



Just do it's Standortmitteilungen

SOM 17: Nach Feuerland

Heute um halb sechs klingelt der Wecker. Der übliche Startstreß. Noch Wasser bunkern oder nicht? Mit zu wenig Diesel hatten wir ja auch schon mal Probleme. Besser alle Tanks sind voll. Und dann läuft das übliche Schema ab. Zeitstreß, d.h. zum angedachten Zeitpunkt aufbrechen gegen wirklich alles fertig haben. Ich habe das Wetterfenster im Auge und meine, jede Minute zählt, Anke alles, was wir noch schnell hier und da machen sollten. Die Stimmung wird gespannter, wobei wir uns aber doch gegenseitig versichern, miteinander weiter segeln zu wollen.

Endlich sind die Leinen gelöst und wir tuckern auf dem *Canal Honda*. Vom *Lancha*-Anleger winken die *lancheros* Ramon und Manuel. Die Argentinier sind doch wirklich warmherzige Menschen.

Der Streß geht auf dem *canal* weiter. Wie üblich. Absacken versus was eigentlich noch (vielleicht gestern) hätte getan werden sollen, oder was noch nicht ideal ist. Wir versichern uns, weiter miteinander segeln zu wollen.

Eine Stunde später glätten sich die Wogen. Wir beginnen die Fahrt zu genießen. Die Sonne scheint, der Himmel ist blau. Die Ufer üppig grün. Das kleine, skurrile blaue Haus zieht vorbei. Natürlich auch all die anderen Datschas und Edelhütten auf den Inseln des Flußdeltas.

Abschied von *Buenos Aires*. Irgendwie ist es ein Abschied von Argentinien. Wir sind zwar noch ein paar Monate im Land, aber so intensiv werden wir mit den Menschen wohl kaum noch zusammen kommen, wie in den letzten Monaten. Als wir vom *Rio Paraná de Las Palmas* in den *Canal Mitre* einbiegen – leider müssen wir wegen Niedrigwassers diesen Umweg nehmen – habe ich das erleichternde Gefühl, daß wir endlich in die richtige Richtung fahren.

Es ist beinahe Tradition, daß von *Baires* auslaufende Yachten vor der *bahia* mit dem hübschen Namen *Samborombón* einen stürmischen Abschiedsgruß bekommen. Wir machen da keine Ausnahme, nur daß es bei uns schon vor der *Bahia* losgeht. In der Nacht nimmt der Wind zu und wir kriegen ein bißchen was auf die Mütze. Wir reffen in schneller Folge durch. Eigentlich ist gar nicht so wahnsinnig viel Wind, aber der *Rio de La Plata* ist flach. Meist nur fünf Meter Wasser unter dem Kiel, manchmal weniger. Ungemütliche Wellen, nicht hoch, aber kurz und steil und die Windsteueranlage wird von den Wellen arg gebeutelt. Der erste Segeltag, besser die erste Segelnacht seit über einem Jahr, könnte wirklich etwas ruhiger angehen. Vertreiben uns die Wache mit Segelmanövern und dem lustigen Zeitvertreib, die zahlreichen Tonnen zu umfahren. Am nächsten Morgen wird es sonnig, und die weitere Fahrt verläuft problemlos. Irgendwann wird sogar das Meer wieder blau und klar. Wir haben die trüben Fluten des *Rio de La Plata* endgültig hinter uns gelassen.

Für etwas Spannung sorgt dann die Ansteuerung von *Mar del Plata*. Der Wind dreht schlagartig, es wird warm und eine süßliche Festlandsluft treibt Hunderte von „Motten“ herbei. Dramatischer Himmel. Wir warten auf einen Pampero, aber zunächst schläft der Wind ein. Motor an. Geht nicht. Wieso das denn? Starterbatterie scheint leer. Mit der Verbraucherbatterie will es auch nicht klappen. Schnell den Generator rausgezerrt und die Batterien geladen. Dann kriegen wir die Maschine endlich an und motoren die Reststrecke. Kommen noch zu guter Zeit in den Hafen und erhalten einen hübschen Liegeplatz gleich neben den Polen mit der BONA TERRA.

Die Tage in *Mar del Plata* vergehen nach dem üblichen Muster. Dies und das reparieren, Besorgungen machen und darauf warten, daß wir Gustavo auf seiner von ihm so bezeichneten „Klitsche“ besuchen können. Ich bin etwas unruhig, da sich gerade ein gutes Wetterfenster auftut. Hoffentlich verpassen wir nicht die letzte gute Gelegenheit, nach Süden zu gehen. Der Besuch bei Gustavo fällt dann auch kürzer aus, als erwartet. Haben am Morgen nach unserer Ankunft bereits einen schönen Ausritt hinter uns. Beim einzigen



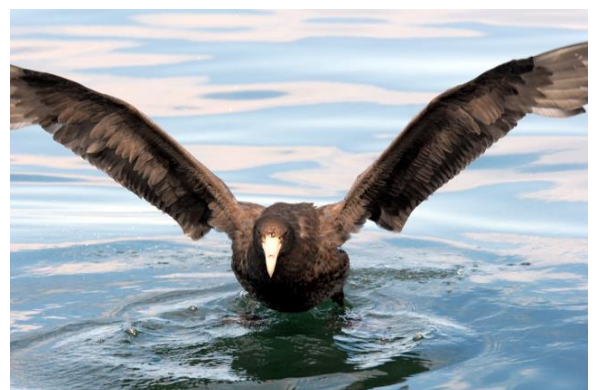
kleinen Galopp bekommt Anke auch noch Wohnungsnot und ist darob völlig erschüttert. ;-) Dann wird der Grill angeheizt und wir wollen uns zum Mittagessen so richtig den Bauch vollschlagen, als der Himmel sich dunkel bezieht. Gustavo wird unruhig. Bis zur nächsten asphaltierten Straße sind es über 20 km, und bei starkem Regen kann die *dirt road* unpassierbar werden. So werden wir schnellstens in den nächsten Ort verfrachtet und befinden uns unversehens auf der Rückfahrt. Schade um das schöne Fleisch, das Gustavo nun ganz alleine Essen muß. Das schafft er doch gar nicht alles.

Nach ein paar abschließenden Lebensmittel- und Fischkonservenkäufen sowie dem obligatorischen Pflichtbesuch bei der Seelöwenkolonie und einem Gegenbesuch der Seelöwen bei JUST DO IT, wobei sie uns mit Fischkadavern bewerfen, verlassen wir *Mar del Plata*. Kein Streß, keine Streitereien. (!) Draußen ist es ungewohnt rollig, und der Skipper ist – man glaubt es kaum – doch etwas seekrank. Nach einiger Zeit klagt auch die Vertreterin der Admiralität über ähnliche Symptome. Sie kann es kaum glauben und wird darob richtig ärgerlich. Schließlich meinen wir beide, daß es wohl damit zu tun hat, daß der heutige Aufbruch ja auch der endgültige Aufbruch Richtung Kap Horn bzw. Beagle-Kanal ist. Die mulmigen Gefühle wollen sich jedenfalls nicht so schnell legen. Und der Geruch der zahlreichen im Salon hängenden Würste trägt auch nicht zur Förderung des Wohlbefindens bei. Das erste Wort im Logbucheintrag des zweiten Reisetages: **Schnatter**. In der Nacht war es doch reichlich kalt. Habe in meiner zweiten Wache sehnsüchtig den Sonnenaufgang und die wärmenden Sonnenstrahlen erwartet. Leider erreichen uns heute auch die schlechten Nachrichten von Ankes Mutter, die uns nun die ganze weitere Zeit begleiten werden. Allmählich kehrt bei uns Routine ein. Ich mache einen Mittagssalat (gestern blieb die Küche wegen der angeschlagenen Crew lausig) und später machen wir Fleischbrötchen für den Sofortverzehr und auf Vorrat. Anke hat soviel Fleisch eingekauft, daß wir gar nicht hinterher essen können. Angeln kann ich mir also auch aus dem Kopf schlagen. Mit der Zeit wird das Wetter angenehmer und es gefällt uns, im Cockpit sitzend die vielen Seevögel zu beobachten. Petrels, Sturm-Petrels und die zahlreichen Albatrosse.



In der Nacht von Dienstag dem 28.11. auf Mittwoch überqueren wir den vierzigsten Breitengrad. Wir befinden uns nun in den *roaring forties*, den Brüllenden Vierzigern. Es roart aber nichts. Im Gegenteil, die Winde sind leicht, viele Windrichtungsänderungen. Immerhin bei herrlichem Sonnenschein. So beschließen wir eines mittags eine große Duschgorgie im Cockpit. Glaubt bestimmt kein Mensch: In den Brüllenden Vierzigern segeln und nackt im Cockpit rumhüpfen und

duschen. Es geht entsprechend langsam voran. Dafür bleibt ausgiebig Zeit, die vielen Vögel zu beobachten. Albatrosse, mindestens drei verschiedene Petrel-Arten, Magellan-Pinguine. Letzte treten praktisch nur paarweise auf. Zeitweise versammeln sich die Vögel zu großen Gruppen, die zusammen auf der Wasseroberfläche rundümpeln. Interessant, daß die Gruppen sich aus allen Arten zusammensetzen.





Am 3. Dezember erreichen wir *Caleta Horno*. Ein kleiner geschützter Fjord, der sicherste Ankerplatz weit und breit. Völlig geschützt, aber auch weit ab von allen Verbindungen zur zivilisierten Welt. Das Wetter ist so gut, daß wir auch weiter segeln könnten. Andererseits wäre ein kleine Erholungspause auch kein Fehler. So beschließen wir, einzulaufen. Schon vor der Bucht klarieren wir das Dingi und die Landleinen, die wir nun erstmals einsetzen müssen. In der Einfahrt winken uns Menschen zu, die Crew der *SIX PACK*. Dann entdecken wir ein weiteres Boot in der *caleta*, die *SKEDEMONGSKE* aus Belgien. Der Beginn unseres Anlegemanövers,

streng nach Matze, läuft gut. Das Dingi ist in Rekordzeit im Wasser, der Anker wird gesetzt, nur die Leinenaktion endet im Chaos. Braucht alles doch noch Übung. Immerhin, irgendwann sitzen wir zwischen zwei Leinen und dem Anker wie die Spinne im Netz und können uns entspannen. Vielleicht sollte ich noch erwähnen, daß ich in dem 13° - 16° C kalten Wasser auch gebadet habe. War nicht zu umgehen, da ich vergaß das Dingi festzubinden. Und irgendwie mußte ich das abtreibende Ding ja wieder einfangen. Es folgen drei ruhige Tage in karger, von Guanaco-Herden bevölkerter Landschaft mit neuen Freunden. Am zweiten Abend treffen wir uns alle an einem kleinen Strand, verzehren Kleinigkeiten, trinken Rotwein, sitzen auf angespülten Fischkisten und verblichenen Walwirbeln und kommen uns vor, wie am Mittelmeer. Die Ruhe wird nur durch unseren driftenden Anker gestört, der durch den vielen Kelp nicht richtig im Grund sitzt. Schließlich setzen wir ihn noch einmal neu und haben von da ab unsere Ruhe.



Das Wetter bleibt anhaltend gut, da gibt es für niemanden eine Ausrede, wir fahren weiter. Gemeinsam lösen wir die Landleinen und liften die Anker. Es gibt keine Absprachen, aber einige Tage

später treffen wir uns alle wieder am gleichen Punkt vor dem Eingang in die *Le Maire-Straße*. Die Segelei verläuft problemlos. Weniger Vögel, dafür mehr Unruhe im Äther. Die Situation von Ankes Mutter ist ernst und ihr Vater verlangt sofortige Rückkehr. Wir sollen *Commodore Rivadavia* anlaufen. Das ist aber kein sicherer Hafen für eine Yacht, und ich bin nicht bereit unsere Sicherheit oder Gesundheit zu riskieren. Es gibt nur drei Möglichkeiten, die vernünftig sind. Die Falklands anlaufen, die aber nur sehr wenige Flugverbindungen zum Rest der Welt haben, oder im *Beagle-Kanal Puerto Williams* oder *Ushuaia* anlaufen. Die *Magellan-Straße* mit *Punta Arenas* ist wegen der angesagten Westwinde für uns unerreichbar. In Deutschland ist es sicher nur schwer nachvollziehbar, daß die Möglichkeiten so eingeschränkt sind. Aber irgendwie ist das hier schon das Ende der Welt. Beigedreht warten wir in sicherer Distanz zur *Le Maire-Straße* auf die richtige Tide und einen hoffentlich abflauenden Wind. Im Moment bläst es nämlich ganz schön. Wollen anfangs sogar mehr als 24 Stunden beidrehen, aber unter dem Druck durch Ankes Mutter und dem Herdentrieb, die anderen



Boote wollen durchgehen, schließen wir uns an. In der Straße bekommen wir dann so richtig was auf die Mütze. Der Wind wächst sich entgegen den Vorhersagen zu einem anständigen Sturm aus, natürlich fast aus der Richtung in die wir wollen. Können schließlich den Kurs zur schutzbietenden Bucht *Buen Suceso* nicht halten, auch unter Maschine kommen wir gegen Wind, Welle und kräftigem Gegenstrom nicht an. Schließlich beschließen wir, abzulaufen und am anderen Ende der *Le Maire-Straße* beizudrehen. Niki beruhigt uns ungemein mit dem

Hinweis, daß es hinter dem *Cabo Buen Suceso* erst so richtig kacheln wird. Und so erwarten wir nun in der gebührenden Gemütsverfassung einen anständigen Orkan, der uns gleich um die Ohren weht. Nur noch ein paar Kabellängen, dann haben wir das Kap querab. Und wirklich, wie mit einem Schalter umgelegt, ändern sich die Verhältnisse. Der Wind flaut ab auf 10, 12 kn und dreht auf Süd. ??? Der Strom kentert. Wir denken nicht lange nach. Ran an das Ufer und unter Maschine zurück zur Bucht. Eine Stunde später fällt unter dem erleichterten Winken der anderen Crews unser Anker. Wir entledigen uns der nassen, salzverkrusteten Overalls, bereiten ein warmes Abendessen, und fallen müde in die Kojen.

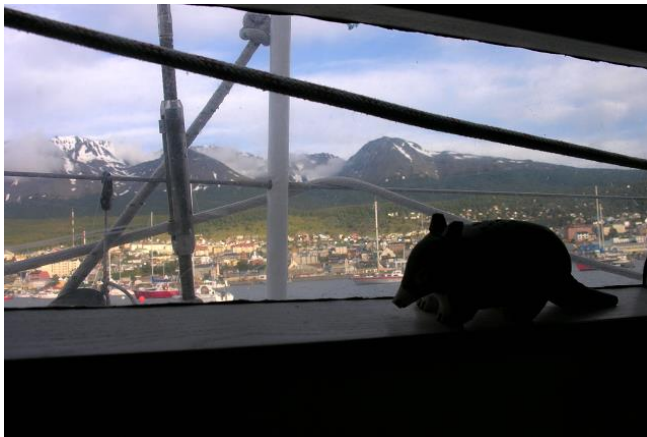


Am nächsten Tag geht es weiter. Ein Sprung in die *Caleta*

Aguirre. Die in der Bucht gelegene argentinische Navy-Station hatte eine ungünstige Wetterprognose durchgegeben und uns geraten zu bleiben. Aber die beiden anderen Boote sind bereits aufgebrochen, und da das Wetter mal wieder völlig anders aussieht, folgen wir dann doch. Irgendwann bleibt der Wind mal wieder weg, und unsere Maschine springt wieder nicht an. Der Anlasser bereitet die Probleme. Mit der althergebrachten Schraubenziehermethode erwecke ich den Motor dann doch zum Leben und wir motoren das Reststück. Und so legen wir auch die letzten beiden Etappen mit Maschinenhilfe zurück. Trotz teilweise guten Segelwindes. Aber wir wollen nicht riskieren, daß die Maschine ausgerechnet in einem entscheidendem Moment nicht anspringt. Ein Stop gibt es noch in der malerischen *Caleta Relegada*, einer Bucht, die einem Bergsee ähnelt, mit Wald und Weiden an den Ufern und einem anschließenden Alpenpanorama. Die letzte Etappe bricht dann an. Niedrig hängende Wolken, Regen. Dennoch bin ich euphorisch. Wir haben es geschafft! Wir sind hier! JUST DO IT hat sich wunderbar benommen. Nicht eine Welle ist ins Cockpit gestiegen, kaum Wasser ist über

das Vorschiff gespült. Und bei Böen von 48 kn konnte es noch befriedigend am Wind segeln. Ein gutes Boot.

Dann erreichen wir bei schlechter Sicht *Ushuaia*. Als wir uns dem Yacht-Club nähern, entsteht Bewegung auf den Booten. Noël begrüßt uns als erster, dann die Schwedenkolonie und alle kommen, um unsere Leinen anzunehmen. Ein warmer, herzlicher Empfang. Wir kommen nach Hause zu Freunden. (Und einer warmen Dusche.)



Zwei Tage später sitzt Anke bereits im Flieger, ich verbleibe vorerst als Hafens-

single-hander in *Ushuaia* und wir sind gespannt, wie unsere Reise nun weiter geht.

Es grüßen Euch

und wünschen ein Frohes Weihnachtsfest und ein gutes, glückliches und gesundes Neues Jahr

Martin von Bord der SY JUST DO IT

und Anke aus Deutschland

zu den Bildern in ihrer Reihenfolge:

Mit dem neuen Spibaum im „Schmetterling“ – Ausritt mit Gustavo – Seelöwenkolonie in *Mar del Plata* – dem Seelöwen ins Auge geschaut (der Tiger war gerade nicht abkömmlich) – Schwarzbrauen-Albatros – Südlicher Riesenpetrel – Badefreuden in den Roaring Foursies – *Caleta Horno* – Guanacos – Commerson-Delphin – SKEDEMONGSKE in aufgewühlter See vor Staaten Island (*Le Maire-Straße*) – Blick auf *Ushuaia* am Morgen danach