Von der Seefahrt zur Flussfahrt - auf eigenem Kiel ins Innere Südamerikas

Anke auf Abwegen aber glücklich: Auf einem Pferderücken im Chaco. Der Viehtrieb ist geschafft.

Die Ríos Paraná und Paraguay

Ungewollt hängen geblieben in Buenos Aires. In dieser Saisom geht es nicht weiter nach Süden. Und nun? Wir hätten es nicht gewusst, aber es gibt ungeahnte Möglichkeiten. Die Flüsse sind befahrbar. Und nicht nur ein bisschen, nein, man kann bis in das Innere des südamerikanischen Kontinents. Mit stehendem Mast. Wer hätte das gedacht? Ein Bericht über unerwartete Impressionen.

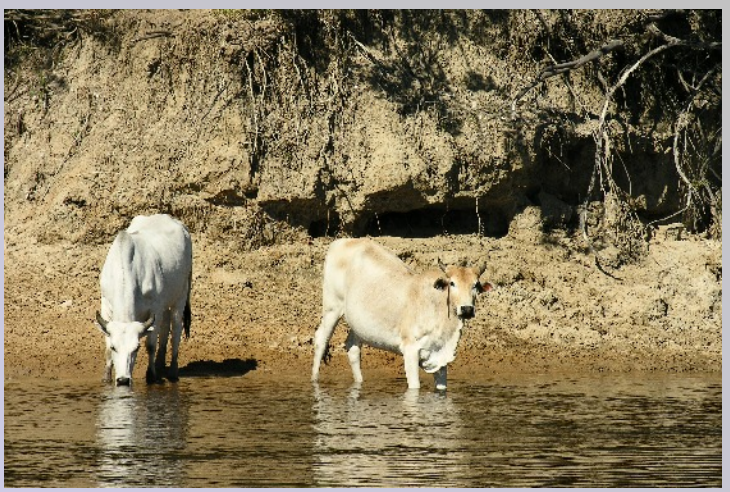
Seefahrt oder im Hafen herumlungern? Wie wäre eine Flussfahrt?

Erwin, sonnengebräunter, siebzigjähriger, Deutsch sprechender Argentinier, gerade auf der Suche nach weiblicher Crew für den Törn in die Karibik, steigt über die Reling. In der Hand eine Zeitschrift.

„Ich wollte Euch da noch was erzählen!“
„Lass das, Erwin, ich will davon nichts hören!“
„Sei nicht so sperrig. Ihr hängt sowieso ein Jahr fest, da habt ihr doch Zeit. Und das hier ist doch wirklich eine prima Geschichte.“

Widerstand ist zwecklos. So sitzen dann Erwin, Anke und ich im Cockpit und er entwickelt vor uns den Plan, auf den großen Strömen Südamerikas ins Landesinnere zu fahren. Genauer, den Río Paraná hinauf bis nach Corrientes, dort in den Río Paraguay hinein und dann immer weiter und weiter, bis man schließlich in Corumbá, Brasilien, mithin im Pantanal und damit im Herzen des südamerikanischen Kontinents landet. Ich brauche einige Tage, um mich mit diesem Projekt anzufreunden. Der arme Motor. Ich fürchte um den Kühlwasserhaushalt bei den zu erwartenden Wassertemperaturen. Bedenken und noch mehr Bedenken. Sind da denn keine Brücken? Und Freileitungen? Anke dagegen begeistert sich schnell, und schließlich bricht auch mein Widerstand zusammen und weicht zunehmender Euphorie.

Von Freunden bekommen wir für Teile der zu befahrenden Strecke Satellitenbilder. Von den argentinischen Behörden erstehen wir die aktuellsten sogenannten Croquis. Flußkarten. Wörtlich übersetzt heißt das Skizzen. Und ein Blick in den Begleittext macht deutlich, dass das auch so gemeint ist. Ich übersetze so gut es geht: Die Tiefenangaben und die kartographischen Darstellungen sind nicht exakt. Sie sollen vielmehr eine Idee der Realität vermitteln.
Ah ja. Dann haben wir Glück und lernen einen Flußlotsen kennen. Er schenkt uns einen Lotsenatlas für die Fahrt von Buenos Aires nach Paraná und Santa Fe. Braucht er nicht mehr, kennt die Strecke eh auswendig. Und damit fällt unsere Entscheidung endgültig. Bis Rosario können wir´s ja probieren und dann mal weiter sehen.



Leben am Fluss: Einfache Hütte am Ufer - Kinder schauen uns neugierig zu, und nicht minder neugierig verfolgen Rinder unsere Fahrt.

Zwei Wochen später ist es so weit. Wir tasten uns durch das Gewirr kleiner Wasseradern im Mündungsdelta des Río Paraná. Wir wissen nur, dass es tief genug sein soll. Karten gibt es nicht. Bleiben auch nur einmal sanft im Schlick hängen und ich bilde mir ein, dass sei ja ein gutes Training für die Navigation weiter flußaufwärts. Welche Einfalt. Als wir endlich den kilometerbreiten Río Paraná de las Palmas, einen der großen Arme im Mündungsgebiet erreichen, sitzen wir gleich wieder auf, kommen dann aber doch noch frei. Stiller Gedanke: das kann ja heiter werden. Aber von nun an geht es vorwärts. Immer gegen den Strom, der uns mit anderthalb Knoten entgegenkommt. An den Ufern dichte Wälder, dazwischen Hütten und auch mal Häuser auf Stelzen. Hatten andere Stimmen uns nicht gewarnt, ihr fahrt immer an den gleichen Bäumen entlang. Ein wenig ist es so. Anfangs. Nach kurzer Fahrt erreichen wir das Städtchen Zárate. Alle Versuche, in einen der Clubs vorzudringen, scheitern an mangelnder Wassertiefe in der Einfahrt! Ankern wir eben im Fluß nahe einem kleinen Badestrand. Auch kein Fehler, denn beim Routine-Check des Motors entdecken wir, daß sich die Wasserpumpe vom Sockel löst. Da hat der Mechaniker, der uns die Pumpe in Buenos Aires reparieren sollte, doch zwei Gewinde überdreht! Leider wird durch vorbeikommende Freunde auch noch die Präfektur auf uns aufmerksam gemacht. So was blödes. Jetzt werden wir mehr oder weniger dazu genötigt, in deren „Marina“ unterzukriechen und dort zu reparieren. Das bedeutet leider auch, die unvermeidliche Einklarierung vorzunehmen. Und später natürlich auch auszuklarieren. Eine Prozedur, die man in jedem Ort, an dem man anlegt, wiederholen muß. Für uns Deutsche anfangs sehr gewöhnungsbedürftig. Aber so ist es halt. Andere Länder, andere Sitten, andere Bürokratie. Immerhin kommen

Martin genießt sichtlich den örtlichen Geschlechterproporz

wir so in den Genuß, ein paar Nächte unter sicherster Bewachung zu verbringen. Hoffe nur, daß die Militärposten nicht gleich schießen, wenn wir nachts mal an Land müssen. Die nächsten Stops sind San Pedro, sehr hübsch und schnuckelig, und die Metropole Rosario. Wir werden dort im Rosario Rowing Club überwältigend aufgenommen und erfahren eine Gastfreundschaft, die wir so gar nicht kennen. Fünf Wochen liegen wir umsonst, werden zu einer Grillparty nach der anderen eingeladen und erfahren alle nur erdenkliche Hilfe. Wir bedanken uns mit einem Lichtbildervortrag über unsere Reise und nutzen die Gelegenheit zu einem größeren Landausflug, hin zum höchsten Gipfel Südamerikas, dem Aconcagua. Mendoza und San Juan liegen nicht weit vom „Wegesrand“ und veranlassen uns, hier das nötige Trimmgewicht für die Bilge in Form zahlloser Flaschen besten Weines zusammenzutragen. Mit vielen guten Wünschen und der dringenden Verpflichtung auch ja zurückzukehren, werden wir schließlich von unseren neuen Freunden entlassen. Vor uns liegt eine Strecke, die sich als anspruchsvoller herausstellen wird, als wir erwarten.

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 fünf oder mehr 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?!

War kurz zuvor noch Fluss, heute ist es Sandbank, die bei niedrigen Wasserständen trocken fällt.

„Ich sehe nichts, verdammt noch mal, wo ist meine Brille?“
Suche 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 viereinhalb Metern auf null. Von einer Sekunde zur anderen!“
„Bist Du in Ordnung? Kannst Du helfen, das Großsegel wegzunehmen?“

Das Segel drückt uns gegen den Strömung auf das Riff. Nur wenige Augenblicke nachdem das Großsegel unten ist kommt JUST DO IT wieder frei. Ärgere mich über mich selbst. Habe entgegen meiner Gewohnheit bei abnehmender Tiefen, die Geschwindigkeit nicht reduziert, und außerdem hatte ich weit links von uns eine Fischerboje gesehen. Aber nicht richtig nachgedacht, weil es mir nicht passen wollte, einen großen Umweg zu fahren. In flachem Wasser fährt es sich ja so schön und mit wenig Gegenstrom. Jetzt haben wir die Quittung. In großem Bogen, vorsichtig und tastend, fahren wir um die verdächtige Stelle herum und bevorzugen plötzlich ganz auffallend das tiefe Wasser. Erst mal den Schreck verdauen. Die Bilgen sind und bleiben trocken. Schon mal eine gute Erkenntnis.

Aber diese unschöne Grundberührung, die einzige im Nachhinein, ist nicht alles, was uns noch erwartet. Anfangs bin ich begeistert von den vielen schwimmenden Pflanzeninseln, meist nur aus Camalotes bestehend, die oft malerisch bizarr vorbeitreiben. Weniger schön, wenn sie sich über Nacht an der Ankerkette sammeln. Dann ist morgendlicher Frühsport angesagt um das Grünzeug wieder los zu werden. Wir lernen, unseren

Ankerplatz nach der Drift des Treibguts auszusuchen. Nicht immer erfolgreich. Eines Nachts ein leichter Ruck und Rums, und dann anhaltendes Schlagen an der Bordwand. Mist. Raus und mit dem Bootshaken einen dicken Ast angeln. Kaum ist er frei und ich wieder in der Koje, klopft der nächste an. Oder es streicht so ein sanftes Rauschen am Rumpf entlang. Schlaf? Wie denn? Gut, dass wir den nächsten Tag nicht kennen. Er beginnt mit merkwürdigen Geräuschen vom Motor, die Kühlwassertemperatur steigt. Schnell raus aus dem Fahrwasser, Anker klar und rein in den Grund. Nach kurzer Sucherei: Der Impeller hat sich von seiner Achse gelöst. Das geht ja noch. Wir wechseln ihn gegen einen neuen. Kaum gestartet, fällt das Echolot aus. Wieder zurück, ankern. Nach einiger Zeit funktioniert es auch wieder, aber wir beschließen, an Ort und Stelle zu bleiben. Scheint ja soweit ein unkritischer Platz zu sein. Alle sichtbaren Gemeinheiten treiben weit entfernt von uns im Hauptstrom. Doch am anderen Morgen eine hübsche Bescherung. Ganz lautlos hat sich ein kompletter Baum an unserer Ankerkette eingehakt. Keine Chance mit dem Pickhaken etwas auszurichten. Mir fällt mein oller Baumarktfuchsschwanz ein, den ich in einem unerklärlichen Anfall mitgenommen und irgendwo gestaut habe. Nach einigem Suchen finde ich ihn sogar. Dingi zu Wasser und notfallmäßig ausrüsten. Mit Außenborder, Rudern, Anker, Handfunke. Für alle Fälle. Dann an den Bug hangeln und los geht's. Fröhliches Sägen.

Oben: Camalotes, d.h. Wasserhyazinthen, sind harmloses Treibgut, selbst wenn sich in Ihnen ein Kaiman verbirgt. Unten: Der am Anker hängende Baum wird zersägt. Die meisten Teile des Baumes werden von der Strömung unter Wasser gehalten.

„Anke, hiev mal die Kette, der Baum muß ein Stück aus dem Wasser. Weiß gar nicht, wo ich sägen muß."
„Aber die Winsch soll man doch nicht ..."
„Wenn sie Kraft für Losbrechmomente entwickeln kann, muss sie auch einen Baum hieven können. Los!"

Glücklicherweise ist es eine Art Weide, ein Weichholz. Das hätte auch schlimmer kommen können. Nach einer Stunde bin ich soweit, dass ich der verbliebenen Hälfte des Baumes einen sanften, aber nachdrücklichen Tritt geben kann, und sichtlich angewidert macht sie sich davon. Bin noch gar nicht wieder an Bord, da droht schon der nächste Baum. Schnell ans Ruder und an der Kette hängend ausgewichen. Jetzt aber nichts wie rauf mit dem Anker und weg. Der ganze Tag vergeht mit lebhaften Ausweichmanövern. Das meiste Treibgut ist nicht groß, aber das Geräusch, wenn man einen Ast übermangelt und er an den Propeller gerät ist doch sehr unangenehm. Tage später finde ich beim Tauchen die ehemals scharfen, harmonisch gerundeten Kanten der Propellerblätter stumpf und ausgebrochen vor. Zu allem Überfluß beginnt die Gleitringdichtung zunehmend zu lecken. Immer häufiger müssen wir die Motorbilge lenzen. So entscheiden wir uns in der Stadt Paraná, im letzten größeren Yachtclub, die Dichtung zu wechseln. Dazu muss das Boot eigentlich aus dem Wasser, zumindest achtern ein wenig angehoben werden. Das Hebegeschirr des Clubs erweist sich aber als ungeeignet. No hay problema. Kein Problem. Ein Clubmitglied hat einen Kranbetrieb. Mori kommt prompt mit einem 30 Tonnen-Kran und hebt uns hoch. Kosten: Ein Abendessen! Zu dem wir eingeladen werden!!! Viva Argentina! 200 km später ist die neue Dichtung auch hin! Dieser Sand, dieser feine Sand. (Genau

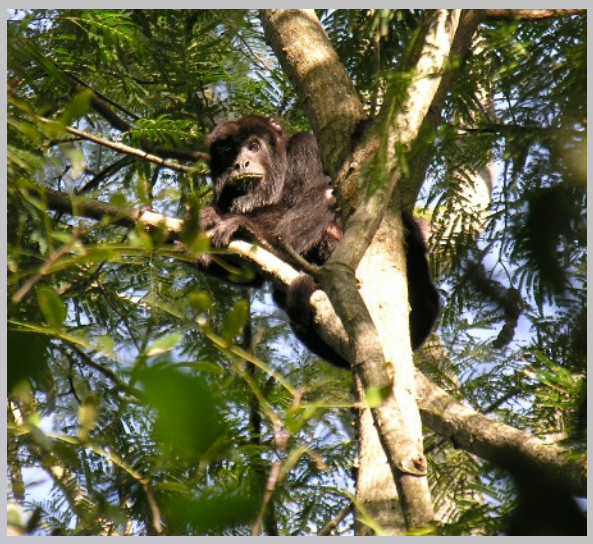
Verborgen in einem Riacho, einem kleinen Nebenarm

genommen ist das kein Sand, das sind feinste Schwebstoffteilchen, schluffig, tonig. Sand wäre kein echtes Problem.) Stammt alles aus den Anden und wird von dem unscheinbaren Río Bermejo samt schwimmenden Inseln und Bäumen in den Río Paraguay und dann in den Paraná verfrachtet. Alle vier Minuten muß ich pumpen. In Goya, einem kleinen Provinzstädtchen sind wir per UKW-Funk bereits angekündigt, einschließlich unseres Problems. Wie war das? No hay problema!? Drei Tage später haben wir es raus, wie man bei unserm Kahn eine Gleitringdichtung ohne Kran wechseln kann, haben zwei frisch plangeschliffene Dichtungen, fahren aber statt dessen mit einem tüchtig fettgeschmierten Autosimmerring, den wir in die Gummihülse der Gleitringdichtung gesteckt haben. Und wir fahren gut damit. Bis nach Asunción und zurück. Erkundige mich später: die meisten Boote auf dem Fluß fahren die altbewährten Stopfbuchsen oder Simmerringe.

Unbeschwert und doch auch wieder traurig verlassen wir in Goya eine Schar neuer Freunde. Tauchen wieder ein in die Natur. Der Río Paraná teilt sich immer wieder in zahlreiche Nebenarme, weitet sich auf in flache seenartige Bereiche oder beherbergt hier und da eine kleine, abgeschiedene Lagune. An den Ufern bewundern zahlreiche Reiher unsere Fahrt, und von den Baumwipfeln verfolgen uns die lebhaft gefärbten Caracaras und die großen, dunklen Geier. Ganz vorwitzige Caracaras setzen sich auf die Camalotes-Inseln und lassen sich mitnehmen. Eines späten Abends hören wir neben dem allgegenwärtigem Zirpen der Grillen und dem glöckchenartigem Gebimmel der Frösche seltsame Geräusche, die gar nicht mehr aufhören und uns dann wochenlang begleiten. Klingt irgendwie nach einer Kreuzung aus brunftender Luftpumpe und seekrankem Blasebalg. Erst viel später erfahren wir, daß es Howler Monkeys sind. Affen. Brüllaffen. Und wir lernen, sie zu entdecken. In einer abgeschiedenen Lagune begegnen wir erstmals den riesigen Blättern

Anke testet die Tragfähigkeit der Victoria regia

der Victoria regia, leider sind sie etwas löchrig und vereiteln jeden Versuch Ankes, sich auf eins der Blätter zu stellen. Bin froh, daß sie dabei nicht reinfällt. Unterseits sind die Blätter und ihre Stiele mit zahlreichen, sehr unangenehmen Stacheln bewehrt. Sie halten zusammen wie die Kletten, und es ist nahezu unmöglich, sich zwischen ihnen vorwärts zu bewegen. Von Paraguayos erfahren wir später, dass diese Königinnen hier wie Unkraut wachsen und man sie auch als Heilkraut in den Mate gibt. Das sollten wir mit unseren europäischen Mägen aber nicht probieren.



Erinnert an Greogory Peck als Käptn Ahab - ein Howler Monkey, zu Deutsch Brüllaffe

An anderen Stellen begleiten mächtige Steilufer den Fluß, 50, 60, gar mehr als 70 Meter hoch. Farblich akzentuiert, gebändert oder fleckig in den verschiedensten Ocker- und Brauntönen, von fast cremeweiß bis nahezu rostigrot. Man sieht, wie schnell Wind und Regen daran arbeiten: Kurze, aber tief eingeschnittene Canyons unterbrechen die Abbruchfronten dieser Ufer. Unsere Versuche, sie zu erklettern enden fruchtlos. Zum Frust kommt dann meist noch ein gehöriger Moskitoüberfall. Natürlich immer dann, wenn man vergessen hat, sich vorher tüchtig mit Repellent einzuschmieren. Überhaupt sind die kleinen Plagegeister die blutrünstigsten Wildtiere, denen wir begegnen. Eines Abends zähle ich nach der Jagd im Salon und der nun notwendigen Putzorgie exakt hundertundeins plattgeschlagene Flecken. Eine kurze Nachlässigkeit beim abendlichen Sichern des Salons wurde heftig bestraft. Glücklicherweise sind die Moskitos nicht immer so zahlreich. Vermißt haben wir dagegen die Krokodile und Piranhas. Anfangs war ich ja noch sehr beunruhigt, aber nachdem wir besser informiert waren, badeten wir unbesorgt in den trüben Fluten. Um Kaimane zu finden, muss man ganz flache Wasser mit guten Möglichkeiten für ein Krokodilsonnenbad suchen. Und es müssen warme Tage sein. Da wir kein Glück hatten, beschlossen wir in Corrientes einen kurzen Landausflug in die Iberá-Sümpfe. Hier konnten wir dann auf einer riesigen Estancia alles sehen, was uns auf dem Río nicht gelingen wollte: Krokodile, Wasserschweine, Palometas, das sind Verwandte der Piranhas, Howler Monkeys, und dazu als Dreingabe Sumpf-Hirsche, Ñandus, die südamerikanischen Strauße und zahlreiche andere Vögel. In unmittelbarer Nachbarschaft zur privat bewirtschafteten Guardería, in der wir unsere JUST DO IT in dieser Zeit kostenlos zurück ließen, konnten wir, kaum aus den Sümpfen heimgekehrt, sogar noch ein Rodeo erleben. Dann hielt es uns aber nicht mehr und weiter ging es nach Asunción.

Zur Abwechslung mal Steilufer

Die Einfahrt in den Río Paraguay, also dessen Mündung, war so unscheinbar, dass ich es gar nicht glauben wollte. Aber Anke bestand darauf, genau in dieses kleine Loch hineinzufahren, und (gewissermaßen ein Naturphänomen) Frauen haben ja bekanntlich immer recht. Schon die extreme Sandfracht und die schnell zunehmende Strömung machten sofort deutlich: Das ist der richtige Fluß.

Entspannter Kaiman in flachem Wasser

Ansonsten machten wir natürlich alles falsch. Was hatte man uns nicht 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.“

Oben: Paraguayischer Fischer bietet einen Surubi an, unten: längsseits im Schlepp an einem paraguaischem Tank-Chata.

So viele Warnungen. Und tatsächlich finde ich am Morgen nach der ersten Nacht auf dem Río Paraguay die vorbereitete Leuchtpistole Kaliber 4. Sieh’ an, Anke hat vorgesorgt. Die Signalpistole verschwand aber bereits in der nächsten Nacht wieder im Schapp und ward nie wieder gesehen. Alles übertrieben. 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 Surubí abgekauft, und auch ein komplettes Wildschwein hätten wir bekommen können. Und auf „unserem“ Chata paraguayischer Nationalität, an dem wir zwecks Schlepp längsseits gingen, wurden wir auch nicht bestohlen. Im Gegenteil, Besatzung und Kapitän des Schubverbandes nötigten uns zum Mitessen und zum Wein. Leider waren Wind und Wellen gegen uns und beendeten nach 16 Stunden den Versuch, uns flußaufwärts schleppen zu lassen. Die Bedingungen wurden sehr unangenehm und JUST DO IT begann wild in die Leinen zur rucken. Als die erste riss, war das ein Zeichen. Wir mussten mitten in der Nacht schnellstens die Festmacher lösen, bevor Schlimmeres passierte. Aber Glück im Unglück, am Ufer lag ein anderer Verband, und wir konnten bei diesem in Strömungslee, geschützt vor den treibenden Baumstämmen, für die Nacht längsseits gehen.

Ein etwas größerer Schubverband , ca. 380 x 55 m!

Der Kapitän und die Familie des Lotsen besuchten uns später und wir verbrachten viele schöne, freundschaftliche Stunden in Asunción. In Villa del Pilar, unserem Einklarierungshafen (Hafen, was für ein Wort) für Paraguay wurden wir gezwungen, an einer Fähre anzulegen. Zwecks Teilnahme an einem Asado. Aber wir haben doch 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 Dusche, willkommen! Der Zöllner begrüßte uns ebenso freundlich. Ihr braucht kein Zollpapier. No hay problema, willkommen und gute Fahrt.

Oben: Paraguayischer Grenzübergangsstelle in Villa del Pilar, unten: Chaco-Indianer, nicht wundern, wenn er plötzlich ein altertümliches Plattdeutsch spricht.

Nur in Formosa gerieten wir auf der Rückreise an einen kleinen Gauner-Zöllner. Ha. Da hat er aber Pech gehabt. Wir hatten längst 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.

Asunción ist eine ungewöhnlich kleine Hauptstadt. Man braucht etwas Zeit, um sich einzugewöhnen. Uns fiel das nicht so schwer, da wir uns mit unserem geringen Tiefgang in den kleinen Hafen des Yacht y Golf Clubs schummeln konnten. Hier lagen wir sicher und mal wieder kostenlos. Und konnten in der Stadt vom absoluten Luxus im Rahmen eines Präsidentengipfels – die Gala mit paraguayischem und taiwanesischem Staatsoberhaupt fand in unserem „Club“ statt – bis hin zu einfachsten Hüttensiedlungen knapp 1.000 m weiter, alle widersprüchlichen Eindrücke sammeln, die Asunción bietet. Von der Stadt aus bieten sich zahlreiche Ausflüge ins Land an. Wir beschränkten uns darauf, in den Chaco zu reisen, um die dortigen mennonitischen Kolonien zu besuchen. Über deren Wanderungen und heutiges Leben kann man eine ganz eigene Geschichte schreiben. Für Anke sicher das Schönste: Endlich konnte sie mal wieder ausgiebig reiten und nicht nur das, wir hatten das Vergnügen gaucho-like an einem kleinen Viehtrieb teilzunehmen.

Aber leider, leider hatten wir auch bereits viel Zeit „vertrödelt“, und in diesem Jahr wollte das Wasser in den Flüssen nach den Trockenperioden einfach nicht wieder steigen. So beschlossen wir, aus Sorge, bei weiter fallendem Wasser nicht wieder zurück zu können, mit einem lachendem und einem weinenden Auge nach unserem Aufenthalt in Asunción umzukehren. Ade Brasilien, ciao Corumbá. Es wäre so schön gewesen. Und doch: Die Entscheidung war kein Fehler, denn flußabwärts gab es bei dem hübschen Örtchen La Paz bereits so wenig Wasser, dass die ersten Schubverbände mit ihrer gewaltigen Breite und, nur teilweise beladen, mit rund zweieinhalb Metern Tiefgang echte Schwierigkeiten hatten, dort zu passieren. Wir kamen noch ganz gut durch. Mittlerweile liegen wir wieder in Buenos Aires und bald soll es erneut hinaus gehen aufs „richtige Meer“. Gelegenheit, Bilanz zu ziehen: Wir waren vom 04.01. bis

Blüte des im Chaco öfter anzutreffenden Flaschenbaums

01.08.06 unterwegs und haben praktisch alle Jahreszeiten und Klimazonen erlebt, von herrlichem Bikiniwetter, trockener, staubiger und feuchter, klebriger Hitze bis hin zu Rauhreif und dichtem Nebel gegen Ende der Rückreise. 206 Tage waren wir unterwegs, davon verbrachten wir 145 Tage in Häfen, Clubs oder vor Anker. 34 Tage kämpften wir uns flußauf, 27 Tage ließen wir uns teilweise gemütlich flußabwärts treiben und legten 1.748 Meilen zurück. Lediglich an zehn Tagen nutzten wir die Segel, dafür lief die Maschine satte 368 Stunden und konsumierte 1240 Liter Treibstoff. Einen knappen Tag ließen wir uns schleppen.

Freunde fragten uns ob unserer Berichte, ob es denn die Fährnisse dieser Fahrt wert war. Wir brauchten nicht lange nachdenken. Zwar hatten wir uns noch mehr Begegnungen mit der Tierwelt erhofft, aber dafür muss man dem Río Paraguay wohl noch weiter aufwärts folgen. Doch auf der großen Habenseite stehen viele überraschende menschliche Begegnungen und zahlreiche neue Freundschaften. So ist die Fahrt, die als Reise in die Natur und das Herz Südamerikas begann vor allem eine Reise in das innere der südamerikanischen Seele geworden, zu den Herzen der Menschen. Und das kann ich kaum vermitteln, das muss man erleben. So bleibt ein gewisses Nagen. Irgendwann kommen wir wieder, besuchen all unsere neuen Freunde und dann drehen wir erst in Corumbá um.

Abendstimmung in den Ibera-Sümpfen

Bemerkungen zum Revier

Distanzen

Buenos Aires – Paraná :	ca. 600 km (ca. 570 km von San Fernando/Tigre)
Paraná – Corrientes:	ca. 610 km
Corrientes – Asunción (Paraguay)	ca. 410 km
Asunción – Corumbá (Brasilien)	ca. 1.140 km

Navigation

Von Buenos Aires bis nach Paraná ist der Río Paraná gut ausgetonnt und befeuert, generell Betonnungssystem IALA B, also einlaufend rot an steuerbord. Flussaufwärts von Paraná erfolgt die Navigation nach Plaquas (weiße, relativ kleine Markierungen an Bäumen), Ölfässern und gelegentlich mal einer ordentlichen Tonne. Die Farbe der Fässer sagt nichts darüber aus, ob man sie an back- oder steuerbord lassen soll. Da muß man seine eigenen Schlüsse ziehen. Ein immer waches Auge ist nötig. In schwierigen Passagen wartet man notfalls auf einen Chata und folgt diesem.

Die Wassertiefen sind bis Asunción auch bei niedrigem Flußwasserstand gut ausreichend für einen Tiefgang von 2,0 m (und mehr). Die in den Croquis angegebenen Tiefen sind Ideen, mehr nicht. In der Regel ist es deutlich tiefer. Die Angaben in den Croquis stellen eine Art absoluten Mindestwasserstand dar, der in der Praxis nicht auftritt. Darauf sind die im Revierfunk angegebenen Meßwerte aufzuaddieren (wenn ich es richtig verstanden habe). Das Jahr 2006, in dem wir unsere Erfahrungen machten, war von extrem niedrigem Wasserstand gekennzeichnet, wir hatten an den flachsten Passagen des Hauptfahrwassers aber immer noch etwas mehr als echte drei Meter. Normal sind Tiefen zwischen fünf und mehr als 20 Metern. Nebenkanäle und die eine oder andere Abkürzung können schon mal etwas flacher sein. Aber mit wenigen Ausnahmen (Empedrado generell, Esquina und Goya von der südlichen Zufahrt aus) sind alle Orte problemlos zugänglich.

Nautische Unterlagen

- „Seekarte“ der Reederei UABL S.A. „Hidrovias Paraguay – Paraná, Paraná – Tietê y Rio Uruguay”
- Croquis de los Ríos – Río Paraná, Río de La Plata (km 0) - Paraná (km 603) (evtl. nicht mehr erhältlich, da ersetzt durch ca. 28 Seekarten)
- Croquis de los Ríos – Río Paraná, Paraná (km 603) – Confluencia (km 1.240)
- Croquis de los Ríos – Río Paraguay, Confluencia (km 0) – Asunción (km 390)

Furchtloser Baby-Kaiman - auch als ausgewachsenes Exemplar für den Menschen unkritisch.

Die Flüsse sind ausgesprochen dynamisch: Folglich verläuft die aktuell von der Schifffahrt genutzte Route auch mal völlig anders als in den Croquis dargestellt. Im Zweifel auf einen Chata warten und folgen. Auch Plaquas und Fässer wechseln entsprechend flott ihre Standorte und sind auch mal vertrieben.

Strömungen

Unterer Río Parana bis Rosario:	1,0 – 2,0 kn
Rosario - Paraná – Corrientes:	2,0 – 3,0 kn
Río Paraguay – Einmündung Río Bermejo	3,5 - auf 10 km vor dessen Mündung 5,0 – 5,5 kn
Nördl. d. Einmündung Río Bermejo - Asunción	1,5 kn
Asunción – Corumbá (Brasilien)	kaum spürbar

Formalitäten

Das Flußsystem ist in zahlreiche Abschnitte gegliedert, die jeweils von einer Präfektur (Prefectura Naval Argentina – PNA) überwacht werden. Die gibt es praktisch in jedem Ort, und es ist leider unvermeidlich, jedesmal, wenn man einen Ort anläuft, eine „Einklarierung“ vorzunehmen und am Tage der Abreise „auszuklarieren“. Bei Glück werden all diese Verwaltungsakte auf einem Formular (Formulario de Rol, in Paraguay: Zarpe) eingestempelt, wenn man Pech hat gibt es jedesmal ein neues Formular. Spätestens ab Paraná wird es unvermeidlich, die Präfekturen per Funk über die Reisefortschritte zu unterrichten. Liste s. Unter > Sailors Tipps.

Auf dem Rio Paraguay (Grenzfluß) genügte es zu unserer Zeit, sich bei den argentinischen Behörden zu per Funk zu melden. Die aktuell gültigen Gepflogenheiten sollte man bei Gelegenheit vor Ort erfragen und während der Fahrt immer mal wieder nachfragen, denn da kann es „lokale“ Abweichungen geben.

Ein- und Ausklarierung im Grenzverkehr: Praktisch in jeder Ortschaft am Río Paraguay befinden sich die erforderlichen Behörden Immigration, Zoll, Gesundheitsbehörde und Prefectura. In den kleinen Ortschaften ist die Prozedur häufig einfacher als in den Städten, da dort alles kompakt zusammenliegt, bzw. in Argentinien von den Prefecturen miterledigt wird. Empfehlung: Colonia Cano (Argentinien) und Villa del Pilar (Paraguay), sowie gfs. Pilcomayo (Argentinien) und Asunción (Paraguay).

Schlepp

Es ist grundsätzlich möglich, sich von einem Schubverband aufwärts schleppen zu lassen. Auch wenn das offiziell, sagen wir mal, nicht gerade erlaubt ist. Das ist nur an einer sehr langsam laufendem Verband und nur längsseits an einer beladenen (!) und entsprechend tief liegenden Schute empfehlenswert. Am Motorschiff selbst herrschen zu starke Turbulenzen. Die geschleppte Yacht muß so fest und bewegungsfrei wie nur möglich liegen, sonst reißt es bei unruhigem Wasser glatt die Klampen raus. Die Chata-Kapitäne sind freundlich und hilfsbereit und schleppen das Boot in der Regel umsonst. Per UKW-Funk einen passierenden Verband anfragen.

Oben: ein Crested Caracara, fast überall am Fluss anzutreffen, unten: ein Wasserschwein. Kaimane und Wasserschweine seien gute Freunde und täten sich nichts, wie uns die Einheimischen erklärten.

Liegemöglichkeiten

Größere Club-Marinas gibt es in San Pedro, Rosario und Paraná. Kleinere in Zárate, Goya, Corrientes und Asunción. Hin und wieder gibt es Guarderías Nauticas, die einen Liegeplatz zur Verfügung stellen können (eigentlich sind das Lagerplätze für offene Angelboote). In einigen Orten geht man an die Kaimauer. Auf freier Strecke sucht man sich einen netten Ankerplatz. Wenn es irgend geht in einem abgesonderten Riacho. Vorsicht: Oft befinden sich Barren in der Einfahrt eines Riachos oder Nebenarms. Generell gibt es überall erstklassigen Ankergrund: Sand oder schluffiger Sand ohne Steine. Man liegt also auch bei wirklich schlechtem Wetter sicher vor Anker. Listen einiger Clubs und möglicher Ankerplätze unter > Sailors Tipps.

Versorgung

In allen Orten gibt es eine ausreichende Grundversorgung an Lebensmitteln. Diesel per Kanister aus Autotankstellen beschaffen (schon wegen der besseren Qualität empfehlenswert). Bereits kleinere Städtchen beherbergen erstaunlich gute technische Werkstätten. Man wird auftretende technische Probleme mit etwas Geduld praktisch überall lösen können.

Gefahren

Treibgut ist jahreszeitlich bedingt. Die Schmelzwässer aus den Anden bringen von Januar bis Mai viel Treibgut. Harmlos sind die schwimmenden Inseln, ein Problem die Äste, Stämme und ganzen Bäume. Und natürlich die mitgeführte, feine Schwebstofffracht, die das Flusswasser auch so trübe macht. Oberhalb der Mündung des Río Bermejo ist das Wasser wieder glasklar.

Contrabandistas und andere Bösewichter: Jeder Argentinier wird einen vor Contrabandistas (Schmugglern) warnen, je näher man dem Río Paraguay kommt, de facto besteht aber kein echtes Gefährdungspotential. Die kleinen Städte und Orte sind absolut sicher, in den Großstädten gibt es die übliche Großstadtkriminalität, z. B. Taschendiebstahl. Also keine wirklich ernsthaften Gefahren.

Felsen: Es gibt bis Asuncion nur ganz selten einzelne Felsen oder gar Felsgrund

Stürme: Es können Starkwinde aus Süd auftreten, und in Corrientes ist man in den Yachtclubs bei starken Nordwinden (Oktober/November) relativ ungeschützt. Im Südwinter sind die Stürme heftiger.

Tiere: Kaimane fressen nur Fisch und tote Säugetiere, da sie den Menschen zu den lebenden Säugetieren zählen sind wir freundlicherweise ungefährdet. Piranhas und ihre Anverwandten werden angeblich erst ab 30° C Wassertemperatur ernsthaft aggressiv. Erstere ziehen sich in der kalten Jahreszeit flußaufwärts zurück. Anacondas trifft man nicht so einfach an. Giftschlangen sind am ehesten eine Gefahr. Also in der Wildnis immer festes Schuhwerk und weite lange Hosen.

Krankheiten: Es gibt im Gebiet keine Malaria, Dengue ist vor allem ein Problem großer Städte, in erster Linie von Asunción. Es gibt nur einen (theoretischen) Schutz: Sich nicht stechen lassen. Als wir in Asunción waren (Mai), gab es allerdings kaum Mücken.

Rosario, im August 2006,
modifiziert La Rochelle, März 2021

Martin

Lebenselixier sowohl in Argentinien als auch in Paraguay (und Uruguay, und Brasiliens Süden) - der Mate, getrunken aus Calebas mit traditioneller Bombilla. Nur mit Wurzeln der Victoria regia darf der Europäer die Mate-Mischung nicht versetzen. Dafür ist der europäische Verdauungstrakt nicht gemacht.