

7. Oktober bis 22. Oktober 2008

Start: Bern, Schweiz Km-Stand: 8'000* = 0 km

Ziel: Antwerpen, Belgien gefahrene Km: 899

* etwa geschummelt, genau waren es 8'010 km

Aktueller Standort: Buenos Aires, Argentinien

Ich sende dir / Ihnen diesen Newsletter, und hoffe dass er Freude bereitet - ich möchte ja nicht ganz vergessen gehen. Newsletter werde ich nur sporadisch senden, ich versuche jedoch auf der Homepage aktuell zu sein. Dort im Blog oder per Mail freue ich mich über Nachrichten. Wenn am Newsletter kein Interesse besteht, danke ich für eine Mitteilung, dann werde ich die Adresse streichen.



Einleitung und Dank

Im Mai 2007 habe ich mich zu diesem Schritt entschlossen, die vielen persönlichen Rückmeldungen aufgrund meiner Kündigung bei swimsports.ch haben mich tief berührt. Einer der Höhepunkte war der für mich vollständig überraschende Abschiedsball anlässlich des Kaderkurses am 17. November 2007 auf dem Twannberg.

Gerne hätte ich mich bei allen noch persönlich bedankt und auch verabschiedet, dies war jedoch leider nicht mehr möglich. Hiermit danke ich allen, welche mich während den letzten Jahren unterstützt haben, mit denen ich Schönes erleben, mit denen ich zusammenarbeiten durfte, die Zeit für mich hatten. Ich freue mich, wenn wir uns irgendwann und irgendwo wieder treffen oder Kontakt haben!

Die Abreise hat sich aus folgenden Gründen verzögert:

- die Suche nach einem Nachfolger war nicht einfach. So kam ich zu einer Kündigungszeit von 13 Monaten, nun ist mein Nachfolger aber gut eingearbeitet und ich wünsche dem ganzen Team weiterhin viel Erfolg!
- die unzähligen Verschiebungen der Bootsabfahrt infolge eines Defektes an der Steueranlage der Grande Hamburgo, eines Schwesterschiffes, und die folgende Reparatur an allen Schiffen der gleichen Baureihe.

Somit durfte ich mich von vielen Freunden verabschieden, von mehreren sogar mehrmals. Die Abreise wurde ja immer nur um Tage verschoben.

Nun sind wir aber in Brasilien eingetroffen und konnten uns heute von der Freundlichkeit der einheimischen Bevölkerung in Vitoria überraschen lassen.

Der ruhige Teil unsere Reise ist hinter uns, nun fahren wir von einem Hafen zum nächsten:

22.10.08 Vitoria, Brasilien, heute Nacht laufen wir aus

23.10.08 Rio de Janeiro, Brasilien

24.10.08 Santos, Brasilien

27.10.08 Montevideo, Uruguay

28.10.08 Zarate, Argentinien

30.10.08 Buenos Aires, Argentinien -> die Seereise ist zu Ende.

Diese erste Newsletter ist etwas länger geworden, da ich keinen Internetzugang hatte. Es besteht aber keine Verpflichtung diesen ganz zu lesen!

7. Oktober 2008

Nun geht es also los, der lange erwartete Moment ist da, wenn auch mit einigen Wochen Verspätung. Die „gewonnene“ Zeit hat mir Gelegenheit gegeben mich von noch mehr Freunden und Bekannten im kleinen Rahmen zu verabschieden. Die vielen Essen haben Spuren hinterlassen, wobei dies das Reisegewicht von mir und meiner Twin nur unwesentlich beeinflusst; wir bringen zusammen knapp 400 kg auf die Waage!

Ein herzliches Adieu meinem lieben Mami, mit vielem Dank für die Gastfreundschaft der vergangenen Monate. In der Hoffnung auf ein Wiedersehen in „alter“ Frische und Gesundheit. Dank Skype und Internet sollte der persönliche Kontakt auch über Distanz möglich sein!

Die Reise am Samstag von Bülach zu Doris nach Bern war nicht wirklich spektakulär, ausser dass die Entscheidung, die warmen Handschuhe nicht mitzunehmen sich bereits als Fehler erwies. Man soll anderen Reisenden nicht alles glauben! Im neuen Töffanzug war es nicht wirklich warm, auch wenn ich darunter nur ein T-Shirt und kurze Unterhosen trug. Als ich in Bern dann feststellte, dass die Aussentemperatur nur 7 Grad betrug, war mir einiges klarer. Viel kälter sollte es in Patagonien und in den Anden tagsüber nicht sein.

Was erwartet mich nach meiner Fahrt nach Antwerpen? Die Grande Francia und Heiri! Dank Google konnte ich mich intensiv auf die Überfahrt und das Schiff vorbereiten. Anbei einige Auszüge aus Reiseberichten:

10.10.2003 www.discovery2010.net/php/site_article_119.html

5:00 a.m. im Hafen von Conakry (Guinea, Westafrika), heult die Bordsirene. Piraten haben das Schiff von der Seeseite her über die 20 m hohe Bordwand geentert. Einige Container sind bereits gewaltsam geöffnet. Die Mannschaft vertreibt die Eindringlinge. Eine Übergabe an die Polizei ist ohnehin sinnlos, in 2 Stunden wären sie wieder frei...

25.10.2005 www.b-u-globetrotter.de/PanAmAbschn2.htm

Den ganzen lieben langen Tag über wird geladen - die Marokkaner sind nicht die Schnellsten und mit der Ladetechnik ist es auch nicht besonders gut bestellt. Gegen 18.00 Uhr verschwinden erst einmal alle Hafenarbeiter, denn es ist Ramadan und nach Sonnenuntergang ca. 18.00 Uhr dürfen die Mohammedaner erst wieder etwas zu sich nehmen - und das ist schliesslich wichtiger. Mitten in der Nacht vernehmen wir, dass das Laden weiter geht, so dass am nächsten Morgen die Fahrt fortgesetzt werden kann.

25.10.2006 www.martinamario.de/?p=70

Nachdem wir Antwerpen verlassen hatten, war unser planmäßiges Ziel Le Havre in der Normandie, wo wir am Freitagmorgen im Hafen eingelaufen sind. Der Lotse war bereits an Bord, als die "Grande Francia" durch eine Schleuse fahren musste. Und obwohl die Schleuse um einiges größer war als die in Tilbury, haben es die Herren auf der Brücke tatsächlich geschafft, an der Schleusenmauer anzustoßen. Vielleicht war die Absprache zwischen Kapitän und dem Lotsen nicht korrekt, da wir beobachten konnten, wie sie abwechselnd und uneinig ein und denselben Hebel bedient haben. Die Reparatur der Delle und des Risses in Southampton dauerte 8 Tage

Oktober 2004: http://www.swisstravelclub.ch/travelinfos/samerika/nussbaumer/nussbaumer_teil1.html

Auf der Strecke nach Afrika verletzt sich einer der Ingenieure am Finger und muss in ein Spital gebracht werden. Da wir uns in der Region der kanarischen Inseln befinden, wird in Teneriffa ein Rettungshelikopter angefordert, der den Verletzten auf offener See per Seilwinde von Bord holt.

Sept. 2005 www.yussuf.net/wpblog/?p=7

Das Auto wurde auf dem Schiff leicht beschädigt von einem blinden Passagier, der sich in Conakry an Bord geschlichen hatte. Sein Einbruchversuch ist aber bei uns gescheitert: ausser ein paar Winterklamotten, die aus der Alukiste auf dem Dach, fehlt nichts – wir sind besser weggekommen als die anderen. Die Überfahrt verlief sehr ruhig, die Mitpassagiere am Tisch waren eher eine Pein. So kamen wir viel zum lesen.

Juli 2008 http://suizaazul.blogspot.com/2008_07_01_archive.html

Auf dem Oberdeck hat der Gefangene seine Gucklochscheibe eingeschlagen und zwei Mitarbeiter versuchen nun diese mit einem Gitter zuzuschweissen. Der Insasse ist durch das Loch nicht sichtbar. Hat sich vermutlich in einer Ecke versteckt. Ein Philippino mein, dass er durchgekrochen sei. Alle stehen um die Tür und spekulieren ob er noch da ist und was passieren würde, wenn die Türe geöffnet wird. Dies alles bringt ein wenig Abwechslung auf Board.

Juli 2008

Auf der letzten Reise der Francia vor 1-2 Monaten lag das Schiff vier Tage vor Casablanca. Die Hafenwacht fand immer irgendeinen Grund, weshalb der neu versprochene Hafentermin doch nicht eingehalten werden kann. Mal war es die Schiffstiefe, dann die Fracht, dann der Hafen... Am Ende haben sie sechs Tage hier verbracht.

05.06.2007 <http://www.overlandadventure.be/trip/001-amburgo/pages/01-Antwerp036.jpg.htm>

Während wir auslaufen, fährt das Schwesterschiff Grande Francia ein, vorbei an der gekenterten und immer noch im Hafen liegenden Grimaldy-Fähre. Hoffentlich haben wir mehr Glück. (Beladefehler!)

Das Essen wurde immer als typisch italienisch bezeichnet: Gut, mehrgängig und ausgiebig. Eine Dame benötigte 3 Stunden um die Kabine zu reinigen und empfahl Badeschuhe für die Dusche, sonst war eigentlich nur Positives zu lesen. Die Besatzung sei freundlich, etc. Ich hoffe, dass ich nun alles Negative anderer notiert habe, so dass ich selber nur lobende Worte finde!

So, nun also zu meinen Eindrücken, welche Dich sicher mehr interessieren!

Da es noch einiges Unvorhergesehenes gab, sprich PC- und Software-Installationsprobleme, dauerte es doch etwas länger bis ich in Bern abfuhr, so etwa 15 Uhr. Ich musste ja nicht unbedingt heute nach Antwerpen, die Abfahrt war erst für den folgenden Abend geplant.

In Erfahrungsberichten über die Africa Twin, mein Motorrad, wird oft der unbequeme Sattel erwähnt, bereist nach 100 km könne man kaum mehr sitzen. Da ich mit meiner alten Twin über 80'000 km mit dem Originalsattel gemacht hatte, war ich gespannt. Wetter, Temperatur und Verkehr waren angenehm, zudem bin ich schon mehrmals in den Norden gefahren. So entschied ich mich bis Antwerpen zu fahren. Kurz vor Antwerpen begann es zu regnen, und die Beschreibung zum Hafen war falsch. Auskunftspersonen um 2 Uhr Morgens sind kaum zu finden – aber um 02.30 h stand ich vor dem Schiff. Ein Riesen Kahn! Über 200 m lang und 20 m breit, 12 Stockwerke etc. Sicher eine Stunde schaute ich dem Treiben, sprich Beladen des Schiffes, zu. Die Sitzqualität des Sattels ist mit den knapp 800 km getestet – und für gut befunden!

Das Einchecken war problemlos, so dass Heiri bald seinen Schlaf unterbrechen konnte, um bis in Morgengrauen mit mir die gemachten Erfahrungen auszutauschen. Ein kurzer Schlaf zeige, dass Heiri und ich im 1,4 m breiten Bett problemlos schlafen können, aber wir benützen unsere Schlafsäcke, da es nur eine Bettdecke hat...

Die Kabine ist sehr geräumig, das Essen bis jetzt hervorragend. Das Morgenessen entspricht nicht meinen persönlichen Idealvorstellung, keine Früchte, nur Schwarztee etc. Hier bin ich etwas heikel, Früchtetee etc. habe ich in der Zwischenzeit eingekauft. Aber der Espresso ist typisch italienisch!

Wir sind 11 Gäste: 4 französische Paare im AHV-Alter mit Campern, teils sehr gut ausgerüstet. Marcus, ein Deutscher, der in Chile seit 10 Jahren als Reiseleiter für www.kondor-tours.de tätig ist und Abenteuer in einem sehr komfortablen Bus anbietet. So ein Fahrzeug hat er bei sich, für etwa SFr. 350'000.-. Es haben 16 Personen Platz, geschlafen wird im Zelt oder im Hotel. Die Zielgruppe sind nicht mehr ganz Junge, welche trotzdem noch eine Spur Abenteuer wünschen. Seine Frau ist Reiseleiterin und Köchin, er fährt den Lastwagen. Von ihm kann ich sicher viel profitieren, er spricht am Tisch mit seinem Nachbar Spanisch, gut für die Ohren!



Mit Heiri werde ich bestimmt eine gute Zeit verbringen!

Da jede Menge Autos für Dakar an Bord sind, werden wir diesen Hafen sicher anlaufen! Hier wird einem richtig bewusst: Wir haben Katalysatoren,

verbrauchsgünstige Autos etc. und damit ein „gutes“ Gewissen – und Abertausende von Schrotthaufen werden in Afrika noch Jahre weiterverwendet!

Unsere Fracht sind Gebrauchtwagen, speziell Mercedes und Toyota, Lastwagen und Baumaschinen.

Die Luxus-Mercedes und BMW sind wohl eher für Brasilien gerechnet, aber auch viele Neufahrzeuge. Landwirtschafts- und Baumaschinen, Flughafenbusse, Baustahl, Container, etc. etc. kommen an Bord. Der Lagerplatz ist unvorstellbar gross. Eine zweite Fähre wird ebenfalls beladen.



Nun muss ich noch zum Zoll, anschliessend kann ich mein Nummernschild in die Schweiz zurücksenden, ich habe eine schöne Kopie machen lassen. Die Versicherung ist eh nur in Europa gültig. Für Argentinien etc. habe ich eine Versicherung lokal abgeschlossen.

Abfahrt ist für 22 Uhr geplant. Nun bin ich gespannt was auf uns zu kommt. Ich merke, dass ich ruhiger werde und langsam Abstand kriege!

Bis zum nächsten Kontakt grüsse ich dich herzlich, Hans-Ueli

PS: Keine Ahnung wann ich E-Mails abrufen kann.

Da ich den ersten Tripreport in Antwerpen nicht versenden konnte, schreibe ich halt weiter... - ob es in Dakar klappen wird?

Die Abfahrt hat natürlich nicht geklappt, einer der letzten Container ist gekippt und hat Schaden angerichtet, daher fahren wir erst am Vormittag ab. Also nochmals eine ruhige Nacht im Hafen.

Am **Dienstag, 9. Oktober 2008** etwa um 11 Uhr geht die Reise nun wirklich los, mit 46 Tagen Verspätung!

Den riesigen Hafenteil verlassen wir durch eine Schleuse, es sind ein holländischer und zwei belgische Lotsen an Bord, einer davon „Lehrling“. Stundenlang fahren wir durch die Moorlandschaft bis wir in der Abenddämmerung das offene Meer erreichen.

Am Abend gibt es eine erste Information, der philippinische Offizier, GB, spricht Englisch. Die acht Franzosen sprechen Französisch, zwei Spanisch. Wie soll man sich da unterhalten? Erstaunlich, dass von 8 Franzosen keiner so viel Englisch spricht, um den Informationen folgen zu können ... Somit komme ich zu meinem Job als Übersetzer.

Das Highlight des Tages ist am Abend die Sicht auf die französische und englische Küste, Calais und Dover sind zum Greifen nahe! Bestes Wetter und klare Sicht.

Leider haben sich die sehr sympathischen José und Claude von unserem Tisch verabschiedet, da unter den Franzosen ein Streit ausgebrochen ist und Charles und Colette nicht mehr mit den andern an denselben Tisch sitzen wollen. Schade, José als gebürtiger Spanier und Marcus unterhielten sich spanisch, für mich natürlich Gratislektionen.

Das Schiff werde ich im nächsten Newsletter beschreiben. Die Temperaturen werden wärmer, wir geniessen das gute Wetter, es soll bis Rio schön bleiben, Wellengang soll uns erspart bleiben. Meine Medis gegen Seekrankheit spare ich mir für die Antarktis, resp. die Drake-Passage auf.

Am **13. Oktober** ist Vollmond, ein tolles Erlebnis. Tagsüber sehen wir Delfine, wir kreuzen grössere und kleinere Schiffe, sind oft auf der Brücke und besichtigen auch den Maschinenraum (ich 2x, als Übersetzer) – und immer wird der Tag wieder durch das Essen unterbrochen. Immer nehmen wir uns vor einen Gang auszulassen – meist bleibt es dann einfach bei kleineren Portionen! Die Küche ist hervorragend und abwechslungsreich (wenn man wie ich gerne Fisch hat), Wasser, Wein und Espresso sind gratis, die Kaffeemaschine kann ich in der Zwischenzeit selber bedienen. Bis jetzt habe ich noch keinen Euro ausgegeben!



Am **14. Oktober** liegen wir um 14 Uhr vor Dakar, ich werde versuchen, ob ich den Newsletter versenden kann.

Natürlich hat auch dies nicht geklappt. Als um 21.30 h das Lotsenboot ins Schiff knallte wussten wir, es geht los. Gegen Mitternacht war das Schiff vertäut, wir mussten unsere Fahrzeuge bewachen, alle Eingänge auf die Decks waren geschlossen oder bewacht, die Schwarzen mit abgezählten Leuchtwesten durften nur in überwachten Gruppen aufs Deck. Die Gefahr, dass sich jemand „verirrt“ und dann als blinder Passagier auftaucht ist gross, ebenso wurden immer wieder Autos aufge-



brochen. Für uns gab es eine Freinacht, da die Schrottfahrzeuge mit dem Kran vom Oberdeck gehievt wurden. Das Transportgestell wurde jeweils genau über unserer Kabine aufgesetzt. Da viele Fahrzeuge nicht mehr fahrtüchtig sind, erfolgte der Transport wie auf diesem Foto. Wir fahren bei uns moderne Fahrzeuge mit Katalysator etc.,



welche Leichen nach Afrika verschoben werden ist unvorstellbar – und zwar Tausende – und diese verpesteten noch jahrelang die Umwelt.

Die Abfahrt war für 10 h geplant, da der Lotse aber erst um 12 h auftauchte, verzögerte sich diese. Für einen Ausflug in die nahe Stadt reichte es so nicht mehr.

Sport: Das Treppenhaus über 12 Stockwerke mit ca. 179 Treppenstufen bietet sich an, es ist etwas warm, aber eine Herausforderung. Meine schnellste Zeit liegt bei 1 Min. 11 Sek. Als Sportplatz bietet sich nun auch das Oberdeck an, die Autos sind weg und wir haben Platz. Marcus hat eine Rundstrecke „ausgeheckt“, für die ca. 220 m brauchen wir eine knappe Minute, der Gegenwind von gut 30 km/h ist eine Herausforderung. Vor dem Frühstück bei tiefem Sonnenstand eine schöne Gelegenheit etwas gegen die Folgen des guten Kochs zu unternehmen. Im Weiteren gibt es einen Gymnastikraum mit 2 Hometrainern, einen konnte ich mechanisch reparieren, die Elektronik ist jedoch ausser Betrieb. Tischtennistisch, „Jöggelikasten“, Rudermaschine, Gewichtheber und eine Bank mit Hanteln vervollständigen das Angebot.

Als Überraschung zaubert der Kapitän nun 12 neue Gartenstühle samt Polster aus dem Magazin, so dass alle Passagiere eine Sitzgelegenheit an der Sonne haben. Da bisher nur drei Stühle vorhanden waren, halfen wir uns mit solchen aus dem Auto von Marcus aus.

Wie schon erwähnt sind wir 11 Passagiere, es hat sechs Doppelkabinen. Wenn ich richtig informiert bin, braucht es bis 12 Passagiere keinen Arzt an Bord. Es hat ein Krankenzimmer mit guter Ausrüstung, Hilfestellung durch einen Arzt ist über Satellitentelefon sichergestellt. Heiri und ich sind in der Eignerkabine untergebracht, mit separatem Wohn-/Arbeitsraum und Schlafzimmer mit Doppelbett von 140 cm. Wir haben sogar eine Badewanne, welche ich am Abend schätze, wenn ich meine schwarzen Füsse wasche. Es sind drei Aussenkabinen mit je zwei Einzelbetten und Dusche vorhanden, zudem zwei



Innenkabinen mit Etagenbetten und Dusche. Weitere Innenkabinen sind mit Gästekabinen beschriftet, ich weiss nicht ob sie sonst benützt werden. Wir geniessen unsere Luxuskabine, die als einzige noch erhältlich war. Als ich vor einem halber Jahr reservierte war die nächste freie Normalkabine erst im Dezember erhältlich. Die Innenkabinen waren als erste vermietet, mir ist jedoch unverständlich, wie man sich den Aufpreis für eine Aussenkabine nicht gönnt. Keine Frischluft (bei uns sind die Fenster meist offen, nur bei direkter Sonnenbestrahlung ziehen wir die Klimaanlage vor) und kein Tageslicht – es wird doch viel Zeit in der Kabine verbracht. Wohl ist ein Aufenthaltsraum vorhanden, dieser wird jedoch wenig benützt.



Der Speiseraum hat 4 Tische. Der grosse Tisch ist für den Kapitän, den Chief Mate (Schiffsoffizier) und den Chief Engineer reserviert. Der Kapitän und der Chief Mate unterhalten sich in fließendem Italienisch, während der sehr sympathische und kompetente Philippino seinen Gedanken nachhängt. Schiffssprache ist eigentlich Englisch, welches von allen Philippinos recht gut beherrscht wird. An einem runden Tisch sitzen oft einer bis max. drei Italiener, die drei Kadetten und der 3. Mat (= Steuermann). Die beiden

philippinischen Steuermänner ziehen es vor im Mannschaftsraum zu essen. Sechs Franzosen sitzen an einem Tisch. Marcus, Heiri ich mit den restlichen beiden Franzosen, mit diesen findet selten eine eher mühsame Konversation statt.



Das Essen besteht aus einem reichhaltigen Frühstück mit immer frischem Brot und Pizza, die ersten Tage gab es noch Joghurts. Das Mittag- und Nachtesen besteht aus mindestens vier Gängen. Der rumänische Koch hat speziell die italienische Pasta voll im Griff, diese ist wirklich ein Genuss. Der erste Gang ist Pasta, Suppe oder Risotto, der zweite Gang meist Fisch. Der dritte ist Fleisch mit Gemüse oder Salat. Als Dessert gibt es Melonen, die ersten Tage Bananen, Birnen oder grüne Äpfel und manchmal sogar noch ein Glacée. Wir versuchen immer etwas kleinere Portionen zu erhalten... Pro Tag erhält jeder Gast 1,5 lt.

Wasser und pro Mahlzeit ¼ lt. Wein in der Tetrapack. Zum Mittag Rotwein, zum Abendessen Weisswein. Gestern ist der Weisswein ausgegangen. Es hat zwei italienische Kaffeemaschinen, die bei der Mannschaft funktioniert bestens. Nachdem ich „herausgefunden“ habe wie diese bedient wird, können wir uns selber gratis versorgen. Das Essen darf wirklich als gut und abwechslungsreich bezeichnet werden, wobei gewisse Wiederholungen nach dieser Zeit normal sind. Wir bleiben meist noch etwas länger sitzen, Gesprächsstoff hat es genügend.

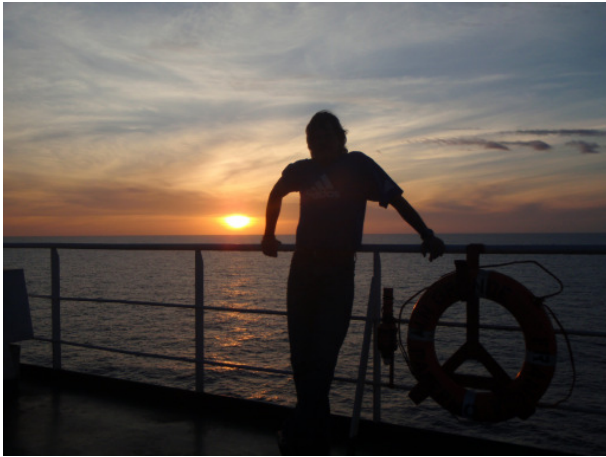


Ich, Heiri und Marcus (von links)

Leider sind die Passagiere für den Kapitän eher eine unwillkommene Störung. Grillpartys, Informationen oder Gespräche gibt es nicht, von anderen Schiffen habe ich hier Positives gelesen. Die Philippinos sind eine Gruppe unter sich, zu diesen findet

man leicht Zugang. Die Italiener sind freundlich, aufgrund der schwachen Englischkenntnisse sind Gespräche, ausser mit den beiden Steuermännern, eher schwierig. Drei Matrosen und Fahrer sind Rumänen. Nicht zu vergessen sind Vincenzo, der sehr freundliche nur italienisch sprechende Kellner sowie Arnel, der philippinische Messman und unser „Zimmermädchen“. Die Besatzung umfasst 32 Personen. Ausser während den Manövern haben wir immer Zugang zu Brücke und Maschinenraum und werden auch bereitwillig informiert, oft habe ich das Gefühl, dass wir eine gern gesehene Abwechslung sind. Die Arbeit besteht doch vorwiegend aus Kontrollaufgaben. Eine Schicht auf der Brücke dauert immer 4 Stunden.

Gestern haben wir zum ersten Mal Wale gesehen. Eine Rückenflosse oder eine Fontäne in 300 m Abstand sind leider wenig fotogen – aber alle Passagiere waren in Aktion und ganz aufgeregt. Ein schönes Erlebnis. Fliegende Fische und Seemöwen waren andere Abwechslungen – und immer ein spiegelglattes Meer.



Die Sonnenuntergänge waren abwechslungsreich, jedoch leider meist während dem Nachtessen, es hat jedoch genügend schöne Fotos gegeben.

Mittwoch, 22. Okt. 2008: Wir erreichen um 3 Uhr Victoria. Vor Anker erwarten wir die Flut, pünktlich um 10 Uhr kommt der Lotse an Bord und wir fahren durch die schmale Rinne vor einer imposanten Kulisse mit mehreren „Zuckerhüten“ in den Hafen. Unser Schiff hat kaum Platz zum wenden, 214 m sind lang. Während dem Anlegemanöver erleben wir das

erste tropische Gewitter, so geniessen wir stattdessen das Mittagessen. Mit dem Taxi in die Stadt, Internetcafé, etwas Früchte einkaufen, durch die Strassen schlendern, den ersten Caipirinia geniessen – und schon ist es wieder Zeit für die Rückfahrt aufs Schiff. Um 22 h verlassen wir Vitoria, bei schönstem Wetter und



einem prächtigen Lichtermeer. Morgen erreichen wir Rio, ob ich wohl den Newsletter versenden kann?

Nun stellt sich die schwierige Frage: Lohnt sich so eine Schiffsreise? Für uns alle ist die Antwort klar: Falls genügend Zeit vorhanden ist um auch noch im Zielland etwas zu erleben, also gesamthaft 7 – 8 Woche, auf jeden Fall. Langweilig wurde es uns nie, aber man muss sich mit sich selber beschäftigen können.

Herzliche Grüsse, Hans-Ueli

Mehr Infos findest du (hoffentlich bald) auf meiner Homepage unter Tagebuch.