

Verkaufspreis F. 1,20
Italien 200 L.
Deutschland DM 1,20
Frankreich 1,50 Fr.

WOCHE



Start ins Abenteuer 200 km südöstlich von Cuzco —



An der wirklichen Urquelle des Amazonas

Fortsetzungsbericht

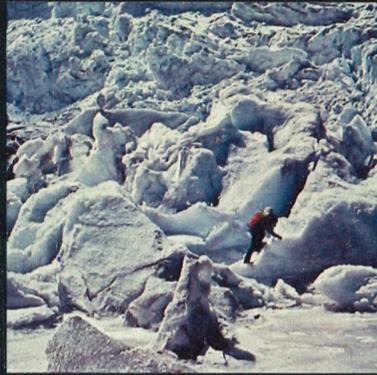
33 Boote für 7000 Amazonas-Kilometer

Schweizer Globetrotter bezwangen als erste den Amazonas von der Urquelle bis zur Mündung

Bildbericht Walter J. Kamm



Traumhafte Biwakplätze an Gletscherseen des Auzangate —



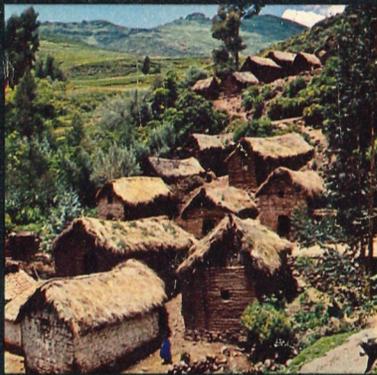
Gletscherkletterei auf 5500 m —



Start von der Lagune Langui y Layo



Terrassenkultur der Inkas bei Pisac —



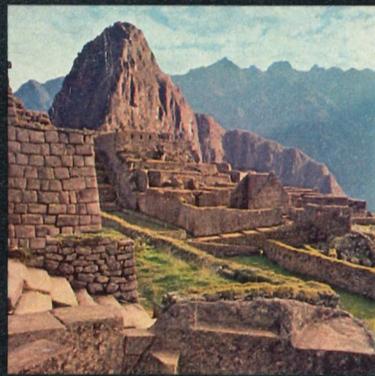
Prächtige Dörfer bei Cuzco —



Beim berühmten jährlichen Sonnenwendfest «Inti Raymi»



Blick in die Tiefe auf den Urubamba —



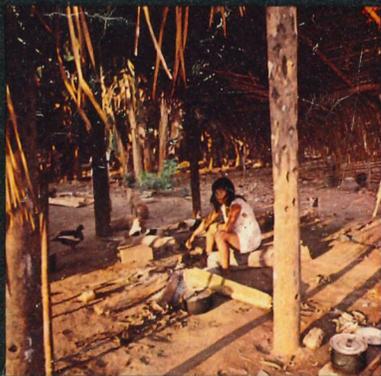
Baukunst in der berühmten Inka-Stadt Machu Picchu —



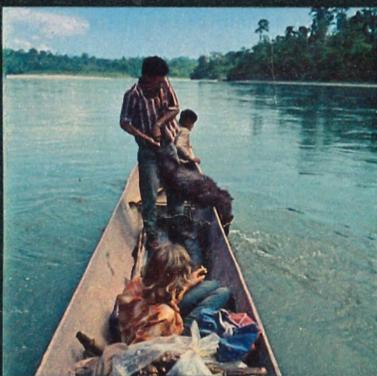
Blick in das Urwalddickicht am Ucayali —



Blick auf die Wasserfront von Iquitos



Bei den Campa-Indianern im Urwald —



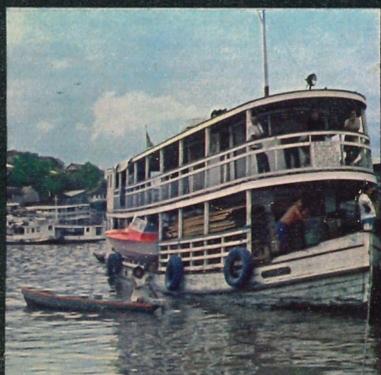
Nach der Jagd von Wildschweinen —



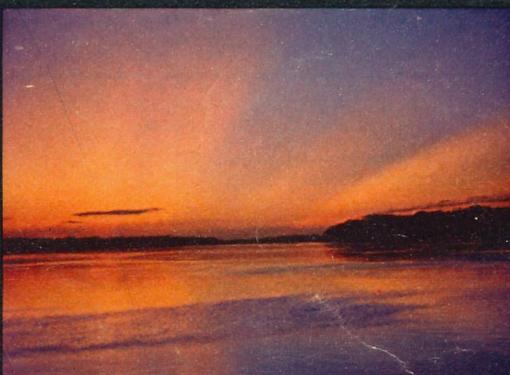
Ursprüngliche Familienfreude in Picha —



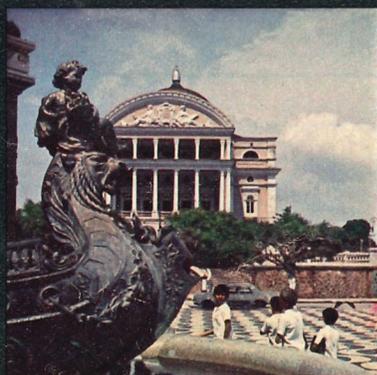
Gewitter von unglaublicher Heftigkeit am Amazonas



«Itimarati II», eines der 33 Boote —



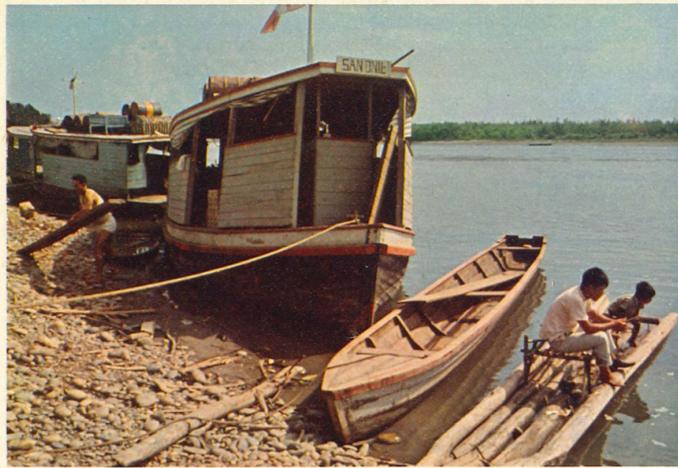
Ein prächtiger Sonnenuntergang am Amazonas —



Das Opernhaus der Kapitale Manaus —



Belém, endlich, endlich an der Mündung



33 Boote für 7000 Amazonas-Kilometer III

Bildbericht von Walter J. Kamm

Amazonas per Anhalter – bis nach Belém



Endlich Pucallpa. Zwar kein Juwel; nur eine staubige, superhässliche 60 000er Stadt im Entwicklungsboom, die dank ihrer Strassenverbindung mit Lima daran ist, Iquitos als Flusshandelsplatz zu überholen. Für mich: das erlösende Ende eines einwöchigen Alptraums auf dem «Mückenfluss».

Ich taumelte in meinem fiebrigen Dämmerzustand zur Lagune Yarina-cocha hinaus, um mich im «Hospital Amazonico» untersuchen zu lassen. Unterwegs wurde ich jedoch von Leuten des S. I. L. (Summer Institute of Linguistics) mitgenommen und in ihr schmuckes kleines Dorf an der Lagune gebracht, wo ich als Gast aufgenommen und gesundgepflegt wurde. Aber nicht nur, was die Familien Townsend, Davis und Fast für mich taten, sondern die beispielhafte Arbeit der ganzen, auf Privatinitiative aufgebauten christlichen Institution verdiente eigentlich eine grössere Würdigung als nur diese Dankes- und Ehrenerklärung.

Bislang unbekannte Indianerstämme kontaktieren – fünf S. I. L.-Missionare waren dabei von Aucas massakriert worden –, deren ungeschriebene Sprachen analysieren, ein Grundalphabet aufzeichnen, einfache Lese- und Schulbücher konzipieren und drucken, später das Neue Testament in die Stammesprache übersetzen, ärztliche, soziale und geistliche Hilfe leisten sowie Lehrlingsausbildung und Erwachsenen-schulung – das ist erst ein Teil der so vielfältigen Tätigkeitsgebiete des S. I. L. Es will die «wilden» Indianerstämme in der Praxis vorbereiten auf den sonst oft tödlich verlaufenden «Schock» der unvermittelten Konfrontation mit der Zivilisation und deren für sie meist grausamen Begleitumstände (Ausbeutung, Unterdrückung, erzwungene Umstellung, Dege-

Auf dem Ucayali, der hier schon fast einen Kilometer breit ist (Bild links oben). Der Itimarati II (Aufnahme oben rechts) war durch eine wandernde Sandbank das Steuerruder weggerissen worden. Ein Schleppkahn, an der Steuerbordseite festgemacht, musste nun als «Steuer» benutzt werden.

Iquitos kam beim Kautschuk-Boom zur Blüte. Es gibt hier einen bei Hochwasser vollständig auf Flössen schwimmenden Stadtteil mit indianischem Einschlag, fast wie zur Jahrhundertwende.

neration durch Einschleppung von stammesfremden Gütern und Krankheiten).

Unter den insgesamt 49 verschiedenen Missionen, die in der Pucallpa-Urwaldregion tätig sind und dabei die armen, verwirrten Indianer, bevor diese überhaupt lesen oder schreiben können, in streberischem Konkurrenzdenken alle paar Wochen oder Monate zu einer neuen «Religion» bekehren, sind nur wenige so positive Ausnahmen wie das S. I. L. Es ist das mit Abstand bestorganisierte und bestausrüstete, am sinnvollsten und fruchtbarsten arbeitende aller religionsorientierten Institutionen am Amazonas. Und ist überdies nicht einer einzigen begrenzten Glaubensrichtung verhaftet.

Schiffbruch auf dem Ucayali

Marlis und ich hatten nicht mehr zueinander gefunden. Obwohl ich eine schöne Zeit unter den auch künstlerisch begabten Shipibo-Indianern verbrachte, wollte ich nicht mehr länger als nötig «warten». Das inselgarnierte Flussbett des Rio Ucayali ist zwar schon fast einen Kilometer breit, aber das Tiefwasser hielt grössere (und bequemere ...) Schiffe von der Fahrt nach Iquitos ab. Überdies musste ich jeden Sol sparen. Ich war praktisch pleite in Pucallpa angekommen und hatte eigentlich einen Check erwartet oder zumindest erhofft – vergeblich. Ich hatte jedoch mein Schlauchboot unter höchst dramatisch-komischen Umständen verkaufen können, was etwas Geld einbrachte.

Der recht verlotterte und halb morsch aussehende Kahn, der als einziger in diesen Tagen abfuhr, war kaum grösser als jener, mit dem ich von Atalaya hergekommen war, besass aber zwei «Passagierkabinen». Mit mir reiste noch ein stoppelbärtiger Limeño samt Hund. Der angebliche «Comerciante» hatte, seinem Anzug nach zu schliessen, wohl auch schon bessere Zeiten gekannt. Jetzt war seine Gesellschaft nicht besser als die des Flusses. Trübe Fluten an einer ungepflegten Halbzivilisation, die nichts bietet als Lange-weile und abgestandenes Bier. Und ungesalzene Reis mit braunen Bohnen. Reis und Bohnen. Und grüne Mauern, unterbrochen nur von gelegentlichen Kuhweiden.

Ich war froh, meine alten, vergammelten Pocket Books noch bei mir zu haben. Thoreaus «Walden», Hesses «Siddharta», J. D. Salingers Stories, Hemingways «Big Two-hearted River» und andere. So hatte ich meinen Frieden – abgesehen natürlich von der ewigen, entsetzlichen Moskito-Plage.

Bis das Unfassbare geschah. Unser «Kapitän» und der Steuermann hatten schon tagsüber etliche Male Schwierigkeiten gehabt, ausgedehnte Sandbänke im verwirrend mäandrierenden Fluss zum umschiffen. Dutzende Male wechselten wir von einer Flussseite auf die andere. Abends waren sie sich nie einig, ob sie bei diesem Wasserstand nachts auch fahren konnten oder nicht. Mir war alles recht, wenn ich nur rasch über diese Strecke kam.

Mitten in der Nacht wurde ich durch ein polterndes Rumpeln geweckt. Blechgeschirr und andere Sachen stürzten lärmend auf den Boden. Der Kahn stand still – und zwar recht schief. Offenbar waren wir mit voller Kraft auf eine Sandbank aufgelaufen. Das wäre nicht allzu tragisch gewesen, hätte der morsche Kahn nicht ein riesiges Leck erlitten (wahrscheinlich durch einen wie eine Harpune aus dem Sand ragenden Baumstamm). In Minuten-schnelle war der ganze Bootsrumpf mit Wasser gefüllt. Viel war nicht zu retten. Wir hatten nur eine kleine und meines Erachtens nicht besonders wertvolle Ladung. Mit meinem Gepäck kam ich gut zurecht, nur hatte ich keine Zeit, in der Dunkelheit die in der Kabine ausgelegten Sachen zusammenzusuchen. Der Kahn kippte schon auf die Seite, als ich ins Wasser sprang und die Sandbank erreichte.

Mein Mitpassagier wurde erst jetzt von den Bootsleuten aus seiner Kabine geholt und durchs Wasser geschleppt. Er hatte einen Schock erlitten und blutete aus einer bösen Schramme am Kopf. Sein kleiner Hund heulte und winselte noch in fürchterlichen Tönen vom Wrack her. Wahrscheinlich war er irgendwo eingeschlossen oder eingeklemmt. Es war zu spät. Das Boot rutschte ab und versank innerhalb weniger Minuten vollständig.

Alles war so unglaublich schnell vorbei, von Wasser und Dunkelheit verschluckt, dass es fast nur wie ein böser Traum nachhallte. Ich hatte schon Schlimmeres erlebt. Wir waren soweit heil und in der Nähe einer kleinen Siedlung. Und der «Kapitän» hatte seinen altersschwachen Lotterkahn gut versichert. (Ich dagegen besass nicht einmal eine Lebensversicherung.) Nur der Limeño war untröstlich. Er hatte nicht nur seinen Hund, sondern auch alle «Geschäftspapiere» verloren.

«Amazonas»: ein grandioser Irrtum!

Zwei Nächte später kam ein grosses Kanonenboot der peruanischen Marine auf Routinefahrt vorbei und nahm uns bis Nautica mit. Das Patrouillenboot fuhr von hier den Marañon und später den Huallaga hinauf nach Yurimaguas, während ich ein «sicher» scheinendes Boot fand, das nach Iquitos fuhr.

Iquitos (70 000 Einwohner), die einst weltentrückte Urwaldstadt, hat nicht nur 262 Zentimeter Regen im Jahr und in jeder Regenzeit von den anstürmenden Hochwasserfluten weiter verschlungene Uferpromenade, sondern auch eine touristisch attraktive Ausstrahlung. Ihr faszinierender Aufstieg als internationaler Umschlagplatz zur Zeit des seligen Kautschuk-Booms kam bei dessen Zusammenbruch zu einem jähen Halt. Während im Stadtkern – obwohl schwarze Ra-

bengeier Dächer und Strassen «zieren» – noch ein Hauch des alten Europas zu spüren ist, spielt sich in Belén, dem bei Hochwasser vollständig auf Flössen schwimmenden Stadtteil, das indianische Leben noch fast wie zur Jahrhundertwende ab.

Durch einen besonderen Glücksfall hatte ich Gelegenheit, den Rio Napo bis tief ins Hinterland vorzustossen und dort «allerlei Neues» zu erleben, vor allem das Erlegen, Braten und Verspeisen eines Affen (samt Mageninhalt als «Fruchtsalat») – sowie einige phantastische, grossartig-schreckliche Erfahrungen mit dort beheimateten halluzinogenen Dschungel-Drogen. Mich reizte das simple, viel weniger photogene Indianer-Alltagsleben mit seinen kleinen Freuden und grossen Sorgen mehr als die Yaguas der Tagespauschaletouristen, die sich gegen viel Geld die Illusion erkaufen, von den «letzten echten Wilden» in die Kunst der Blasrohrjagd eingeweiht zu werden.

Bekannt wurden die Yaguas vor allem durch einen geschichtlichen Irrtum: die «fälschliche» Benennung des grössten Stromes der Erde als «Rio de las Amazonas». Als der tapfere Konquistador Francisco de Orellana 1542 den Goldsucher-Treck Gonzalo Pizarros «zwecks Nahrungssuche» verliess und in der Folge den bislang völlig unbekanntem Stromgiganten entdeckte und als erster Europäer in seiner «ganzen Länge» befuhr, kam er zunächst einmal an den ebenfalls noch unbekanntem Rio Napo. Kurz vor dessen Einmündung in den Hauptstrom wurde er mit seiner Mannschaft von Indianern angegriffen. Der einäugige Spanier hielt die Yagua-Krieger wohl wegen ihrer langen, strohgelb leuchtenden Palmfaser-«Röcke» und «Perücken» irrümlicherweise für einen kriegerischen Stamm von Frauen, erinnerte sich an die kämpfenden Amazonenweiber der griechischen Sage ... und der «Fluss der Amazonen» hatte seinen – falschen – Namen.

Zurück nach Iquitos kam ich mit einem Tsantsa (Schrumpfkopf) – zum Glück aber nicht meinem eigenen. Ich war noch immer pleite. Auch hierher war kein Geld gekommen. Wiedermar konnte ich bei der Feuerwehr schlafen. Ich sah mich bei Tierfängern und anderswo um, aber Jobs waren schwierig zu bekommen und schlecht bezahlt. Als ich beim Herumstreifen in Puerto Cocodrilo ganz zufällig ein Boot fand, dessen Besitzer bereit war, mich ohne irgendwelche Fragen gratis nach Leticia mitzunehmen, rannte ich ohne zu überlegen los, um meinen Rucksack zu holen. Atemlos zurück, fuhren wir schon los. Es waren noch einige weitere Tramper an Bord – offenbar gab es noch mehr «Fluss-Tramper». Der Platz war knapp. Jeder fand gerade noch einen engen, unbequemen Sitzplatz irgendwo auf der Ladung, doch zum Liegen reichte es schon nicht mehr. Zur klimatischen Hitze kamen noch Heissluft, Gestank und Lärm des gleich unter uns rumpelnden Schiffsmotors. Der Lärm-Gestank-Sitz-Marathon dauerte ununterbrochene 37 Stunden.

Begegnungen mit «Tarzan» und «Christus»

Leticia, Kolumbiens einziger Zugang zum Amazonas und Paradies der Schmuggler aus drei Ländern, wäre nicht der Rede wert, gäbe es nicht Mike Tsalickis. Der drahtige Grieche-Amerikaner, berühmt geworden als «Tarzan vom Amazonas», ist auch geschäftlich der «König von Leticia». Trotzdem fängt er noch immer riesige

Fortsetzung auf Seite 26

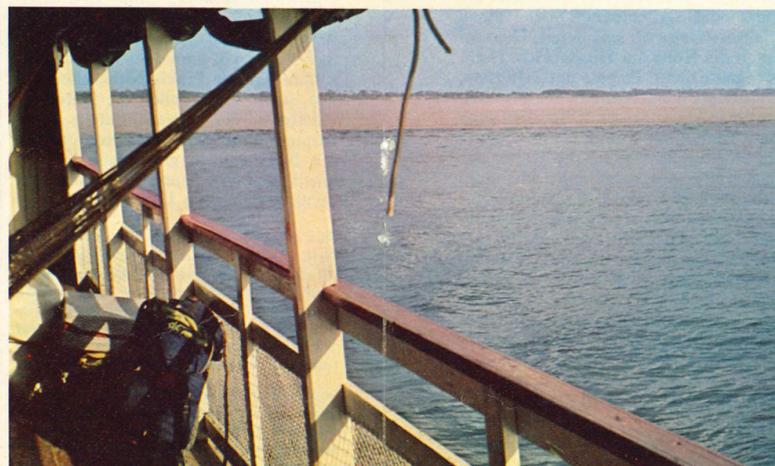


▲ Ein Gewitter zieht auf. Wenn es losbricht, dann darf man nicht mehr mit europäischen Massstäben rechnen. Ganze Wasserfluten stürzen vom Himmel, und das Wüten dauert oft über eine Stunde. Segeltuch-Verdecke auf den Schiffen werden wie Seidenpapier zerrissen. Wasserdämpfe steigen auf, und es wird dunkel wie in der Nacht. Ein Erlebnis, das niemand vergisst, der dieses Naturschauspiel einmal sah.

Blick auf die Wasserfront von Iquitos. ▶



Amazonas per Anhalter- bis nach Belém



◀ Der Solimoes (gelb im Hintergrund) und der Rio Negro (blau im Vordergrund) kommen zusammen. Kilometerlang ist die Trennlinie zu sehen . . . bis der Solimoes endlich die Oberhand gewinnt und Amazonas heisst.

▲ Das Opernhaus in Manaus, der einst glorreichen Amazonas-Kapitale, die dann verlotterte, jetzt aber wieder aufblüht. Der Hafen muss die Wasserstandsschwankungen von 16 Metern durch schwimmende Quais bewältigen.



▲ Der Schiffskoch bereitet das Essen in der Regel auf offenem Deck zu. Wen wunder't's, wenn täglich Fische auf der Speisekarte stehen, übrigens riesige Exemplare, die zuvor ohne grosse Mühe im Amazonas gefangen wurden.

Amazonas per Anhalter- bis nach Belém

Boas, Alligatoren und andere respekt-einflössende Tiere mit blossen Händen – «just for the fun of it», wie er sagt. Aber natürlich verkauft er die Tiere dann ins Ausland.

Zusammen mit Ernesto und François konnte ich dabei sein, wie Mike eine sieben bis acht Meter lange Anaconda aus einem seichten See holte. Scheinbar ohne vorher zu überlegen, stürzte er sich mit einem Hechtsprung auf die Riesenschlange, rang eine Weile mit ihr, umklammerte dabei ihren Kopf mit beiden Händen, so dass sie nicht beißen konnte, während seine einheimischen Helfer das über hundert Kilo schwere Ungetüm von hinten packten und in einen bereitgestellten Käfig zwängten. Fotos durfte ich keine machen: Die Rechte dazu verkauft Mike teuer an Zeitschriften und Fernseh-anstalten . . .

Per Motorboot gelangte ich über die Grenze nach Tabatinga, wo ich auf der brasilianischen Militärbasis herzlich aufgenommen wurde. Grenzkontrolle hatte es überhaupt keine gegeben, doch von hier an sprach man Portugiesisch – und der «Amazonas» hiess «Solimoes».

Eine Art Fährboot brachte mich anderntags nach Benjamin Constant am mächtigen Rio Yavari hinüber. Ungefähr jede Woche sollte von hier ein «fahrplanmässig» verkehrendes Schiff nach Manaus abfahren. An welchem Tag wusste allerdings noch niemand. Im Laufe der nächsten Tage kamen noch weitere «Fluss-Tramper» ange-tröpfelt. Wir sammelten uns alle auf der «Itamarati II», wo wir bereits gratis schlafen und essen durften. Bald waren wir eine höchst international zusammengewürfelte Gruppe von zehn. Vier von uns waren äusserst knapp bei Kasse; drei hatten überhaupt kein Geld. Wir konnten mit dem zwar schweigsamen, doch sehr verständnisvollen Kapitän einen Spezialhandel abschliessen: Pro voll bezahlte Passage durfte jeweils einer gratis mit-reisen. Die 90 Cruzeiros (für das untere Deck) wurden viermal bezahlt. Ernesto und ich blieben zurück. Wir hofften, mit dem nächsten Schiff eine Woche später reisen zu können.

Ernesto war ein wehrdienstflüchtiger Deutsch-Argentinier (beide Länder wollten ihn gleichzeitig einziehen) mit christusähnlichem Gesicht und einem ausserordentlich sanften Wesen. Er besass keinen Centavo, teilte aber alles, was er bekam. Als meinem einzigen Paar Schuhe die Sohlen abfielen, schenkte er mir sofort sein zweites Paar. Zwar uralt, ausgetragen und auch teilweise kaputt, taten die Schuhe aber noch für den ganzen Rest meiner Südamerika-Reise ihren Dienst.

«A handful of travelin' misfits...»

Die «Itamarati» war am Mittag weg-gefahren. Ernesto und ich trauten un-

seren Augen kaum, als gegen Abend der Kapitän in einem Schnellboot wieder anlegte. Wichtige Schiffspapiere waren vergessen worden. Als er uns dastehen sah, sagte er etwas auf portugiesisch. Sein Begleiter übersetzte auf spanisch, wir könnten «mitkommen» . . .

Natürlich schlief unsere ganze Clique, zum Teil zwar in Hängematten, nur auf Deck – allerdings auf dem oberen (wo es noch etwas mehr gekostet hätte). Das untere Deck glich eher Noahs Arche: Hühner und Hunde, Affchen und Papageien, Riesenschildkröten und sogar ein Wasserbüffel machten sich den Platz streitig. Das Klima war noch immer die übliche Mischung aus Hitze und Feuchtigkeit. Im Vergleich zum Urubamba war es hier jedoch geradezu köstlich angenehm, mit viel weniger Moskitos.

Die Strecke wird bei normalen Verhältnissen ohne weiteres in etwa vier Tagen bewältigt. Wir brauchten neun. Den zweiten unfreiwilligen Halt gab's bei Sto. Antônio do Iça: Die Batterie war total unter Wasser geraten. Erst einen Tag später konnten wir mit halber Kraft weiterfahren.

In meinem Herzen jedoch fuhr ich mit voller Kraft. Etwas beinahe Unfassbares war geschehen. Sto. Antônio hatte Reidun an Bord gebracht. Reidun Nydal, norwegische Reisegefährtin aus vergangenen Zeiten. Nach Afrika, Angkor, Laos während der Thet-Offensive und zuletzt in der Transsibirischen Eisenbahn trafen wir uns zum fünftenmal rein zufällig. Konnte das noch Zufall sein? Sie war ganz allein den wilden Rio Putumayo von Kolumbien heruntergekommen. Was sie, von Strapazen gezeichnet, davon erzählte, machte sie zu unserer «Amazonas-Königin».

Und in dieser wilden Nacht, der ersten einer ganzen Reihe, diskutierten wir auch, was wir – all die Jungen, die so unbekümmert durch die Welt ziehen – wohl eigentlich sind. Wir sassen da über kaltem Reis mit Bohnen und redeten uns gegenseitig die Köpfe heiss und die Herzen leer. Globetrotter, Abenteurer, Tramper, Wanderer, Reisesüchtige, Suchende, Vertriebene, Fliehende, Romantiker, Lebenskünstler, Weltenbummler, Viajeros, Travellers, Tramps, Beatniks, Hippies, Outsiders, Rolling Stones, Runaways, Getaways, Ausreisser, Wegläufer, Weltläufer . . .?

«Just a handful of travelin' misfits», sagte Reidun plötzlich, und sie hatte recht. Don aus Frisco holte seine Gitarre hervor, und alle zusammen krei-erten wir einen neuen Song der Tramper in aller Welt.

Bis zum Hals im Sumpf

Das Navigieren wie auch das Anlegen bei grösseren Dörfern, wo jedesmal mehr Passagiere zustiegen, wurde oftmals zu einem Problem. Der Unterschied des Wasserspiegels zwischen Hoch- und Tiefwasser beträgt hier, wie auch in Iquitos, Manaus oder anderswo, rund 10–15 Meter, je nach Jahr. Fast unvorstellbare Wassermassen auf einer Breite von mehreren Kilometern! Auf dem Höhepunkt der Trockenzeit muss der regelmässige Schiffsverkehr gelegentlich eingestellt werden. Zweimal fuhren wir beim Anlegen im Sand fest und konnten nur mit mühevollster Handarbeit wieder freikommen.

Für das Navigieren in dem von zahlreichen Inseln durchsetzten Strom muss praktisch jedes Jahr eine neue Karte erstellt werden. Inseln verschwinden und neue entstehen, Fahr-rinnen und Sandbänke verschieben ihren Standort. Eine solche «wandern-

de» Sandbank riss der «Itamarati» in einer Nacht das Steuerruder weg. «Ersetzen» war hier unmöglich. Es dauerte mehr als einen Tag, um im bereits weit zurückliegenden Fonte Boa einen Schleppkahn aufzutreiben. Obwohl er uns wie eine Nusschale vorkam, sollte er uns fortan als «Steuer» dienen. Wir machten ihn an der Steuerbordseite fest.

Doch alle Vorsicht half nichts. Ich weiss, was ich jetzt erzähle, wirkt wohl schon abgedroschen und vor allem unglaubhaft. Aber es geschah tatsächlich schon wieder. Und wieder mitten in der Nacht. Ich war noch als einziger der Passagiere auf und lehnte gedankenversunken am Geländer des Ober-decks. Wir passierten in erstaunlicher Nähe eine bewaldete Insel. Plötzlich drehten wir nach backbord. Wollten wir hier anlegen? Baumkronen rasten mir direkt entgegen. Ich warf mich augenblicklich auf den Decksboden, und schon krachte und splitterte es fürchterlich.

Wir sassen fest – und zwar mitten in einer gigantischen überhängenden Baumkrone. Die halben Deckaufbauten waren zerstört, der Strom ausgefallen. Ein Kommando unseres «Steuermanns» war vom Steuermann des seitlich festgemachten Schleppers (der selbst nie sah, wie es auf der Backbordseite aussah) missverstanden worden.

Wir säten die Bäume ab und versuchten dann mit allen möglichen und unmöglichen Manövern, wieder loszukommen. Der Schlepper zog und stiess, das eine Mal von links, dann von rechts, von hinten und von vorn. Vergeblich. Der Bug steckte metertief im ansaugenden Lehmufers der Insel. Nebst der Mannschaft mussten sämtliche männlichen Passagiere antreten, sich ausziehen – und rein in den



Ende des grossen Abenteurers als Matrose bei rauher Deckarbeit. Das «Experiment der Freiheit» beendete ich als «Gefangener des Flusses». Ein Jahr voller Strapazen und Leiden, voller Glück und Triumph ging zu Ende.

In Santarem (rechts oben). Der Fluss bzw. die natürlichen Kanäle, die befahren werden – um nicht den Umweg um die Insel Marajó machen zu müssen (sie ist so gross wie die Schweiz) – verengen sich auf etwa 100 Meter von zuvor 1–20 Kilometer.

Belém, die Mündung. Segelschiffe, Kathedralen und Wolkenkratzer. Aber im lokalen Fischerei-Hafen (Bild rechts) – im Hintergrund die altehrwürdige Markthalle – zeigt die Grossstadt noch ihr echt kolonialzeitliches Gepräge.

Sumpf! Das dschungelüberwucherte Ufer sah gespenstisch aus. Gefahren lauerten in der unheimlichen Dunkelheit. Im schwachen Schein von Taschenlampen arbeiteten wir stundenlang mit primitivsten Hilfsmitteln im glitschigen Dreck. Zum Glück hatten wir eine grosse Ladung ausserordentlich langer Eisenholzbretter geladen. Mit deren Hilfe und dank des Hebelkraftsystems konnten wir den ganzen Vorderteil des vollbeladenen Schiffes heben! So gelang uns schliesslich mit reiner Muskelkraft, was zwei starke Schiffsmotoren nicht fertiggebracht hatten. Von einer Brandwunde (vom Schornstein des Schleppers) abgesehen, überstand ich die Nacht relativ heil – jedoch als wandelnder Lehmklumpen.

«Transamazonica» gegen schöpferische Urgewalten

Die Kette der dramatischen Zwischenfälle schien also nicht abzureissen. Dabei hatte ich einst gedacht, spätestens in Pucallpa oder Iquitos, wo der eigentliche Amazonas erst anfängt, wäre das Abenteuer zu Ende. Nun, vielleicht wird es hier wirklich bald zu Ende sein. Wir sahen die Grossbaustelle, wo die «Transamazonica», allen Widernissen zum Trotz, sich Tag für Tag weiter durch den bis vor kurzem noch «unerforschten» Dschungel frisst. Das gigantischste und fragwürdigste Strassenbauprojekt unserer Zeit. Und doch: Bald wird man bequem im Auto quer durch den grössten Regenwald der Welt fahren können: über 4000 Kilometer vom Atlantik zu den Anden.

Am neunten Tag erreichten wir den Zusammenfluss von Solimoes und Rio Negro.

Noch viele Kilometer weit stromaufwärts ist die scharfe Trennlinie zwischen den braungelben Fluten des Solimoes und den «schwarzen» des Rio Negro zu sehen. So lange «kämpfen» die beiden Stromgiganten gegeneinander, bis schliesslich der Solimoes die Überhand gewinnt. Von da an endlich heisst das Gewässer «Amazonas».

Bevor wir das langersehnte, 15 Kilometer stromaufwärts am Rio Negro gelegene Manaus erreichten, hielt der Fluss der Abenteuer noch einen «Schluss-Gag» für uns bereit. Diesmal brach die Hölle am Himmel los. Nein, es regnete nicht. Es goss und schüttete, es stürzten Wasserfluten vom Himmel, für die es keine passende Beschreibung gibt. Eine gute Stunde lang dauerte das stürmische Wüten, die Hälfte der Deckstühle ging dabei nebst kleineren Utensilien über Bord, die starken Segeltuchverdecke rissen wie Seidenpapier, und die Sicht war, mitten am Nachmittag, wegen des aufsteigenden Wasserdampfs nicht besser als in nebliger Nacht. Ein gewaltiges Naturschauspiel, ein faszinierend-schauriges Erlebnis der elementarsten Schöpfungskräfte.

Abenteuer kosten 10 Cents pro Tag

Manaus ist ein ebenso interessantes wie teures Pflaster. Doch unser Kapi-



tän war grosszügig. Während der ganzen Zeit, da die «Itamarati» der notwendigen Reparaturen wegen noch in Manaus lag, durften wir weiterhin an Bord logieren. Als Gegenleistung halfen wir, wie schon auf der ganzen Fahrt, beim Laden und Löschen der Fracht und beim Reinigen des Schiffes kräftig mit.

Damit hatte es sich einfach so ergeben, dass ich dieses ganze Jahr stets freie Übernachtung bekommen hatte: In Indianerhütten und Inkaruinen, bei Filmstars und auf Haciendas, in einer Höhle und auf einem Baum, in einem leerstehenden Touristenhotel und in einer Strafkolonie, bei Guardia Civil, Militär und Feuerwehr, im Zelt und «ohne Nichts» im Freien, bei Missionaren, Linguisten und privaten Freunden, bei einem Piloten, einem Professor, einem Bischof und einem Schmuggler, bei Goldsuchern, bei einem «brujo» (indianischer Hexendoktor) und bei manch anderem aussergewöhnlichem Charakter sowie natürlich zur Genüge auf Booten und Schiffen. Die Betten, die ich im Laufe des Jahres benützt hatte, liessen sich an einer Hand abzählen.

Durch diese Art des Reisens hatten sich meistens «automatisch» auch Einladungen zum Essen ergeben. Dazwischen gab's eben magere Zeiten. Kleider? Nun ja, meine Blue Jeans, einst in Cuzco von einem (weiblichen!) «Last Movie»-Filmstar vererbt bekommen, hingen mir nur mehr in Fetzen um die Beine. – Dass der Transport praktisch immer gratis war, brauche ich wohl kaum mehr zu erwähnen. Fazit: Den Amazonas für 10 Cents pro Tag...

Unsere Clique fiel langsam auseinander. Ein paar blieben bei Bekannten in Manaus, andere nahmen das nächste Schiff nach Santarém oder Belém, und einer kam sogar auf einen der regelmässigen zivilen Gratis-Flüge der brasilianischen Luftwaffe.

Während ein paar erinnerungsschwerer Wochen ging ich mit Reidun auf Entdeckungsreisen in dieser einst so glorreichen, dann verlotterten und neuerdings wieder blühenden Amazonas-Kapitale – vom fassadenüppigen Opernhaus bis zum stinkenden «schwimmenden Markt», vom sonn-täglichen *Ponta Negra*-Strand bis zur buntglänzenden Erdölraffinerie: Bruchstücke aus dem unendlichen Spektrum von Zeit und Schicksal.

Noch immer war kein Geld für mich eingetroffen. Und Belém schien noch immer so unerschaffbar weit weg zu sein. Die Schiffsreise war zu teuer. Die Lage wurde langsam prekär. Nebst andern «überflüssigen» Sachen hatte ich bereits meinen *Alpaca*-Pullover verkauft; obwohl ständig dem Äquator entlang pendelnd, kann es auf dem Amazonas manchmal empfindlich kühl und windig sein.

Doch eines Tages war es soweit. Im Schlepptau des in solchen Dingen erfahrenen Ernesto konnte auch ich auf einem grossen Frachter anheuern. Ich würde allerdings in Belém von Bord gehen. Von dort würde ich die rund dreieinhalbtausend Kilometer bis Rio

de Janeiro wohl ohne allzu grosse Schwierigkeiten trampeln können. Reidun würde ihren ursprünglichen Plan verwirklichen, allein via den Rio Negro zum Orinoco vorzustossen... Was für mich als «Experiment in Freiheit» begonnen hatte, beendete ich nun als «Gefangener des Flusses».

Fluss aller Superlative

Dezember. Die Fluten waren wieder gestiegen. Diese oftmals fast uferlosen Fluten, von den Brasilianern am treffendsten *O Rio Mar* – das Flussmeer – genannt, entwässern fast die Hälfte des gesamten südamerikanischen Kontinents. Sieben Millionen Quadratkilometer – in denen 14 712 Tiergattungen vorkommen. Amazonien ist so gross wie Europa.

Jeder andere Fluss muss «ihm» gegenüber wie ein dünnes Rinnsal erscheinen. Riesige Erdbrocken, Bäume und halbe Inseln werden abgerissen und ins Meer geschwemmt – mit einer solchen Gewalt, dass der Atlantik noch 300 Kilometer vor der Mündung vom Flusswasser getrübt ist. *O Rio Mar* ergiesst rund vierzehnmal soviel Wasser in den Atlantik wie der Mississippi in den Golf von Mexiko. Bei Hochwasser rund 120 Millionen Liter – pro Sekunde!

Seine kurioserweise in Pazifiknähe entspringenden Wasser haben von Iquitos aus, fast 4000 Kilometer von der Mündung entfernt, nur noch gute 100 Meter Gefälle vor sich: lächerliche 2,5 Zentimeter pro Kilometer. Trotzdem schieben sie sich im bemerkenswerten Tempo von 0,7 Meter pro Sekunde (= 2,5 km/h) über die mühevollen irdischen Strecke des ewigen Kreislaufs von Wärme und Wasser, Verdunstung und Regen...

Der Fluss aller Superlative ist natürlich auch der längste schiffbare Strom der Welt. Während der Hochwasserzeit weitet er sich im unteren Teil von normalerweise etwa fünf bis zehn Kilometer zu einer teilweise bis zu 100 Kilometer breiten Überschwemmungsfläche aus. Die Wirkung der Meereszeiten ist noch 700 Kilometer stromaufwärts zu spüren! Das einzigartige Stromphänomen drehte sogar, unglaublicherweise, im Laufe seiner dramatischen Entstehungsgeschichte, die Fliessrichtung um 180 Grad! (Vor der Andenfaltung floss der Amazonas in den Pazifik, und seine Quellflüsse entsprangen in Atlantiknähe...)

Durch den Irrgarten des Flussmeeres

Die Arbeit an Bord war recht hart. Ernesto hatte es leichter in der Küche, ich zog jedoch die rauhere Decksarbeit vor – um noch möglichst viel von dem Fluss zu sehen. Ihn auch zu riechen, zu schmecken, den Wind zu spüren, das gefiel mir besser. Ich hatte zwar nicht das Gefühl, den Amazonas endlich «bezwungen» zu haben. Das hatte ich ja auch gar nicht. Dies ist der eine Fluss, der von den Menschen wohl nie ganz «bezwungen» werden kann.

Die Fahrt nach Belém dauerte weniger als vier Tage. Bei Obidos passierten wir die «engste Stelle» des Hauptstro-

mes, mit nur 1,8 Kilometer Breite. Während das fast leere Schiff seine Tanks mit dem sauberen Wasser des bei Santarém mündenden Rio Tapajóz füllte, um für die grosse Fahrt besser im Wasser zu liegen, konnten Ernesto und ich das in leuchtenden Farben herübergrüssende Städtchen besuchen. Wir passierten die Mündung des legendären Rio Xingú. Durch einen «Irrgarten» von Flussengen und «Seen», Querverbindungen und «Igarapés» (natürliche Kanäle), stellenweise nur 100 Meter breit, stampften wir Belém zu, wo etwas Fracht aufgenommen werden sollte. Schliesslich durch das von Waldinseln unterbrochene, meeresweite Blauwasser des Rio Pará, vorbei an Pfahlbausiedlungen und der mitten in der Strommündung gelegenen Insel Marajó, die so gross ist wie die ganze Schweiz. Zuletzt speist noch der bei Brasilia entspringende Rio Tocantins, selber grösser als der Rhein, den unersättlichen kontinentalen Strom.

Seit der Quelle – «meiner» Quelle – in den Schneekronen der Kordilleren bis zum Inselmosaik seiner Mündung hatte nun der phantasievoll-erfinderrische Strom auch seinen Namen so manches Mal gewechselt: von den Moränenstauseein und Quebradas zu den Rios Callanca, Salcca, Vilcanota, Urubamba, Ucayali, Marañon, Solimoes, Amazonas, Pará.

Von der herrlichen Hochgebirgswelt über die faszinierende Inkakulturlandschaft und durch die zerstörungswütige Urubamahölle bis hin zum unübersehbaren Wassergeflecht des Tropenurwalds waren das rund 7000 Flusskilometer – die oft «vergessenen» 140 Kilometer von Belém bis zum Atlantik sowie ein paar Nebenflusstrecken inbegriffen.

Rauhe Umarmungen

«Belém» kommt von Bethlehem, der Weihnachtsstadt. Anfangs Januar war ich schon am Vilcanota und Urubamba gewesen. Mit den «Easy Riders». Nun war bald Weihnachten. Es war kein «easy ride» gewesen. Ein Jahr meines Lebens hatte ich dem Amazonas gegeben. Ein Jahr des Abenteuers und der dramatischen Erfüllung. Ein Jahr voller Strapazen und Leiden. Und ein Jahr voller Glück und Triumph.

Ich hatte mich nie gefragt, ob es sich «gelohnt» hatte. Ich liebte das Flussmeer, hatte mich ihm mit Haut und Haar hingegeben – und dafür seine rauhen Umarmungen zu spüren bekommen. Ich hatte das Wasser des Amazonas bis zum Überfluss geschmeckt – das süsse und das bittere. Ich hatte verloren und gewonnen.

Belém war ganz plötzlich da. Die «Cidade de Nossa Senhora de Belém do Pará». Segelschiffe und Kathedralen und Wolkenkratzer.

«Adiós, Ernesto!» – «Adiós, Che!» Die Augen verraten die Gefühle.

Abgerissen und abgekämpft, doch trunken vor Glück, ging ich von Bord. «Adiós, Rio Mar...»

Schon sah ich im Geiste die lange rote Strasse nach Brasilia... Ende

Fortsetzung von Seite 20

aus wie eine enge, künstliche Schlucht. Auf beiden Seiten sind unzählige Ersatzteile säuberlich in Regalen untergebracht. Damit die Magaziner keine mühsamen Kletterpartien bis hinauf zur Hallendecke unternehmen müssen, ist das Materialmagazin mit einem Lift ausgerüstet, der sich sowohl vertikal wie horizontal bewegt.

Verdächtige Schlangenlinie

In der Radsatz-Werkstatt nimmt eine Drehmaschine gerade eine heissgelaufene Achse in die Kur. Dass es sich um einen «Heissläufer» handelt, ist an den bläulichen Spänen erkennbar, die bei der Aufarbeitung der Achse entstehen. Das Beseitigen der ständig anfallenden Stahlspäne und das Absaugen des Stahlstaubes im Interesse des Gesundheitsschutzes hat die Hauptwerkstätte vor nicht einfach zu lösende Probleme gestellt.

In einem Ultraschall-Gerät ist eine Achse auf allfällige dem Auge nicht erkennbare Risse zu prüfen. Damit die Ultraschallwellen den Stahl besser durchdringen können, hat man die Achse zuvor mit Glycerin eingerieben. Ein anderer zu untersuchender «Patient» ist das Triebrad einer Ae 4/7. An der Felge des Rades hat sich eine violette Schlangenlinie gebildet. Sie lässt darauf schliessen, dass sich das Rad beim Bremsen bis auf etwa 400 Grad erhitzt haben muss.

In der Schmiede steht eine mächtige Maschine. Sie erscheint wie ein Denkmal an vergangene, vielleicht ruhigere, jedenfalls aber russige Zeiten. Es handelt sich um eine Schlagschere aus dem Jahre 1909. Sie ist noch heute aktionsfähig. Bewundernswert ist die Geschicklichkeit, mit der ein Schmied eben ein zylinderförmiges, glühendes Gebilde aus dem Ofen zieht, dreht und wendet. Die hohe Schmiedekunst sei am Aussterben, hören wir. Sie müsse dem immer mehr angewendeten Leichtstahl-Schweissen Platz machen. Was man heute noch in der Hauptwerkstätte schmiedet, sind zum Beispiel Zahnsegmente für den Buchli-Antrieb an Ae 4/7-Lokomotiven und Federstützen für Triebfahrzeuge.

So viel über unsere Beobachtungen in der Hauptwerkstätte. Wie leistungsfähig sie ist, zeigen vier Zahlen besser als viele Worte. Die Hauptwerkstätte Zürich hatte im Jahre 1971 in Zürich vorzunehmen:

130 Revisionen an Triebfahrzeugen
260 Revisionen an Reisezugwagen
425 Reparaturen an Triebfahrzeugen
1850 Reparaturen an Reisezugwagen.