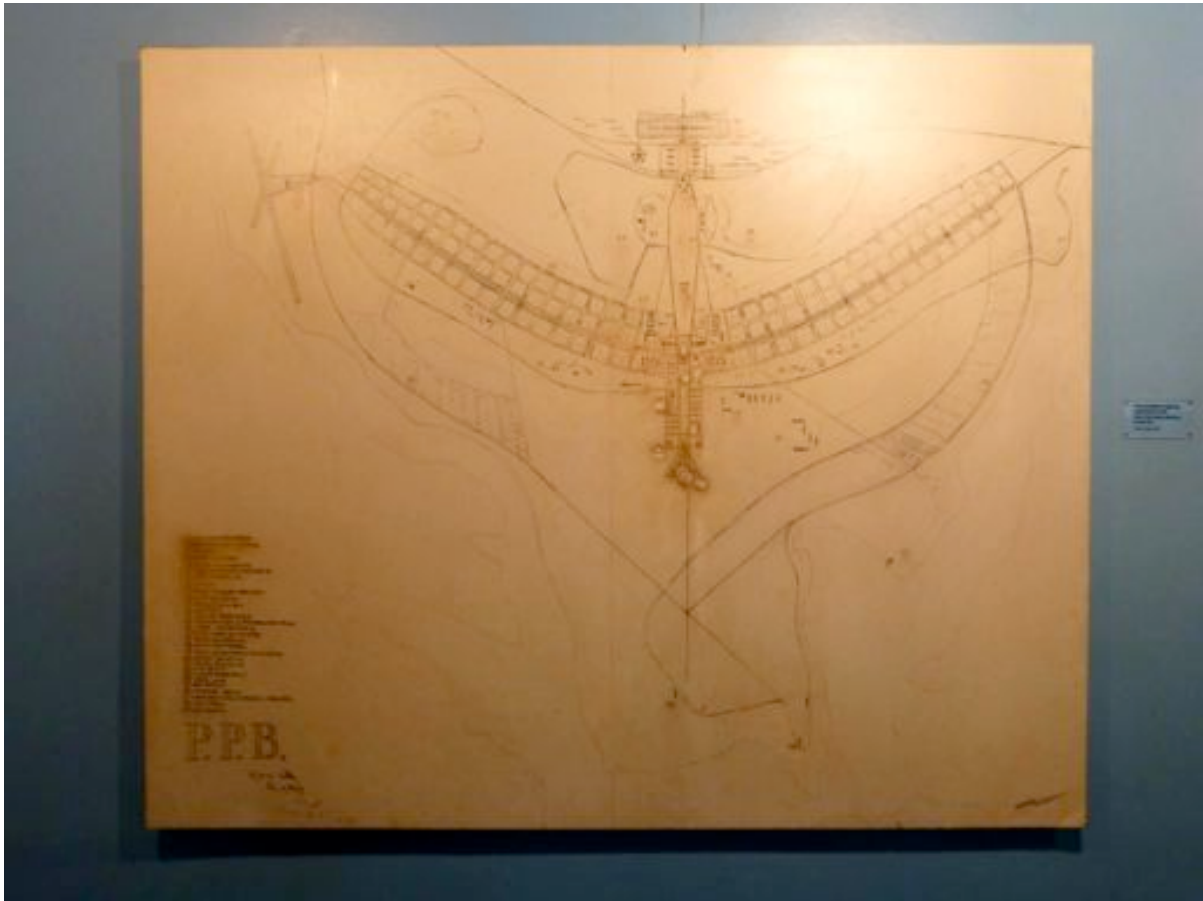


Wie ein riesiger Broccoli

Brasilien ist ja ein grosses Land und wir entschliessen uns nach einigen Ausflügen in der Region, in die umstrittene Hauptstadt *Brasilia* zu fliegen. Der Name des Architekten *Oscar Niemeyer* ist im Zusammenhang mit dieser Retortenstadt den meisten bekannt, weniger sind es die zwei anderen Namen des verantwortlichen Trios, des Städteplaners *Lúcio Costa* und des Landschaftsarchitekten *Burle Marx*. Nach nur 1'000 Tagen Bauzeit wurde die Stadt am 21. April 1960 eingeweiht.



Der von Lúcio Costa entworfene Städtegrundriss

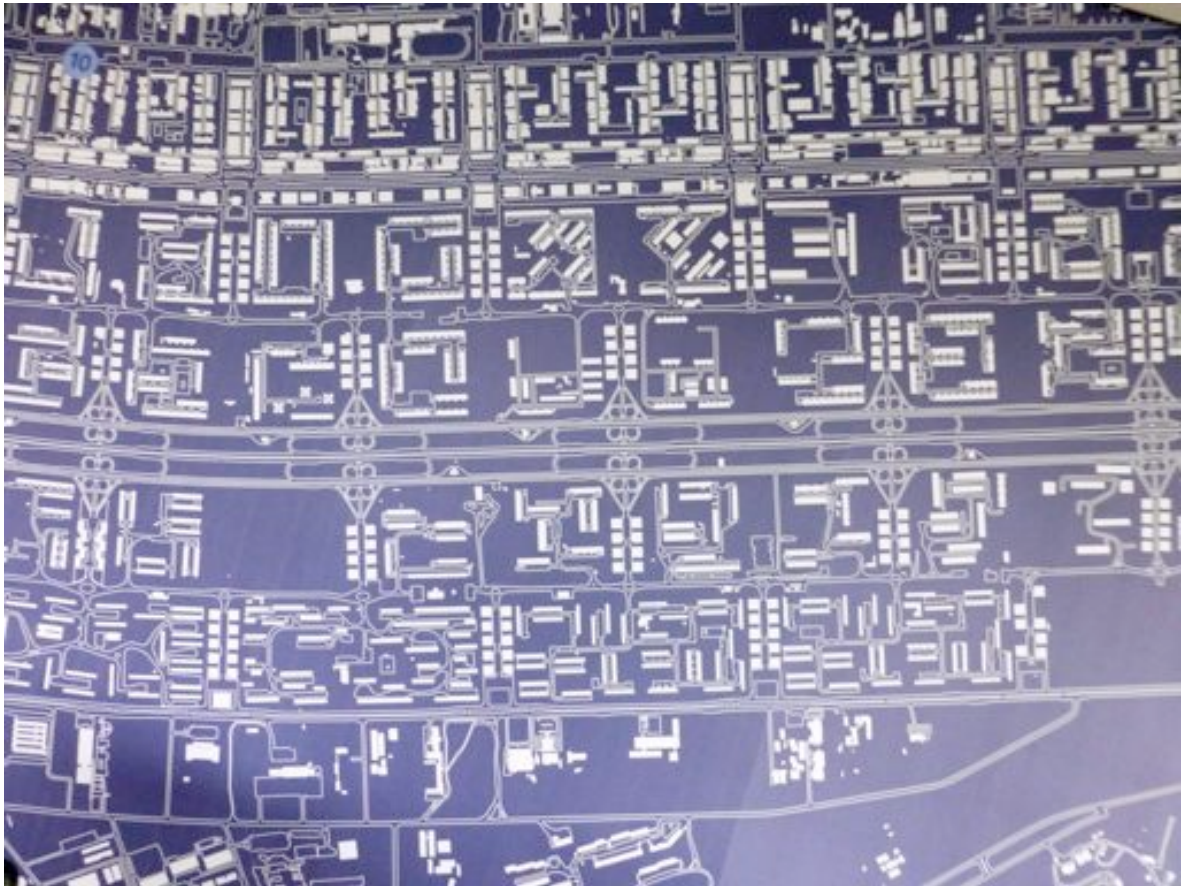
Wir sagen uns „wenn schon, denn schon“ und checken für ein paar Tage im von *Oscar Niemeyer* geplanten „Brasilia Palace Hotel“ ein. Die Investition hat sich gelohnt. Das Hotel ist im ursprünglichen Stil erhalten und strahlt zeitlos seine kühle und klare Eleganz aus. Und das hoteleigene Restaurant „Oscar“ (wie könnte es auch anders heissen), hält kulinarisch, was es optisch verspricht. Wir geniessen den seltenen Luxus in vollen Zügen und saugen die angenehm kühle und trockene Luft auf 1'100 Metern über Meer tief in uns hinein.





Das Brasilia Palace Hotel und das Restaurant „Oscar“.

Diese Stadt ist einfach gewaltig. Am ersten Tag lassen wir die Hauptachse, die „Eixo Monumental“ auf uns wirken, tasten uns langsam an die einzelnen Bauten heran und wagen uns schliesslich in die „Flügel“ des Stadtgrundrisses vor. Erstaunlich hier: die vorgegebene Struktur ist spürbar und ermöglicht eine problemlose Orientierung, die Zwischenräume sind so bemessen, dass sich Fussgänger fast überall wie in einem Naherholungsgebiet bewegen, zum Teil sogar schon fast in einem Wald. Da schimmert immer wieder ein Block in vorgegebenen Dimensionen durch die Blätter, aber auch Freiflächen und Kleinstgebäude im Einzelgaragenformat haben ihren Platz, genau so wie die Quartierbeiz und der Tante – Emma – Laden, auch wenn die Tante hier kaum Emma heisst.



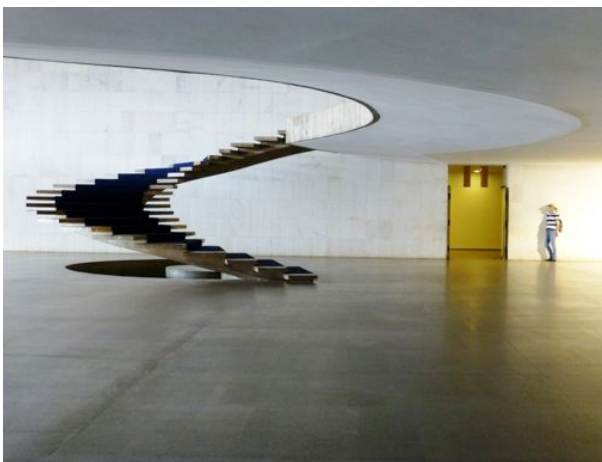
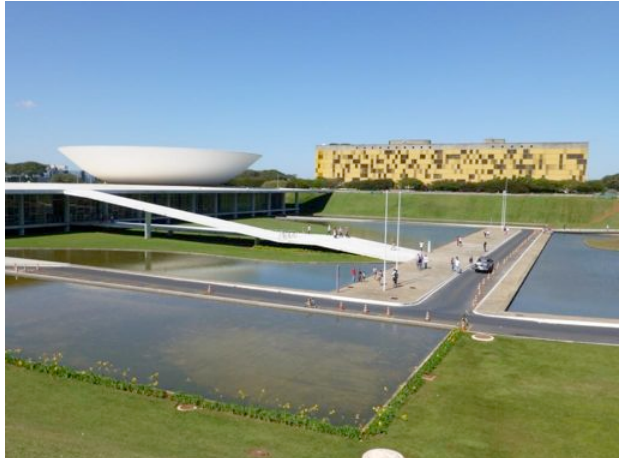
Stadtbild in den Seitenflügeln



Der Fernsehturm



und seine Aussicht: 10 der 17 Ministerien an der „Eixo Monumental“, im Hintergrund der künstlich angelegte See.



Einige Aussen- und Innenräume, wie man sie entlang der „Eixo Monumental“ antrifft. Kleines Detail am Rand: der Eintritt in alle Gebäude ist gratis, inkl. der inbegriffenen Führungen. Ausländer sind rar, wir sind unter einheimischen Touristen.

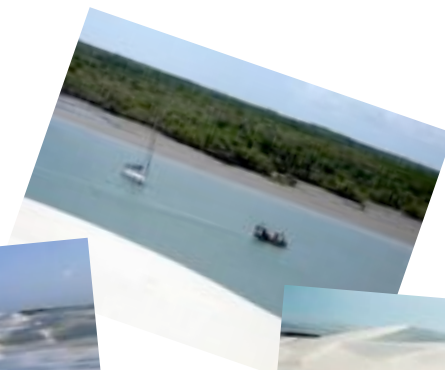
Zurück in *Jacaré* lassen wir die *zwöi* wieder mal trocken fallen und kratzen einen durchgehenden, ein bis zwei Zentimeter starken Muschelbewuchs ab. Da sind Muskeln, dicke Handschuhe und starke Metallspachtel gefragt. Das vor knapp einem Jahr in *Lanzarote* aufgetragene Antifouling VC – *Offshore* wirkt hier fast wie ein Nährboden und nicht wie ein Viecher – Fernhalter. Zum Glück ist kein Botaniker in der Nähe, der hätte uns vielleicht noch verboten, die reichhaltige Unterwasserflora zu vernichten. Am 08.08.2012 läuft die *zwöi* aus und verlässt Brasilien endgültig. Was wir zu dem Zeitpunkt allerdings noch nicht wissen. Denn eigentlich hätten wir gerne noch hinter der einen oder anderen Insel auf unserem Weg Richtung Norden geankert, aber die Wellen- und Windkonstellation der ersten Tage war so, dass wir es aufgaben, irgendwo anzulanden. René hat zwar minutiös mit Seekarten, Google – Earth und Tipps von anderen Fahrtenseglern Zwischenstopps eruiert, aber wir hatten über 20 Knoten Wind (also Windstärke 6 oder etwa 40 km/h) und mit dem Meeresgrund, der von 2'000 auf 100 und dann immer weniger Meter ansteigt und einer mitlaufenden Strömung von im Mittel zwei Knoten (ein Knoten = 1,8 km/h), eine unglaublich konfuse See, so dass wir schweren Herzens Kurs auf die offene See nahmen, bis wir wieder in ruhigeres Wasser kamen. Schade, *Jericoacoara* oder die *Ilha dos Lençios* hätten uns schon noch interessiert.



Die *zwöi* wieder auf der Nordhalbkugel



Leider verpasst:
die *Ilha dos Lençios*
(Bilder aus Google Earth)



Und so kommt es, dass wir plötzlich, respektive nach neun Tagen und 1'350 Meilen vor der *Ile de la mère* in Französisch Guyana liegen. Irgendwann haben wir auch wieder den Äquator passiert und ziehen jetzt wieder auf der Nordhalbkugel unsere Bahnen. Nach einigen Anläufen finden wir in *Kourou* den einzigen Posten, der von uns Seglern was wissen will: es ist der Zoll, la Douane, auf N 5° 9,108' / W 52° 40,117'. Und weil das so schön französisch klingt, packen wir unsere Euros raus und marschieren schnurstracks in die nächste Bäckerei, die, kleiner Schönheitsfehler, ein Chinese ist, aber sie hat Baguettes und wir vertilgen den ersten halben Meter gleich vor dem Laden. Viel wird erzählt, wie teuer *Kourou* ist und es stimmt, dass ein Kilo Tomaten sechs bis acht Euro kostet. Was aber nicht erzählt wird, dass zum Beispiel das erstundene Baguette 80 Centimes kostet oder ein Kilo Gurken lediglich 1,50 Euro. Das Einklarieren hat gar nichts gekostet und im Fluss liegen wir gratis am eigenen Anker und können mit dem Dingi an einem der Lotterstege festmachen. Bester Platz: Kopf einziehen und unter einem dauerparkierten Katamaran hindurch.

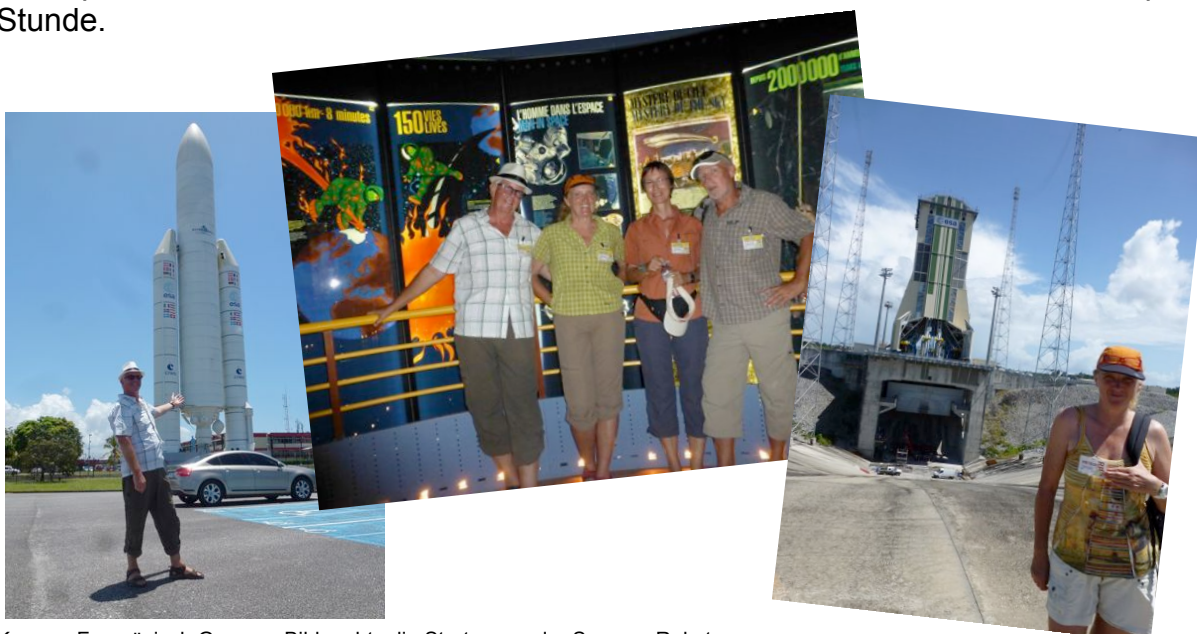


Die Lotterstege (und Schiffe) vor Kourou / Bourg



Unter dem Kat hindurch zum Landeplatz

Natürlich besuchen wir das Space Center und sind erstaunt, wie unspektakulär das Ganze daherkommt: ein paar Wellblechhallen auf einer gerodeten Fläche im Dschungel. Da sind offenbar Ingenieure am Werk, die sich auf das Wesentliche beschränken und das bekommen wir natürlich nicht zu Gesicht, denn zu den Montagehallen haben Besucher keinen Zutritt. Immerhin werden auf diesem Gelände die Ariane- Soyuz- und Vega-Raketen zusammengestellt und gestartet, denn hier, nahe am Äquator drehen wir uns schon mal aus dem Stand mit etwa 1'500 Kilometern pro Stunde.



Kourou, Französisch Guyana, Bild rechts die Startrampe der Soyuz – Raketen.

Das wirklich Spektakuläre ist natürlich ein Start, wenn die Erde bebt und der Himmel brennt, aber der nächste ist erst in gut einem Monat und so lange hält es uns dann doch nicht hier. Nach einem Besuch in Cayenne geht es weiter, zuerst auf die *Iles du salut*, welche vom Buch und Film „Papillon“ her bekannt sind. Wir ziehen uns zum auffrischen den Film Steve McQueen und Dustin Hoffman nochmals rein und ankern ein paar Tage im Westen der *Ile du diable*. Das Wasser ist auch hier noch trübe, hat aber wenigstens von braun auf grüngrau gewechselt. Klares Wasser werden wir wohl erst in der Karibik wieder antreffen. Als Fotomotiv reicht's allemal.



Fotomotiv *Iles du Salut*

Nach zwei Tagen und einer Nacht laufen wir in den *Suriname – River* ein. Ein neues Land, eine neue Gastlandflagge. Wir ziehen an der Hauptstadt *Paramaribo* vorbei und ankern weitere sechs Meilen den Fluss hoch vor *Domburg*. Das Wasser ist immer noch trüb, aber nicht mehr salzig. Am Ufer der Traum jedes Seglers: Haus am Wasser, Garage mit Auto auf der einen, Steg mit Schiff auf der anderen Seite.



Suriname River zwischen Paramaribo und Domburg: linkes Ufer Urwald, rechtes Ufer Häuser, Schiffe und Schiffchen

Vor *Domburg* ankern wir auf zehn Metern Wassertiefe und beginnen die Umgebung auszukundschaften. Entgegen diverser Aufzeichnungen gibt es hier fast alles, was des Seglers Herz für's Erste begehrt: einen Dorfplatz mit ein paar Imbissbuden und Kleinst-Supermärkten, Wifi, Diesel, aber kein Wasser (das gibt es nur nach Absprache in der Fischfabrik, eine halbe Meile den Fluss runter), einen Bankomaten, Autovermietung und eine Buslinie, rein nach *Paramaribo*. Die brauchen wir, um einklarieren zu können. Nach zwei Tagen ist das Prozedere, inkl. Visa, abgeschlossen. Läuft nach einem vorgegebenen Schema ab, sauber und ziemlich effizient. Einzig, dass wir in der Bank die Hüte abnehmen müssen, mutet uns etwas eigenartig an. Kommt wahrscheinlich

daher, dass einer zuviel mit Mütze, verspiegelter Sonnenbrille und unlauteren Absichten da reinmarschiert ist. Für Segler, die *Suriname* besuchen möchten, haben wir separat ein Blatt zusammengestellt, alle anderen interessiert das sicher weniger, dafür aber, was wir sonst noch so in Erfahrung gebracht haben. Das meiste haben wir von Werner Martens, der uns einen Tag lang im Auftrag von *Suriname Experience*, einem Reisebüro in *Paramaribo* herumgefahren hat (Tel. +597 45 30 83).

Suriname ist mit einer Fläche von 164'000 km² viermal so gross wie die Schweiz, hat aber nur 500'000 Einwohner, das sind drei Menschen pro Quadratkilometer. In der Schweiz sind es fast zweihundert! Amtssprache ist Holländisch, auf der Strasse wird aber *Taki-Taki* gesprochen, eine Sprachmischung der hier anzutreffenden Völkergruppen, unter anderem Asiaten, Inder, Afrikaner und Holländer. Wir fahren auf einer der wenigen Strassen Richtung Westen, parallel zur Küste. Weiter drin hat es nichts. Nur endlose Wälder. Wer da hin will, muss einen Fluss oder ein Flugzeug nehmen. Wir spekulieren mit einem kleinen Alpen- respektive Dschungelrundflug. Werner rät uns ab. „Da seht ihr nichts, ausser einer geschlossenen Fläche von Baumkronen. Sieht einfach aus wie ein riesiger Broccoli“. Wir befolgen seinen Rat und mieten uns für die nächsten Tage selber ein Auto. An das Fahren auf der falschen Strassenseite haben wir uns inzwischen etwas gewöhnt. Interessant ist, dass wir praktisch keine Insekten auf der Windschutzscheibe haben. Werner erklärt sich das so, dass einfach genug Platz im Urwald vorhanden ist. Roter Staub auf den Autos enthält Bauxit und schadet dem Lack. Das sehen die Autovermieter gar nicht gerne. Aber der Wagen muss eh gewaschen zurückgegeben werden. Die meisten neuen Strassen werden von Chinesen gebaut. Die kommen mit der ganzen Ausrüstung per Schiff und finanzieren das Bauprojekt auch. Da fragt man sich einfach, was passiert, wenn der Zins nicht aufgebracht werden kann. Wir nehmen an, dass da Schürf- und andere Rechte abgegeben werden. Irgendwann gehört dann so ein Land ganz den Chinesen. Bei fast allen Lebensmittelläden und Restaurants ist das bereits der Fall. Im November wird Jagd auf Ara's gemacht, die schönen, bunten Papageie. Ein Stück bringt etwa hundert SRD, also fünfzig Franken. Die Einheimischen sind auf Singvögel versessen, die auch tagsüber in ihrem Käfig mitgenommen werden, sei es im eigenen Auto, im Bus, oder mit dem Fahrrad, was voraussetzt, dass man geübt ist, im einhändig Velofahren. Auch gäbe es hier die grösste Population roter Ibisse, wie Werner von seinen Ornithologen erfährt, die er regelmässig im Land herumfährt. Und irgendwie schlägt dann doch das Holländische Erbe durch, denn *Suriname* ist daran, entlang der ganzen, etwa dreihundert Kilometer langen Küste einen Damm zu bauen, als Massnahme gegen die Erosion der Küste und die Erhöhung des Meeresspiegels. Einen Teil des Dammes haben wir gesehen. Eine gigantische Baustelle. In *Paramaribo* herrscht reger Betrieb, aber auch hier sind die Leute freundlich und hilfsbereit. Wir bewegen uns die ganze Zeit ohne das Gefühl, dauernd unsere Brieftasche festhalten zu müssen. Im historischen Altstadtteil hat es uns vor allem die Kirche St. Peter und Paul angetan, die, wie gesagt wird, höchste (oder grösste) Holzkonstruktion Südamerikas.



Suriname River vor Domburg



Der Dorfplatz früh am Morgen



St. Peter und Paul: ganz in Holz, datiert Ende des 19. Jh.



Häuser im Kolonialstil, meist aus Holz, in und um Suriname.

Backsteine waren rar und so gab es eine Auflage, dass die einlaufenden Schiffe ohne Fracht Backsteine als Ballast laden mussten.

Wir machen einen Tagesausflug nach *Moengo* im Osten und nehmen uns Zeit, so weit nach Süden zu fahren, bis die Strasse aufhört. Das ist vorbei am *Bergendalresort*, wo wir übernachten, entlang des *Brokopondostausees* nach *Pokigron*, respektive *Atjonie*. Über den Stausee ist offenbar kürzlich auf ARTE-TV eine Doku gezeigt worden. Bestimmtes Holz, das über 40 Jahre im Wasser stand, wird jetzt zur Herstellung von Instrumenten gewonnen. Das Holz muss offenbar sehr hochwertig, weil verzugsfrei sein. Problematisch ist die Gewinnung, weil die Stämme nicht einfach wie ein Spargel ausgestochen werden können, sondern Taucher runter ins trübe Wasser müssen und dort mit der Kettensäge ans Werk gehen. Wir meinen: ein echter Scheissjob. Strassen und Brücken präsentieren sich von „perfekt“ bis „unpassierbar“. So zum Beispiel die *Carolinabrücke*, von der wir nicht eruieren konnten, ob es die Brücke ist, welche von einem betrunkenen Flusskapitän gerammt wurde, oder jene, deren unzureichende Fundamente einfach im Schlamm versunken sind. Auf jeden Fall wird seit Jahren um Zuständigkeiten gestritten und wer da was bezahlen soll. In der Zwischenzeit gibt es für die ganz mutigen die Fähre parallel zur Brücke und ein Auskommen für den Fährmann. Eindrücklich war *Pokigron*, wo die Strasse zu Ende ist. Einfach fertig. Dann nur noch Fluss und Urwald. Hier wird umgeladen in schlanke Pirogen: Menschen, Tiere, Verpflegung, Baumaterialien.



Das Problem



Die Lösung



Perfekte Strasse: wir haben manchmal das Gefühl, die ersten zu sein, die hier durchfahren.



Noch nicht ganz perfekt: auf diesem schwammigen Sand gibt es nur eins: runterschalten, Gas geben und ja nicht anhalten.



Unglaublich intensive Farben

Ich habe es mir genau angeschaut:
Lastwagen fahren mit
Mit 30 bis 40 km/h
seitlich vorbei, mit dem
halben Vorderreifen über
dem Loch, mit der anderen
Hälfte auf dem Gitter.





Der Brokopondo-Stausee, seit 1965 in Betrieb und mit 1'560 km² fast 14 mal so gross, wie der Vierwaldstättersee.





Wenn die Pirogen beladen sind, das heisst das Freibord noch etwa zehn Zentimeter beträgt legen sie ab, nehmen Kurs flussaufwärts und verschwinden hinter der nächsten Flussbiegung im unendlichen Broccoli.



Wir legen auch bald ab, von *Domburg* Richtung Karibik. Trinidad ist auf dem Programm, eine Reise von vier bis fünf Tagen. Dort soll die *zwöi* aus dem Wasser und wieder mal gründlich gestriegelt und gemalt werden.

Herzliche Grüsse aus Domburg, Suriname am 17.11.2012, Heidi und René

P.S. unser Tipp: fünf Bücher von Karl Vettermann im Delius Klasing Verlag:
 BARAWITZKA SEGELT NACH MALTA, DIE IRRFAHRTEN DES BARAWITZKA,
 BARAWITZKA UND DIE SEE-AMAZONEN, BARAWITZKA UND DER TAIWAN-
 KLIPPER, LAUTER KAPITÄNE, KEINE MATROSEN.