

## Just do it's Standortmitteilungen

### SOM 18: Kap Horn

**Rund drei Wochen nach ihrer Abreise** nach Deutschland war Anke wieder in Ushuaia. Zu Hause hatten sich die Dinge zum Guten gewendet, so daß sie guten Gewissens zurückkehren konnte. Die nächsten Tage vergehen mit den üblichen Tätigkeiten vor einem größeren Aufbruch. Dies und das regeln, Auskundschaften, wo es gutes frisches Gemüse gibt, wer frisches Fleisch - wegen der Haltbarkeit vakuumverpackt - verkauft, usw.. Schließlich füllen wir den Wassertank, den Dieseltank und 12 Kanister mit zusätzlichen 240 Litern Diesel und warten auf guten Wind. Glücklicherweise nicht lange, und es zeichnet sich eine stabile Wetterlage mit anhaltenden schwachen bis mäßigen Winden aus Ost ab. Ideale Bedingungen, um Kap Horn zu besuchen.

Am Tag des Aufbruchs stürzen wir noch ein letztes Mal hektisch in die Stadt. Frisches Gemüse kaufen (Anke), gibt leider gerade nicht viel - Bier in Dosen (ich), da dieses besser zu stauen ist. Der Bierverlag hat ausgerechnet heute geschlossen, so



bleibt mir nichts anderes übrig, als im nächsten Supermarkt die wenigen Dosen aus den Kühlschränken zu plündern. Schließlich treffen wir uns gegen halb zwei wieder am Boot. Kurz danach kommt der Beamte der *prefectura* und nimmt schwungvoll die Ausklarierung vor. Seit jeher ist uns die Vorliebe der hiesigen Behördenvertreter für ausladende Unterschriften aufgefallen. Aber dieser beeindruckt mit einer Unterschrift, die ein volles Viertel einer A4-Seite beansprucht. Ich bemerke daraufhin, daß ich wohl noch üben muß, um dieses Format zu erreichen, was ihn amüsiert: Das sei schon eine Chef-Unterschrift, er sei aber noch auf dem Weg dorthin.

Nach ein paar Stunden angenehmen Segelns erreichen wir Puerto Williams und gehen im südlichsten Yachtclub der Welt ins Päckchen. Die chilenische Marine hat in einem kleinen Flußlauf einen alten Versorgungsdampfer, die CONTRAMAESTRE MICALVI, auf Grund gesetzt, und dieses Kunstwrack zu einem Yachtclub umfunktioniert. Man liegt hier rundum geschützt in einer geradezu lieblichen Alpenlandschaft mit Möwenbesuch, pfeifenden Austernfischern und flötenden Ibissen. Weniger schön ist der Andrang. Es sind so viele Yachten da, daß wir in ein dickes Päckchen gehen müssen. Nach wenigen Minuten taucht eine fünfköpfige Delegation auf und nimmt die Einklarierung vor: Küstenwache, Zoll, Fremdenpolizei, Gesundheitsamt und ein Vertreter des Landwirtschaftsministeriums. Unser Salon ist gerammelt voll. Erstaunlicherweise dauert die Einklarierung in Chile dennoch nur 10 Minuten, und alles ist erledigt.

Den nächsten Tag lassen wir noch verstreichen. Kein Fehler, wie sich schnell herausstellt. Das Liegen im Päckchen bedeutet, daß jedesmal, wenn ein Boot das Päckchen verlassen will, alle anderen, soweit sie weiter außen liegen, auch ablegen und dann wieder anlegen müssen. Beim zweiten morgendlichen Päckchenballett springt unsere Maschine nicht an. Wir verholen JUST DO IT schnell mit Leinen. In Ruhe ein neuer Startversuch. Motor springt an. 5 Minuten später geht er wieder aus! Jetzt reicht's. Erstmal nachdenken. Alte Weisheit: ein Diesel läuft immer, außer er bekommt keine Luft oder keinen Sprit. Nochmal nachdenken und schauen. Schließlich entdecke ich mehr zufällig Ursache Nummer 1: Wir hatten den Tagestank für



den Heizofen mit Diesel aufgefüllt und zu diesem Zweck die Dieselleitung zum Motor abgesperrt. Und ohne Mampf kein Kampf. Auch eine alte Weisheit. Peinlich, peinlich. Gut, daß das keiner weiß. Ursache Nummer 2 wird mit einem entschiedenen Schlag eliminiert: der alte Anlasser kommt raus, der neue rein. Maschine springt wieder an und läuft, wie sie soll. Anke hat das Anlasser-Drama am hannoverschen Flughafen (Bombenverdacht, temporäre Inhaftierung, Flug verpaßt ...) nicht umsonst durchgestanden. Am Abend ist die Club-Bar der MICALVI geöffnet, und so begießen wir die Erfolge des Tages in den ehrwürdigen Räumen des *illustrious and southernmost yacht club of the world* mit dem chilenischen Klassiker Pisco Sour. Ein sehr zitroniger Longdrink. Aufgrund des hohen Säuregehaltes ist es auch ein richtiger Longdrink, den man nur in kleinen Schlucken zu sich nehmen kann.

Am nächsten Tag geht es nach dem üblichen Ablege-Ballett im Beagle-Kanal zunächst nach Osten. Hinter uns wandern bei strahlendem Sonnenschein und klarer Sicht die schneebedeckten Gipfel, die sich jenseits von Ushuaia erheben, aus dem Blickfeld. Nach gar nicht so langer Zeit zweigen wir rechts ab und erreichen bald die kleine Bucht von Puerto Toro. Hier gibt es sogar eine alte Anleger-Brücke, an der wir längsseits gehen. Das Befestigen der Leinen erfordert etwas Kletterei, da die Brücke sich schon in ziemlicher Auflösung befindet. Der Hafenkaptän oder Dorfpolizist, was auch immer, heißt uns freundlich willkommen, und mit ihm die Meute der heimischen Hunde, die sich über Abwechslung und Ankes Hundekuchen freuen. Wenig später tauchen auch Monique und Michel mit ihrer LA FLÂNEUSE auf und gehen bei uns längsseits. Und Monique hat, getreu des Vorurteils, daß ich seit „Asterix bei den Belgiern“ mit mir herumschleppe, bereits gekocht und wir sind zum Abendessen eingeladen.



Traurige Hundeaugen verfolgen am nächsten Morgen unsere Abreise. Es empfängt uns eine spiegelglatte See. Links und rechts bergige Insellandschaft, üppig grün: Wiesen und geduckte Wälder. Im Hintergrund wieder hohe Gipfel mit Schneefeldern und Wolken, die sich an ihnen festklammern. Jenseits der Insel Lennox, die wir links liegen lassen kommt Wind auf, und wir können die anschließende dreistündige Passage durch die Bahía Nassau, einem nach Osten offenen Seestück, gut segeln. Allmählich holen wir auch die früher gestartete LA FLÂNEUSE ein. Nördlich der Horn-Insel befindet sich eine kleine Inselgruppe,

deren größte die Isla Wollaston ist. In den geschützten Gewässern dieser Gruppe wollen wir die Nacht verbringen. Diskutieren kurz, ob wir die Abkürzung durch den Paso Bravo nehmen oder nicht. Auf unserer Fahrtgenehmigung – man braucht für jede Reise in chilenischen Gewässern ein *zarpe*, eine Art Genehmigung – wurde uns dieser Paß ausdrücklich verboten. Aber offenbar allen anderen Booten, die hier unterwegs sind nicht. Wir beschließen, daß es sich um einen Irrtum handeln muß und ignorieren das Verbot. Niemand kümmert sich dann auch darum. Von nun an bewegen wir uns wieder in weitgehend geschützten Gewässern. Die Insel Wollaston zeigt anders als die meist sanft gerundeten benachbarten Inseln ein Bild von schroffer Wildheit. Klüftige, schrundige, gezackte Gipfel erheben sich auf mehr als 500 m Höhe und begleiten uns von nun an auf der rechten Seite. Wir schwenken auf westlichen Kurs und mit Schiebewind streben wir dem von vier Inseln rundum geschützten Ankerplatz Puerto Maxwell zu. Leider ist es dort schon recht eng. Zwei Boote, die das Kap heute gerundet haben, liegen dort vor Anker. Wir eiern lange rum, um eine für uns geeignete Ankermöglichkeit zu finden. Schließlich rufen uns Scott und Mary von der EGRET an, und wir gehen erstmals in ein Ankerpäckchen. Das heißt, auch wir setzen unseren Anker, lassen uns dann zurücktreiben und vertäuen beide Boote längsseits. Zum Land hin wird das Päckchen mit zwei Landleinen gesichert. Ringsum uns gibt es waldreiche Bergflanken, und vor uns leuchtet die charakteristische Silhouette von Wollaston bald darauf in der Abendsonne.

Am nächsten Morgen ist Mary bereits um 5 Uhr wach, um unsere Leinen zu handeln und uns das Ablegen zu erleichtern. Aber – kleiner Schönheitsfehler – der Skipper (also ich) hockt gerade im Bad und spuckt die eingeworfenen Kopfschmerztabletten wieder aus. Migräne. Kleine Startverschiebung. Dann gebe ich ok und Mary löst unsere Leinen. Die Boote schwingen brav auseinander und wir verholen uns Richtung Anker. Und wir haben Glück. Weder Kette noch Anker müssen kaum von Kelp befreit werden. Wir verlassen Puerto Maxwell durch die Südpassage. Jenseits der Passage öffnet sich der Blick auf das Südmeer und die Isla Hall. Die aufgehende Sonne steht gerade hinter ihrer sanft gerundeten Kuppe und beleuchtet deren Wolkenkappe. Wir sind von diesem Phänomen ziemlich

beeindruckt. Die Wolkendecke schwebt deutlich über allen umliegenden Gipfeln, aber jedes Inselchen hier hat aus unerfindlichen Gründen eine kleine persönliche Wolkendecke aufgesetzt. Nach unserer Interpretation der Wetterdaten und der sich hier draußen abzeichnenden leichten nordöstlichen Winde beschließen wir sofort, die Insel Hall westlich liegen zu lassen und das Horn von West nach Ost zu runden. LA FLÂNEUSE passiert Hall auf der anderen Seite, aber unsere Kurslinien streben einem gemeinsamen Punkt bei Kap Horn zu. Freundlicherweise spielt auch das Wetter mit, und wir können am Wind einen Kurs von etwa 150° halten und treffen bei Islote Carvajal, einem kleinen vorgelagerten Felsen aufeinander. Zwecks Beweisfotosession kreiseln wir dann vor dem berühmten Kap umeinander.



Kap Horn ist ganz anders, als wir es bisher von Fotos und Reiseberichten kannten. Es ist bei weitem kein schlichter Felsen. Es ist eine sanft gerundete Insel mit einigen steil abfallenden Flanken. Und sie ist grün. Grün wegen der Moose, grün wegen der Gräserfluren und grün wegen der in ganz geschützten Eckchen sich behauptenden kleinen Bäumchen. Leuchtend grün sogar wegen der gerade strahlenden Sonne. Und wie alle anderen Inseln der Umgebung auch, hat das Kap heute eine Nebelkappe aufgesetzt. Wir beeilen uns mit den Fotos, und nicht umsonst, denn wenige Augenblicke später erreicht uns eine von Südosten nahende Wolkenwand, entzieht das Horn unseren Blicken und hüllt uns mit einem feuchten, kalten, prickelnden Nebel ein. Glücklicherweise nur für wenige Augenblicke, dann heben sich die Schleier wieder und wir können Punta Espolon, den südöstlichen Ausläufer der Insel ausmachen und gut anliegen. Dort befindet sich der berühmte Leuchtturm mit dem nicht weniger berühmten Leuchtturmwärter, der kleinen Kapelle und dem den vor Kap Horn umgekommenen Seeleuten gewidmeten Denkmal.

Der Ostwind ist zwar nicht sonderlich stark, aber die einzige Bucht, in der man am Kap Horn mit einem Beiboot anlanden kann, ist nach Osten hin offen und der Schwell steht in die Bucht hinein. So entscheiden wir uns gegen den Versuch, an Land zu gehen und gehen auf Nordkurs, um uns wieder in geschütztere Gewässer zu verkrümmeln. Nun, nachdem die Hauptsache vorbei ist, meint meine Migräne, sich auch wieder bemerkbar machen zu dürfen, und nachdem der Wind ohne Rücksicht auf die bescheidene Vorhersage kräftig auffrischt und eine kurze, steile See aufwirft, werde ich regelrecht seekrank. Mein Kreislauf sackt in den Keller, und bald hänge ich erst über der Reling und wenig später in den Seilen. Unglücklicherweise dringt bei dem harten Am-Wind-Kurs, den wir laufen müssen, auch noch Seewasser durch den vorderen Steuerbordlüfter ins Boot und durchnässt mal



wieder unsere Kojen. Ankes wütenden Protest hat man wahrscheinlich noch in Deutschland gehört. Jedenfalls gibt es im Moment keine nutzbare Koje. Ich räume notgedrungen die Polster der Salonsitze auf den Boden und bereite mir dort ein Nest, in dem ich die nächsten Stunden leidlich frierend verbringe. Anke darf derweil alleine segeln und all die anfallende Arbeit machen. Das hilft hoffentlich gegen den Ärger. Irgendwann, ein paar Stunden später, geht es mir wieder besser und ich kann mich wieder aufraffen. Muß Anke richtig nötigen, sich auch nach unten zu begeben und sich mal ein Weilchen hinzulegen und auszuruhen. Aber es ist wichtig, mit den Kräften zu haushalten. Man weiß nie, wie man noch gefordert wird.

Auch wenn die „Anreise“ sehr angenehm war, Kap Horn wird einem nicht geschenkt. Der Nordostwind bläst natürlich derart unglücklich, daß er so richtig in den Paso Gorree zwischen der Isla Navarino und der Isla Lennox hineinsteht. Eine schulmäßige Düse. Jeder Segellehrer würde sich an diesem Musterbeispiel erfreuen. Wir natürlich nicht. Denn mit dem auf zeitweise deutlich über 30 Knoten auffrischenden Wind - ich möchte mal beiläufig erwähnen, daß bescheidene 10 angesagt waren – entsteht eine ebenfalls entgegenstehende Strömung. Ein erster Kreuzschlag fällt reichlich deprimierend aus. So schmeißen wir die Maschine an und kämpfen uns in einer steilen, kurzen See, genau die, die unser Propeller gar nicht mag, mit zeitweise bescheidenen 2 Knoten über Grund voran. Stunden später erreichen wir endlich Puerto Toro. LA FLÂNEUSE berichtet bereits über Funk, daß es dort ganz friedlich sei. Sie lägen an der alten Brücke und wir sollten längsseits kommen. Hört sich ja gut an. So motoren wir eben um die Ecke und laufen Richtung Brücke.

„Was machen die denn? Ich denke wir sollen längsseits kommen?“

Anke stellt verblüfft fest, daß sich La FLÂNEUSE von der Brücke absetzt und abdreht.

„Vielleicht wollen sie, daß wir innen liegen?“

„Aber wieso denn solche Umstände?“

„Vielleicht, weil unsere Fender größer sind?“

„Wart mal – sie bewegen sich nicht mehr!“



„Sitzen die fest?“

„Du, ich glaub wirklich, die hängen fest!“

Wir kommen näher und schnell wird am Wellenbild erkennbar, daß LA FLÂNEUSES Maschine kräftig läuft, aber sich nichts tut. Michel gestikuliert, nicht zu nahe zu kommen, aber wir haben weniger Tiefgang und etwas Luft. So gehen wir dicht ran. Michel bringt per Dingi eine Bergeleine, wir wenden derweil das Boot, da wir besser in Voraus-Richtung ziehen und dabei manövrieren können. Es dauert eine kleine Weile, und es gibt auch ein paar spannende Momente, aber letztendlich kommt LA FLÂNEUSE los. Große Erleichterung allüberall. Michel und Monique wollen

jetzt lieber ankern. Und da es unruhig werden könnte, schließen wir uns an. So bilden JUST DO IT und LA FLÂNEUSE kurz darauf ein Päckchen vor zwei Anker, zusätzlich mit einer Heckleine zur Brücke gesichert. Und wie könnte es anders sein, Monique hat schon wieder gekocht. Das gemeinsame Abendessen wird noch einmal kurz gestört. Der Hafenkaptän hat von der Präfektur in Puerto Williams die Order bekommen, Motor und Bilge von LA FLÂNEUSE zu prüfen. Offenbar haben sie das Mißgeschick über Funk mitverfolgt. Und hier ist man sehr vorsichtig und auf Sicherheit bedacht. Letztlich sind sie mit seinen Auskünften nicht zufrieden und es droht am nächsten Morgen noch der Besuch eines Tauchers, der den Rumpf auf Schäden kontrollieren soll. Nach dem Abendessen fließt der dem Tag angemessene Champagner. Und Rudi Rostfrei, der ruhelose Reportagenschreiber stellt die unvermeidliche Frage:

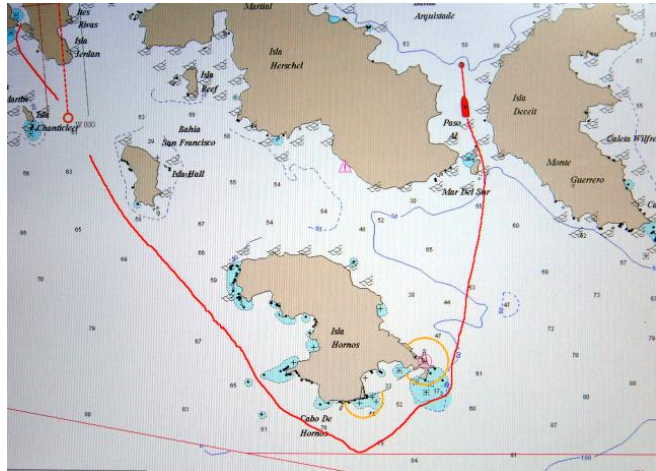
„Was haben sie am Kap Horn empfunden?“

Monique: „Ich habe an all die Seeleute denken müssen, die hier am Kap ihr Leben verloren haben. Und wie sich das Kap im Vergleich dazu heute für uns darstellt. Das rührt schon an die Gefühle.“

Anke: „Ich habe an meinen Großvater gedacht, der als Kapitän auf den alten Rahseglern das Kap Horn mehrmals gerundet hat, aber der ihm sicher nie so nahe gekommen ist, wie wir heute. Er hat das Horn wahrscheinlich nur aus der Ferne gesehen und war froh, wenn er rum war. Die Schönheit des Kap's ist ihm sicher verborgen geblieben.“

Michel: „Ich mußte daran denken, daß es richtig war, die Entscheidung zu treffen, hierher zu kommen. Ich meine, die Reise von Europa aus bis zu diesem Punkt zu machen. Nicht wegen des Horns an sich, sondern wegen all dessen, was uns auf dem Weg an Eindrücken und Erfahrungen begegnet ist.“

Martin: „Wie kann man als Reporter nur immer diese dusselige `Wie fühlen sie sich Frage´ stellen? Ich habe vor allem gedacht, es ist grün. Es ist so grün. Auf allen Fotos und Bildern, und auch in den vielen Reiseschilderungen wird das Horn und die Horn-Insel als öder grauer Felsen oder als verschwommener grauer Fleck am Horizont beschrieben. In Wirklichkeit ist es ein flach gerundeter Hügel mit schroff abfallenden Flanken, und er ist grün. Kein nackter Fels, es ist eine lebendige Insel.“



Als wir LA FLÂNEUSE verlassen erwartet uns dann die endgültige Belohnung für unsere Mühen: im Süden steht in gewaltiger Schönheit und Größe McNaught am wolkenlosen Abendhimmel. Keiner von uns vieren hat jemals einen solch großen, schönen Kometen gesehen. Ein leuchtend heller Kopf mit einem gewaltigen Schweif, der sich über fast ein Fünftel der Himmelskugel erstreckt.

Mittlerweile sind wir schon wieder in Ushuaia, um ein letztes Mal Diesel und Proviant zu bunkern. Dann geht es endgültig wieder Richtung Norden in die Wärme.

Es grüßen Euch  
Martin und Anke

Zu den Bildern in ihrer Reihenfolge:

Der southernmost yacht club in Puerto Williams – Zeuge der Risiken – Abendidyll: Isla Wollaston, Regenbogen und spiegelglattes Wasser – JUST DO IT vor dem Kap – Anke vor dem Kap, im Hintergrund Islote Carjaval – Martin vor dem Kap (man beachte das wechselnde Wetter auf den drei Bildern) – LA FLÂNEUSE vor dem Denkmal der Kap Horniers – Unser Kurs von Puerto Maxwell um Kap Horn