Morgen hat uns mit strahlendem Sonnenschein geweckt. Die Leute hier sagen, ein Pampero reinigt die Luft. Und die letzten Tage hatten wir wahrlich einen Pampero. Kein Nebel auf dem Fluß. Klare, kalte Luft. Nach dem Frühstück begeben wir uns auf Verabschiedungsrunde beim Personal des Clubs. Leider treffen wir nicht alle dieser guten Geister an. Dann geht es los. Ein Marinero hilft uns zwei Leinen, die an entfernten Pfählen hängen, zu lösen. Mit geringer Drehzahl zirkeln wir aus unserer Box, müssen noch ein wenig hin und her stochern und dann zeigt der Bug auf die schmale Ausfahrt. Immer noch ist es frisch und kühl. Wir haben uns entsprechend dick eingemummelt. Im Strom biegen wir sozusagen rechts ab. Der an die Kette gelegte Frachter gleitet vorbei, das Kraftwerk, das große „Portal“-Einkaufszentrum. Die *Prefectura* nimmt wie üblich keine Notiz von unseren Funkanrufen. Gut so. Dann haben wir bis Buenos Aires Ruhe. Die „spanische Treppe“, das spanische Kulturzentrum folgt, dann das Flaggen-Monument.

Die Fahrt ist einfach. Das Hauptfahrwasser ist gut betonnt und wir kommen zügig voran. Dennoch sind wir froh, hier nicht bei Nebel fahren zu müssen. Der Fluß ist sehr breit und die teilweise verwirrenden Möglichkeiten, die die Nebenarme andeuten würden die Orientierung trotz der Betonung unmöglich machen. Der Wind ist recht frisch. Trotz der Sonne gibt es kalte Finger und kalte Füße, vor allem bei Anke. Und das trotz Handschuhen, dicker Strümpfe, langer Unterhosen usw. Wenn man bedenkt, wie wir flußauf gefahren sind: im Bikini und schwitzend!

Bei *San Nicolas* suchen wir uns einen Ankerplatz Im Windschutz einer Insel. Ein Fischer empfiehlt zwar einen am gegenüberliegenden Ufer erkennbaren *riacho*, aber unser Versuch macht *kluch*: zu flach. So bleiben wir doch bei unserer Insel. Hier entspannen wir, beobachten die vorbeiziehenden Frachter und *chatas* und bereiten ein schönes Abendessen im Wok.

647. (So. 30.07.06) Da die heute angedachte Etappe nicht zu lang ist, können wir uns einen längeren Schlaf gönnen. Die Kälte draußen läßt die Kojen ja auch wunderbar gemütlich erscheinen. Um 09:00 messen wir immerhin 4° C Außentemperatur und 16° C im Salon. Obwohl der Ofen durchgeheizt hat. Allerdings auf kleinster Stufe. Dafür besticht der Morgen wieder mit seinem schönsten Strahlen. Sonne pur. Im Grunde ein Wetter wie in den Bergen, beim Skilaufen. (Wenn es denn schön ist.) Prickelnde Winterluft, kalt und klar und eine kräftige Sonne, die auf Haut und

Links und unten:
letzte Impressionen
aus Rosario



30.07.06.
Rio Paraná km 352 – San
Pedro
37,6 sm (11.187,9 sm)
Wind: SSW 3
Liegegeld: frei

Faserpelz angenehm wärmt. Unsere Garderobe unterscheidet sich denn auch kaum von der, die ich bei entsprechendem Wintervergnügen trage.

Heute wird schon deutlich, daß wir uns in „zivilisierteren“ Gegenden befinden. Immer wieder Stromkajen und Lager, bei San Nicolas das mächtige Stahlwerk. Entsprechende Begleitdüfte. Ein Wechselspiel vom eindringlichen Geruch des Soja, dem Gestank von städtischen Abwässern, Schlachthöfen und feuchtem Rost. Das alles ist aber nicht bestimmend. Dazwischen dominiert die Natur. Und bei San Nicolas grüßt eine mächtige Domkuppel. Man müßte doch irgendwie noch die Möglichkeit finden, mal hierher zu kommen. Diese Kuppel würden wir gerne mal aus der Nähe und auch von innen sehen.

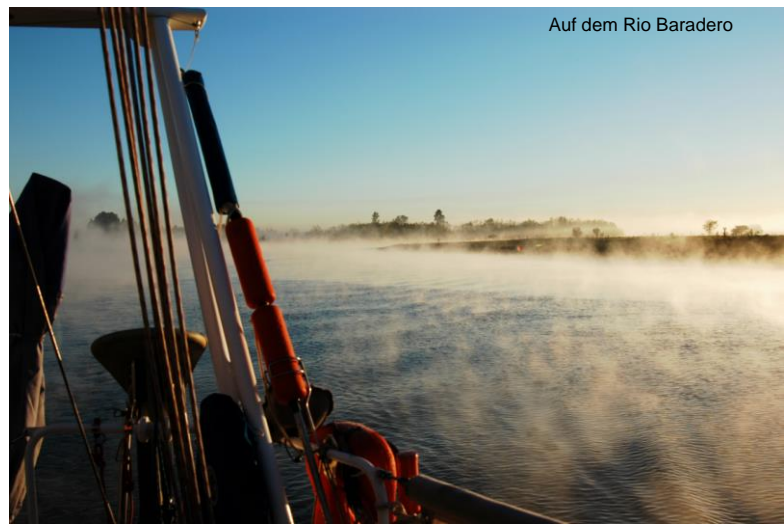


Bei Strom-km 293,3 (rote Fahrwasser-Tonne) biegen wir in einen schmalen Abzweig, den *Riacho San Pedro*. Tuckern jetzt gemütlich und mit einem stetig am Echolot haftenden Auge voran. Wegen der niedrigen Wasserstände sind wir uns nicht sicher, ob es reichen wird. Aber es reicht. Kommen problemlos durch den Kanal. Erst grüßen uns Kühe, dann Angler und Sommerfrischler. Heute ist Sonntag. Und je näher wir der Stadt kommen, desto zahlreicher wird das Publikum an den Ufern. Aber hin und wieder fliegt auch ein Reiher, ein Falke, eine Weihe oder auch nur einer der altbekannten Kiskadees auf. Anke kündigt uns per Funk im Yachtclub an. Kein Problem, wir können eine Nacht bleiben. Und genug Wasser ist auch in der Einfahrt. Stimmt auch. Nur daß ich unmittelbar davor ein wenig zu knapp einbiege. Wir laufen in eine kleine Nase und JUST DO IT macht eine sehr höfliche und ausgeprägte Verbeugung vor dem

gastgebenden Club. Schon fast ein Hofknicks. Dort hat man unser Mißgeschick natürlich registriert und sofort bekommen wir per Funk hilfreiche Anweisungen, wie wir den nächsten Versuch unternehmen sollen.

647. (Mo. 31.07.06) Die Nacht ist reichlich frisch. Stelle sogar in einer kleinen Schlafpause den Ofen etwas wärmer ein. Als wir um halb acht aufstehen, messen wir 0° C im Cockpit. Nicht schlecht. Kein Wunder, daß die Nacht so fröstelig war. Setzen schnell das Kaffeewasser auf und klarieren dann das Boot. Springs weg, Achterleine weg, Vorleine weg. Ich drücke den Bug von dem Festmacherdalben und Anke zirkelt JUST DO IT aus der Marina des Club Nautico San Pedro. Die Sonne schickt gerade die ersten Blitze durch das Gras am gegenüberliegenden Ufer. Leichte Schleier lösen sich vom Wasser des *riacho* und spielen duftig über der nur hin und wieder gekräuselten Oberfläche. Wir zuckeln gemütlich an den Hafenanlagen der Stadt vorbei und biegen rechter Hand in den Río Baradero ein. Ein Verbindungsweg zwischen dem Río Paraná und dem Río Paraná de Las Palmas, dem südlichsten der Paraná-Arme im Mündungsdelta. Diese Abkürzung erspart uns 90 km Fahrt. Die Sonne löst sich zögernd vom krautreichen Horizont und gewinnt zusehends an Kraft. Kaum zu glauben, wie schnell sie beginnt, die leichten Dunstschleier in die Höhe zu ziehen, zu beschleunigen und vor allem zu verdichten. Es dauert nicht lange, und wir haben einen richtig schönen, undurchdringlichen, aber doch lichtdurchfluteten Flußnebel. Am sonnenseitigen Ufer erscheinen schemenhaft Gehölzgruppen, bizarre Bäume, verwunschene, scheinbar schwebende Hütten und Kabäuschen.

31.07.06.
San Pedro – Isla Nueva
75,2 sm (11.263,1 sm)
Wind: Stille
Liegeplatz: vor Anker



Auf dem Río Baradero

Dann wird der Nebel so dicht, daß weder rechts noch links das nahe Ufer zu erkennen ist und vorne kaum der Bug. Man sieht die sprichwörtliche Hand vor Augen nicht. Da vergeht uns der Sinn für Romantik und Anke aktiviert das Radar. Sie ruft mir von unten zu, wie ich steuern soll. Dann wird das helle Grau wieder etwas lichter und wir erkennen einen Fischer, der quer über den Rio ein Netz einholt. Glück gehabt. Wenige Augenblicke früher und ich wäre mir nicht sicher gewesen, ob wir ihn rechtzeitig erkannt hätten. Ein anderer Fischer gleitet mit seinem Ruderboot schemenhaft vorbei. Dann sogar ein richtiges kleines Schiff. Schön, daß wir gerade wieder was sehen.

„Rauhreif! Schau mal, überall ist Rauhreif!“

Tatsächlich, die Wiesen, Krautsäume und wenigen Gebüsche am Ufer sind reifüberzogen. Je weiter wir kommen, desto kräftiger wird die Reifschicht. Selbst an Bord bemerken wir plötzlich Reif. Eine Fahrt fast wie durch eine Märchenlandschaft. Ich glaube, für uns beide ist es das erste Mal, daß wir in einer solch winterlichen Landschaft mit einem Boot unterwegs sind. Trotz der Kälte ist die Vogelwelt erstaunlich aktiv. Am Ufer stehen bereits Reiher und warten auf einen Fang, die Caracaras haben sich zu Paaren zusammengesellt, die verbliebenen Individualisten liefern sich Kämpfe mit ihren glücklicheren Artgenossen, vielleicht fällt ja doch noch ein Weibchen ab. (Die vergangenen warmen Wochen haben die Natur ein wenig aus dem Rhythmus gebracht). Hoch über uns zieht unverwechselbar ein Southern Screamer seines Wegs. Ungewöhnlich. Sie leben sonst nur paarweise. Und noch erstaunlicher, zumindest für uns ahnungslose Europäer, in den Uferbäumen krakeelen lauthals die Lori-Kolonien ob der Störung, die wir offenbar sind. Wir hätten uns nie vorstellen können, daß Papageien in Gegenden leben, in denen Frost und Minusgrade zu Hause sind. Und im Wasser, das viel wärmer als die Luft ist, fühlen sich nicht nur die immer wieder aufspringenden Fische wohl, sondern auch Kormorane, ein haubenloser Taucher (Great Grebe – *Podiceps major*) und eine Handvoll Enten (Cinnamon Teals – *Anas cyanoptera*).

Glücklicherweise reicht die Kraft der Sonne, um den Nebel dann auch verschwinden zu lassen. Romantik hin oder her, wir wollen vorwärts kommen, und das ist im Nebel doch etwas problematisch.

Als wir den Río Baradero verlassen und in den Paraná de las Palmas einbiegen sind wir überrascht, wie relativ eng er gegenüber dem oberen Paraná erscheint. Auch die vielen Stromkajen und immer wieder in die Landschaft gesetzten Industrieanlagen hatten wir ganz vergessen. In unserer Erinnerung war auch diese Etappe viel „grüner“. In Zaraté werden wir vom patrouillierenden *Prefectura*-Boot mit dem Horn begrüßt. Auch nett. Dann ändert der Flußlauf noch mal seinen Charakter. Er mäandriert nicht mehr sondern verläuft ausgesprochen geradlinig. Die Nähe von Buenos Aires wird irgendwann an den vielen Wochenendhäuschen, die die Ufer säumen, deutlich. Dazwischen aber auch viele dauerhaft bewohnte Häuser und Hütten. Und es gibt wieder die rasenden *Vaporetos*, Buslinien auf dem Wasser. Die Sonne wärmt uns schön den Rücken und wir fahren gemütlich und ohne Aufregungen voran. Eingangs des Canal Honda, die Dämmerung ist schon fortgeschritten, beschließen wir für die Nacht zu ankern. Bis zu unserm Ziel sind es zwar nur noch wenige Kilometer, aber warum sollen wir uns den Streß mit einer nächtlichen Fahrt durch die unbezeichneten Kanäle machen. Vorsichtshalber bringe ich noch



unsere Petroleum-Ankerlaterne aus. Mißtraue der alleinigen LED-Leuchte, da sie nicht aus allen Richtungen einwandfrei sichtbar ist. Vielleicht kein Fehler, denn der so einsam erscheinende *riacho* hinter der Isla Nueva erweist sich doch als recht belebt. So lassen wir den Tag und den Abschied vom Paraná noch mal in Einsamkeit und relativer Ruhe ausklingen.

Zum Abendessen gibt es schwarze Röhrennudeln mit Soße. Irgendwie haben sie aber ihre im Rohzustand recht hübsche Gestalt verloren.

„Das sieht ja aus wie Schrumpfschlauch mit Sauce!“



Abschied vom Rio Paraná

648. (Di. 01.08.06) In der Nacht weckt uns recht lautes Motorengeräusch. Ein Boot fährt um uns herum und verschwindet wieder. Kann gerade noch ahnen, daß es wohl die *prefectura* war, die wohl mal nach dem Rechten sehen wollte. Dennoch schlafen wir gut und vergnüglich lange. Und da uns niemand hetzt, verträdeln wir noch einen Teil des Morgens im Bett. Ebenso vergnüglich frühstücken wir und genauso vergnügt starten wir die Maschine und zockeln

los. Ungefähr 200 Meter bis in den Canal Honda, dann versiegt der Kühlwasserstrom für die Maschine. Schluß mit dem Vergnügen. Mit ungekühlter Maschine retten wir uns an flache Ufer und lassen den Anker fallen. Schnell aus mit der Maschine. Leider kentert gerade der Strom – wir haben ja wieder Tide – und treibt uns aufs Flach.

„Anke, laß uns noch mal den Anker hoch holen! Wir müssen ein paar Meter ins tiefere Wasser verlagern!“

Dazu starte ich noch mal kurz den Motor. Oh Wunder, das Kühlwasser kommt wieder. Anfangs rußig schwarz und spotzend, dann aber wie gewohnt. Hatten offenbar eine Tüte oder irgend etwas anderes vor die Ansaugöffnung bekommen. Als ich den Motor ausstellte ist die Blockade wohl abgefallen. Auch mal ein schönes Ergebnis. Mit niedriger Drehzahl fahren wir dann durch die Kanäle. Wollen die letzten Kilometer noch mal genießen. Bevor wir in Barlovento einfahren, tanken wir noch schnell, um eine möglichst genaue Verbrauchsbilanz aufstellen zu können. Uns interessiert das sehr, denn auf der Fahrt um Südamerika herum werden wir viel unter Maschine laufen. Im Barlovento weist man uns einen Liegeplatz direkt neben LEOA zu. Wie schön. Als die beiden dann auftauchen, feiern wir ein fröhliches Wiedersehen.

649. (Fr. 04.08.06) Die ersten Tage haben wir geruhsam begonnen. Uns etwas sortiert und die anstehenden Arbeiten geplant. Auch schon ein wenig geschafft. Beispielsweise die Halterung für eine Leinenrolle an der Heckreling montiert, im Salon LED-Leseleuchten installiert – nicht ganz einfach, da die „Leuchtmittleinsätze“ nicht in die Lampengehäuse paßten und viel Feilerei erforderten – und alle LED-Lampen an einen 12 V – 12 V-Gleichrichter gehängt. Bei der Gelegenheit auch gleich den Kabelsalat am Mastfuß bereinigt. Am zweiten Abend gab es dann ein „Grillevent“ mit Matze und Anne eingedenk unserer gemeinsamen Tage auf den Flüssen. Matze hatte zuvor über Fleischmangel in seiner Ernährung geklagt. Nun, es gab 1,5 kg *peceto*, davon fielen dann auf Anke etwa 220 Gramm und je 640 an Matze und mich. Anne ist oder ißt ja – was aufs gleiche herauskommt - glücklicherweise vegetarisch. Heute habe ich noch Haltegriffe an der Sprayhood angebracht. Funktionieren gut und scheinen meiner anfänglichen Skepsis zum Trotz auch ausreichend stabil zu sein. Und ganz heimlich habe ich das letzte Bodenbrett

01.08.06.
Isla Nueva – Club de Veleros
Barlovento, San Fernando
11,0 sm (11.274,1 sm)
Wind: SW 1
Liegeplatz: 28 Pesos/Tag

Daten zur Flussfahrt

Rios Paraná und Paraguay: Victoria (B.A.) – Rosario – Corrientes – Asunción – und zurück

Dauer:	04.01. – 01.08.06 = 206 Tage
Liegezeiten:	145 Tage
Fahrzeiten flußauf / flußab:	34 Tage / 27 Tage
Zurückgelegte Distanz:	1.748 Seemeilen
Unter Segeln (a. zeitweise):	10 Tage
Im Schlepp:	16 Std.
Motorstunden:	368,3 Std.
Dieserverbrauch:	1.241 Liter
Grundberührung(en):	1 harte, 3 weiche
Asados:	ca. 42
Weinkonsum:	ca. 250 Flaschen
Nerven (bei Martin):	alle verbraucht

gesichert. Mal sehen, wann es Anke auffällt. Zeit für Software-Installationen blieb auch noch, und so verfügen wir jetzt alternativ zu C-Map über Max-Sea.

Von Anne und Matze erhielten wir den Tip, daß die Supermarktkette Coto am Freitag Prozente auf Kreditkartenabrechnungen gibt. So war Anke heute zwecks Großeinkauf unterwegs.

650. (Sa. 05.08.06) Der Morgen dämmt mit einem frischen Wind und leichtem Nebel. Immerhin, die Außentemperaturen liegen ein wenig über null. 6,5°C zeigt das Thermometer. Gustavo kommt zu Besuch und bringt uns Arztadressen. Wegen meines seit Wochen anhaltenden Hustens möchte ich vorsichtshalber meine Lunge untersuchen lassen. Wir nutzen die Gelegenheit und kakeln gemeinsam mit Ramos. Es geht um die Frage, ob unser Boot auf den Clubtrailer paßt. Der Barlovento besitzt keinen Travellift. Man wird mit einem Kran aus dem Wasser geholt und dann per Trailer an den Standplatz gebracht. Leider habe ich vor ein paar Tagen vorschnell gesagt, daß wir wohl nicht auf den Trailer passen. Jetzt hat Ramos Sorgen und hält sich daran fest. Nach Studium unserer Fotos sind wir dagegen der Meinung, daß wir doch drauf passen. Werden noch ein paar Tage diskutieren müssen.

Mittags kommt die Sonne durch. Sie ist so kräftig, daß wir uns zum Mittagssmahl auf die Terrasse setzen. Anne und Matze sind ebenfalls sehr fleißig. Kaufen schon seit Tagen ein und stauen was das Zeug hält. LEOA soll seeklar ausgerüstet werden, denn es soll bei dem nächsten günstigen Wind nach Südafrika gehen. Aber Anne hat schon seit langem Unterleibs-Probleme. Und als Matze sich mit einem längeren Aufenthalt in Buenos Aires einverstanden erklärt und Anke ihr von ihrer Unterleibsoperation erzählt, entschließt sie sich, noch hier in Argentinien „Klar Schiff“ zu machen. Die Ärzte hier haben einen guten Ruf, und speziell das Hospital Alemán wird sehr empfohlen. Die Entscheidung ist sicher kein Fehler.

Ansonsten steht das Übliche an. Hier und da und überall etwas arbeiten. Ziehe mühsam serielle Kabel hinter den Wegerungen durch, um den Navigationscomputer an den Pactor-Controller anzuschließen. Zur Belohnung gibt es abends wieder Fleisch, Mit Anne und Matze und Grill. Ich staune, welche gute Fleischqualitäten Anne kauft, obwohl sie doch Vegetarierin ist. Den Rest des Abends verbringen wir mit



Die schöne Nachbarin:
Vorbereitungen für die große Überfahrt



Überfahrt verschoben:
was mach ich mit den vielen Keksen?

gegenseitigen Besuchen auf unseren homepages. Sie meinen, daß wir ein gutes Ranking hatten. Wir wußten bis dato gar nicht, daß es so was gibt. Ist sicher Lutz Verdienst, der unsere Seite umfangreich verlinkt hat. Oft stellen wir erstaunt fest, daß wir die Informationen, die wir lange und verzweifelt suchen, ausgerechnet auf unserer homepage finden. Nur, wir hatten keine Ahnung, daß sich hier die passenden links befinden. Lutz sei gedankt!

651. (Mo. 07.08.06) Am Sonntag haben wir statt eines geheiligten Ruhetags einen Muckeltag eingelegt. Zahlreiche CDs gebrannt, bis der Laptop rauchte. Heute sind wir dann in die Stadt gefahren. Erstmals mit dem *Tren de la Costa*. Sehr komfortabel und schnell. In Mitre, der Endstation, steigen in den normalen Zug um. Wir passieren mal ganz andere Stadtteile. Als erstes bringen wir Ankes Automatik-Uhr zu einem Uhrmacher, dann suchen wir den Nikon-Händler auf. Großer Schock. Lagen die Preise vor 7 Monaten noch 10 bis 15 % unter günstigen deutschen Preisen, so haben sie heute ein deutlich höheres Niveau. Ich hadere mit mir. Hätte ich doch nur die D 200 noch in Deutschland gekauft. Aber wer konnte das ahnen. So ein Mist.

Mittags habe ich mich schon wieder beruhigt. Wir genießen „Ricks Cafe“, das sich in einem Geschäft für Wohn-Assesoires befindet. Auch dieses ist ein umgenutztes

ehemaliges Musik-Theater. Wie viele Theater hat es hier in der kulturellen Blütezeit bloß gegeben?

Unsere unbeschwerte und heitere Stimmung wird wenig später ernsthaft erschüttert. Nutzen ein zufällig gefundenes *locutorio* zu ein paar Deutschlandtelefonaten. Schlechte Nachrichten. Meine Tante Katharina ist gestorben, die älteste Schwester meiner Mutter und gewissermaßen meine Lieblingstante. Und mein Vater ist wieder gestürzt. Er ist wahrlich nicht mehr der jüngste und hat mittlerweile große Probleme, sich fortzubewegen. Versuche am Abend verschiedene mails loszuwerden – Kondolenz und Organisatorisches – aber das Internet spielt nicht richtig mit.

Etwas frustriert starte ich dann – Schande über mich - aufgrund einer „Empfehlung“ eine Porno-Seite. Anke rückt gleich auf und fragt sich, was sich denn da vorhabe. Das Ergebnis: Ein echter Langweiler. Nichts, aber auch nichts aufregendes zu sehen. Da bevorzugen wir doch lieber die Bordpraxis. Lieber noch ein Blick ins Wetter: Bei Kap Horn herrscht eine stabile Ostwindlage (!), etwa 5 Tage. Der Winter dort ist wirklich ganz anders, als man ihn sich vorstellt.

652. (Sa. 19.08.06) Zwölf Tage nichts geschrieben. Das heißt nicht, daß nichts geschehen ist. Eher hatte ich keine Zeit oder der Rechner war blockiert. Haben nahezu ununterbrochen DVDs gebrannt, um uns für kommende schwere Zeiten in einsamen Buchten zu rüsten. Im Grunde gab es viel zu tun. Beispielsweise war die Verkabelung der Ankerwinde zu ändern. Die vorhandenen Kabelquerschnitte waren zu gering und haben Leistung gekostet. So hieß es, das Schaltrelais, das bislang im Motorraum untergebracht war in den Bug zu verlegen. Die fetten Kabel neu zu konfigurieren und natürlich auch die ganzen Kabelchen für die Fußtaster und Cockpitschalter neu zu verbinden. Klar, daß daraufhin nicht mehr alles funktionierte. Lag aber nicht an meinen mangelnden Fähigkeiten, sondern eher an rotten Kabeln und Schaltern. Nun sind alle neu und alles funktioniert, wie es soll. Bei der Gelegenheit ließ sich auch erkennen, weshalb die Kompaßbeleuchtung nicht funktionierte. War über den Sicherungsschalter für das Signalhorn gespeist. Nur hatten wir diesen „Zusammenhang“ längst vergessen. Jetzt ist sie mit der Beleuchtung für die Navigationsinstrumente gekoppelt, was wohl die sinnvollste Lösung ist. Ganz nebenbei habe ich das Heck von bestimmt einem Kilo überflüssiger Kabel befreit. Teils tot, teils unnötig lang. Anke hat sich derweil um die Reklamation unserer Wasserpumpe (Motor, Seewasserkreislauf) und die Beschaffung eines neuen, zusätzlichen Spibaums gekümmert. Wir hätten gerne noch mehr geschafft, aber die Natur machte uns einen Strich durch die Rechnung. Nicht etwa durch schönen, zum Faulenzen verleitenden Sonnenschein, nein, durch den Einsatz von Grippe- und Erkältungsviren. Anke lag mit hohem Fieber ein paar Tage lang flach, während ich mit Halsschmerzen laborierte. Immerhin hat mein Immunsystem die Grippeviren außen vorgehalten.

Trotz allem haben wir weiter die argentinischen Fleischbestände geschädigt. In der Regel vereint mit Matze von LEOA. Anne hielt sich von solch trüben Machenschaften fern und blieb ihrer vegetarischen Linie treu. Wir hatten allerdings allesamt kein schlechtes Gewissen, scheint doch der akute Fleischnotstand hierzulande überstanden zu sein. Der Exportstop für argentinisches Fleisch ist jedenfalls seit dem 01. Juni wieder aufgehoben. Eine Nachricht, die uns erheblich verspätet erreicht hat.

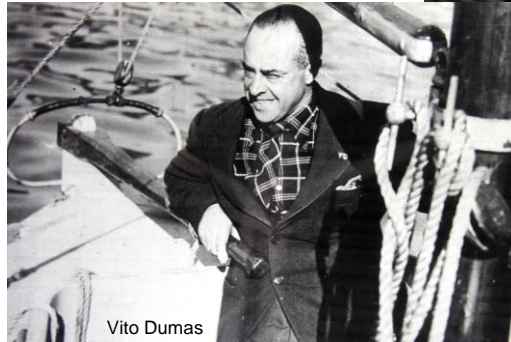
Nebenbei haben wir uns neu orientiert und frönen in gewisser Art dem Leistungsgedanken. Man könnte auch das Schlagwort vom lebenslangen Lernen zitieren. Wie auch immer, seit einer Woche drücken wir zweimal in einer solchen die Schulbank. Die Verbesserung unserer Spanisch- bzw. Castellano-Kenntnisse ist unser Ziel. Wollen die Zeit unseres Aufenthaltes auch in bildungstechnischer Hinsicht nutzen. Der Unterricht findet in kleinstem Kreis statt: Privatunterricht. Bringt aber wirklich eine ganze Menge.



Jeden Tag heldenhafte Sisyphos-Arbeit (oben) - leichter von der Hand geht's als Küchencrew (nach dem Fleischfest)

Heute nachmittag waren Ruth, Kyall und Anne zu Besuch. Wirklich nett, die drei wiederzusehen. Ruth und Kyall wollen tatsächlich mit Tom und Tatjana in die Antarktis segeln. Wir sind gespannt. Und am Abend waren wir bei Roberto und Erica eingeladen, deren Schiff etwa fünf Liegeplätze neben unserem vertäut ist. Roberto ist offenbar weltweite Koryphäe auf dem Gebiet der Augenchirurgie. Da konnten Matze und ich nicht ganz still bleiben, was mit einer Einladung zum Essen am Mittwoch und einem vorgeschalteten Besuch in der Praxis endete. Zwecks augenärztlicher Untersuchung. Matze will klären, ob bei ihm ein Glaukom-Risiko besteht und ich wüßte gerne, ob ich meine Kurzsichtigkeit korrigieren lassen kann.

653. (So. 20.08.06) Der heutige Sonntag soll mal ein richtiger Sonntag sein. Keine Werkelei, sondern mal was sehen. So fahren wir mit dem Tren de la Costa nach Tigre zur Endstation. Spazieren am lebhaften Treiben längs des Kanals vorbei und erreichen nach einigen Schlenkern das Museo Naval. Wir wollen der LEGH II, dem Boot des Argentiniers Vito Dumas unsere Aufwartung machen. Auf der einen Seite ist es ein Museum wie viele Marinemuseen. Gemälde mit maritimen Motiven, Schiffsmodelle, Marineflugzeuge, Waffen, Dokumente. Aber es erlaubt ein paar Einblicke in die Geschichte und illustriert ein paar Episoden, die wir uns teils haben, oder von gar nichts wußten. zu sehen, welch Beitrag der erste argentinischen hatte. Ein Engländer seine Korrespondenz auf Englisch führte.



Vito Dumas

Europa schon, welch zahlreiche Auseinandersetzungen es in den frühen Jahren der sich von Spanien und Portugal losgesagten Ländern gab. Sowohl mit den Kolonialmächten als auch untereinander. Leider ist es im Museum recht kalt, so daß wir uns nicht so lange aufhalten.

Aber in jedem Fall umrunden wir die LEGH II mit der nötigen Andacht. Ein 9,5 m langer hölzerner Spitzgatter, als Ketsch getakelt. Vito Dumas hat mit ihr in den Jahren 1942 und 1943 (!) die Welt umrundet. Wie er berichtet, hat er auch im ärgsten Sturm stets Segel geführt. Seine Schilderungen halfen Jahrzehnte später Bernard Moitessier, der mit seinen Erkenntnissen die Sturmtaktik der Yachten grundlegend änderte.



LEGH II

angelesen
denen wir auch
Es ist interessant
gewaltigen
„Flottenchef“ der
Marine zu leisten
übrigens, der
offenbar auch
Und wer weiß in



Bis dahin galt es als Schulmeinung, man müsse bei Sturm die Fahrt vor dem Wind und den Wellen bremsen, mit Hilfe von Treibankern und ausgebrachten Trossen. Man müsse beidrehen oder beiliegen und gegebenenfalls versuchen, die Wellen durch das Ausbringen von Öl (!) zu dämpfen. Moitessier erkannte und verbreitete seine Erkenntnis, das man vor den Wellen herlaufen müsse, mit Besegelung, und ihren Gang steuernd parieren solle. Aber Vito Dumas war jemand, der offenbar all die Schulmeinungen nicht kannte. Er machte, was er intuitiv für richtig hielt. Für mich hat die Begegnung mit dem Boot noch einen ganz persönlichen Aspekt. Vito Dumas erinnert mich stark an meinen ersten Brötchengeber.



Elfenbein-Modell der SANTISIMA TRINIDAD

652. (Mo. 21.08.06) Sonnenaufgang mit blaßgelbem Licht. Leichter Dunst in der Ferne. Es ist Viertel vor acht. Kein Windhauch kräuselt das Wasser. Klare, kalte Luft. Das Thermometer im Cockpit zeigt frostige 2° C, unter Deck sind es immerhin 16°. Wir sind früh auf den Beinen, wollen wir doch zum Spanisch-Unterricht. Glücklicherweise fragen wir noch mal per Telefon nach, bevor wir in den Tren de la Costa steigen. Schule fällt aus wegen Feiertag. Eigentlich war der Feiertag bereits in der vergangenen Woche, am 16. Da wurde der Todestag des hoch verehrten Generals San Martin begangen. Aber es gibt hier eine nette Regelung: Fällt ein Feiertag in die Woche, wird er auf den kommenden Montag verlegt. So wird die Woche nicht unterbrochen und dafür ergibt sich ein langes Wochenende. Na, dann eben wieder zurück.

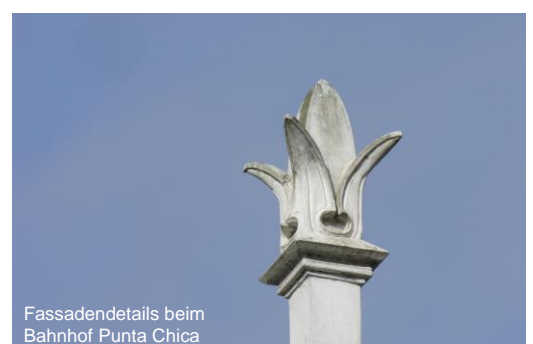
Die letzten Tage waren wir recht fleißig. Die Ankerwinch ist nun neu verkabelt und ich bilde mir ein, daß sie jetzt auch deutlich schneller arbeitet. Auch die Schaltknöpfe am Steuerstand sind erneuert und in einem schützenden Gehäuse untergebracht. Die Kompaßbeleuchtung funktioniert wieder und etliche Meter überflüssiger Kabel konnte ich aus dem Heck des Bootes entfernen.

Dafür beschränken wir unseren Fleiß heute. Gehen mit Anne und Matze zum Grill, um ein spätes Mittagessen zu nehmen. Hier treffen wir Erica und Roberto wieder, diesmal samt Tochter Anneliese und Enkelkind. Bei einem klitzekleinen ganz nebensächlichen Disput wird deutlich, was sicher für Aus- bzw. Einwanderer in aller Welt gilt. Während sich die Elterngeneration eher noch dem Herkunftsland verbunden fühlt, empfindet die nachgewachsene Generation bereits viel stärker argentinisch. Wie haben uns gerade wieder auf unsere Boote verholt, und bereiten ein Kaffeekränzchen vor, da kommt die *lancha* mit Anna und ihren „Herbergseltern“ Klaus und Susanne. Und da wir in Argentinien sind endet das erweiterte Kaffeekränzchen mit einer weiteren Einladung, diesmal in den Ruder-Club Teutonia.

653. (Di. 22.08.06) Ich schließe die Kabelarbeiten im Heck des Bootes ab. Das Suchen überflüssiger und das Kürzen zu langer Kabel kann zu einer Leidenschaft werden. Anke hat derweil die reparierte reklamierte Kühlwasserpumpe noch einmal reklamiert. Da hat die Werkstatt doch einfach die Mitnehmerhülse des Impellers aufgebohrt statt die eigentliche Ursache zu beseitigen und die falsch sitzende Welle richtig zu positionieren. Man kann's ja mal versuchen. Und den selbstgebastelten Pumpendeckel weisen wir auch gleich zurück. Anke kann auf ihre Sprachfertigkeiten mittlerweile recht stolz sein. Vor ein paar



Bahnhof Punta Chica



Fassadendetails beim Bahnhof Punta Chica

Monaten haben wir in der gleichen Werkstatt noch mit telefonischer Übersetzungshilfe verhandeln müssen, und jetzt kann sie pumpenfachtechnische Konversation treiben! Ich habe derweil Toni aufgetrieben, einen jungen, sympathischen und gut aussehenden Spanier, der hier mit einem Aluminium-Colin-Archer, der MÓN liegt. Er gibt mir einen Tip, wo wir möglicherweise Ersatz für unseren fehlenden Inversalu-Anstrich finden können.

654. (Mi. 23.08.06) Den Tag haben wir überwiegend in der Praxis von Prof. emer. Dr. Roberto Sampaolesi verbracht. Augenuntersuchungen. Ganz schön anstrengend. Immerhin ergibt sich Positives. Bei Matze besteht keine Gefahr eines Glaukoms und er muß nicht ständig zu Vorsorgeuntersuchungen rennen. Und seine Sonnenbrille braucht er auch nicht ständig tragen. Bei mir sieht es ähnlich aus. Keine Glaukom-Gefahr, aber eine dicke Hornhaut, was einer Operation meiner Augen sehr entgegen kommt. Werde mich Anfang kommender Woche entscheiden. Wenn es nicht zu teuer ist lasse ich mich operieren und kann dann hoffentlich auf eine Brille verzichten.

Den Abend verbringen wir dann im Kreis der Familie des Prof. Sampaolesi. Neben ihm und seiner Frau Erica sind die Söhne Juan, ist in die Fußstapfen des Vaters getreten, und Mario, ganz anderer Typ, betreibt eine Surf- und Kite-Schule dabei und die aus Deutschland zu Besuch gekommene Nichte Margarete. Es gibt einen gemütlichen Abend mit mehrgängigem Menü bei klassischer Musik. Erfahren mal wieder viele interessante Dinge aus dem argentinischen Alltag und Leben.

Juan berichtet von seiner Vorstandstätigkeit beim Yacht Club Argentino. Er war kürzlich im Mittelmeer und die Marinapreise haben ihn entsetzt. Anders als das Management des Puerto Madero will er aber nicht die Preise im YCA anheben, nein, er will einen anderen Akzent setzen. (Wenn ich es richtig verstanden habe.) Es wäre doch erbärmlich, so weit gereisten Seglern, die hier ja häufig auch technischen Support bräuchten, auch noch das Geld aus den Taschen zu ziehen. Ihm schwebt vor, bis zu zehn Gastliegeplätze vorzuhalten, auf denen ausländische Segler bis zu 90 Tage kostenfrei liegen dürften, einschließlich kostenlosen Slippens und Stehens an Land!

Erica berichtet von Margaretes Lebenslauf. Sie hatte in Deutschland Probleme und ihr drohte die Sonderschule. Darüber war Erica recht entsetzt und sie bot Margaretes Eltern an, sie doch für ein Jahr nach Argentinien zu schicken. Hier stellte man schließlich fest, daß sie alles andere als eine Sonderschulkandidatin war. Sie konnte nach ihrem Argentinienjahr ihre normale Schulausbildung fortsetzen und ist heute eine der wenigen Elfenbeinschnitzerinnen, die es in Deutschland gibt.

Erica kann auch viele Geschichten aus den frühen Jahren erzählen. Vieles ist Familiengeschichte, aber es sind eben die Lebensgeschichten von „Pionieren“. Irgendeine Großmutter reiste als junge Frau auf Veranlassung ihres erfolgreichen Galans nach Buenos Aires, um hier als dessen zukünftige Ehefrau zu leben. Doch im Hafen wartete kein Verehrer. Und offenbar war es für sie nicht möglich, das argentinische Staatsgebiet ohne in den Stand der Ehe versetzt zu sein zu betreten. Die Zeit verstrich, aber der Standesbeamte und sie warteten vergeblich. So war klar, daß sie umsonst gekommen war. Sie würde wieder nach Deutschland zurückkehren. Irgendwie harrte man aber bis zur letzten möglichen Minute, und in eben der kam der vermißte Bräutigam denn doch. Sein Fluß-Schiff, mit dem er aus Misiones anreiste, war wegen einer Panne (Sandbank oder so) aufgehalten worden. Mit fliegenden Fahnen wurde standesamtlich geheiratet und so gab es doch noch ein *happy end*. Die kirchliche Trauung fand dann im tropischen Misiones statt.

655. (Do. 24.08.06) Heute wieder Spanisch-Unterricht. Anke geht es nicht sonderlich und sie läßt sich von Pato eine Aspirin geben. Im Laufe des Tages werden ihre Beschwerden immer stärker. Heftige Kopfschmerzen und Schmerzen am Ansatz der Nackenmuskeln am Hinterkopf. Der Rücken ist wohl eher das Problem, denke ich. Am Abend unkt Anke, daß ihr Rücken wohl eine Weiterfahrt unterbinden will.

„Wahrscheinlich ein Zeichen, daß wir uns hier seßhaft machen sollen!“

Nach dem Unterricht holt uns Gustavo ab. Er wartet bereits geduldig seit einer halben Stunde. Anke hatte ihm versehentlich eine falsche Uhrzeit gesagt. Gemeinsam fahren wir Richtung Zentrum zum Hauptzollamt für Paketdienst. Zuerst geht es zu einer Poststelle, dort zieht man die obligatorische Nummer für die Warteschlange. Die Argentinier sind ausgeprägte Warteschlangenspezialisten, sowohl mit als auch ohne Nummernzettel. Da stehen sie den Engländern in nichts nach. Ich habe leider die

fatale Eigenschaft, die Nummernspender geflissentlich zu übersehen, was mir natürlich immer eine Extra-Zeit einbringt. Aber unter Gustavos Leitung kann das nicht schief gehen. Im Postamt zahlen wir eine erträgliche Gebühr für die Lagerung und tauschen unseren Benachrichtigungsschein gegen einen Abholzettel. Mit diesem geht es nun eine Tür weiter zum Zoll. Hier muß man keine neuen Nummern ziehen, es wird nach der Nummer des Abholscheines aufgerufen. Als wir dran sind geht es in einen abgetrennten Raum mit zahlreichen Schaltern. Dahinter weiß bekittelte Staatsdiener. Mit unserem Schein in der Hand verschwindet der Beamte in den Katakomben und taucht wenig später mit dem lang ersehnten Paket wieder auf. Was denn darin sei? Eine vergessene Jacke. Kein Problem. Das Paket wird nicht einmal aufgemacht. Unerwartet mühelos ist dieser Kelch an uns vorübergegangen. Nur als Gustavo die Paketgebühr von 58,- EUR sieht, die die deutsche Post abgezockt hat, bleibt Gustavo die Sprache weg.

Zusammen gehen wir dann in einem „amerikanischen“ Restaurant essen. Amerikanisch heißt in dem Fall US-amerikanisch geprägt. Das Essen ist aber nicht schlecht und die Preise sind erträglich. Auch Gustavo klagt dabei sein Leid. Rückenprobleme. Hat natürlich viel auf seiner Farm gearbeitet und ist dabei viel geritten. Und ein paar anstrengende Geburtshilfen waren auch dabei. Der Krankenstand steigt. Aber die Berichte aus der Alltagspraxis eines argentinischen Rinderzüchters sind recht interessant. Gustavo kann auch Kaiserschnitte und hat so manchem Kalb zum Licht der Welt verholfen. Interessant ist, daß er nach der Rasur nur einen ganz kleinen Schnitt mit dem Skalpell macht und die Bauchdecke dann mit den Fingern aufreißt. Das klingt brutal, ist aber wesentlich schonender, da beim Aufreißen keine Nerven verletzt werden. Einen Schnitt kann man dagegen kaum so sauber führen, daß nicht auch Nerven getrennt werden. Schon gar nicht, wenn die Operation mal auf dem *campo* erfolgen muß. Je nach Alter und Allgemeinzustand der Kuh wird dann bei der Gelegenheit auch gleich kastriert. So gibt es vieles zu erfahren und die Zeit vergeht. Als wir zurück am Boot sind, ist der halbe Tag vergangen. Und nichts am Boot gemacht.



656. (Fr. 25.08.06) Ein Tag, an dem wir leider nicht viel schaffen. Wir unterliegen mittlerweile dem Einladungsstreß. Pünktlich um 11:30 steht Klaus, Vorsitzender des Teutonia-Ruderclubs am Lancha-Steg und holt Anne, Matze und uns ab. Es geht mit etwas *sightseeing* in den äußersten Norden des Großraums Buenos-Aires. Der Teutonia Club hat vor etlichen Jahren ein Grundstück weit vor den Toren der Stadt

gekauft und ist umgesiedelt, da man befürchtete, unter dem zunehmenden Bevölkerungs- und damit Nutzungsdruck auf den stadtnahen Gewässern Probleme zu bekommen. Das war wohl sehr weitsichtig gedacht, da die in anderen, meist in Tigre liegenden Clubs, heute Probleme mit dem insgesamt sehr starken Sportbootverkehr haben, und als Folge unter starkem Mitgliederverlust leiden. Irgendwie schade, denn die Clubgebäude bestimmen mit ihrer eigenwilligen, oft deutlich an Stilen der Herkunftsländer orientierten Architektur, das Erscheinungsbild von Tigre.

Der Teutonia Club liegt ruhig und abgeschieden im Grünen und ist offenbar auch sportlich erfolgreicher denn je. In den Bootshallen können wir die Spazierboote ebenso bestaunen wie aktuellste *high-tec*-Renner. Das Club-Restaurant ist eigens wegen unseres heutigen Besuchs geöffnet. Es gibt nicht einmal – wie zu erwarten wäre – ein Standardgericht, nein, wir können ganz normal *a la carte* essen. Kaum gesättigt, geht es in die Gegenrichtung in den Stadtteil Olivos. Wir sind bei Susanne und Klaus zu Hause zu Kaffee und Kuchen eingeladen. Anne, die mit Ruth und Kyall reiste, ist auch da. Wie immer gibt es ein quietschiges Wiedersehen. Und es gibt Erdbeertorte und Apfelkuchlein. War da wer gesättigt? Unsere Frauen vielleicht, aber für gestandene Männer wie Matze und mich sind das alles nur kleine Übungen.



Beispiel der Heimatverbundenheit, Glasfenster aus dem alten Clubheim



Achter-Torpedos



„Bescheidenes“ Clubheim

Was unsere chicas allerdings mit gewissen lästerlichen Bemerkungen kommentieren. Als wir endlich wieder im Club sind haben wir einen Tag, an dem wir nichts geschafft haben, aber doch reichlich geschafft sind. Und welches Resultat, sowohl auf LEOA als auch JUST DO IT bleibt die Küche zum Abendessen geschlossen.

657. (So. 27.08.06) Ankes Rückenprobleme waren so stark, daß sie gestern noch zu einem Osteopathen gegangen ist. Hatte Glück und konnte über Klaus und dessen Tochter sofort einen Termin bei einem Arzt erhalten. Den Rest des Tages verbrachte sie dann mehr oder weniger in der Horizontale. Der Angelausflug mit Sampaolesis fiel auch aus. Bekamen keinen Telefonkontakt. Na ja. Das Wetter sah auch bedenklich aus und wurde im Laufe des Tages recht frisch. Keine Bedingungen, bei denen man mit einem Schlauchboot auf den Rio de La Plata hinausfährt. Fiel daher in einem Anfall von Abenteuerlust und Arbeitswut über die Motorelektrik her, angefeuert von Matze. Leider gab nach halb getaner Arbeit meine Lötpistole auf. Schraubte sie auf und fand einen losen Draht. Nun brauchte ich Matze (gerade nicht da), um die Lötpistole zu löten! Glücklicherweise kamen die beiden auch bald wieder zum Boot zurück und ich konnte mein neues Lieblingsspielzeug bald und funktionstüchtig und von einem Kakao gestärkt in Empfang nehmen. Setzte mich dann Abends ran, um wenigstens noch einen Teil des Werkes fertig zu stellen. Das scheint sich heute zu rächen. Vertrage wohl die Lötdämpfe nicht. Habe jedenfalls klassische Vergiftungssymptome: Übelkeit, Kopfschmerzen, Erbrechen. Ist heute also mein Tag, um die Horizontale zu bevölkern, während Anke schon wieder ein wenig herumkraucht.

Bei solchen Gelegenheiten staune ich immer wieder, wie problemlos es doch ist, auf den paar Quadratmetern, die wir haben, auszukommen und nie das Gefühl zu haben, daß es zu eng, zu klein, nicht ausreichend ist. Und das zu zweit, mit eingeschränkten Möglichkeiten, mal von Bord zu kommen und keinem achtstündigen Arbeitstag, der einen für mehr als ein Tagesdrittel in eine andere Umgebung verfrachtet. Eine Wohnung, ein Haus könnte doch genauso bescheiden sein?! Aber da gibt es wohl eine andere psychologische Barriere.

658. (Mo. 28.08.06) Der Wecker rappelt wie jetzt üblich am Montagmorgen um Viertel nach sieben. Der Spanisch-Unterricht ruft. Ich schwänze allerdings; denn nach meinem gestrigen Zustand will ich heute lieber kürzertreten. Muckele so mit der Vereinfachung der Motorüberwachungsverdrahtung vor mich hin. Ergebnis: Alle Instrumente zeigen an, auch die immer ausfallfreundliche Wasser- und Dieseltankanzeige. Dafür geht der Drehzahlmesser nicht und die meisten Warnlämpchen und der Alarmsummer verweigern den Dienst. Das Vorglührelais startet dagegen, sobald man den Motor einschaltet. Ein Fall für Matze. (Die folgende Sequenz spielt eigentlich am Mittwoch, aber nun hab ich sie eben hierhin geschrieben, und da bleibt sie auch.)

Er hatte sowieso schon immer ganz interessiert mein Tun begleitet, mir Tips gegeben usw. Und ich hatte ihm zuvor ja noch gesagt, also:

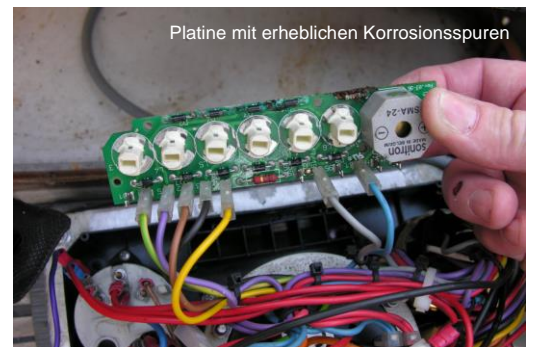
„Matze,“ hab ich noch gesagt, „verdrahte mir doch das Panel und wir verrechnen das als Anzahlung auf die D 100,“ die ich ihm ja verkaufen will.

„Ach neee, hab keine Lust zu arbeiten. Nee, mach mal lieber selbst.“

Ja, und nu?

„Gib ma her,“ sacht. „Das hamma schnell. Mach ich nich gleich, aber heute abend oder morgen. Mal sehen. Kann nich schwer sein!“

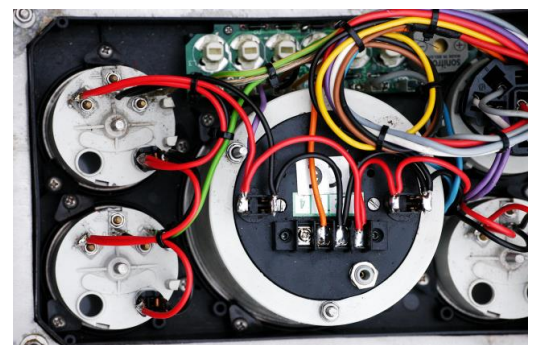
Während ich so mit anderen Dingen vor mich hinmuckele, höre ich vom Nachbarboot so vertraute Geräusche. Schnipp und knips und wieder schnipp. Aha! denke ich, nun bin ich aber gespannt. Zwei Stunden später hält mir Matze das Panel wieder hin.



Platine mit erheblichen Korrosionsspuren



Kabelsalat (Ausschnitt)



Ordnung made by Matze (Ausschnitt)

„Der Drehzahlmesser geht wieder, und der Rest funktioniert auch wieder so, wie es soll. Mußte nur noch dein Abgasalarm anschließen.“

Stauend stehe ich vor einem aufgeräumten Verdrahtungswunderwerk. Matze konnte das Elend, das ich ihm übergeben habe, wohl nicht lange ansehen und hat alles neu verdrahtet. Selbst jetzt ist er noch nicht zufrieden und meint, es könnte noch optimaler sein. Ich denke nur, Matze, hätteste offiziell gearbeitet, hätteste noch Geld verdient, und nu machste die ganze Arbeit für nix. Das mit dem Kaufmännischem geht doch ganz anders!

Anke ist mit ihren Montags-Aufgaben erfolgreicher als ich. Nach dem morgendlichen Spanisch-Unterricht kümmert sie sich um Information und Beschaffung: Unterwasseranstriche, Überwasserfarbe, Stecker für die Motorelektrik und vieles mehr. Und natürlich hat sie wieder den obligatorischen Schmutzwäschesack dabei. Immerhin findet alles bei strahlendem Sonnenschein und blauem Himmel statt, und das macht ja dann auch Spaß.

Es ist schon dunkel, als Jochen auftaucht. Unsere beiden sind heute schon um fünf Uhr los, Anne zog ins Krankenhaus zu ihrer OP. Er ist dann den ganzen Tag treusorgend und vorlesenderweise bei ihr geblieben. Sie war noch nie im Krankenhaus. Da ist es sicher ein besonders unangenehmes Erlebnis, aus der Narkose zu erwachen und vollverkabelt und verschlaucht zu sein. Aber das ist sicher nicht von langer Dauer, und Donnerstag können wir sie schon wieder zurück erwarten.



Fast das ganze Innenleben einer Flügelradpumpe

659. (Di. 29.08.06) Zur Abwechslung wird heute an der Druckpumpe des Wassermachers herumgedoktort, die keinen Mucks mehr von sich geben will. Gegen Mittag ist der Befund klar: Das gute Stück ist in den wesentlichen Teilen einwandfrei, aber das Kugellager am motorseitigen Ende der Pumpe sitzt fest. Völlig korrodiert. Genauso sieht es mit einem Seeger-Ring aus, der den achteren Pumpendeckel fixiert. Rostende

Stähle auf einem Produkt für den Einsatz in salzwasserhaltiger Umgebung. Igitt. Welch ein Schmalspuringenieur kann so was nur verbocken. Habe unserem Händler mit der Reklamation gleich ein paar Beweisfotos geschickt. Mittags ist Anke maulig. Sie fürchtet, daß wir unsere Arbeiten nicht schaffen, ich verursache wahrscheinlich auch zu viel Arbeitschaos und außerdem bereitet ihr der Besuch meines Bruders Kopfzerbrechen. Sie fürchtet, daß sein Kommen uns zusätzlich unter Druck setzt. Ich sage nichts. Erst mal setzen lassen. Über den „Druck“ durch meinen Bruder bin ich gar nicht unglücklich, denn er zwingt uns zu zügigem Arbeiten. Sonst würden wir nur weiter rumdaddeln und mit mehr Zeit auch nicht mehr schaffen.



Des Übels Ursache

Heut ist auch mal wieder Interview. Thema: Himmel. Mal ein Thema, zu dem uns sofort und spontan jede Menge einfällt. Der Himmel ist auf See ja allgegenwärtig. Wasser und Wind, Himmel und Meer. Der Himmel strahlend blau, wolkenlos. Mit der ewigen Karawane der Passatwolken (auf dem Meer kaum gesehen, dafür auf dem Paraná). Leichte, fädrige Zirren. Aus kleinen feinen Cumuli gewebte Muster. Schlichte Haufen und gewaltige Gewittertürme. Unwirkliche linsenförmige Gebilde, Einzelwolken, die völlig verirrt vor einem andersartigen Wolkenhintergrund stehen. Ein kreisrundes Loch in der Wolkendecke, aus dem trichterförmig eine umgekehrte Kegelspitze ragt. Der Beginn einer Wasserhose? Himmel in Schattierungen von dunklem über stählernes bis zu blassem und bleigrauem Blau. Übergänge zum Purpur und ein grünes Band über dem rot verlaufenden Abendhimmel. Das sagenhafte Grüne

Leuchten ist uns dagegen noch nie begegnet und ich verbanne es getrost in das Reich ner Fabel. Abendhimmel mit gleichmäßigen Farbskalen auf wolkenfreier Leinwand. Abendhimmel mit grell orange leuchtenden Farbsäumen auf den Bäuchen der Schäfchenwolken, die oberseits blaßorange und rosa und dann schnell farblos werden. Völlig anders die Rottöne des beginnenden Morgens. Blasser, pastellfarbiger. Vorausgegangen ein schwarzdunkles Purpur, das sanft zum Schimmern erwacht. Die Sonne, die einen ersten grellen Blink über den Horizont sendet, auf diesem eine Linie zeichnet wie geschmolzenes Metall, das hier aufflammt und da erlischt. Brodelt. Einem Feuertanz gleich. Die tanzenden Fackeln verbinden sich und dann, dann erhebt sich der erste Ansatz der Sonnenscheibe über die Kimm. Ich höre dann immer Nielsen's Helios Overture vor meinem *geistigen Ohr*. Auch gibt es diese dramatischen Himmel, mit blaßgelben Farben, unwirklich und drohend. Oder schlicht nur jagendes Grau. Wogender Himmel über wogendem Meer. Noch nie schien es mir, uns, langweilig, den Himmel (und die See) zu betrachten. Immer und immer wieder aufs Neue. Und wenn ganz unromantische Kondenzstreifen das Azur durchheilen? Reinhard Mey und die grenzenlose Freiheit über den Wolken? Na, grenzenlos und frei ist das Fliegen dort oben heutzutage sicher nicht mehr. Aber doch ist da gleich wieder die Sehnsucht des Reisenden und das Streben nach Orten, an denen man gerade nicht ist. Oder auch der Gedanke, da fliegen sie hin, zu dem Ziel, dem auch Du zustrebst. Das Ziel, das auch für Dich noch die Idee von Romantik verkörpert.

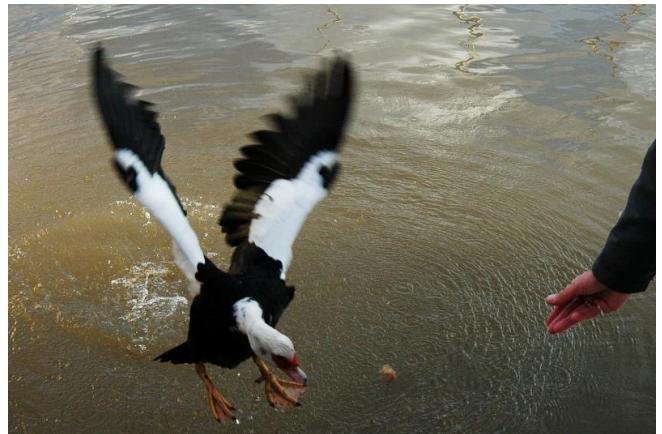
Der Himmel zeigt auch Licht. Flammende Infernen. Tropische Gewitter in einer Intensität, die wir uns in Mitteleuropa nicht vorstellen konnten. Blitze in einem Ausmaß, einer Häufigkeit und einer ungekannten Leuchtkraft. Häufig spielen sich die Gewitter in den Wolken ab. Blitze queren das Firmament, Wolken werden zu irrlichternden Gestalten. Ganz anders der friedliche Sternenhimmel, die Leuchtkraft der Milchstraße fernab der Großstädte und Siedlungen, das Kreuz des Südens, das man erkennt, auch wenn man noch nie eine Abbildung dieses Sternbildes gesehen hat. Auch die Planeten leuchten intensiver als bei uns. Im Feldstecher – wie profan – erkennen wir mühelos sogar zwei der Jupitermonde. Und dann diese ganz seltenen Nächte, in denen das silberne Mondlicht, ein gern gesehener leuchtender Gast, der in seiner Freundlichkeit eins ums andere Mal eine silberne Bahn vergießt, einen oder gar zwei Mondbögen an das Himmelsschwarz zaubert. Einer verlorenen Sektperle gleich könnte mir der huschende Lichtstrich einer Sternschnuppe erscheinen, und mit viel Glück fällt mal einen fetter, glühender Meteor auf zitternder Bahn durch den Gesichtskreis.

Aber abseits der Farben, was bedeutet der Himmel noch? Er verheißt ruhiges, gemütliches Segeln, oder Anstrengung und Kampf. Er fordert Ausdauer und Duldsamkeit und die Bereitschaft, die Umstände so zu nehmen, wie sie sind. Gerade, wenn sie gar nicht angenehm sind. Und manchmal gibt er Zeichen. Oft gesucht und oft zu spät erkannt, wenn ein tückischer Squall naht, oder ganz deutlich und unmißverständlich, wenn sich eine Wolkenwalze nähert. Eine *cigarra*, wie es in Argentinien heißt. Dann heißt es angeblich schnellstens die Segel bergen, denn in Kürze wird es heftig blasen. (Ist uns bislang aber noch nie begegnet.)

660. (Fr. 01.09.06) Eigentlich wollten wir nur mal eben Wasser bunkern fahren. Die 200 Liter, die ich neulich mühsam per Dingi rankutschiert hatte, waren verbraucht. Und da nicht klar war, wann wir würden Kranen können, hielten wir es für das beste, per Boot zum Wasserschlauch zu fahren. Bei der Gelegenheit würden wir ja auch gleich noch die (erste) reparierte Wasserpumpe und das Motorpanel testen. Der frische Wind kam aus Nord und schob uns, da abgedeckt, sanft aus dem Liegeplatz. Als das Boot halb raus war, dachte ich, jetzt könne ich einkuppeln, zumal ich die achteren Festmacherleinen deutlich hatte absinken sehen. Das Getriebe klackte ein, die Welle begann zu drehen und schon vernahm ich ein vertrautes, klackerndes Rumpeln. Auskuppeln.

„Anke, halte uns von LEOA ab, aber halte uns auch dran fest. Wir haben ´ne Leine im Propeller!“

„Was ist denn das für ´ne Sch...! Nicht schon wieder!“



Täglicher Frühstücksgast – noch wissen wir nicht, welche Überraschung der Tag bringt.

An LEOA hangelten wir uns wieder zurück und vertäuten uns mal wieder längsseits.

„Und was machen wir jetzt?“

„Tauchen, was sonst?“

„Ogott, das werde ich ja diesmal machen müssen. Ich habe ja einen Neopren-Anzug.“

„Laß mich erst mal versuchen.“

Bin ziemlich entschlossen. Nur nicht über die Wassertemperatur nachdenken. (15° C messen wir später.) Besser gleich entschlossen handeln. Klamotten runter.

„Aaaaannke!!! Wo sind meine Badehosen?“

„Das weiß ich doch nicht. Da, wo Du sie hingetan hast.“

„Ich hab sie nirgends hingetan. Die hingen immer im Bad, aber da sind sie nicht!“

Na ja, eine findet sich wieder ein. Badeleiter raus, und rein ins Wasser. Nur nicht lange zögern und bloß kein Zeitlupeneinstieg. Geht sogar. Erst mal die Holeinen ertasten. Erster Tauchgang. Die Leinen gehen gar nicht zum Propeller sondern zum Ruder. Was ist das denn? Auftauchen.

„Die Leinen hängen im Ruder. Ich glaube im Spalt zwischen Ruder und Skeg.“

„Wie kann das denn sein?“

Nächster Gang. Gleich wieder raus. Gar keine Luft gehabt. Ist doch verdammt kalt. Erst mal auf die Badeplattform. An der Luft ist es doch wärmer. Überlegen, wie am schlausten vorgehen. Am besten, noch mal alles von backbord aus erkunden. Wieder rein ins Wasser, gleich bis in Höhe Skeg schwimmen und abtauchen. Sicht wie immer null. Ja, da sind die dünnen Sorgleinen. Aber doch nicht im Spalt. Auftauchen.

„Die Leinen sind doch nicht im Ruder verklemmt, sie führen über das Ruder und dann zum Propeller.“

Tauchgang. Tasten.

Tauchgang. Nochmals tasten.

Zum Heck. Auf die Plattform. Vor allem am Kopf wird es kalt.

„Ich glaube, ich kann die Mistdinger abwickeln. Muß erst mal Lose in die Leinen bekommen.“

Vom Heck aus an den anderen, zugänglichen Enden der Leinen zerren. Immerhin, sie haben noch Spiel. Wieder ins Wasser. Tauchgang.

Ja, es läßt sich Lose in die Leinen holen. Auch am Propeller kann ich die Leinen bewegen. Auftauchen. Kalt.

Gut durchatmen. Tauchgang. Hier zerren, da zerren. Nicht zu viel zerren, lieber locker lassen und versuchen, eine Bucht über einen der Propellerflügel zu bewegen. Abstoßen, auftauchen.

Durchatmen, abtauchen, zerren und probieren. Tut sich nichts.

Auftauchen, abtauchen. Verdammt kalt. Zwei Buchten los.

Auftauchen, abtauchen. Tröstlicher Gedanke: Bewegung hält warm. Noch ´ne Bucht los.

Auftauchen, abtauchen. Und noch mal. Die losen Teile scheinen frei zu sein. Aber auf der Welle sitzt noch ganz schön viel. Ab auf die Heckplattform. Im Wind aufwärmen.

„Mir ist schwindelig.“

„Soll ich Dir ein Handtuch bringen?“

„Nee, laß mal. Geht schon.“

Ob ich doch schneiden soll? Aber wir haben ja Ehrgeiz. Noch warten, bis das Schwindelgefühl vorbei ist. Wieder ins Wasser. Beim ersten Versuch halb am Ziel vorbei getaucht. Habe aber plötzlich ein kurzes Stück Leine in der Hand. 10 cm, die Enden ausgefranst. Neuer Versuch. Der Tauwerkschneider, der unmittelbar vor dem Propeller auf der Welle sitzt, läßt sich gut ertasten. Immerhin. Propeller drehen, und ein paar Törns lassen sich lösen.

Auftauchen. Nur nicht aufgeben. Abtauchen. Noch ein paar Törns. Auf und ab. Lege wieder eine kurze Schlaufe über einen Propellerflügel und plötzlich sinkt die Leine fast weg. Festhalten. Auftauchen. Noch mal zum Propeller. Tatsächlich nichts mehr da.

„Ich hab´s!“

Und ab zum Heck damit. Kleine Überraschung: Habe zwei Leinen mitgebracht, jede mit einem Auge am Ende, aber ohne Verbindung. Glück gehabt, daß ich beide erwischte. Mit der einen Holeine bekommen wir einen Festmacher hoch. Der zweite fehlt. Er stellte offenbar die Verbindung zwischen beiden Sorgleinen dar. Immerhin ein Teilerfolg. Wir können uns wieder eigenständig an unserem Liegeplatz befestigen.

„Was nun?“

„Laß uns Wasser holen fahren!“

Trockne mich ab und ziehe mich an. Ein frisches Prickeln am ganzen Körper. Werfen erst mal die Heckleine weg und bevor wir uns vom Liegeplatz machen, kontrolliere ich noch mal vom Dingi aus, ob wir eine Leine im Ruder haben. Dann gibt Anke die Vorleinen frei und wir lassen uns wieder vom Wind aus der Box treiben. Mit ein bißchen Gewürge. *Aber nicht noch mal einfädeln.*

Der Rest geht dann wieder wie gewohnt. Beim Bunkern treffen wir Juan, der die Kranmanöver fährt. Können Dienstag oder Mittwoch raus. Das ist doch was. Spülen noch ein wenig das Deck und dann geht es zurück. Der Rest des Tages vergeht mit den üblichen Besorgungen (Anke) während ich im Boot umstau und aufräume und die Hundekoje wieder bewohnbar mache. Nebenbei setzen wir Matze zu, daß er auch zum Chiropraktiker soll. Klagt seit Tagen über starke Schmerzen. Abends sitzen wir bei LEOA zusammen. Die Crew der ULTIMA, Sandra und Timo sind auch zu Besuch.

661. (Sa. 02.09.06) Bin heute nicht sehr effektiv. Vielleicht hängt mir die gestrige Taucherei noch in den Knochen. Oder die unruhige Nacht. Hat ungewohnt geweht und wir sind ganz schön geschwojt. Mit der fehlenden zweiten Festmacherleine war es bewegter als normal. Lagen ganz schön auf LEOA drauf.

Immerhin habe ich heute die zweite reklamierte Kühlwasserpumpe begutachtet, getestet und für gut befunden. Der Gehäusedeckel war es natürlich nicht. Habe seine Vorderseite abgeschliffen und ihn dann umgedreht montiert. Das geht ja auch.

Unsere Invalidentruppe krepelt so vor sich hin. Anne ist 5 Tage nach ihrer Operation eher munter. Jochen dagegen ist ungewohnt steif und auf seinen schmerzenden Arm fixiert. Er besucht heute nachmittag gemeinsam mit Anke den Chiropraktiker. Mal sehen, wie es wird. Ich habe mich dann ins Dingi geschwungen und bin auf einen Klönschnack zur ULTIMA gepaddelt. Mußte mal aus meinen „vier Wänden“ raus. Bin ja seit Tagen kaum mehr vom Boot gekommen.

662. (Di. 05.09.06) Die letzte Tage war es sehr kalt. Auch tagsüber blieb es frostig. Die Sonne kam nur gelegentlich für ein paar Minuten durch. Verlockte beispielsweise Matze und mich, draußen am Clubgrill ein Schnitzelchen zu bestellen, und kaum war die Order raus, verkroch sie sich hinter überraschend aufgetauchten Wolken und wir durften frösteln. Außerdem wird das Filetsteak bei solchen Gelegenheiten natürlich in Rekordzeit kalt.

Nicht umsonst haben wir gestern wieder den Diesellofen gezündet. Erwarben zwar auch eine elektrische Heizung (29,- Pesos !), die das Boot durchaus wärmt, aber wir wollten sie ungerne ohne Beobachtung heizen lassen. Neulich hat schon eine Steckdose geschmort. Da wir andererseits das Boot am frühen Abend verlassen und es anschließend mollig warm vorfinden wollten, kam wieder der bewährte Reflex zum Einsatz. Der Gipfel war eine heute eingetrudelte mail, in der sich die WINDLISELS über die Temperaturen bei Angra dos Reis in Brasilien beklagten. Sie frören bei 18° C! Das ist ja nachgerade lächerlich. Diese bei TO-Klaus warmduschenden Weicheier sollen mal herkommen und wieder wirkliche Kälte kennenlernen.

Zu tun gab es in den letzten Tagen jede Menge. Nachdem Anke sich ja schon Meriten in kühlwasserpumpenspezifischem Castellano verdienen konnte, hat sie sich nun auf die Kommunikation mit Drehereien gestürzt. Hintergrund ist unserer Wassermacher. Wie schon angedeutet wollten wir die Konservierung erneuern, aber die Pumpe tat es nicht. Wie sich herausstellte, war ein Kugellager an der Druck-Pumpe völlig korrodiert und blockierte alle Bemühungen des armen Motors. Nachdem Shipshop in Duisburg eine Reparaturanleitung mailte - die Vorteile des Internet sind wirklich nicht zu verachten - konnte ich das gute Stück mehr oder minder fachgerecht zerlegen. Zuvor mußte ich allerdings das im französischen Idiom verfaßte Pamphlet natürlich übersetzen. Ob der gute Georg Seifert mich ärgern wollte? Als wenn es mit dem täglichen Spanisch nicht schon genug wäre. Gott sei dank ist Techniksprache halbwegs international. Befund der Zerlegerei: ein verrostetes Kugellager, weil, aus schlichtem Normalstahl bestehend. Der dahinter liegende Seeger-Ring sah auch nicht besser aus. Und die zentrale Welle zeigte Rostspuren, an allen Dichtungen vorbei bis ins Innere der Pumpenkammer und Spuren von Lochfraß und Spaltkorrosion. Nach deutschem Recht unterliegt die Pumpe eigentlich noch der Garantie. Wir sind gespannt, was dabei herauskommt. Da wir uns aber nicht auf die Garantie verlassen wollten, hat Anke sich um ein neues Lager gekümmert. Gibt es natürlich nicht in den



Lori aus der Nachbarschaft

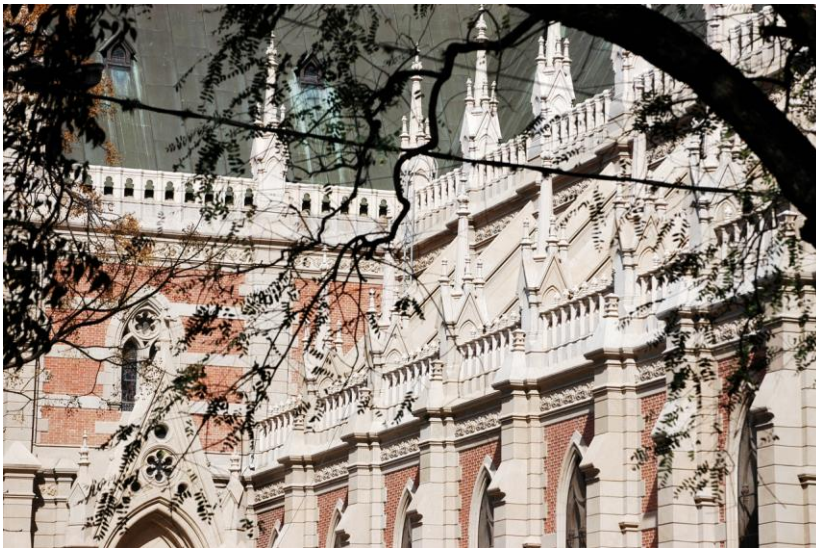
erforderlichen Maßen. Also muß der Innendurchmesser des Lagers um 1 mm aufgedreht werden (geht aus praktischen Gründen nicht), oder die Pumpenachse muß für das Lager ein wenig runtergedreht werden. Gestern bekamen wir die Achse und heute wollte ich alles zusammensetzen. Überraschung: Der gute Dreher, dreht sonst Wellen für Boote mit lockeren 1.000 PS am Getriebeausgang, hat unser zierliches Pumpenwellchen ein wenig zu fest in die Drehbank eingespannt. Ausgerechnet in einem Bereich, der als Gleitlager funktioniert und nun, etwas übertrieben ausgedrückt, statt rund dreieckig ist. Habe tüchtig mit feinem Sandpapier geschliffen, um das Stück wieder rotationsfähig zu machen. Wird wohl ausreichen, um den Wassermacher zu spülen, aber es ist

sicher nicht die endgültige Lösung. Nun stehen wir vor der Gretchen-Frage, was tun? Die Achse neu drehen? Oder eine neue Pumpe ordern? Immerhin haben wir bei der Gelegenheit die für die Demontage und den anschließenden Zusammenbau der Pumpe nötigen passenden Stützhülsen drehen lassen. Die sind auch sehr hübsch geworden.



Mauerblümchen

Sonst plagen wir uns noch mit dem Spanisch-Unterricht rum. Anke, ehrlich gesagt, weniger. Ich um so mehr. Gestern war ich so gefrustet, daß ich schon überlegt habe, mich der Enthaltbarkeit zuzuwenden.



Kathedrale von San Isidro

Natürlich gibt es neben all der Arbeit auch Momente und Begebenheiten, die unseren Aufenthalt gleichsam mit Farbe füllen. Als wir am Sonntag bei strahlendem Sonnenschein nach San Isidro spaziert sind, um den dortigen, leicht freakigen Flohmarkt zu besuchen, turnte plötzlich und ungewohnt wenig scheu ein Lori über unseren Köpfen herum und naschte an den Früchten eines kleinen Baums. Und nur wenige Meter entfernt schwirrte ein Kolibri an ganz eigentümlichen Blüten, die ein wenig an unser Tränendes Herz erinnern. Was uns so fasziniert, ist, daß diese Tierchen hier in doch recht frostigen Gegenden leben. Wir hatten



Flohmarkt und Kleinkunst mit höchstem Segen

uns bislang nur vorstellen können, daß Kolibris und Papageien in tropischen Klimazonen zu Hause sind.

663. (Mi. 06.09.06) Während des Frühstücks maile ich bereits hin und her, um ein paar Dinge zu erledigen. Dann machen wir uns zügig an den Austausch der korrodierenden Schläuche des Wassermachers, denn heute wollen wir die reparierte Wassermacherpumpe einsetzen. Die Zeit drängt: Wir haben das Gerät vor einem Jahr konserviert, und es muß nun erneut konserviert werden, um Schäden an den empfindlichen Membranen zu vermeiden. Fertig zusammengebaut ließ sich die Pumpenachse nur schwer drehen, aber ich denke, der E-Motor ist stark genug, um das gute Stück durchzudrehen. Mehr beunruhigt mich, daß sie spürbar zu eiern schien. Aber wie heißt es doch so schön: Probieren geht über studieren. Wir setzen den Pumpenkopf an den Motor, schließen die Schläuche an und dann lege ich den Schalter um. Und schnell wieder zurück. Hm. Hörte sich ganz normal an. Gewissermaßen wie früher. Nochmal. Schalter auf ein. Die Pumpe werkelt los. Im Auffangbehälter plätschert es und die eigentliche Desaliniereinheit gibt das erste „Klack“ von sich. Ein Zeichen, daß intern der hohe Druck aufgebaut wird. Dann gibt es noch zwei Zeichen. Akustisch: ein Zischen, und optisch: sprühendes Wasser. An der Pumpe. Schnell wieder aus. Hm; hm. Sind die Schläuche nicht fest genug angezogen? (Schon solche Ereignisse machen es völlig unverständlich, wie man eine solche Pumpe mit Lagern aus normalem Stahl ausrüsten kann.) Nochmal an, kurz beobachten, und aus. So was. Das Wasser spritzt nicht aus den Schlauchstutzen, es dringt direkt am Rand des Abschlußdeckels aus der Pumpe. Nach dem ersten Schrecken bauen wir sie wieder ab. Jetzt zeigt sich, daß der Deckel nicht mehr richtig sitzt. Offenbar habe ich den Seeger-Ring, der den Deckel fixiert, nicht sorgfältig genug in seinen Schlitz gedrückt. Hämmere ihn mit Hilfe meines Fellhammers, einer Knarrennuß und der schönen neuen Stützhülsen in seine Position und lasse den Sitz noch mal von Matze begutachten. Mehr als in seiner Nut sitzen kann er nicht, ist sein Kommentar. Immerhin dreht sich die Achse jetzt überraschend leicht. Wieder wird der Pumpenkopf angeschraubt, werden die Schläuche angeschlossen.

„Wollen wir?“

Wir wollen. Anke steht an der Pumpe, ich an der Schalttafel. Schalter umlegen. Die Pumpe werkelt los. Hört sich normal an.

„Sag mal, das Wasser im Eimer steigt.“

„Quatsch, da steigt nichts.“

„Doch, es steigt. Und außerdem wird's trüb.“

Schalter auf aus

„Sag mal, ist das Ventil im Bad auf Ansaugen von draußen gestellt?“

„Quatsch. Kann nicht sein.“

„Äh, ja, äh. Ist es doch.“

„Und nun?“

Anke ist spürbar genervt. Wenn so viele Dinge schief gehen, ist das nicht gerade förderlich für ihre Laune.

„Na ja, Eimer auskippen, ein paar 5-Liter-Flaschen Mineralwasser kaufen, und noch mal von vorne.“

Das Mineralwasser benötigen wir, um den Wassermacher mit chlorfreiem Wasser vom bisherigen Inhalt zu befreien und dann mit einem Biozid-Zusatz eine halbe Stunde lang im Kreislauf zu spülen. Anke macht sich auf den Weg, das Wasser zu besorgen. Ich nutze derweil den niedrigen Wasserstand, um vom Dingi aus nach der Leine zu angeln, die wir neulich verlorenen haben. Fische auch die vorhandene Leine, die Kette, an der die vorhandene hängt, und die Hauptkette, an der die einzelnen Muringleinen angeschäkelt sind. Nur die Festmacherleine, die ich eigentlich suche, taucht nicht auf.

Dann ist Anke auch schon wieder zurück. Ein gutes hatte die Sache aber doch. Der Eimer war gar nicht, wie ursprünglich angenommen, mit der Konservierungslösung gefüllt, sondern nur mit einer Reinigungslösung. Wir gehen die Sache also noch mal von vorne an, Schritt für Schritt der Bedienungsanleitung folgend. Und, kaum zu glauben, eine halbe Stunde später ist der Wassermacher frisch konserviert und wir sind zufrieden. Die Pumpe hat, trotz gelegentlicher irritierender Geräusche durchgehalten.

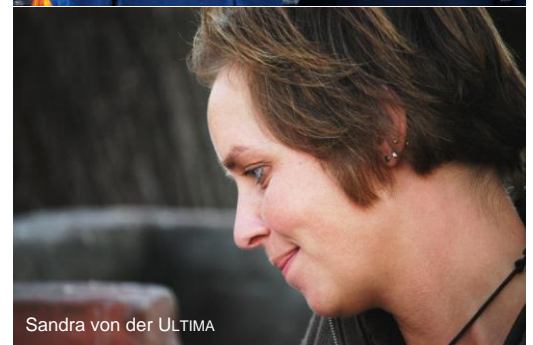
664. (Fr. 08.09.06) Anne hat heute Geburtstag. Als sie LEOA verläßt, um Einkäufe für die Feier zu machen, sieht man ihr die Nachwirkungen der Operation gar nicht mehr an. Munter hüpfte sie zu Vicente auf die ESPORA und macht sich auf den Weg. Haben ihren Aufbruch gerade noch rechtzeitig mitbekommen und bringen ihr ein Geburtstagsständchen. Stevie Wonders Happy Birthday. Für uns vergeht der Tag nach dem üblichen Schema. Anke organisiert und kauft ein, ich werkele am Boot. Viel Mühe bereiten mir drei Arretierbohrungen, die ich in die Schotschiene der Selbstwende-Fock setze. Sie sollen möglichst exakt positioniert sein, denn sie dienen als Widerlager für zwei Stopperschlitten, die bei Bedarf die Bewegung des Schotwagens begrenzen oder unterbinden. Gleich bei der ersten Bohrung wandert mir der Vorbohrer unbemerkt aus und ich habe meine liebe Mühe, die folgenden Bohrgänge mit zunehmenden Bohrdurchmessern so zu lenken, daß das endgültige Loch möglichst da sitzt, wo ich es gerne haben möchte. Und obwohl man es kaum glaubt, ohne Versehen ist Mittag längst vorbei. Um halb drei schmiere ich mir ein Brötchen. Um halb vier taucht Anke wieder auf. Ihr Einkauf gestaltete sich vor allem als Warteschleife. Warten auf die Remise, warten auf die Kasse im Supermarkt, reklamieren der Rechnung und warten auf die Richtigstellung. An Freitagen gibt es nämlich 10 % Nachlaß auf Kreditkartenkäufe, heute sogar 15 %. Das muß die kluge Bordfrau selbstverständlich nutzen, zum Wohle der Bordkasse.

Als sie wieder zurück ist, mache ich mich an die Produktion eines Salates, und um halb fünf staken wir JUST DO-LITTLE schwer bepackt zum Grillplatz. Es finden sich neben uns noch Sandra und Timo, Gustavo und Nori und später auch Bertrand mit drei Kindern sowie der (wirklich gut aussehende) Jochen von der SANTA MARIA AUSTRALIS ein. Gustavo gibt den Asador, der leider selber gar nicht essen kann, schließlich hat man ihm heute einen Zahn gezogen. Nicht weiter erwähnenswert, daß die zweidreiviertel Kilo Fleisch restlos verschwinden, sind doch Matze und ich an der Verteilung beteiligt. Es gab aber auch noch vegetarisches: Maiskolben, Kartoffeln, Salate, Kuchen und jede Menge Baguette. Ansonsten wurde viel erzählt. Anekdoten und Anekdotchen, Geschichten und Geschichtliches, und ein wenig gelästert wurde auch, wie könnte es auch anders sein.

665. (Sa. 09.09.06) Ein Tag gleicht dem anderen. Aufstehen, organisieren, werkeln. Zwischendurch ein „Schnitzelchen“ an der Parilla des Clubs essen. Aber es gibt auch die Tage mit besonderen Höhepunkten. Heute gibt es Kultur. Wir lösen das Geburtstagsgeschenk an Anne ein:



Es ist schon finster als wir uns am Haupttor des Clubs efinden. Alle Welt strömt herein - der Club feiert Jubiläum - wir wollen in die Gegenrichtung. Die vom Pförtner freundlicherweise gerufene Remise läßt auf sich warten, aber der Fahrer kompensiert den Zeitverlust mit entsprechend munterem Fahrstil. Offenbar hat er Benzin Tipo Carraciola getankt. Oder dieser Saft pulst in seinen Adern. Obwohl ich was Autofahren angeht, hart im Nehmen bin, habe ich schon hin und wieder unwohle Anwendungen. Wie dem auch war, wir erreichen das Teatro Bristol, ein Kino- und Theaterpalast im Stil der Moderne der sechziger Jahre noch ausreichende 10 Minuten vor Beginn der Vorführung. Im Foyer drängt sich das Publikum. Alle Altersklassen, überwiegend gut gekleidet bis aufgetakelt. Haben



Plätze im Parterre, genau in der Mitte und nicht zu weit von der Bühne entfernt. Der Saal ist sichtbar ausverkauft. Auf der Bühne stehen ein Synthesizer, Schlagzeug, eine Gitarre und eine Baßgitarre. Exakt in der Mitte befindet sich ein breiter, knallroter Stuhlessel. Es geht noch gar nicht richtig los, ein Vorhang an der Seite der Bühne hat sich bewegt, da erheben sich Teile des Publikums und geben stehende Ovationen. Ach ja, was es gibt? Mercedes Sosa. Die *Grande Dame* der argentinischen *canciones* und auch des Widerstandes zu Zeiten der Diktatur. Sie ist mittlerweile 71 Jahre und hat in der Tat XXL-Format. Wobei das mehr ihre Breite als ihre Größe betrifft. Trotz ihrer gesundheitlichen Probleme ist sie nach wie vor recht aktiv und eine Reise nach Chile steht bevor.

Unter den Ovationen des Publikums wird sie von einem Helfer auf die Bühne geführt und nimmt auf dem roten Stuhl Platz. Es folgt ein Konzert mit einer Mischung aus Balladen und Liedern vom argentinischen *campo*, die die unterschiedlichen Lebensgefühle und -erfahrungen der Menschen aus verschiedenen Provinzen des Landes ausdrücken. Dann kommen aber auch frischere Stücke mit lebhaften und heftigen Rhythmen, Jacaré, Mambo und Samba. Obwohl der Gesang in sitzender Stellung sicher nicht leicht ist, läßt sie immer wieder ihre Stimmgewalt aufblitzen und gegen Ende des eindreiviertelstündigen Konzertes demonstriert sie, daß sie ihre Konzertsaal füllende Stimmkraft auch noch über mehrere Stücke durchhält. Ich muß ungewöhnlich an Harry Belafonte denken, der mich auf Konzerten mit seiner Stimme immer wieder beeindruckt hat, wie sonst kaum ein Sänger.



Angenehm auch, daß das Konzert nicht zu laut ausgesteuert ist. In vielem erinnert uns das Konzert an den Vortrag von Omar Mollo vor fast einem Jahr. Das Publikum nimmt lebhaften Anteil, klatscht immer wieder den Rhythmus mit und zwischen den Stücken ergeben sich häufig Dialoge zwischen Mercedes und einem der Zuschauer. Sie wird, wie sollte es anders sein, mit stehenden Ovationen verabschiedet. Aber trotz langanhaltenden Applauses und minutenlanger Bittgesänge taucht sie nicht mehr auf. Das nimmt allerdings auch niemand übel, den sie ist sichtbar eine alte Dame, die mit ihren Kräften haushalten muß.

Draußen stehen wir vor dem Problem, daß weder Taxe noch Remise aufzutreiben sind. Hätten eigentlich erwartet, daß vor dem Theater eine ganze Karawane auf die Gäste warten würde. Aber wir haben Glück und können mit einem Linienbus bis ins Zentrum von Victoria fahren. Hier kehren wir noch auf einen Mitternachtstrunk ein, bevor wir uns mangels bestellbarer Remise (!!!) zu Fuß auf den restlichen Weg machen. Sind noch gar nicht lange unterwegs, da laufen wir einer Remise über denselben. Hoffnung für unsere Fußkranken (Matze und Anne). Ja, er ist frei, und es ist der gleiche Fahrer, der uns zum Theater gefahren hat. Am Club angekommen verweigert er die Bezahlung. Die Fahrt war Ehrensache. Was soll ich sagen: Wir sind in Argentinien!



Mit ausgefallenen
Fotos versuche ich die
Vorzüge der D100
zu unterstreichen (s.u.)

666. (So. 10.09.06) Verbringen den Tag relativ geruhsam. Eigentlich haben wir uns für heute kein großes Arbeitsprogramm vorgenommen. Lediglich das Achterstag wollen wir abschlagen, um bei dem für morgen geplanten Kranmanöver keine Zeit zu verlieren. So ganz einfach ist das dann doch nicht, da ja unser Achterstag ein klein wenig zu kurz geraten ist. Zunächst öffnen wir die untere Leithülse des Vorstags und entspannen dieses so weit

es geht. Mit Hilfe des Großfalls und einer Talje, die wir am Hanepot des Achterstags und am Heck anschlagen, nehmen wir dann den Druck aus dem unteren steuerbordseitigem Teildraht des Achterstags. Jetzt können wir den Wantenspanner aufdrehen ohne daß uns der Spanner unerwartet um die Ohren fliegt. Dann geht der Rest schnell und einfach.

Heute ist es ungewöhnlich warm. Gestern war es schon nicht kalt, aber heute klettert das Thermometer auf über 30° C. Kaum zu glauben. In der Nacht hat Anke noch den kleinen elektrischen Heizer hochgedreht, da ihr so kalt war. Kaum zu glauben. So kommt es dann auch zum ersten Tereré seit Monaten.

Sonst gibt es nicht viel zu berichten, außer, daß sich die Gespräche mit Jochen über den Preis der D 100 hinziehen. Mit feinem Gespür für meinen gerade noch zu ertragenden Mindestpreis hat er genau den genannt. Nun geben wir uns gegenseitig und phantasievoll ausgeschmückt unsere Vorstellung zum Besten. Natürlich betonen wir uns dabei ständig unsere gegenseitige Sympathie, sonst hätten wir selbstverständlich viel extremere Preisvorstellungen.

667. (Mo. 11.09.06) Nach wiederholten Verschiebungen ist heute der Tag des Kranmanövers. Sollen endlich an Land gehievt werden. Pünktlich um acht tauchen wir mit unserem Schiffchen am Ort des Kranens auf, um festzustellen, daß dort bereits ein anderes Boot liegt. Wir werden an den Warteponton verwiesen. Gelegenheit, die Arbeit der Kranmannschaft zu beobachten. Alles geht sehr ruhig und wohlkoordiniert zu. Der Eigner des anderen Bootes ist nicht einmal anwesend. Das spricht für das Vertrauen in die Kranmannschaft.

Als wir an der Reihe sind – zuvor noch ein knappes Einfädelmanöver: einen halben Meter mit dem Masttop an dem starren Zweitausleger des Krans vorbeizirkeln – stellt sich recht schnell heraus, daß das Traggeschirr und unser Mast kollidieren. Um die Tragegurte oberhalb des Bootes zu spreizen, wird ein quadratischer Stahlrahmen benutzt, der kreuzweise ausgesteift ist. Eine Seite des Quadrat fehlt und wird gewissermaßen um Mast und Wanten herumgefädelt. Das Problem: Bei fast allen Konstruktionen von Reinke steht der Mast ungewöhnlich weit in der Schiffsmitte. Und damit kann der Rahmen nicht so zentral wie nötig über dem Bootsrumpf plaziert werden. Traggeschirr und Rigg behindern sich gegenseitig. Das Achterstag haben wir eh schon weggenommen. Das Problem ist schnell erkannt und wir verholen uns deprimiert wieder an unseren Liegeplatz. Mache schnell eine Zeitkalkulation und einen Aktionsplan, um die Stimmung wieder zu heben. Und siehe, nach einem schnellen Telefonat ist klar, daß wir nächsten Montag in der Marina Puerto Chico mit einem Travellift an Land können. Ist zwar teurer, ab was soll man machen. Immerhin hatte man dort unseren vor Wochen vorsichtshalber reservierten Termin tatsächlich freigehalten.

Am frühen Nachmittag mache ich mich dann mit dem Vorortzug auf den Weg in die Stadt. Operationsvorbereitung über meine Sehkorrektur. Ist ja alles ganz interessant. Meine Augen werden vermessen – geht mit modernster Technik in Sekundenschnelle – und dann wird mir die Operation erläutert. Ein kleiner Schnitt, und die oberste Hornhautschicht wird abgehoben und umgeklappt. Die darunter liegende Hornhaut wird ein wenig per Laser abgehobelt, Klappe wieder zu, fertig. Ein paar Tage trägt man einen Augenschutz, mit dem man aber sehen und arbeiten kann. 15 % der Operierten können unmittelbar nach der Operation problemlos sehen, die anderen haben ein bis drei Wochen mit geringen Sehstörungen zu kämpfen. Man kann sogar beide Augen unterschiedlich einstellen. Eins zum Fern-Sehen und eins zum Lesen. Im Alter nicht uninteressant, wirkt für mich aber eher befremdlich. Der Arzt empfiehlt mir, am besten erst mal die unterschiedliche Variante machen zu lassen, und wenn ich damit nicht klarkomme, nach einer Woche notfalls das zweite Auge auf Fern-Sicht nacharbeiten zu lassen. Ja, und nun die Gretchenfrage, was kostet der Spaß? Er zögert einen Moment:

„tresmille-quinienta.“ (3.500,-)

Ah ja.

„¿Pesos?“

Ich bilde mir ein hauchfeines Zögern ein.

„¡Dolares!“

Begehe einen taktischen Fehler - olle Angewohnheit aus meinen Honorar-Verhandlungen mit meinen Auftraggebern - zucke auch nicht ansatzweise mit einer Wimper. Hätte stattdessen lieber den röchelnden Schocktod markieren sollen. Vielleicht wäre der Preis dann von Dollar wieder auf Peso zurückgeschaltet worden. Werde nämlich den Verdacht nicht los, daß er mal eben die Währung bei gleichem numerischen Wert getauscht hat. So ist die Entscheidung für mich jedenfalls klar und

verlangt kein langes Überlegen: Keine Operation, stattdessen eine preiswerte Lesebrille.

Da es noch gar nicht so spät ist, spicke ich den Rückweg mit kleinen Abstechern. Hole Ankes nicht reparierbare Uhr beim Swatch-Händler ab, kaufe Tintenpatronen für unseren Drucker und und und. Bin selber überrascht, wie gut ich mich mittlerweile auch ohne Stadtplan in Buenos Aires Mitte zurechtfinde. Dann lasse ich mich zum Bahnhof *Retiro* bringen, um wieder per Vorortbahn zurückzukehren. Im Zug wieder das übliche bunte Bild. Verkäufer für Schnürsenkel, Heiligenbildchen, Süßigkeiten, Kugelschreiber und vieles mehr ziehen durch die Gänge und preisen ihre Ware lautstark an. Auch der Mann mit den beiden verkrüppelten Armstümpfen ist wieder unterwegs, die er jedem aufdringlich unter die Nase hält (und die er sich zwischendurch ständig über die eigene Nase reibt), um eine Spende zu erbitten. Dazwischen schwadroniert er unverständliche Aufforderungen. Etwas mehr Zurückhaltung wäre sicher einträglicher. Dann kommt eine große, hagere Frau mit einem Baby im Arm und schreitet auffallend durch den Waggon. Auch wenn sie in ihrem grauen Outfit mit grauem Haar und demonstrativen Zahnlücken recht alt wirkt, sie kann noch gar nicht so alt sein. Denke unwillkürlich an eine ausgebildete Schauspielerin und bin gespannt, was kommt. Es dauert auch nicht lange, da erhebt sich hinter meinem Rücken eine resonanzkräftige, tragende Stimme, die den ganzen Waggon füllt. Die Stimme – von besagter Frau, klar – hält einen klaren, akzentuierten und eindringlichen Vortrag, den ich nur in Teilen verstehe. Im wesentlichen geht es um das tragische Los armer, alleinerziehender Mütter, die von ihren Kerlen ausgenutzt und im Elend hinterlassen wurden, und das entsprechend tragische Los und die elende Zukunft des Babys. Nach Abschluß des fünf- oder siebenminütigen Vortrags, (ich wundere mich bereits über die epische Dauer, weil ja die nächste Haltestelle demnächst kommen wird und mögliche Spender den Zug verlassen könnten, aber sie kennt sich ja sicher aus,) wird sie von Spendenwilligen regelrecht heimgesucht. Von allen Seiten werden ihr Münzen und Scheine zugesteckt, für die sie sich ebenso klar und tragend bedankt. Das scheint den Spendenstrom noch zusätzlich anzufachen. Auch für Nichtspender (wie mich) findet sie ein freundliches Wort und bedankt sich für die gezollte Aufmerksamkeit. Sauber gemacht mit eindrucksvollem Resultat. Garantiert eine Schauspielerin oder ein Naturtalent.

668. (Fr. 15.09.06) Frühmorgendlicher Logbucheintrag: Zeit 07:30; Wind SSW 3; See ./. , Barometer 1.015,7 , Wetter 0/8, also wolkenlos, Bemerkungen 9° C im Cockpit, 18° im Salon.

Anke reist heute nach Rosario, Freunde besuchen. Ich habe keine Lust. Bleibe lieber hier, um etwas zu werkeln und etwas Zeit für mich zu haben. Erzähle beim Mittagessen Alberto, dem Asador, auf die Frage, warum ich heute alleine esse, daß Anke für ein paar Tage verreist ist. Wenig später macht mir die plietscheste der Kellnerinnen zwar dezent aber doch wahrnehmbar schöne Augen. Sollte ich trotz meines Alters und des etwas wuseligen Bartes noch gewisse Chancen haben? Mein männliches Selbstwertgefühl bekommt überraschenden neuen Schwung. (Scheint ja wirklich einfach zu gehen.)

Am Nachmittag hole ich mit viel Mühe den Windgenerator samt Befestigungsrohr vom Geräteträger. Ganz schön toplastig, das Teil. Vor allem, wenn man dabei auf dem Heckkorb balancieren muß und sich nicht festhalten kann, da man beide Hände braucht, um das überraschend sperrige Gerät zu jonglieren. Der Weg zurück, zwecks erneuter Montage ist noch schwieriger, da ich nebenbei auch das lange Stromkabel in eine kleine Öffnung führen muß. Alles schwer zu beschreiben. Anne, die meine gesamte Aktion in gemütlich horizontaler Lage von LEOAs Cockpit aus verfolgt, ist auch ganz „beeindruckt“. Immerhin geht alles ohne Bruch vonstatten, sowohl beim Generator als auch bei mir. Wieso das Ganze? Ich habe einen von Anke und mir selbstentworfenen Stop- bzw. Klemmechanismus montiert. Mit ihm kann man den Generator nun bei Sturm schlicht aus dem Wind drehen, oder bei Seegang in einem beliebigen Winkel festsetzen. Er neigte gelegentlich dazu, um sich selbst zu kreiseln, statt eine ausgerichtete Haltung zum Wind zu bewahren und nur den Propeller kreiseln zu lassen.

669. (Sa. 16.09.06) Stehe früh auf, was ich sehr genieße und begeben mich auf Einkaufstour. Schließlich muß ich dieses Wochenende selbst für mein Auskommen sorgen. Dann besuche ich noch Baron und Trimer, um mich über Lenzpumpen zu informieren. Ich will eigentlich keine neue und zusätzliche elektrische Lenzpumpe kaufen. Halte ich für überflüssig. (So ändern sich Zeiten und Ansichten. Wenn ich da an meine unguuten Gefühle auf einem Törn vor Jahren mit Theda denke, auf deren Boot es gar keine Lenzpumpe gab.) Anke dagegen möchte gerne eine automatische oder steuerbare Lenzpumpe in der Motorbilge, dort gibt es bislang ja nur die mechanische und eine leistungsfähigere Pumpe in der Hauptbilge. Wie meist werde ich den Wünschen meiner *capitana* letztlich



Fahrtenseglers Graus:
Großkampftag auf der ULTIMA



zustimmen. Also ist Information angesagt.

Bei einem Kurzbesuch auf ULTIMA lade ich die beiden ein. Den Nachmittag muckte ich am Boot. Abends bringen Sandra und Timo auch Matze mit. Timo hat seine neu erworbene Lichtmaschine im Rucksack. Sie wird von Matze begutachtet und dann wird noch ein wenig an ihr herumgelötet, was ich am nächsten Morgen mit leichten Kopfschmerzen bezahlen muß.

Links: Matze inspiziert
Timos neue Lichtmaschine,
man beachte die psychischen
Stützen im Vordergrund

670. (So. 17.09.06) Mache heute Sonntag. Mit der *Tren de la Costa* fahre ich nach Tigre. Besuche noch mal das Marine-Museum. Will mich ein wenig über das alte Elfenbeinmodell informieren, daß ich ja bereits kenne, und noch ein wenig in der Ausstellung stöbern. Außerhalb herrscht brodelndes Leben. Die Mitglieder der Ruderclubs betreiben ihren Wassersport, dazwischen bewegen sich die Ausflugsboote und auf den Straßen und Uferpromenaden drängen sich die Volksmassen. Kein Wunder bei dem strahlenden Sommerwetter.

Den Abend verbringe ich bei Matze und Anne. Um zehn gesellt sich Anke dazu, die aus Rosario zurückkehrt. Jetzt löst sich auch das Rätsel der zweideutigen SMS, die mich in den vergangenen Abenden erreicht haben. Sie stammten von Viviana und Silvia, die mich ein wenig poppen wollten.



671. (Mo. 18.09.06) Von Montag an besteht unser Leben vorrangig aus Arbeitseinsatz. Das Boot kommt mit Hilfe des Werftbetriebs der Marina Puerto Chico aus dem Wasser. Die Crew am Travellift macht ihren Job ruhig und professionell. Ich schleife den alten Anstrich des Überwasserschiffes an, da wir eine neue Farbschicht auftragen wollen. Die Werft schickt uns auf unsere Nachfrage einen Alu-Schweißer. Er beschaut sich die Aufgaben und will einen Kostenvoranschlag machen. Ansonsten beschäftigen wir uns mit Kleinarbeiten. Und zwei unschöne Entdeckungen: Das Schaufelrädchen der Logge, das die Geschwindigkeit messen soll, ist komplett verschwunden. Ihm hat offenbar ein *tronco* auf der Flußfahrt den Garaus gemacht. Und der Inversalu-Anstrich auf dem Unterwasserschiff ist sehr dünn geworden. Hat sich teilweise völlig verabschiedet. Geopfert? Das blanke Alu des Rumpfes ist aber nirgends angegriffen, sondern schlicht blank. Die Entdeckung bedeutet aber, daß wir unerwartet das ganze Unterwasserschiff mit einem komplett neuem Farbaufbau und Antifouling versehen müssen, da wir Inversalu in Argentinien nicht bekommen können.



Sonntag in Tigre

672. (Di. 19.09.06) Für den neuen Wasserpaß die Farbe mit der Flex und 80er-Scheiben vollständig abgeschliffen und gleich danach die erste Schicht Primer aufgetragen. Bei der Schleiferei – natürlich ohne Schutzbrille, fliegt mir ein Farbpartikel mitten auf der Pupille des rechten Auges. Nach nachdrücklicher Bitte und anfänglichem Zögern („Ich kann doch nicht mit dem Finger in dein Auge gehen.“ „Mach zu, du mußt den Partikel mit Fingernagel verschieben. Nun mach schon!“) beherztes Eingreifen Ankes. Der Partikel ist dann auch prompt wieder draußen. Kurz vor Torschluß taucht der „lange verschollene“ Erwin auf. Der, der uns auf die Paraná-Reise geschickt hat.

Den Abend verbringen wir mit Noël im Restaurant der Flußmarina des YCA. Essen auf hohem Niveau. Noël sitzt mit seinem Boot SADKO genauso wie wir auf dem Trockenen und logiert im gleichen Hotel.

673. (Mi. 20.09.06) Unterwasserschiff auf der Steuerbordseite sorgfältig mit der Flex und Edelstahltopfbürste gebürstet, dann gleich geprimert. Einfaches Mittagessen in einem Kiosk gegenüber der Marina. Kostet 20 Peso zu zweit, mit Getränk, Kaffee und Trinkgeld. Kurz vor Torschluß der Werft (18:00 Uhr) kommt Erwin. Wir testen die Bedieneinheit seines Autopiloten, indem wir es statt unseres Geräts anschließen. Funktioniert einwandfrei. Wie sich Wochen später zeigen wird, macht unseres daraufhin prompt herum.

Abends im Hotel. Essen gemeinsam mit Noël. War Diplomat, meist zweiter Mann nach dem Botschafter. Er verkörpert den klassischen, stets gelassenen, dem Understatement verpflichteten und immer mit einer Prise leicht bissigen britischen Humors gesegneten Gentleman. Ganz nebenbei besticht er mit einer tiefen Fremdsprachenkenntnis. Mit 60 zog er sich in den Ruhestand zurück und lebt seitdem mehr oder weniger auf dem Wasser. Zur Zeit ist die Antarktis sein Ziel. Ich frage ihn zum Falkland/Malvinas-Konflikt, wie sich die argentinischen Reaktionen ihm gegenüber darstellen. Nun, das Verhalten ist unverkrampft, und die gebildeten Argentinier neigen eher dazu, sich für den Konflikt zu entschuldigen. Er ist ihnen eher peinlich, da er durch die damalige Diktatur ausgelöst wurde. Ohne die hätte es den Konflikt vermutlich nie gegeben. Noël hat dazu auch eine aus diplomatischer Sicht interessante Meinung. Das die Falklands möglicherweise einmal Bestandteil des argentinischen Staates sein könnten hält er gar nicht für völlig ausgeschlossen. Wenn die Argentinier das wollten, wäre es eigentlich sehr einfach. Sie müßten nur dafür sorgen, daß die Bevölkerung der Inseln das will. Dann wäre das sicher kein Problem. Aber vielleicht ist dies auch eine Antwort der besonderen diplomatischen Art, da vermutlich niemand auf den Inseln dies in absehbarer Zeit wünschen wird. Schließlich geht es den Menschen dort seit dem Konflikt besser als jemals zuvor.

674. (Do. 21.09.06) Bürsten und malen (andere Rumpfseite), Anke kratzt Sika aus der Lukenverkleidung im Vorschiff und macht Besorgungen, leider mit wenig Erfolgen.

675. (Fr. 22.09.06) Bürsten und malen, die Flex, genaugenommen nur ein Winkelschleifer gibt den Geist auf. Neuen gekauft, *Bosch made in Brasil*. Dann stoppt Regen unsere Aktivitäten. Keine Malarbeiten mehr möglich. Abends lernen wir im Hotel eine südafrikanische Familie kennen. Der Mann erzählt uns, daß er seit sechzehn Jahren regelmäßig nach Argentinien kommt, da er hier eine Zweigniederlassung seines Unternehmens hat. Wir sind daher sehr erstaunt darüber, daß er sprachlich nicht in der Lage ist, sich selber sein Abendessen zu bestellen. Und daß er noch nicht einmal weiß, welches das beste Fleisch ist. Er beschreibt uns Südafrika in leuchtenden Farben. Die ganze Welt sei in Südafrika abgebildet. Er



Folgen einer Flußfahrt: Ausbrüche am Propellerblatt durch Kollisionen mit Treibgut



Blankes Aluminium! Der Schutzanstrich löst sich in Wohlgefallen auf



Vorbereitung des neuen Wasserpaßes: Anke bearbeitet den Übergang



Das Unterwasserschiff wird geprimert

erinnert uns ein wenig an die Naivität und Ignoranz, mit der viele Nordamerikaner die Welt wahrnehmen. Um Mitternacht stressen wir uns noch mit der Planung der weiteren Arbeiten. Das heißt, mehr stressen wir uns gegenseitig.

676. (Sa. 23.09.06) Stehen 07:15 vor der verschlossenen Tür des Frühstücksraums. Am Wochenende wird erst um 08:00 geöffnet! Am Boot Kampf gegen die Uhr. Angeblich wird die „Werft“ um 13:00 aus versicherungstechnischen Gründen geschlossen. Überziehen doch und stellen fest, daß sich nach Toreschluß niemand mehr um Anwesende oder Nicht-Anwesende kümmert. Es gibt auch kein verschließbares Tor. Mittags mal besser im Clubrestaurant gespeist. Ein zähes *bife de chorizo* für Anke und ein gutes Pfefferschnitzelchen (Lomo) für mich.

677. (So. 24.09.06) Sonntag: Arbeiten an unserm Boot unmöglich. Werden schon vom Pfortner abgefangen und auf das Arbeitsverbot hingewiesen. „Schon gut!“ Schleichen uns trotzdem an Bord, aber nur für diverse Kleinigkeiten.

SADKO-Besuch. Trinken mit Noël ein Bier an Bord der SADKO. Der Name stammt aus einer russischen Legende, die in zahlreichen Variationen erzählt wird. Noël's diplomatische Beziehungen und seine Liebe zu Rußland waren sicher der Anlaß für die Namenswahl. Noël's Favorit ist offenbar die Fassung, die Rimsky-Korsakov in einer Oper verewigte. Sadko war ein Sänger in Novgorod, der die Meeresprinzessin Volkhovo traf. Sie versprach oder prophezeite ihm, daß er drei goldene Fische im Ilman-See fangen würde. So geschah es, und die Händler der Stadt entsandten ihn daraufhin, um Reichtümer zu suchen. Da er Erzählungen eines venezianischen Händlers, eines Wikingers und eines Inders gehört hatte, brach er auf, deren Länder zu besuchen. Nach zwölf Jahren abenteuerlichen Lebens erleidet er bei der Heimreise Schiffbruch und gelangt in das Reich des Meereskönigs. Schließlich erreicht er seine Heimat und, in der Annahme, daß er aus einem Traum erwacht, sieht er sein Schiff einlaufen. Die Meeresprinzessin hat sich zu dem Fluß verwandelt, der vom Ilman-See zum Meer fließt. (Und da vereinigt er sich sicher mit seiner Prinzessin, denn er ist ja inzwischen auch Teil des großen Meeres.) Moral aller Varianten der Geschichte ist jedenfalls, das wahre Glück liegt nicht in der Ferne, sondern in der Heimat.

In Noël's Gästebuch finden wir auch Informationen zu HARRIER OF DOWN. Deren Skipper ist ebenfalls ein interessanter „Oldtimer“: als Professor emeritiert und nun im Alter von 70 auf den Spuren Darwins und der BEAGLE unterwegs. Sein Ziel ist es, dem Kurs seines berühmten Vorbildes so genau wie möglich zu folgen und vergleichende Studien vorzunehmen. Das Ganze will er dann wissenschaftlich auswerten. Wir finden immer wieder interessant, wie viele ältere Menschen sich noch auf dieses Seglerleben einlassen, und wie vielseitig ihre Beweggründe sind.

Abends Grill-Event in Barlovento mit LEOAs, ULTIMAs und Noël.

678. (Mo. 25.09.06) Anschleifen. Zwei Schichten Primer. Anke hat sich am Vormittag die Aufenthaltsdauer verlängern lassen. Beinahe schief gegangen, weil verträumt. Abends hört man die Glockenfrösche, tagsüber die Vögel. Ist ja schließlich auch offiziell Frühling. Die „Bemtschevies“ (Great Kiskadees) toben rum, und die Fleischschreihäse an der Parilla (Horneros) auch. Natürlich auch die Spatzen und die Loris. Lassen sich auch vom Arbeitslärm auf dem Werftgelände nicht stören.

679. (Di. 26.09.06) Stephan kommt. Wie ein Weihnachtsmann. Bringt neu bestellte Objektive und Kamera, ein höchstwertiges Glas Löwensenf extra (schmacht) und diverse Kleinteile fürs Boot. An dem wieder geschliffen und gemalt. Abends – Stephan liegt erschöpft im Bett, Palaver mit Noël. Über Antarktisdarstellungen und einen russischen Segler, der sowohl die Nordwest- als auch die Nordostpassage bezwungen hat. Davon weiß bei uns kein Mensch. Beim Mittagessen mit Stephan erstmals dem wagenradgroßen Steak begegnet. Genaugenommen ein *bife de chorizo*, in zwei Scheiben aufgeschnitten (immer noch 2,5 cm dick), das den ganzen Teller ausfüllt.



Noël



Asado bedeutet auch Geselligkeit, nicht nur Fressen. Noël, Anne, Matze, Anke, Sandra, Timo

680. (Mi. 27.09.06) Uneinige Wetterberichte, und dennoch kommt es anders als prognostiziert. Erstaunlich viel Regen und der auch noch vormittags. Das torpediert unseren heutigen Arbeitsplan und damit auch den Zeitplan für das Zuwasserbringen von JUST DO IT. Müssen uns zeitweise ins Clubrestaurant verziehen, wo uns ausgezeichnete *medialunas*, eine Art Croissant, aber kleiner und süßer, mit etwas mehr Fett gebacken und einem leichten Zuckerguß überzogen, schmecken. Dazu nehmen wir verschiedene Kaffeezubereitungen – *cortado*, *cortado en jarrito*, das bedeutet im großen Glas, ist meist die doppelte Menge und kostet dennoch nur den einfachen Preis, *lágrima* und *cafe con leche* - schmecken. Schaffen mit viel Mühe und Matzes und Annes Hilfe das Anzeichnen des Wasserpasses.



Kaffee in Argentinien:

Cortado: Kaffee im Espresso-Format mit einem Schuß aufgeschäumter Milch

Cortado en jarrito: wie vor, aber doppelte Menge und meist sorgfältig geschichtet im Glas serviert.

lágrima: „Die Träne“ enthält noch mehr Milch als der *cortado en jarrito* und ist verrührt.

Cafe con leche: Milchkaffee

Zu allem schmecken *medialunas*, halbmondförmiges, luftig-lockeres, weiches, mit einem leichten Zuckerguß überzogenes Gebäck.

Dann verabschieden sich die beiden. Wir schleifen noch (Martin), malen Holzteile (Anke) und kleben anschließend die Wasserlinie ab, immerhin hat uns der Regen am Nachmittag verschont.



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 <i>Sines</i> , 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
ANTONIO BURGLESE	Ganz kleines und relativ altes Motorschiff eines Schubverbandes (3 Schuten), der mich während meiner Solofahrt auf dem Rio Parana eine zeitlang durch dick und dünn, heißt durch die Flachs, lotste
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.
ESPORA	Lancha, daß heißt Minifähre bzw. Zubringerboot des Club de Velero Barlovento in Buenos Aires
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 originale 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 Club de Velero Barlovento in Buenos Aires
GORCH FOCK	Eulen nach Athen tragen. Nie gesehen, aber einmal für Sekunden vermutet.
GROTE BEER	Harm und Eis, Holländer schweizer Nationalität („Papierlischywzer“). Sind mit ihrem schweren Pantoffel schon einige Jahre unterwegs und jetzt auf dem Rückweg nach Europa. www.grote-beer.ch
HARRIER OF DOWN	Bereits die zweite ihres Namens. ..., die erste scheiterte auf irgendwelchen Riffen. Ihr Skipper, hat die Nachfolgerin in Argentinien gekauft und ausgerüstet. Er verfolgt die Reise der BEAGLE und Darwins, um sich einerseits einen Lebensraum zu erfüllen und andererseits vergleichende Studien anzufertigen.
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.
ITALIA	8 m Schmuckstück von Ricardo, Silvia und Luciano. Sie befahren mit diesem älteren Semester den Paraná bei Rosario, und wer weiß, vielleicht auch noch mal weiter. Technisch ist das Boot jedenfalls ein Schmuckstück.
JANET	<i>Remolque</i> eines Schubverbandes, der auf dem Rio Paraná auf einer Sandbank festkam und Stück für Stück, d.h. Schute per Schute wieder runtergezergelt werden mußte
JAMES ENSOR	Bagger unter belgischer Flagge, der den Rio Paraná zwischen Rosario und Paraná für die Schifffahrt frei hält.
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
LEGH II	9,5 m langer hölzerner Spitzgatter, als Ketsch getakelt. Vito Dumas hat mit ihr in den Jahren 1942 und 1943 (!) die Welt umrundet. Wurde kurze Zeit später von der argentinischen Marine als Ausbildungsschiff übernommen. Nach schwerer Strandung restauriert und heute im Museo Naval in Tigre, B.A., Argentinien zu bestaunen.

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.
MÓN	Aluminium-Colin Archer von Toni. Er will von Buenos Aires aus wieder Richtung Brasilien segeln.
MONTEMAR EUROPA	Frachter in Imbituba
MORGANE	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
PAMPERO	Einer der zahlreichen Motor-Einheiten (<i>remolques</i>) die die Schubverbände die Flüsse Paraná und Paraguay hinauf- und herunterbringen. Ist uns mehrfach begegnet.
PAULA JORGE	Fischerboot aus <i>Alvor</i> .
PEGASUS	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 Françoise, 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 Österreicher Johann und seiner brasilianischen Freundin Joey. Große Schwimmer, schmales Mittelschiff, Aero-Rigg. In der Baia von <i>Salvador</i> und später in <i>Parati</i> getroffen.
PUERTO DIAMANTE	Einer der kleinen Tanker, die als Selbstfahrer auf Rio Paraná und Rio Paraguay unterwegs sind.
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.
SADKO	Noels Aluminium One-Off. 42 Fuß, Cruiser-Racer.
SAN ANTONIO	31 Fuß-Yacht von Arne aus Cordoba. Aus Holz. Richtiger Klassiker. Design von German Frers. Liegt in Paraná.
SANTA MARIA AUSTRALIS	bla
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
SANTISIMA TRINIDAD	Spanisches Linienschiff der ersten Klasse. Es diente unter dem Kapitän Baltasar Hidalgo de Cisneros in der Schlacht bei Trafalgar. Das Schiff existiert heute „nur noch“ als Modell aus (Wal-) Elfenbein und Ebenholz. Es wurde von spanischen Kriegsgefangenen in englischer Haft gefertigt und gelangte durch eben diesen Baltasar Hidalgo de Cisneros, der der letzte Vizekönig von Buenos Aires war, nach Argentinien. Vier Geschützdecke mit 130 Kanonen. Länge 62,40 m, Breite:

	16,20 m, Tiefgang: 7,50 m, Verdrängung: 2.274 Tonnen, Besatzung: 836 Mann. Stapellauf 1778.
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 Mittelcockpityacht, aber das Cockpit sitzt doch ganz achtern. Zwei Niedergänge. Fast alle Oberflächen aus Wurzelholz furnier.
SHOW	Sören und Inga, kennen gelernt auf <i>Graciosa</i> . Auf längerer Atlantikrunde, kürzen später aber ab, das Heimweh...
SIDDHARTA	Katrin und Stephan aus Heiligenhafen. Feltz-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.
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.
TANOVA	Privilege 37 (Katamaran) von Silvia und Michael, in <i>Palmeira/Sal</i> kennen gelernt und liebgewonnene Begleiter in Brasilien. www.kat-tanova.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.

TWISSLE	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...
ULTIMA	Alu-Knickspanter von Sandra und Timo. Judel-Vrojlik-Design aus den frühen 80er Jahren. Mit den Jahren ganz schön umgebaut. Besonderheit: ein kardanisch aufgehängter Motor. Vor einem Jahr (2005) in Malaga gekauft, nach Deutschland gesegelt und dann gleich los auf große Fahrt.
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 Kohlhoffs 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 <i>WALKABOUT</i> , 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.