

Just do it's Standortmitteilungen

**SOM 15:
Eine Flußfahrt**

im Juni 2006

Seit unsere letzte „reguläre“ SOM nach dem Aconcagua-Besuch endete, ist viel Wasser die Flüsse hinabgeflossen. Erwin hatte uns ja verführt und Gustavo hatte uns zugeredet, auf eigenem Kiel gen Brasilien zu schippern. Allerdings nicht entlang der Atlantikküste, sondern den Strömen des Kontinents folgend in das Herz Südamerikas vorzudringen.

Nun, nach Rosario sollte es so richtig losgehen. Beinahe wäre die Fahrt hier aber gleich zu Ende gewesen. Beim nächsten Ort kollidieren wir beinahe mit einem remolque, einem Motorschiff für die Schubverbände. Hatte mich dreimal umgeschaut, bevor ich unter Deck huschte, um mit Anke auf die Satellitenkarten im Computer zu schauen. Aus irgendeiner dunklen Ecke ist der Kahn hervorgekommen und muß natürlich unbedingt vor uns passieren. Als ich Motorgeräusch höre und an Deck stürze, sehe mit einem schnellen Blick zur Seite, daß in dem sich nach Osten hin öffnenden Seitenarm zahlreiche Lastkähne, Schuten, liegen. Keine Zeit für weitere Betrachtungen. Der Schub ist viel zu nahe und läuft offensichtlich bereits Höchstgeschwindigkeit, aber es wird niemals reichen. Springe zum Steuer, kuppel den Autopiloten aus und hart Ruder nach Steuerbord. Kommen gut klar. Der Kapitän des Schubs stürzt auf die Nock und brüllt und schwenkt die Faust. Ich schenke mir das Zurückbrüllen, hört er doch nicht. Geschweige, daß er mein Deutsch verstünde, höchstens ein paar four letter words. Das beginnt ja gut.

Die Reise wird dann so vielfältig und erlebnisreich, daß es schwerfällt, sie zu schildern. Wer es genau wissen will, muß sich halt durch die Tagebuchaufzeichnungen quälen. Hier soll die Fahrt daher unter verschiedenen Aspekten beleuchtet werden.



Die erste enge Begegnung mit der Berufsschiffahrt lag damit hinter uns.

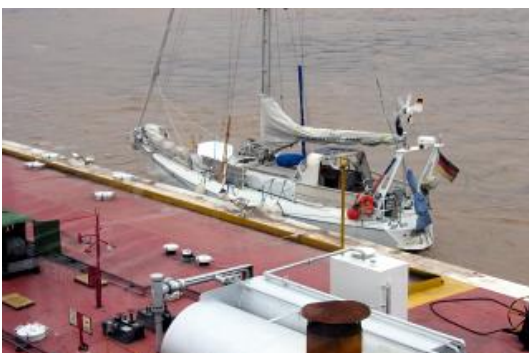
Und es war dies die einzige unerfreuliche Begegnung. Im weiteren Verlauf lernen wir sie als hilfsbereit und freundlich kennen. Kapitäne und Lotsen geben per Funk bereitwillig Auskunft über den häufig nicht ersichtlichen Verlauf der Fahrrinne.



Die Fahrzeuge auf dem Parana können gewaltige Dimensionen erreichen. Bis San Lorenzo kurz hinter Rosario fahren auch größte Ozeanriesen. Danach sieht man eher kleinere Seefahrzeuge, den Kúmos ähnlich, obwohl es eine Handvoll Schiffe gibt, die sichtbar für große Fahrt gebaut sind und am Heck stolz den Heimathafen Asuncion führen.

Die größten Einheiten, Schubverbände, findet man zwischen San Lorenzo und Corrientes. Nicht so hoch wie ein Ozeandampfer, aber von gewaltigen Ausmaßen. Die Anzahl der Schuten wechselt, aber die meisten führen zwischen 20 und 30 Schuten von 70 m Länge und rund 11 m Breite mit. Damit erreichen sie je nach Anordnung 60 bis 70 m Breite und bis zu 460 m Länge. Wir ziehen den Hut vor den Leistungen der Kapitäne auf diesen Gewässern. Viele fahren auch nachts, andere legen sich dann einfach ans Ufer. Hat ein einsamer Segler wie wir keinen Ankerplatz gefunden, kann er meist

längsseits gehen und die Nacht am *chata* verbringen. Und mit etwas Glück wird er auch längsseits an einer Schute geschleppt. Wir haben das im Rio Paraguay exerziert. Ging lange Zeit sehr gut, aber als sich Wetter und Wellengang verschlechterten und unser Boot nicht mehr ruckfrei festzulegen war blieb uns nur die nächtliche Flucht, um größeren Schaden zu verhindern. Die Zeit an Bord des *chata* war sehr lehrreich und die Kapitäne aus Asuncion konnten uns eine Fülle an Informationen geben. Vielen Dank an Wladimir und Elvio und ihre Crew.



Jenseits von Rosario wird der Fluß meist von einem mächtigen Steilufer auf der linken Seite beherrscht, während rechter Hand flaches feuchtes Land liegt. Leider war der Wasserstand in diesem Südsommer ungewöhnlich niedrig, so daß auch das feuchte Land viel weniger feucht war. Irgendwann tauschen Steilufer und flaches Ufer die Seiten und nördlich von Bella Vista wird die gesamte Landschaft flach. Die Ufer, üppig grün, sind meist von dichtem Gehölzbestand geprägt, darunter viele Weiden und eine Baumart, deren Früchte einer ganz bestimmten Fischart als alleiniges Futter dient. Im Gehölz immer wieder versteckte einfachste Fischerhütten und Anglercamps. In regelmäßigen



Abständen folgen Ortschaften, deren hübscheste den Flußwanderer von weitem mit Kirchtürmen (und Funksendemasten) grüßen. Je weiter man sich den sandbefrachteten Paraná hinaufkämpft, desto weitläufiger wird das Gewässer. Er gliedert sich in vielfältige Arme, Nebenflüsse bringen gelegentlich einen Hauch sauberen Wassers, hier und da eine Lagune. Glücklicherweise waren wir, wenn wir uns in einem netten Winkel verkümmeln konnten. Dann ließen wir Beine und Seele baumeln, schwammen in den trüben Wassern und genossen den Nervenkitzel, ob nicht doch ein fehlgeleitetes Krokodil oder ein vergessener Piranha auf uns wartete.

Der Eingang in den Rio Paraguay ist so eng und unscheinbar, daß ich erst nicht glauben konnte, daß wir am richtigen Ort seien. Anke bestand aber darauf, daß wir in dieses und kein anderes Loch mühen. Und wie immer: Frauen haben immer recht. Nach dieser kleinen Enge entpuppte sich der Fluß als viel breiter und viel sandiger. Jaja. Anke fand die Landschaft sehr eintönig und nach 100 km kam der Gedanke an eine Umkehr auf. Sie nörgelte wegen der langweiligen Landschaft und ich sorgte mich wegen des Motorverschleißes. Dieser Sand, dieser Sand. Doch wenig später, wir befanden uns bereits im Schlepp, die Sonne ließ sich auch wieder blicken, folgte eine abwechslungsreiche, mal natürliche, mal kultivierte Landschaft. Beide Gestade waren flach, die Steilufer gelegentlich mal 10 m hoch, meistens weit weniger, und so konnten unsere Blicke ein wenig über die Kante schweifen. Man hatte uns von einer monotonen Agrarsteppe berichtet, nur Sojafelder, aber wir können beruhigen, wir haben nicht ein einziges Sojafeld gesehen. Auf argentinischer Seite gibt es noch eine Besonderheit: In regelmäßigen Abständen gliedern mächtige Rauchsäulen das Land. Man brennt halt gerne. Was und warum haben wir nie richtig erfahren können.



Begegnungen mit contrabandistas, Fischer, Zöllner und vor allem Freunden. Wir haben natürlich alles falsch gemacht. Was hatte man uns nicht alles gesagt:

„Vorsicht vor den contrabandistas (Schmugglern).“
 „Contrabandistas sind gefährlich.“
 „Contrabandistas gibt es auf dem ganzen Fluß.“
 „Was, ihr habt keine Schußwaffe? Ich fahre nur mit Pumpgun. Schau, hier, so was braucht ihr!“
 „Ankert nur vor Ortschaften, nie auf freier Strecke.“
 „Ankert nur auf freier Strecke, nie vor Ortschaften.“
 „Ankert auf keinen Fall auf den ersten 40 Kilometern.“

„Wenn ihr Euch schleppen laßt, nur von Argentiniern, nie von Paraguayern. Die klauen.“

So viele Warnungen. Und tatsächlich finde ich am Morgen nach der ersten Nacht auf dem Rio Paraguay die vorbereitete Leuchtpistole. Sieh an, Anke hat vorgesorgt. Die Signalpistole verschwand aber bereits in der nächsten Nacht wieder im Schapp und ward nie wieder gesehen. Alles übertrieben. Wer nicht weit den Fluß hinaufgekommen ist, kennt nur Gerüchte und verbreitet sie, und zwischen Argentiniern und Paraguayern gibt es gewisse Animositäten, die solche Geschichten natürlich fördern. Unsere contrabandistas waren eher arme, freundliche Fischer, die für ein kleines Entgelt auch mal Personen ans andere Ufer bringen. Und wenn da mal ein Radio geschmuggelt wird? Ehrlich, wer von uns ist im Herzen nicht auch contrabandista und hat nicht schon mal dem deutschen Zoll ein Schnippchen geschlagen. Oder dem Finanzamt. Wir haben den contrabandistas lieber einen Surubi abgekauft, und auch ein Wildschwein hätten wir bekommen können. Und auf „unserem“ chata, paraguayische Nationalität, wurden wir auch nicht beklaut, und hatten auch nie die Befürchtung. Im Gegenteil, wir wurden zum Mitessen und zum Wein genötigt, und hätten wir uns nicht abhängen müssen, wir wären bis Asuncion als Freunde mitgezockelt. Der Kapitän und die Familie des Lotsen besuchten uns später und wir verbrachten viele schöne freundschaftliche Stunden in Asuncion. In Villa del Pilar, unserem Einklarierungshafen (Hafen, was für ein Wort) für Paraguay wurden wir gezwungen, an einer Fähre längsseits zu gehen. Zwecks Teilnahme an einem Asado. Noch nicht einklariert! No hay problema, der hier ist Politiker. Habt ihr ein Problem, anrufen, habt ihr kein Problem. So war es dann auch. Am nächsten Tag wußte die Frau von der Immigration nicht, was sie mit uns anfangen sollte und telefonierte. Und schwupp, willkommen, sie sind ja die Weltumsegler auf einem Boot ohne Bad, willkommen. Der Zöllner begrüßte uns ebenso freundlich. Ihr braucht kein Zollpapier. No hay problema, willkommen und gute Fahrt.



Nur in Formosa gerieten wir auf der Rückreise an einen kleinen Gauner-Zöllner. Hat uns am Tag unserer Ankunft schlicht nicht beachtet, obwohl wir zweimal in seiner Dienststelle waren, und wollte am nächsten Tag 70,- Euro und 1125,- Pesos (rund 300 Euro) Strafgebühren wegen Nicht-Avisierung und verzögerter Anmeldung. Ha. Da hat er aber Pech gehabt. Wir hatten die besseren Beziehungen. Den Honorarkonsul von Paraguay, ha, und mit ihm den Chef der Prefectura Naval (guter Freund). Der Schuß ging ziemlich nach hinten los, ha, hat uns allerdings einen Tag gekostet. Überhaupt entpuppte sich unsere Reise als Fahrt zu zahlreichen neuen Freunden. Überall entstanden herzliche Freundschaften. Mori lifete uns in Parana mit einem 30-Tonnen-Kran und als Bezahlung wurden wir zum Essen eingeladen. José fand die endgültige Lösung für unsere Wellendichtung und wieder wurden wir eingeladen. Jean-Pierre half uns an ungezählten Stellen und mit seiner Vermittlung richteten wir das verbotene Steuerrad. Vielen Dank Euch allen. Und wenn ich mehr Namen aufzählte, die Liste wäre doch nicht vollständig. Liebe Freunde, seid gewiß, von Euch allen fährt nun ein Teil mit uns.

Irgendwie ist das Naturerlebnis ein wenig hinter den menschlichen Begegnungen zurückgeblieben. Wir haben gerne die Berichte von Ruth, Kyall und Anne mit unseren verglichen. Zwei völlig verschiedene Reisen. Andererseits, ganz ohne Naturerlebnis verlief auch unsere Reise nicht. Völlig überraschend fanden wir eine kleinen Lagune voller Victoria regia. Anke wollte unbedingt auf einem der großem Blätter stehen, aber die waren löchrig und versanken einfach. Gut daß sie nicht ins Wasser fiel, denn die Stengel und Blattunterseiten sind unangenehm stachelig. Die Blätter verhaken sich dank der Stacheln auch miteinander und es war uns nicht möglich, dicht an eine der großen Blüten vorzudringen.



Eines Abends, wir ankerten dicht am Flußufer, von einer kleinen Sandbank gegen das ganze Treibgut geschützt, schreckten uns nie gehörte Geräusche auf. Erinnernten irgendwie an einen asthmatischen Blasebalg. Von da an begleiteten uns diese Laute fast täglich. Rätselten lange über deren Herkunft. Erst auf der Estancia von Marcos fanden wir die Erklärung. Howler Monkeys. Die Wasserschweine und Krokodile versteckten sich gut vor uns, so daß wir uns zum Ausflug in die Ibera-Sümpfe entschlossen. (S.



SOM 14), um sie mal live zu sehen. Die Vogelwelt hielt sich auch ein wenig zurück. Sahen zwar vieles, aber selten kamen wir wirklich nahe an die Tiere heran. Erst in Paraguay tauchten die ersten größeren Scharen auf. Aber die meisten hatten sich wohl Richtung Brasilien zurückgezogen. Sicher um uns zu ärgern. So begnügten wir uns mit dem was wir hatten und versuchten noch mit einem Ausflug in den paraguayischen Chaco unser Glück. Mehr dazu und zu den dort lebenden Mennoniten steht leider nur im eigentlichen Tagebuch unter den Nummern 577 - 581.



Keine Angst vor Flachs, aber auch Sand haut rein könnte das Motto für die navigatorischen Gesichtspunkte heißen. Die Reise flußauf war nicht ohne Spannung. Bin geradezu um Jahre gealtert. Unsere Karten, auf argentinisch croquis genannt, was nichts anderes als Skizzen heißt, entpuppten sich auch als solche. Teilweise gab es keine, aber auch gar keine Ähnlichkeit mit der Wirklichkeit. Zeitweise halfen uns die Satellitenaufnahmen, die wir für Teile der Strecke hatten, aber meist waren wir auf uns gestellt.

Was mache ich hier?

Wieso plötzlich diese veränderten Perspektiven

Weshalb liege ich vor dem Herd?

Was ist geschehen?

Anke ist verblüfft und verwundert. Später berichtet sie:

Ich befinde mich auf dem Boden vor dem Herd, die Kaffeekanne neben mir, auslaufend, Reis, verstreut und denke *das kann doch nicht sein*. Völlig ungläubig, daß das, was passiert ist, passiert ist. Von 5 Knoten auf null. Und doch ist das die einzige Erklärung. Der Kopf schmerzt. Sie muß beim Sturz irgendwo angestoßen sein.

Ein mörderischer Schlag und ein dumpfer Knall. Ich sehe nicht mehr klar. Hänge auf dem Steuerrad wie ein nasser Sack. Höre den Motor ungewohnt deutlich und stetig weiter treibend. Schnell. Erst mal den Gang raus. Das Wort Aufgelaufen schießt mir durch den Kopf. Aber so heftig?!

„Ich sehe nichts, verdammt noch mal, wo ist meine Brille?“

Suche meine Brille und finde sie am Gashebel hängend. Klare Sicht: Echolot steht auf null – was anderes hätte mich auch gewundert – und Anke liegt vor dem Herd.

„Alles in Ordnung?“

„Was war das denn?“

„Wir sind aufgelaufen. Muß eine richtige Sandmauer sein, wie ein Riff. Von einer Sekunde zur anderen!“

„Bist Du in Ordnung? Kannst Du helfen, das Großsegel wegzunehmen?“

Das Segel drückt uns gegen den Strom auf das Riff. Nur wenige Augenblicke.



Hatten wir Glück, konnten wir einem chata folgen, oder es kam genau im richtigen Moment einer aus der Gegenrichtung. Gewaltig rumpeln kann es auch, wenn man mit dem Treibgut kollidiert. Besonders im Schlepp gibt es ja keine Ausweichmöglichkeit. Und so manches Mal bewegte sich Just do it nach



einem Knall einen halben Meter achteraus. Die Nerven, die Nerven. Flußabwärts war es dann doch deutlich einfacher. Kannten jetzt ja wenigstens einen Kursverlauf, und an den aufwärts so trickreichen Stellen haben wir diesmal fast immer die bessere Alternative gefunden. War auch insgesamt entspannter, da wir zu viert fahren. Jochen und Anne waren zu Besuch. Nachdem sie ja tüchtig Erfahrungen in der Horn-Region gesammelt haben, wollte sie mal die Hölle des Parana kennenlernen. Wurde auch geboten. Starkwind von vorn, steile, brechende Seen und ein Geschaukel, daß selbst Jochen sich beschwerte: Gischt wehe ins Cockpit und unter der Deck sei das Geschaukel ja kaum auszuhalten. Unseren Nothafen Bella Vista konnten wir bei den Bedingungen nicht anlaufen und mußten noch eine Stunde weiter motoren. Dank unserer starken Maschine setzte sich Just do it gut gegen Wind und Welle durch und schließlich konnten wir uns in einem schmalen riacho verkriechen. Hier herrschte beinahe Windstille, während wir, nicht weit entfernt, an der Mündung des riacho das Wasser kochen sahen.



Strömungen kommen meist von vorn, vor allem, wenn man stromaufwärts fährt. Claro. Insider und Mitarbeiter des kartographischen Instituts der argentinischen Marinebehörde versicherten uns, es gäbe nur 1 bis 1,5 kn Strom. Das stimmt vielleicht zwischen Baires und Rosario. Dann aber nicht mehr. Oder fuhren wir ´nur zur falschen Jahreszeit? Die Strömung steigert sich im Parana jedenfalls kontinuierlich auf 2 bis 2,5 kn und auch mal mehr. Jetzt lag die Kunst darin, das flache Wasser zu suchen, denn dort ist die Strömung geringer. Wird man dann richtig schnell und hat kaum noch Strömung, heißt

es tunlichst Gas weg und neue Wege suchen. Oder es rumst. Siehe oben. Zur Sache ging es dann im Rio Paraguay. 3 bis 3,5 kn gegenan. Da fiel unsere tägliche Leistung auf rund 30 Strecken-km. (Auf dem Fluß wird eigentlich nach km navigiert.) Und das war noch lange nicht alles. 10 km unterhalb der Mündung des Rio Bermejo hatten wir mit 5 und 5,5 kn Strom zu kämpfen. Einige chatas teilen sich hier in zwei Teilverbände, jeder mit eigenem Motorschiff, da sie diese Strecke in voller Größe nicht mehr bewältigen können. Wir haben uns aufgrund der unruhigen Verhältnisse selber durchgekämpft, mit sagenhaften 1,9 km/h über Grund und die Bewunderung der Berufsschiffahrt errungen. Die ging davon aus, daß wir ohne Schlepphilfe gar nicht hoch kämen. Dieser blöde Rio Bermejo ist überhaupt an allem Schuld. Der ganze verschleißfördernde Sand, schwimmende Inseln, Treibholz, ganze Bäume, fast alles, was uns das Leben schwer machte speit dieser Mistfluß aus. Kaum hat man ihn hinter sich, sinkt die Strömung auf 1,5 kn, und oberhalb von Asuncion ist sie fast ganz verschwunden. Kein Baum dengelt mehr vor den Rumpf. Einfach nur Frieden.



Ach ja, es gäb´ so viel zu erzählen. Etwa zu Asuncion, wo wir fast mit dem Staatspräsidenten zusammengestoßen sind. Und von den schönen drei Wochen gemeinsam mit Anne und Jochen. Aber das wird dann doch zu viel. Mehr Bilder und so weiter ..., na wer Interesse hat, weiß schon, wo er schauen muß.

Ich sitze nun einsam im Restaurant des Yacht Clubs Goya und sinniere, wie ich die nächsten Tage verbringen soll. Habe doch glatt verpaßt, für Abendgesellschaft zu sorgen, z. B. die überaus nette Carmensita einzuladen. Das können der Restaurantchef und meine Tischnachbarn überhaupt nicht verstehen. Einhellig bedrängen mich alle rundum, egal welchen Geschlechtes, doch wenigstens für die nächsten Tage eine chica, eine novia mit an Bord zu nehmen. Das scheint hier völlig normal zu sein und wird geradezu erwartet. Sitten sind das! Zum Trost lädt mich der jefe des Restaurants ein. Abendessen heute gratis. Viva Argentina! Kann ich da nur sagen.

Na, ob es eine chica gab, oder ob ich standhaft geblieben bin, wird das nächste Mal berichtet. Dann hat Anke natürlich einen chico gut, claro!

; -)

Es grüßen Euch Martin von Bord der SY JUST DO IT im Moment in Goya
Und Anke von Bord einer Iberia-Maschine auf dem Weg nach Deutschland.

PS.: Der Ausflug in den Chaco und alles andere wird mit vielen Bildern im Tagebuch 561-600 geschildert und ist in Kürze unter www.justdoit.de/ki zu lesen.