

13.000 Kilometer Seetörn von Hamburg nach Montevideo

Vom 4. Oktober bis 1. November 2019

Wir sind pünktlich am Hamburger Hafen, Des-sauer Str. 10, O`Swaldkai. 10 Uhr sagte uns der nette Herr Schneider von der Grimaldi am Telefon. Jörgen will gleich zum Schuppen 48 durch-fahren, wird aber abrupt durch eine sich sen-kende Schranke gestoppt. Ratlos geht er ins Ter-minal und kommt mit der Nachricht zurück, dass wir wieder zurück zum Parkplatz und uns erst um 10:40 Uhr im Terminal anmelden sol-len. Dort erfahren wir, dass die Grande San Pao-lo, unsere Heimat für mindestens die nächsten vier Wochen, gerade erst eingelaufen ist. Wir treffen auf drei weitere nette deutsche Paare, die mit uns reisen werden. Punkt 11 Uhr treffen wir uns alle vor der Schranke und werden zum Liegeplatz unseres Frachtschiffes gelotst. Wir stehen in unseren Warnwesten vor dem Schiff und warten. Es ist ungemütlich, kühl und regne-risch. Gegen 12 Uhr kommt jemand und teilt uns mit, dass der Schiffskoch auf der Grande San Paolo mit dem Essen auf uns wartet. Es gibt ein Menü mit Vorspeise, Fisch und Fleisch, Salat



und Obst. Zum Abschluss noch einen Kaffee. Das wird jetzt bis zum Abschluss unserer Reise jeden Tag zum Lunch (Mittagessen) um 11 Uhr und zum Dinner (Abendessen) um 18 Uhr in unterschiedlichsten Variati-onen aufgetischt. Außer es ist Pizza-Party, dann gibt es mindestens vier verschiedene Sorten Pizza. Mit unserem Koch Francesco haben wir es wunderbar getroffen. Er ist Koch mit Leib und Seele. Pro Paar erhalten wir zu jeder Mahlzeit 1 ½ l Mineralwasser und ½ l Wein (Rot oder Weiß in 250 ml Flaschen). Nur für die Mannschaft ist Al-kohol streng verboten. Wir lernen auch Luigi kennen, der uns auf dem Schiff betreut. Er ist der Messman, der uns das Essen serviert und für die Reinigung unserer Kabinen zuständig ist.

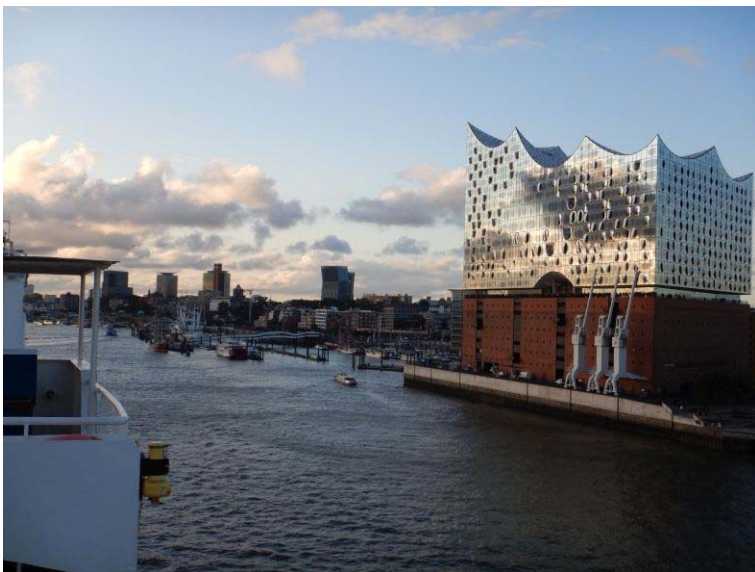
Bei evtl. Problemen sollen wir uns an ihn wenden.

Nach dem Essen wollen wir unser Gepäck aus den Fahrzeugen holen. Zusammen mit einem Offizier fahren ein paar Leute von uns runter auf Deck 3. Aber wegen der Beladung des Schiffes wird die Aktion gestoppt und wir erhalten unsere Kabinenschlüssel. Wir warten bis zum Dinner, lernen dort unsere weiteren Mitfahrer, ein Paar aus der französischen Schweiz und ein Paar aus Frankreich, kennen. Wir warten und warten. Gegen 21 Uhr schließlich dürfen wir unsere Fahrzeuge an Bord fahren. Eine Fahrzeugkontrolle findet nicht statt. Nur die Pässe und das Ticket müssen wir abgeben. Die gebuchte Außenkabine ist im großen und ganzen o.k. Es gibt eine Klimaanlage und das Kabinfenster lässt sich öffnen. Der Kühlschrank fehlt, aber wir erhalten umgehend einen fabrikneuen. Das Schiff soll angeblich morgen gegen Abend den Hamburger Hafen verlassen.

Frühstück gibt es von 7:30 Uhr bis 9 Uhr. Wir lassen es am nächsten Tag und auch auf der gesamten Reise häufiger ausfallen, denn die anderen Mahlzeiten sind sehr reichhaltig. Es klopft an der Tür. Die Impfpässe mit dem Nachweis über die Gelbfieberimpfung werden eingesammelt. Um 14 Uhr gibt es eine Einweisung in die Sicherheitsvorschriften, den Umgang mit den Rettungswesten usw. Wir dürfen uns an Bord auf diesem Deck 12 und auch auf dem Oberdeck frei bewegen. Nur im Dunkeln sollen wir möglichst nicht auf dem Oberdeck sein, da die Zurrösen für

die Deckfracht eine Stolperfalle darstellen. Um 17.55 Uhr geht es endlich los. Leider ist um 18 Uhr Pizza-Party angesagt. Daran ändert auch das Auslaufen des Schiffes nichts, das wir auf Deck natürlich verfolgen. Aber die Pizza schmeckt auch kalt sehr gut. Francesco, unser australisch-italienischer Smutje spricht ein wenig deutsch. Bereits am nächsten Tag händigt er uns eine Liste aus, welche Getränke man an Bord kaufen kann. Es ist alles sehr günstig. Eine Dose Bier (0,33l) kostet 50 Cent. Whisky 1l (ab 9 €),

Wodka 6€. Allerdings garantiert Francesco nicht, ob alles verfügbar ist. Die Getränke müssen bei ihm bestellt werden. Den Schlüssel für das Depot hat der Kapitän (Master). Kommentar von Francesco auf die Frage, warum alles so kompliziert ist: „Wir sind doch kein Kreuzfahrtschiff!“ Die Stühle an Bord sind ziemlich unbequem und in dem Sofa im Salon (Aufenthaltsraum) kann ich kaum sitzen. Deshalb haben wir unsere Campingstühle aus dem MAN mit nach oben genommen – eine gute Entscheidung. Den Plastikstuhl, den wir in unserem Schrank gefunden haben, treten wir an unsere Nachbarn ab, die ebenfalls nur einen Stuhl fürs Deck haben. Unsere Schmutzwäsche können wir zum Waschen



Francesco, unser Smutje

abgeben. Es gibt an Bord jeweils einen Raum mit Waschmaschinen und Trockner für die Mannschaft und einen für den Master und die Passagiere. In der Messe gibt es einen Kicker, der auch von den jüngeren Offizieren gern genutzt wird. Zudem verfügt das Schiff über einen kleinen Fitnessraum. Einige Geräte funktionieren leider nicht und der Raum ist auch ohne Fenster und wirkt ein wenig beengt. Als wir zum Lunch kommen, hat Luigi für uns zwei Croissants vom Frühstück aufgehoben. Aber ich habe ab heute sowieso beschlossen, bei jedem Essen mindestens einen Gang auszulassen. Ansonsten kann man mich wohl vom Schiff rollen, wenn wir in Montevideo ankommen.



Am Tag 5 ist die Toilettenspülung morgens ausgefallen. Aber nicht nur bei uns, sondern auf dem ganzen Schiff. Ein Offizier kommt vorbei und erzählt uns, dass in spätestens 2 Stunden alles wieder in Ordnung ist - maybe (vielleicht). Es wird schließlich 14 Uhr, bis alles wieder „flasht“. An diesem Abend schauen wir uns alle zum ersten Mal gemeinsam einen Film an. Ich habe einige DVD's eingepackt, die nun für Unterhaltung sorgen. In der Messe gibt es einen Fernseher und einen DVD-Player. In jeder Kabine befindet sich ein Fernseher, in einigen sogar mit DVD-Player. Wir haben nur einen ohne DVD erwischt und können damit gar nichts anfangen, da kein TV-Sender zu empfangen ist. In der Nacht vom 8.10. auf den 9.10. stellen wir erstmalig die Uhr um eine Stunde zurück.

Am nächsten Morgen gehen wir zum ersten Mal zum Kaffeetrinken. Dabei erfahren wir, dass um 10:30 Uhr eine Seenotrettungs-Übung ansteht. Wir sollen, wenn der Alarm ertönt, mit angelegter Rettungsweste, dem Packsack mit dem Überlebensanzug und Helm auf der Muster-Station erscheinen. Mit dem Helm wird es schwierig, da wir in unserer Kabine nur einen Helm haben. Also marschiere ich ohne Helm

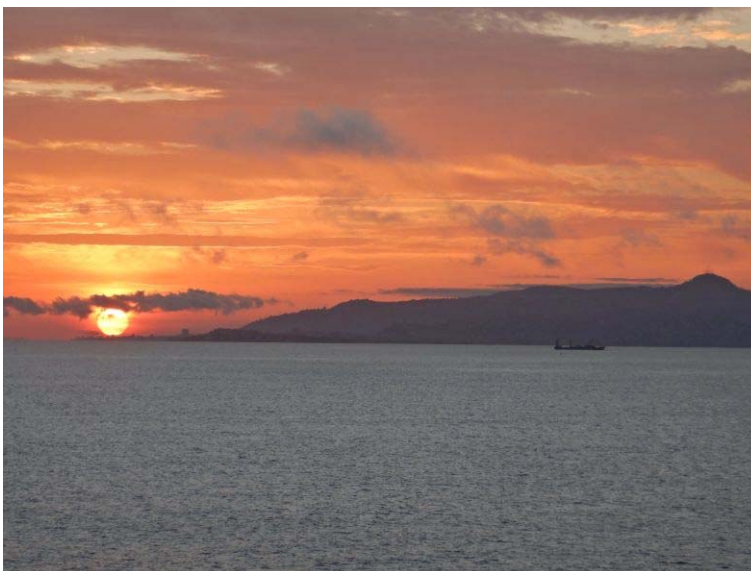


los. An der Muster-Station werden wir alle aufgerufen. Fast die gesamte Mannschaft ist ebenfalls da. Es wird uns erklärt, in welches der beiden Rettungsboote wir zu gehen haben, wenn der Notfall eintritt. Im Rettungsboot müssen wir auch Probesitzen und dabei auf eine ausgewogene Gewichtsverteilung achten. In jedes Rettungsboot passen max. 48 Personen. An Bord sind 28 Mannschaftsmitglieder und 12 Passagiere. Wir passen also alle locker in ein Boot. „Erschöpft“ nach der anstrengenden Übung gehen wir gleich zum Lunch, um uns mit Francescos leckerem

Mehrgänge-Menü für den nachmittäglichen Deckaufenthalt zu stärken. In dieser Nacht befinden wir uns auf der Höhe der Straße von Gibraltar.

Am Donnerstag, den 10.10. erhalten wir unsere erste Malariaphylaxe. Wir können wählen, ob wir eine Tablette haben wollen oder nicht. Das gleiche Prozedere wiederholt sich nun jede Woche. Jetzt,

wo wir an der Küste Marokkos entlang fahren, sehen wir ein paar Delfine, eine ca. 40 cm große Meeres-Schildkröte und auch einen Wal vorbeiziehen. Auf der Höhe der Kanarischen Inseln steht die halbe Besatzung und auch wir an Bord, weil es kurzzeitig Handy-Netzempfang gibt. Endlich erreichen uns ein paar Neuigkeiten. In der Nacht vom 12.10. auf den 13.10. stellen wir die Uhr erneut eine Stunde zurück. Ab jetzt ist es immer warm bis schwülheiß draußen an Deck. Unsere Klimaanlage packt das nicht richtig und wird repariert. Von da an haben wir „frostige“ Zeiten in der Kabine. Auf der Höhe vom Senegal sehen wir viele fliegende Fische, die sich aber schwer fotografieren lassen. Durch den schwülheißen Wind von Land her haben wir sogar beißende Fliegen und etliche Heuschrecken sowie ein Vogelpaar an Bord.



Am Dienstag, den 15.10. liegen wir auf um 5:50 Uhr auf Reede vor Freetown, der Hauptstadt von Sierra Leone. Das ist unser erster Hafen seit Hamburg. Erst gegen 9 Uhr fahren wir langsam weiter und erreichen den Liegeplatz im Hafen um die Mittagszeit. Vor Freetown fahren viele Schiffe mit chinesischen Schiffsflaggen. Offensichtlich wird hier für den chinesischen Markt gefischt. Leider kann unser Frachtschiff nicht zügig be- und entladen werden, da ein Kran defekt ist. Normalerweise sollten wir abends wieder ablegen, aber das verzögert sich nun. Am nächsten

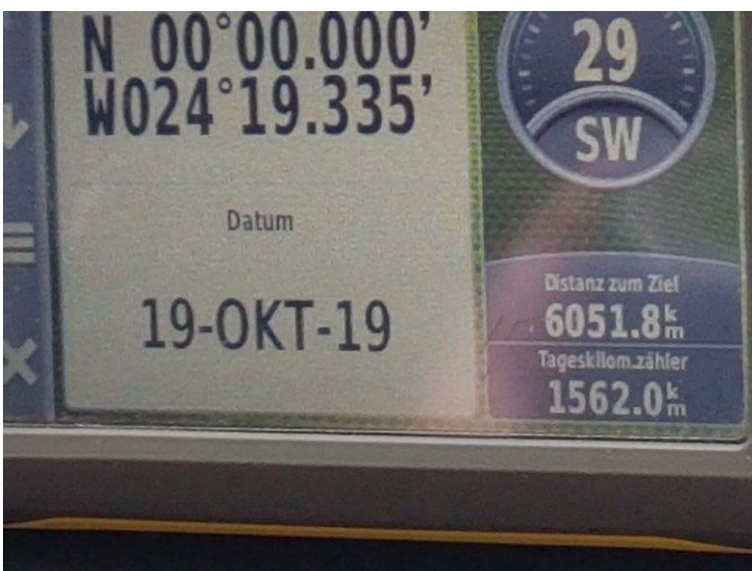
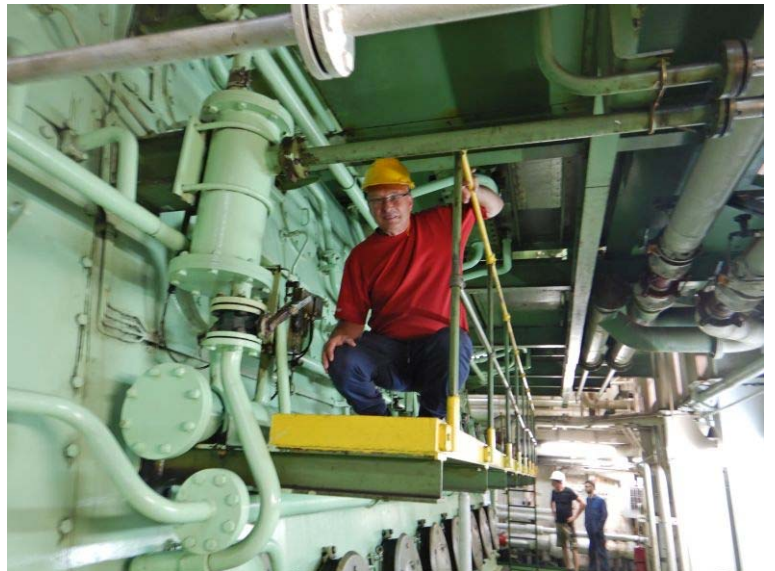
Tag liegen wir immer noch im Hafen. Manchmal tut sich stundenlang gar nichts, dann wird wieder be- und entladen. Informationen erhalten wir so gut wie gar nicht. Es wird gemunkelt, dass wir um 22 Uhr auslaufen. Am nächsten Morgen haben wir den gleichen Ausblick aus unserem Bullauge wie gestern. War also nichts mit dem Auslaufen. Ist aber nicht so schlimm, denn es regnet heftig. Gegen Mittag werden die Leinen los gemacht. Nun geht es ab über den Atlantik. Francesco kündigt für morgen Mittag um 12 Uhr ein Barbeque an. Es soll draußen stattfinden. Vom 17. 10. auf den 18.10. stellen wir die Uhr erneut eine Stunde zurück. Morgens, beim Kaffee, teilt man uns mit, dass wir um 10 Uhr die Kommandobrücke





besichtigen dürfen. Luigi führt uns hinauf. Es gibt viele Fragen, die uns der 1. Offizier geduldig beantwortet. Der Kapitän hat sich dezent zurückgezogen. Ihn haben wir insgesamt nur wenig gesehen. Das Schiff hat 57.000 Bruttoregistertonnen, ist 214 m lang und 32,5 m breit. Die vielen GPS und die elektronische Karte finde ich besonders interessant. Mittags, beim großen Grillfest sind der Kapitän und ein Großteil der Offiziere mit dabei. Es gibt viele verschiedene gegrillte Fischarten, Riesengarnelen und Scampis. Abends stellen wir die Uhr wieder um eine

Stunde zurück. Schon am Tag darauf dürfen wir den Maschinenraum besichtigen. Da es dort sehr laut ist, bekommen wir Ohrenstöpsel. Zudem müssen wir feste Schuhe anziehen und einen Helm aufsetzen. Nun bekomme auch ich von Luigi einen Helm zugeteilt. Im Maschinenraum ist es nicht nur sehr laut, sondern auch mächtig warm. Die Maschinisten, fast alle Philippinos, sind sehr freundlich und freuen sich, dass wir Interesse an ihrer Arbeit haben. Auch hier werden viele Fragen gestellt. Unter anderem erfahren wir, dass die Grande San Paolo Bj. 2003, 60 Millionen Euro gekostet hat. Die Maschinen sind schon sehr beeindruckend. 5 Diesel-Generatoren mit zusammen ca. 7.000 KW und der 8-Zylinder Schiffsdiesel mit 18.280 KW sorgen für den nötigen Vortrieb über die ca. 50 cm Durchm. Antriebswelle zur Schiffsschraube.



Am 19.10. um 12.40 Uhr überqueren wir den Äquator. Ohne unser GPS hätten wir das nicht bemerkt. Am Nachmittag gibt's wieder eine Seenotrettungsübung, ähnlich wie beim ersten Mal, nur ohne Einstieg ins Rettungsboot. Eigentlich sollen uns in einem Gebiet befinden, wo es viele Wale zu sehen gibt. Alle Reisenden verbringen den ganzen Nachmittag auf Deck, aber kein einziger Wal lässt sich blicken. Dafür begleiten uns viele Vögel. Möwen und Fregattvögel. Auch einige fliegende Fische sehen wir wieder. Ein letztes Mal bis zur Ankunft stellen wir die Uhr eine Stunde zurück.

Am Montag, den 21.10. erreichen wir Südamerika und legen um 15.14 Uhr in Suape, Brasilien, an. Zwei Schlepper drehen die Grande im engen Hafenbecken. Sieht schon spektakulär aus. Um 16 Uhr bekommen wir plötzlich Passkopien und es heißt, wir können an Land gehen. Aber wir sollen bis 24 Uhr wieder an Bord sein, da das Schiff um 3 Uhr auslaufen wird. Maybe. Da es aber bereits kurz nach 17 Uhr dunkel wird, lohnt sich ein Landgang für uns nicht und wir bleiben alle an Bord. Wie gut! Denn um 17.15 Uhr heißt es plötzlich, die deutschen Passagiere müssen Warnwesten und feste Schuhe anziehen und ihre Fahrzeuge von Bord fahren. Als alle auf Deck 6 ankommen, heißt es Kommando zurück, erst wird gegessen. Kaum sind alle wieder oben auf Deck 12, sollen die Fahrzeuge nun doch heruntergefahren werden. Unser MAN und ein weiteres Fahrzeug müssen ganz von Bord, die anderen fahren nur zur Seite. Jörgen betritt damit zum ersten Mal amerikanischen Boden! Um 24 Uhr sollen die Fahrzeuge zurück an Bord gebracht werden können. Maybe. Um 20 Uhr heißt es, die Fahrzeuge kommen erst um 3 Uhr wieder zurück. Jörgen ist gerade eingeschlafen, da klopft es an der Tür. Es ist 23.30 Uhr und die Fahrzeuge sollen nun wieder an Bord gefahren werden.

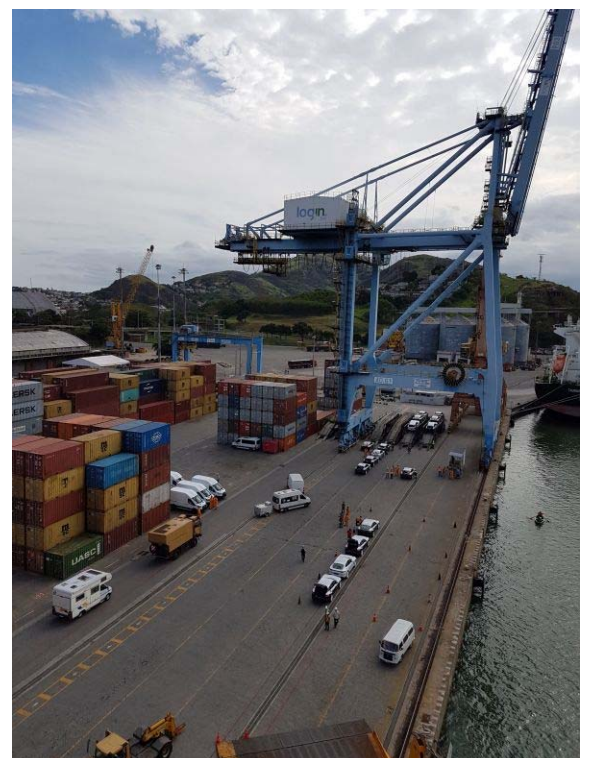


Um 1:30 Uhr ist alles vollbracht. So gegen 3:15 Uhr ist die Grande dann ausgelaufen. Wir haben davon nichts mitbekommen und selig geschlafen.

Am 24.10. steht die spektakuläre Einfahrt nach Vitoria bevor. Wir bekommen die Information, dass wir wieder alle Fahrzeuge herausfahren müssen. Der Ofenfisch zum



Mittagessen wurde verpasst, weil alle an Deck gestürmt sind, um die Einfahrt in den fjordartigen Hafen anzusehen. Die Fahrzeuge sollen um ca. 14:50 Uhr raus und zwischen 18 und 19 Uhr wieder an Bord gefahren werden. Es lohnt sich daher für uns wieder nicht, in die Stadt zu fahren. Die Franzosen und die Schweizer, die ihr Fahrzeug nicht bewegen müssen, gönnen sich allerdings den Landgang. Wir haben es fast schon geahnt: Erst um 21:20 Uhr werden wir zum Umsetzen der Fahrzeuge auf Deck 3 gerufen. Unten stehen wir dann noch ½ Stunde und schnacken mit dem 1. Offizier, bevor es wirklich losgeht. Jetzt habe auch ich zum



ersten Mal amerikanischen Boden unter den Füßen. Dieses Mal parken wir alle Fahrzeuge auf der Rampe, da wir in Rio wieder runter müssen. Maybe. Jörgen passt sehr genau auf, dass der MAN an den dafür vorgesehenen Stellen gelasht wird. Ansonsten werden die Gurte und Ketten am Fahrzeug angebracht, wo die Schauerleute irgendeine Befestigungsmöglichkeit finden. Um 0:15 Uhr legt die Grande San Paolo im Hafen von Vitoria ab. Die Ausfahrt durch das Lichtermeer der Lampen und Straßenlaternen ist wunderschön. Erst gegen 1:30 Uhr gehen wir schlafen.

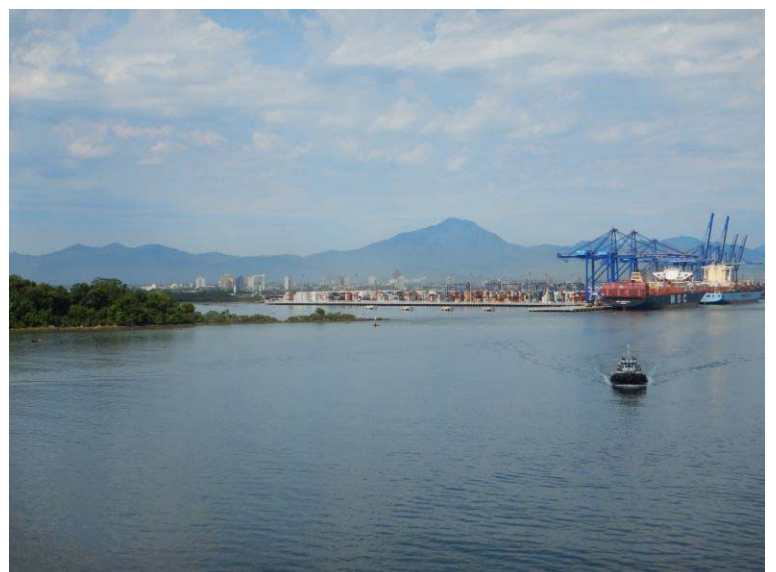
Um 20 Uhr am nächsten Abend erreichen wir Rio de Janeiro. Nur ein Fahrzeug von uns muss von Bord. Wir bleiben mit dem MAN diesmal verschont. Das Fahrzeug kann erst um 2:30 Uhr wieder auf die Rampe gefahren werden. Um 7 Uhr legen wir in



Rio ab. Es ist sehr diesig. Wir fahren direkt am Zuckerhut vorbei, der noch in Wolken gehüllt ist. Erst als wir die Bucht verlassen, klart es etwas auf und wir können auch einen Blick auf die Christus-Statue und die Copacabana- und Ipanema-Strände werfen. Nachmittags haben wir noch kurz einen Wal beim Abtauchen beobachtet, dann ward er nicht wieder gesehen. Um 21.30 Uhr erreichen wir Santos, laufen aber nicht in den Hafen ein. Auch den ganzen nächsten Sonntag liegen wir draußen auf Reede. Um 1 Uhr sollen wir in Santos anlegen. Maybe. Am

Montagsmorgen ist die Rede davon, dass wir evtl. nun erst nach Paranagua fahren und dann zurück nach Santos. Damit wird der Zeitplan endgültig auf den Kopf gestellt. Bisher sollten wir am 5.11. in Montevideo eintreffen. Es wird kühler draußen. Um 17 Uhr werden überraschend die Maschinen angeworfen und wir nehmen tatsächlich Kurs auf Paranagua. Angeblich sollen die Kräne in Santos defekt sein und das Schwesterschiff, die Grande Amburgo, dort noch liegen. Aktuell heißt es, dass wir, falls wir nicht zurück nach Santos fahren, von Paranagua direkt Montevideo ansteuern. Maybe. Lassen wir uns überraschen.

Am Dienstag, 29.10. um 8 Uhr kommt der Lotse an Bord und wir laufen an mehreren kleinen und mittleren Inseln vorbei in den Hafen von Paranagua ein. Schon von weitem sehen wir eine riesige Staubwolke über der Stadt. Im Hafen wird gerade Getreide von drei Frachtern entladen. Hartnäckig hält sich jetzt das Gerücht, dass wir danach nicht wie vorgesehen nach Zarate, sondern direkt nach Montevideo fahren; der 1. November wäre dann der Ankunftstermin. Maybe. Mittags erhalten wir gelbe Karten, die angeblich nötig sind um von Bord gehen zu können. Aber wir sollen spätestens um 20:30 wieder da sein, da das Schiff um 1 Uhr ausläuft. Es ist allerdings sehr heiß und die Stadt sieht nicht sehr einladend aus, so dass wir keine Lust haben von Bord



zu gehen. Zudem haben wir überhaupt keine Informationen über Paranagua. Des Weiteren sollten die Fahrzeuge auch wieder umgesetzt werden, was sich jedoch als Fehlinformation herausstellt. Abends um 20 Uhr wird uns mitgeteilt, dass wir uns um 21 Uhr mit den Karten und unseren Passkopien unten auf der Rampe einfinden sollen. Die Franzosen, die Schweizer und ein deutsches Paar sind zu diesem Zeitpunkt noch in Paranagua unterwegs. Wir sechs, an Bord verbliebenen, stehen also pünktlich unten an der Rampe. Eigentlich soll uns ein Agent der Grimaldi-Line in Empfang nehmen. Wir warten vergeblich. Lediglich ein Kleinbus wartet auf uns und bringt uns zu einer Kontrollstation. Dort werden die Karten und unsere Passkopien mit einer Liste verglichen und abgehakt. Hier treffen wir auch auf die „Landgänger“, die gerade zurückkommen. Nachdem alle registriert sind, warten wir auf weitere Informationen. Es kommt aber nichts und wir sind sicher, alles erledigt zu haben. Deshalb begeben wir uns zum Schiff zurück. Die gelben Karten geben wir an der Kontrollstelle auf Deck 3 wieder ab. Wir schlafen bereits, als es um 23:30 Uhr an der Kabinentür klopft. Alle Passagiere werden zum Kapitän beordert. Dort sehen wir auch den Agenten der Grimaldi. Uns wird klar gemacht, dass wir noch nicht bei der Emigrationsbehörde waren. Wir schauen uns verdutzt an, denn wir waren ja eigentlich schon dort – so glaubten wir. War aber wohl nicht so. Alle 12 Passagiere fahren also mit dem Fahrstuhl auf Deck 3



wo wir unsere gelben Karten wieder bekommen. Die Passkopien haben wir auch alle dabei. Erneut werden wir im Bus zur bekannten Kontrollstation gefahren. Dort werden die gelben Karten und die Passkopien nochmals mit der Liste abgeglichen. Dieses Mal müssen wir nun durch eine Ausgangskontrolle. Die Drehtür passieren wir mit der gelben Karte und mit einem Handscan. Ein Offizieller gibt einen Code ein und die Tür wird frei geschaltet. Nun stehen wir zwölf mit einem weiteren Agenten der Grimaldi vor dem Gebäude und warten längere Zeit auf unseren Bus. Dieser bringt uns zu einem

Polizeigebäude in der Stadt. Im obersten Stockwerk brennt noch Licht. Irgendwann nach dem Klingeln kommt jemand, öffnet die Tür und will eine Gesichtskontrolle durchführen. Aber nur mit den Originalpässen. Uns fällt die Kinnlade runter. Die Pässe hat doch der Kapitän. Da zückt der Agent eine Plastiktüte mit den Reisepässen. Wir werden einzeln aufgerufen und gemustert. Mit dem Hinweis, dass die Pässe noch gestempelt werden müssen verschwindet der Mann in dem Gebäude. Wir warten unten am Bus. Unruhig werden wir, als gegen 1 Uhr im oberen Stockwerk das Licht ausgeht und eine ganze Weile nichts passiert. Schließlich geht doch noch die Tür auf und die Pässe werden gebracht. Der Agent nimmt sie in Empfang. Zurück geht es zur Kontrollstation. Dort kommen alle mit Handauflegen und gelber Karte wieder in den Hafenbereich hinein. Bis auf einen. Nach etlichen vergeblichen Versuchen muss unser Mitreisender in einem Büro eine Erklärung unterschreiben und kommt dann auch durch die Kontrolltür. Der Bus bringt uns zurück zur Grande San Paolo. Noch auf der Rampe sammelt der Agent die gelben Karten wieder ein. Die Pässe übergibt er dem „Wachhabenden“. Um 2 Uhr sind wir schließlich in der Kabine und fragen uns, was das ganze sollte. Uns fällt auf, dass die Geräuschkulisse nachts erheblich zugenommen hat. So als wenn irgendwelche Arbeiten im Schiff in der Nacht erledigt werden.

Die Grande läuft erst gegen 8:45 Uhr aus dem Hafen von Paranagua aus. Wir steuern tatsächlich direkt Montevideo an. Es ist genau so warm wie gestern. Einer unserer Mitreisenden hat eine interessante Diashow über die Reise zusammengestellt, welche wir uns abends ansehen. Nachts ist es wieder sehr



laut an Bord. Am 31.10., dem Abend vor unserer vermutlichen Ankunft in Montevideo (Maybe!) – wir sitzen gerade beim Abendessen – stoppt die Grande mitten auf dem Meer. Selbst die jungen Offiziere, die gerade beim Kickern sind, schauen überrascht aus dem Fenster und verschwinden in Richtung Brücke. Hat das mit den lauten Geräuschen in der Nacht zu tun? Haben wir Probleme mit dem Motor? Wie immer bekommen wir keine Information. Auch unser Service-Team weiß von nichts. Irgendwann setzt sich das Schiff dann langsam wieder in Bewegung.

Am 1.11. bekommen wir dann nach hartnäckigem Nachfragen die Auskunft, dass wir wohl gegen 13 Uhr in Montevideo einlaufen werden (Maybe). Der Pilot wird um 11:40 Uhr erwartet, kommt aber erst um 12:40 Uhr. Wir fahren eine Schleife auf dem Meer. Wieder machen sich vielfältige Mutmaßungen breit; schließlich erreichen wir doch um 15 Uhr den Hafen. Gegen 17 Uhr erhalten wir unsere Pässe, bereits mit den Einreisestempeln von Uruguay. Dabei stellen wir fest, dass auch unser Aufenthalt im Seegebiet von Brasilien vom 21.10. (Suape - Einreise) bis 30.10.

(Paranagua - Ausreise) in den Pässen vermerkt wurde. Wir verstauen schnell unser Gepäck in den MAN und fahren von Bord. Uns erwarten bereits zwei freundliche Agenten der Grimaldi Line. Von ihnen erhalten wir eine Tüte mit Info-Material über Uruguay und werden mit den Fahrzeugen zum Scannen gelotst. Dann geht es weiter zum Zoll. Es dürfen nur die Fahrer mit in das Ge-



bäude kommen. Zunächst aber müssen wir alle draußen warten, weil gerade eine Fähre aus Buenos Aires eingetroffen ist, deren Passagiere noch abgefertigt werden. Es wird immer später und dunkel. Endlich können die Fahrer nacheinander in das Gebäude, wo die Fahrzeuge im Computer registriert werden. Zwei Exemplare der Einfuhrbestätigung, die ein Jahr gültig ist, werden unterschrieben. Eine Ausfertigung erhält der Fahrer. Eine Eintragung des Fahrzeugs im Pass erfolgt nicht. Dann sind die Einreiseformalitäten erledigt und wir verabschieden uns von den sehr hilfsbereiten Agenten. Wir fahren alle zum Leuchtturm von Montevideo wo wir kurz darauf von einem mächtigen Gewitter mit vielen hellen und kräftigen Blitzen sowie heftigen Donnerschlägen überrascht werden. Zudem regnet es sintflutartig. Welch ein spektakulärer Empfang in Südamerika!

Die Berichte von unseren bisherigen Weltreise-Exkursionen und vieles mehr findet ihr unter www.rijosreisen.de.

© Rita und Jörgen Hohenstein 2019