Just do it - das Tagebuch

Nachträglicher Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Aussagen sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger).
PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).

Camilla

Teil 761 – 800 Ushuaia – Puerto Angosto

761. (Di. 16.01.07) Nach all den mit alltäglichen Geschäften angefüllten Tagen wollen wir heute endlich mal raus aus der Stadt. So stellen wir den Wecker auf sieben Uhr, stehen auch zügig auf und lassen uns per Taxi an den Bahnhof der „*Tren del Fin del Mundo*“ bringen. Die Taxifahrt führt durch Vororte *Ushuaias* und später durch ein schmales, grünes Tal. Kleine Weiden und Wald. Ein Golfplatz und dann ein großes Hallengebäude mit leuchtend blauen Dächern. Reisebusse und Menschenscharen. Dazwischen eine handvoll kostümierte Gestalten. Sie werben in historischer Tracht für eine Show, die die Lebensumstände zur Zeit der Reise der BEAGLE darstellen soll. Manchmal bin sogar ich über meine eigene Naivität verblüfft. Hatte ich doch erwartet, einen alten, klapprigen Zug mit nur ein paar Fahrgästen zu besteigen. Stattdessen drängen sich die Leute schon vor dem Bahnhofsgebäude. An der *boleteria* erstehen wir zwei Karten. Leider gibt es keine erste Klasse mehr, und die Fahrt im Luxuswaggon (El Presidente) ist uns doch zu teuer. Vielleicht gab es da ja auch keine freien Plätze mehr. Immerhin haben wir das Glück, erst im letzten von drei Zügen mitzufahren. Waren die ersten beiden noch gepreßt voll, gibt es in unseren Waggons noch Platz und nach einem kurzen Zwischenstop wechseln wir in den letzten Waggon, von dem aus die Aussicht am schönsten ist. Die Lokomotiven sind historisch Vorbildern nachempfunden, aber es handelt sich um Neubauten. Unsere mit Namen CAMILLA wurde erst 1999 erbaut.

Die Fahrt führt erst durch ein schmales Durchbruchstal des Rio Pipo, das sich dann nach einem trichterförmigen Übergang zu einem weiten, langgestreckten Tal hin öffnet. Überall stehen anfänglich Südbuchen mit ihren charakteristischen kleinen Blättern. Sie geben der Landschaft das Gepräge. Das aufgeweitete Tal dagegen ist heute baumlos. Der ursprüngliche Wald wurde

Abgeholztes Tal mit Regenbogen

von den Insassen des Gefängnisses abgeholzt, um die Stadt und das Gefängnis mit Feuerholz und elektrischer Energie zu versorgen. Es gibt weite Flächen, auf denen noch die Baumstümpfe aus jener Zeit stehen. Knapp über der Erde geschlagen, wenn sie im Sommer gefällt wurden, hoch über der Erde, wenn sie im Winter geerntet wurden. Trotz ihres Alters sind die Stümpfe nur mäßig verwittert. Und es kommen keine neuen Bäume auf. Das mag zum Teil an der Beweidung liegen, aber wahrscheinlich dauert es auch extrem lange, bis sich diese offenen und nun den Winden ausgesetzten Flächen wieder mit Wald bestocken. Am Ende der Bahnfahrt geht es durch erhaltene Waldbestände, und dann stehen wir ganz überrascht an einer Kreuzung zweier *dirt roads*. Kein Cafe, kein Restaurant, kein Bahnhofsgebäude. Immerhin ein Hinweisschild, auf dem die Wandermöglichkeiten dargestellt werden. Wir beschließen, zunächst zur kleinen Bucht hinunter zu gehen, von der aus wir auf die Isla Redonda schauen können, und von dort aus am Ufer entlang zur Bahia Lapataja zu wandern. Dort in der Nähe wartet ein Campingplatz mit Restauration und der Möglichkeiten, so hoffen wir, per Bus wieder zur Bahnstation zurückzukehren. Von der *dirt road* aus eröffnet sich schon nach kurzer Zeit ein herrlicher Blick über den Beagle-Kanal über die Isla Redonda auf das andere, von verschneiten Gipfeln überragte Ufer. Der dann folgende Wanderweg ist gut erkennbar und gut markiert, geht aber reichlich über Stock und Stein. Nichts für Fußlahme. Unsere müden Seglerbeine werden es uns danken, mal wieder richtig beansprucht zu werden. Auch das Wetter spielt mit. Gab es währen der Bahnfahrt noch ein paar Schauer, so öffnet sich der Himmel jetzt und unterstreicht das wild-romantische Bild der Landschaft zeitweise mit dem passenden, dramatischen Himmel. Die Menschenmassen haben sich auch weitgehend verflüchtigt, und so haben die paar wenigen Wanderer und wir die Natur nun ganz für uns. Jetzt können wir uns die Südbuchen genauer ansehen und auch deutlich zwei Arten unterscheiden. Aber welche es nun sind, können wir immer noch nicht genau bestimmen. Die meisten dieser Bäume sind von einem schmarotzenden Pilz befallen, der kräftige Holzwucherungen hervorruft. Die Fruchtkörper der Pilze dienten früher den Indianern als Nahrung, weshalb sie auch *pan de indio* (*Cyttaria darwinii*) genannt werden, Indianerbrot. Aber auch die Thorn-Tailed Rayaditos (*Aphrastura spinicauda*) verschmähen die Pilze nicht. Sie turnen in kleinen Gruppen in den Südbuchen herum und picken die Sporen aus den Pilzkörpern.

Im Unterholz wächst eine Strauchart, die vom äußeren Erscheinungsbild einem Rhododendron gleicht. Aber die gibt es ja bekanntlich nicht auf der Südhalbkugel. So werden wir noch ein wenig nachbestimmen müssen, wenn wir wieder an Bord sind. Wir finden heraus, daß es sich um Canelo-Büsche oder auf englisch die Winter´s Bark (Drimys winterii) handelt. Für die Mapuche-Indianer waren sie eine heilige Pflanze und ein Friedenssymbol. Schon die Seeleute von Francis Drake erkannten die Qualitäten des Strauches, der ihnen gegen den damals gefürchteten Skorbut half. Dann finden wir auch noch „Feuerbüsche“ (*Embothryum coccineum*) und Berberitzen (*Berberis ilicifolia*). Leider tragen die Feuerbüsche nur Samenkapseln, aber keine der feuerroten Blüten, die ihnen den

Bahia Lapataja und Isla Redonda

Stachelnüßchen (*Acaena magellanica*)

Thorn-Tailed Rayadito pickt an *pan de indio*

Dog Orchid (*Codonorchis lessonii*)

Namen gaben. Dafür entschädigen die zahlreichen Blüten zweier Orchideenarten die teilweise in dichten Beständen wachsen, der Dog Orchid und der Yellow Orchid (*Gavilea lutea*)
In Lichtungen, und an den Felswänden stehen häufig dichte Bestände eines niedrigwüchsigen Strauchs mit margeritenähnlichen Blüten. Sie duften wie eine Mischung aus Kamille und Heu. Mit Hilfe unserer schlauen Bücher finden wir später heraus, daß es Fashine-Büsche sind (*Chiliotrichum diffusum*), von den Einheimischen Mata negra genannt.
Der Pfad führt lange am Ufer der kleinen Bahia entlang, überwindet dann einen kleinen Rücken und leitet uns dann in die *Bahia Lapataia*. Wir haben weiter Glück mit dem Wetter. Es ist wechselhaft, ganz gelegentlich nieselt es auch ein bißchen, aber dann kommt auch wieder die Sonne durch und beleuchtet die spektakulären Aussichten. Es gibt auch ein paar Wanderer, die uns begegnen oder die in der gleichen Richtung unterwegs sind. Anke muß sich dann auch beklagen, daß ich alleinwandernden Frauen eine gewisse, hilfsbereite Aufmerksamkeit zuwende. Jaja, die Zeiten haben sich gewendet. Früher war es ja eine Selbstverständlichkeit, daß der Mann als Solcher oder auch als Einzelner dem schwachen Geschlecht jederzeit und ohne Zögern zur Seite springt, galant die Hand hält, am starken Arm elegant die Frau aus der Postkutsche leitet (besser schwingt, sieht man schließlich in jedem zweiten Western), oder seinen Mantel ihr zu Füßen wirft, möglichst in eine Pfütze oder den Matsch. Für solcherlei wurde man bekanntlich sogar geadelt. Aber heute, heute macht man sich ja nur noch verdächtig.
Schließlich endet die Wanderung auf einem Campingplatz mit einer unerwartet guten Restauration. Es gibt guten Kaffee, guten Kuchen, guten Salat. Und draußen beginnt es zu schütten! Wirklich freundlich vom Wetter, zu warten, bis wir im Warmen sitzen und uns stärken können. Zurück nehmen wir dann einen Bus-Service in Anspruch und lassen den Tren Tren sein. So bleibt uns mehr Zeit, Kaffe und Kuchen zu genießen.

Fashine

Prickly Heath
(*Pernettya mucronata*)

Flying Steamer Duck (*Tachyeres patachonicus*)

762. (Do. 18.01.07) Am heutigen Morgen erhalten wir noch schnell von Eivin und Heidi (EMPIRE) elektronische Kartensätze für die Arktis, die patagonischen Kanäle und elektronische Seehandbücher für die Arktis. Dann 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 Beamten 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 eine Chef-Unterschrift. Dabei zwinkert er mit einem Auge und gibt zu verstehen, daß er sich noch auf dem Weg zum Chef befindet.

Upland Goose ♂

Upland Goose (Chloephaga picta) ♀

Chimango Caracara (*Milvago chimango*)

Als er uns verläßt, verabschieden wir uns noch schnell von Andy, John und Mick, den Norwegern und Mariolina und Giorgio, die wir so schnell ins Herz geschlossen haben. Dann legt EMPIRE ab und kurz drauf die SAUDADE III, so daß wir aus der Lücke können.
Die Fahrt verläuft ereignislos. Frischer Wind treibt uns flott voran. Ein Blick auf die nördlich hinter uns zurückfallenden Höhen macht deutlich, daß es auf deren frisch verschneiten Gipfeln deutlicher frischer zuzugehen scheint als hier unten im Beagle-Kanal. Bei *Puerto Williams* lassen wir die Tonne, die das vor der Einfahrt liegende Flach bezeichnet, links liegen, schnibbeln also über die Sandbank und fahren dann in absolut glattem Wasser in den geschützten Arm, in dem die chilenische Marine die CONTRAMAESTRE MICALVI auf Grund gesetzt hat. Dieses Schiff fuhr in den zwanziger Jahren auf dem Rhein, wurde 1928 an Argentinien verkauft und diente fortan als Versorger und Munitionstransporter. Bereits 1962 wurde es auf Grund gesetzt und diente als Ponton, und 1976 wurde es zum maritimen Museum erklärt. Es dient heute Ponton für den südlichsten Yachtclub der Welt und beherbergt eine Bar, die einen legendären Ruf besitzt. Viele Größen der Yachtgeschichte, Kap Horn- und Antarktisfahrer haben sich hier ein Stelldichein gegeben. Ebenso legendär wie die Bar war auch das lange Jahre gastgebende Ehepaar, doch das hat sich bedauerlicherweise aus dem Geschäft zurückgezogen. Aber den legendären Pisco Sour kann man in der Bar dieses *illustrious and southernmost yacht club of the world* nach wie vor trinken.

Frischer Wind auf den Gipfeln

Einfahrt zum *southernmost yacht club of the world*

18.01.07
Ushuaia – Puerto Williams
25,7 sm (13.017,5 sm)
Wind: SSW 4, S 5
Liegeplatz: längsseits der MICALVI

763. (Fr. 19.01.07) Am Morgen gibt es erst einmal Ablegemanöver. Gestern hatten wir uns ja zunächst ins Mittelpäckchen gelegt, weil COMMITMENT (von Tony, sprich Toinie, der mit echt australisch breitem Slang stets betont „wi loyk it in thie oys“) schon um fünf Uhr früh rauswollte. Noch vor unserem Frühstück legen wir uns um ins hintere Päckchen. Auch hier will der Innenlieger weg, aber erst gegen Mittag. Und das gleiche will der Innenlieger unseres alten Päckchens. Im Gegensatz zu unserem ersten Umlegemanöver springt aber unser Motor nicht an. Der Anlasser streikt mal wieder. Dabei ist er doch angeblich frisch repariert! So muß der vordere Innenlieger sich mit viel Abdrückhilfe aus seiner Lücke manövrieren. Für uns ist das dann einfacher, wir verholen uns mit einer Leine an seinen Platz, worauf dann auch unser alter Kurzzeitnachbar weg kann.
Ich probiere dann noch mal, den Motor zu starten, und o Wunder, er springt wieder an. Aber nach wenigen Minuten geht er wieder aus. Ohne meine ausdrückliche Autorisation! Das zehrt dann doch ein wenig an meinen Nerven. Bitte Anke, sich nicht auch noch von dieser Überraschung ärgern zu lassen, da ich nun dringend aufrichtenden Zuspruch bedarf. Mache dann auch erst einmal eine Kunstpause und lese in Hans Habecks Buch über dessen Reise, über den ich mich immer herrlich aufregen kann. Im Moment richte ich mich mehr an seinen Ängsten und Sorgen auf, denn es wäre ja gelacht, wenn sich dieser Motor nicht in den Griff kriegen lassen würde. Im Grunde ist es ja ganz einfach: ein einmal gestarteter Diesel läuft immer, außer er bekommt keine Luft oder keinen Sprit. Kurzer Startversuch. Der Motor springt an, rumpelt ziemlich und er verstirbt auch sogleich wieder. Es gibt noch eine dritte Möglichkeit: die Schmierung ist zusammengebrochen und die Kolben klemmen. Aber da würde zunächst schwarzer Rauch aus dem Auspuff quellen, und davon war nichts zu sehen. Hoffentlich bewahrheitet sich nicht diese Sorge. So schalten wir auf die zweite Filterbatterie um und wechseln den Luftfilter, der auch ziemlich verschmutzt

ist. Bei der Gelegenheit mache ich mich auch noch über das Gasgestänge her, denn der Motor neigte in letzter Zeit zunehmend dazu, im kalten Zustand zu „sägen“, will sagen, die Leerlaufdrehzahl schwankte immer extremer. Glücklicherweise weiß ich, daß die Ursache dieses Verhaltens nicht in einer der Quellen liegt, die man vermuten würde, sondern in einem Hauch von Spiel in dem Gastgestänge. Dann kontrolliere ich vorsichtshalber noch den Dieselzustand in den Schaugläsern der Abscheider. Nicht doll, aber auch nicht kritisch. Und dabei haftet mein Blick plötzlich auf dem Umschalter zwischen Motorversorgung und Pumpe für den Dieseltagestank für die Heizung. Und der zeigt auf Heizung! Scham, Schande, Peinlichkeit. Ich stelle den Hahn um. Dann ziere ich mich, den Anlasser auszutauschen, weil der Motor beim jüngsten Startversuch wieder angesprungen ist. Ziemlich dämlich. Aber Anke insistiert glücklicherweise und appelliert an meinen gesunden Menschenverstand. Und so überwinde ich die aufkeimende Faulheit und mache mich an die Arbeit, während sie in den Ort strebt, um Geld zu besorgen, die Genehmigung der chilenischen Behörden für die Kap Horn-Fahrt einholt und sich bemüht eine Werkstatt zu finden, die den alten Luftfilter ausbläst.
Eine Dreiviertelstunde später kann ich den Motor starten. Zuvor messe ich die Batteriespannung. Mit 12,89 V ganz ok. Also Zündschlüssel rum, und die Maschine erwacht zum Leben, so wie wir es von ihr kennen: mit dem ersten Schwung des Anlassers.

Den Abend verbringen wir dann an Bord der SEAL und in der illustren Bar des südlichsten Yachtclubs der Welt. Die SEAL fährt Charter, vor allem in der Horn-Region und der Antarktis, wirbt mit *high quality service* und nimmt im Vergleich mit den ohnehin nicht preiswerten Mitbewerbern richtig stolze Preise. Unter Deck gibt es ein paar pfiffige Details zu bewundern, so die Unterbringung der Teller und Tassen, Vorratsdosen und Schneidbrettchen in der Kombüse. Auch hat man einen gesonderten Vorratsraum eingebaut, um zu vermeiden, daß die Gäste jedesmal, wenn man an bestimmt Dinge heran muß, von ihren Sitzen aufstehen müssen. Aber vom Ausbauzustand bin ich dann doch ein wenig enttäuscht. Bei einem high end-Boot würde ich mir einen besseren Zustand der ganzen Holzoberflächen vorstellen. Da ist schon viel abgemackelt. Außerdem sind mir die gesamten Kojenräume, obwohl weiß gestrichen, zu dunkel. Sie bekommen kaum Tageslicht. Sehr gut gelöst dagegen das Hauptbad. Der gesamte Raum wurde mit Sperrholz verkleidet, die Ecken und Winkel sorgfältig halbrund ausgespritzt und das ganze anschließend mit mehreren Schichten PU-Farbe lackiert. So wirkt der ganze Raum wie ein Kunststoffeinbau und ist mangels unzugänglicher Ecken problemlos zu reinigen.

Die berühmte Bar des „Southernmost Yacht Club of the World“ befindet sich an Bord der MICALVI, an der die ganzen Besucheryachten festgemacht haben. Die Wände sind über und über mit Flaggen, Wimpeln, Zertifikaten und Erinnerungsgeschenken der Yachten behängt, die Kap Horn gerundet haben oder aus der Antarktis zurückkehrten. Ihre Crews haben sich anschließend an diesem ausgefallenen Ort zum angemessenen Umtrunk eingefunden. Spezialität des Hauses und offensichtlich Nationalgetränk der Chilenen ist 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.

Ein Pisco Sour auf die neuen Pläne!

20.01.07
Puerto Williams – Puerto Toro
25,4 sm (13.042,9 sm)
Wind: E 2, S 2
Liegeplatz: Seebrücke

764. (Sa. 20.01.07) Am Morgen steht uns ein umfangreiches Ablegeballett bevor: gestern Abend sind noch zahlreiche Yachten eingetroffen, und wir liegen unglücklicherweise im mittleren Päckchen auch noch ganz innen, direkt an der MICALVI. Haben zwar allen angekündigt, daß wir um neun Uhr weg wollen, aber natürlich gibt es Probleme. Der Skipper der ganz außen liegenden kleinen argentinischen Charteryacht will unbedingt noch seine Zähne im Club putzen, der amerikanische Skipper, dritter in der Reihe beklagt sich, wir hätten doch neun Uhr gesagt. Er hat offenbar verstanden, daß wir um neun mit den Ablegearbeiten anfangen wollen. Aber es ist ja wohl klar, daß die „Arbeiten“ abgeschlossen sein sollten, wenn wir um neun ablegen wollen. Außerdem ist er der Ansicht, daß die Lücke, die zwischen der großen, schwedischen YAGHAN im hinteren Päckchen und

der chilenischen Kleinfähre PATRIOTA für ihn zu eng ist, um dort rauszukommen. Ist zwar eng, aber der Einwand ist albern. Es herrscht kein Wind, es gibt keinen Strom, und mit Leinen- und Schiebehilfe per Hand kann sein Boot problemlos rausbugsiert werden. Aber mir bleibt keine Wahl, ich muß erst mal zur YAGHAN und den Eigner wecken, damit er sein Boot bei Bedarf weiter nach achtern verholt. Er ist natürlich aus dem Schlaf gerissen recht muffelig und meint zunächst nur, wenn wir raus wollen, müsse sich der Amerikaner gefälligst bewegen. Er muffelt den Amerikaner dann auch an, was er denn habe, und der hat natürlich nichts, weiß aber immer noch nicht, wie er rauskommen soll. Er fiel schon gestern damit auf, daß er sich weigerte, das kleine argentinische Charterboot anzufassen, als wir es – die Crew war nicht an Bord – mit Leinenhilfe verholten, um Platz für die fette SEAL zu schaffen. Angst, etwas zu beschädigen und dann Ärger zu haben. Aber hier ticken die Uhren anders als in europäischen oder amerikanischen Marinas.

Puerto Williams

Ohne Wind auf dem Beagle-Kanal

Glücklicherweise erklärt sich dann der Kapitän der Kleinfähre bereit, abzulegen, und so macht sich auch unser Umstandskrämer auf den Weg. Praktisch alles mit Maschine und Bugstrahlruder. Geradezu lächerlich. Eine chilenische Zuschauerin meint nur erstaunt, sie habe angenommen, zwischen den Yachtleuten herrsche eine stets ungetrübte Kameradschaft. Unser direkter Nachbar, ebenfalls Amerikaner, aber eher der netten Art, amüsiert sich auch ganz herrlich. Er hat mit seiner netten Ketsch keine Probleme, und wir auch nicht. Geben dem Bug einen kleinen Schubs, und dann drehen wir in aller Ruhe mit Hartruderlage und zwei kleinen Gasstößen aus der Lücke und heimsen Beifall für das gekonnte Ausparkmanöver ein.

Dann geht es endlich rein in den Beagle-Kanal. Der Wetterbericht sagt leichte östliche bis nordöstliche Winde voraus, also werden wir wohl viel motoren müssen. Die Sonne gewinnt an Kraft, die Sicht ist klar, und vor und hinter uns öffnet sich das ganze Panorama des Beagle-Kanals, das wir in dieser Vollständigkeit und mit frisch verschneiten Gipfeln heute zum ersten Mal genießen können. Leider hängt noch Dunst in de Luft, sonst wäre die Aussicht noch gewaltiger. Auch das Wasser ist glasklar, und kaum sind wir ein wenig mehr in den Kanal eingefahren, da finden sich schon die ersten Petrels, Albatrosse und Pinguine ein.

Nach wenigen Meilen biegen wir in den südwärts führenden *Paso Picton* ein und lassen die Insel *Snipe* links liegen. Ihre Besatzung trinkt wohlgerade ihren Morgenkaffee und läßt uns in Ruhe. Sonst wird normalerweise jedes passierende Schiff von ihr angerufen. Die uns folgende LA FLANEUSE hat weniger Glück und darf in epischer Breite die üblichen Daten durchgeben, wer, wie buchstabiert, woher, wohin, wann da, wieviel Leute an Bord und so weiter.

Zeuge der hiesigen Fährnisse

Wir sind noch gar nicht so lange unterwegs, da nähern wir uns bereits unserem Ziel. Haben uns wegen der Ostwinde umentschieden. Die ursprünglich angepeilten Ankerbuchten auf der Insel Lennox sind gegen Ostwinde ungeschützt. Daher gehen wir in den *Puerto Toro*. „Puerto“ in Anführungszeichen. Aber immerhin, es gibt eine verfallende Pier, an der wir längsseits gehen und unsere Leinen mit etwas Klettereinsatz auch sicher befestigen können. Ein Offizieller kommt, um uns zu helfen, weitere Hilfe anzubieten und willkommen zu heißen. Leider ist nicht die nette Beamtin von der Funkstation erschienen. Sie

LA FLÂNEUSE und JUST DO IT in *Puerto Toro*

hatte ja eine solch nette Stimme, daß man schon verstehen kann, weshalb so mancher Seemann einer Sirene zum Opfer fiel. Wobei das hier bestimmt keine Sirene war. Und wie weiland Mario DeMonti an Bord der Orion gebe ich von mir: „Die Kleine hat ja ein zauberhaftes Stimmchen. Kann man von der nicht eine Bildübertragung bekommen?“ und handle mir einen amüsierten Blick von Anke ein.

Während wir auf LA FLÂNEUSE warten, spaziere ich durch den Ort. Dies ist nun wirklich der definitiv südlichste dauerhaft bewohnte Ort der Welt, sofern man von den Antarktisstationen absieht. Etwa zwanzig Menschen leben hier, wobei die meisten Militärangehörige sind. Im Moment gibt es aber nur vier Einwohner, der Rest der Bevölkerung macht Urlaub. Ich streune ein wenig durch die Ruderalfluren und mache noch einen kleinen Besuch in der Dorfkapelle. Auch sie macht deutlich, wie wichtig hier die Schiffahrt bzw. der Fischfang für das tägliche Leben ist. San Pedro als Beschützer der Seeleute ist allgegenwärtig. Er steht auf einem großen Votivschiffe, das einen offenen Fischerkahn darstellt, und er ist der schützende und stützende Rückhalt des guten und mutigen Steuermannes.

Wenig später trifft auch LA FLÂNEUSE ein und kommt längsseits. Gemeinsam machen wir uns auf den kurzen Weg zum Biberdamm, gleich hinter den Häusern des Ortes. Der Damm ist erstaunlich und staut den kleinen Bach um mindestens 4 m auf. Sieht wie eine von Menschenhand geformte Staumauer aus. Nicht weit vom Damm befindet sich die Biberburg. Leider tun uns die Biber nicht den Gefallen, sich zu zeigen, obwohl wir geschlagene zwei Stunden auf Lauer sitzen. Vielleicht waren wir bei der Annäherung zu unvorsichtig. Wahrscheinlich ist es noch zu früh. Die Dämmerung ist hier ja sehr ausgeprägt, und selbst um Mitternacht ist es ja nicht mehr wirklich dunkel.

Wieder zurück zaubert Monique eine leckere Pizza auf den Tisch. Sie hat offenbar während der ganzen Fahrt gebacken und gekocht und vorbereitet. Das in einem alten Asterix-Heft kolportierte Vorurteil, daß Belgier gerne, reichlich und auch deftig essen, erscheint mir nach der

Bekanntschaft mit Nickey und Familie sowie Monique und Michel zumindest nicht ganz ohne realistischen Kern entstanden zu sein.

Castorera – Biberdamm und Burg (vorne rechts)

765. (So. 21.01.07) Getrappel an Deck. Michel löst offenbar die Leinen, da er um sieben loswollte. Wir haben wohl nicht genau hingehört und verstanden, um sieben Uhr aufstehen. Jaja. Ich jumpe aus der Koje, streife mir eine Hose über und stürze nach draußen, um zu helfen. Ein strahlender Morgen. Die Sonne scheint über die Insel Picton in unsere Bucht. Und Michel hat bereits alle Leinen gelöst. Ich komme zu spät. Auf unserem Deck sehe ich nur noch die Spuren seiner schmutzigen Schuhe. Das ist nur deshalb bemerkenswert, da Monique und Michel immer sehr darauf achten, keinen Schmutz auf anderer Leute Boot zu bringen und erst gestern abend noch die Schuhe auf dem rottenden Steg auszogen, bevor sie über unser Boot krabbelten. Das ist natürlich alles ad absurdum geführt, wenn er jetzt die erdstarrenden Wanderschuhe trägt, um die bei uns an Bord befestigten Leinen zu lösen. Na, mit einer Pütz Wasser ist das Thema weggespült.

21.01.07
Puerto Toro – Puerto Maxwell
55,5 sm (13.098,4 sm)
Wind: Stille, SE 4, ESE 5-6, ENE 5, SSE 2-3
Liegeplatz: vor Anker im *raft* mit EGRET

Traurig beäugt von den zwei Hunden, mit denen Anke sich gestern noch angefreundet und die sie auch ausgiebig gefüttert und mit Leckereien versorgt hat, lösen wir die Leinen und ziehen uns ganz langsam über den Achtersteven vom Steg. Dann drehen wir das Boot und wenige Augenblicke später wirft der Bug eine leichte Welle zur Seite, die den absolut glatten Wasserspiegel in leichte Wellen wirft. Eine Stimmung wie ein stiller Herbstmorgen auf der Ostsee. Das Wasser ist dunkelgrün und glasklar. Nach wenigen Meilen werden wir Zeuge der Geburt Hunderter Quallen. Offenbar beginnt ihr Dasein in einer geleeartigen Kolonie, in der sie wachsen und gedeihen und so lange größer werden, bis sie reif sind, sich vom Kollektiv zu lösen und als Individuum zu leben. Die Kolonien wirken wie eine gestreckte Kette ihrer Art. Die losgelösten Individuen bilden nur ein kleines transparentes, blau schimmerndes Oval mit einem hellen Kern. Mangels Wind läuft die Maschine. Doch wollen wir uns nicht beklagen. Es sind mehrere Tage mit schwachen Ostwindlagen angesagt. Und das hier! Ideale Bedingungen für unser Ziel einer Hornrundung. Die Luft ist zwar nicht so warm wie gestern, als wir 26° C messen konnten (!!!), aber die Sonne brezelt ganz schön, und ich muß den Kopf mit Mütze und die Ohren mit Creme schützen.

Start bei Windstille

Hinter der Isla Lennox erhebt sich dann ein Lüftchen und mausert sich schnell zum Wind. Anfangs zu sehr von vorn, um zu segeln. Man könnte schon, aber wir wollen uns nicht mit Kreuzen aufhalten. Also warten wir, bis wir aus dem Einfluß der Insel heraus sind. Und siehe da, der Wind wird nicht mehr abgelenkt und raumt wie erwartet. Das erlaubt uns einen guten Am-Wind-Kurs unter Groß und Selbstwende-Fock. Wir waren der LA FLÂNEUSE ja schon gut auf die Pelle gerückt, aber jetzt, unter Segeln, zieht sie uns davon. Trägt mehr Segelfläche, während wir mit unserem Schwedengroß ja bereits ein von vornherein eingebundenes Reff besitzen. Gerade als ich darüber nachdenke, die Fock gegen die größere Genua zu tauschen, nimmt der Wind zu. Also bleibt alles wie es war. Und er raumt weiter. Ein gutes Lüftchen für die nun langsam passende Segelfläche. JUST DO IT wird munter, und bald holen wir wieder auf. Zeitweise rauschen wir mit sieben bis acht Knoten durch eine kurze, manchmal holprige See. Kein Wunder. Hier, in

Einfahrt in den Paso Bravo, Foto Monique Lenaats

LA FLÂNEUSE im Paso Bravo.
Es herrscht Hochnebel

der nach Osten hin offenen Bahia Nassau, bestehen ausgeprägte Tiefenunterschiede. Das Wellenbild muß folglich unregelmäßig und rauh werden. Die chilenische Armada-Station auf der Insel Lennox und später auch die auf Wollaston rufen uns an. Wir geben die üblichen Auskünfte und niemanden scheint es zu stören, daß wir in den angeblich verbotenen Passo Bravo einfahren. Warum er nun verboten sein soll, ist uns unklar, zumal er allen anderen Booten nicht verboten wurde. Vielleicht hat sich der diensthabende Stempelfritze ja nur vertan. Bei der Isla Wollastan, genau dort, wo wir in der Bahia Scourfield die Einfahrt in den Passo Bravo finden müssen, hängt lange Zeit eine dicke Nebeldecke. Aber die Sonne scheint kräftig, und so hebt sie den Nebel schließlich noch vor unserer Ankunft auf ein angenehmes Niveau. Als Hochnebel ist er uns doch erheblich willkommener. Die Einfahrt ist dann auch ein Kinderspiel, und von nun an folgen wir engen Wassern zwischen grünen Hügeln. Immer wieder erstaunt uns die Vegetation. Wo immer es geht, wachsen Bäume. Sie besetzen kleinste Lücken, Schrunde und windgeschützte Kanten am Gestein. Ihr Blätterdach schmiegt sich so in diese Lücken, daß man meinen könnte, eine geschlossene Vegetationsdecke vor sich zu haben, wenn es nicht diesen Wechsel von Gräserfluren, Farnen und Moosen zum kleinblättrigen Laub der Südbuchen gäbe. Teilweise muß man wirklich ganz genau hinschauen, um den Unterschied zwischen Gehölz und Gras zu erkennen.
Die Insel Wollaston unterscheidet sich von den eher sanft gerundeten Inseln der Umgebung. Sie ist größer, und ihre Erhebungen sind schroff, gelegentlich bizarr, zerklüftet und wirken wild. Je nachdem, aus welcher Perspektive man sie betrachtet. An ihren Flanken hängen Wolken, aber die Gipfel ragen über diese hinaus.

Hier und da bremst uns erheblicher Gegenstrom, doch im Vergleich mit der schwächer motorisierten LA FLÂNEUSE kommen wir ausgezeichnet voran. In unserer angepeilten Bucht, der einzigen weit und breit, die bei den seltenen Ostwinden Schutz bietet, ist schon Betrieb. EGRET liegt bereits da, und der umständliche Amerikaner, der uns das Ablegen so schwer machte, findet sich ebenfalls ein. Auch hier ist er wieder kompliziert und erschwert unsere Überlegungen über das wie und wo Ankern zusätzlich. Der ausgerechnet jetzt zunehmende Wind macht es auch nicht leichter und verhindert, daß ich uns in die hinterste Ecke der Bucht quetschen kann, wo theoretisch Platz ist, wo ich aber auch ein bißchen Luft zum Manövern brauche. Schließlich setzen wir uns halb zwischen ihn und EGRET. Ankern auf engem Raum haben wir ja bereits auf den Kapverden gelernt. Scott und Mary bleiben unsere Nöte aber nicht verborgen, und so bitten sie uns, an langer Kette längsseits zu kommen. Wir bilden ein *raft*.
Am späten Abend schläft der Wind ganz unerwartet ein. Absolute Ruhe, nur ein paar Antarctic Skuas (*Catharacta antarcicai*) schreien. Das eindrucksvolle Panorama der im Abendlicht leuchtenden Flanken und Gipfel der Insel Wollaston und ein senkrecht in den Himmel strebender „Regenstab“, also der Ansatz eines Regenbogens, läßt uns noch lange im Cockpit stehen und das Tagesende genießen.

Blick von *Puerto Maxwell* auf *Isla Wollaston*, mit Regenbogen

766. (Mo. 22.01.07) Unglaublich: Mary ist um 5 Uhr in der Frühe bereits wach, um unsere Leinen zu handeln und uns das Ablegen zu erleichtern. Wir brauchen gar nicht anzuklopfen. Aber – kleiner Schönheitsfehler – der Skipper hockt gerade im Bad und spuckt die eingeworfenen Kopfschmerztabletten wieder aus. Schon seit zwei Uhr nachts laboriere ich an einer fröhlichen Migräneattacke. Kleine Startverschiebung um

22.01.07
Puerto Maxwell – Puerto Toro
76,6 sm (13.175,0 sm)
Wind: ENE 4-6, NE 4
Liegeplatz: vor Anker im *raft* mit LA FLÂNEUSE

eine knappe halbe Stunde. Dann gebe ich das Zeichen für´s allgemeine ok und Mary löst unsere Leinen. Die Boote schwingen brav auseinander und wir verholen uns an der Kette Richtung Anker. Haben Glück und müssen weder Kette noch Anker von größeren Kelpmengen befreien. Tuckern dann gemächlich vom Ankerplatz, als von dem kleinen Berg direkt vor uns die Wolkenkappe beginnt, talwärts zu fließen. Sinken wäre ein unpassender Ausdruck. Die Wolkendecke fließt regelrecht zu Tal, teilt sich allerdings an einem kleinen Felsvorsprung und läßt freundlicherweise unsere Südpassage, durch die wir Puerto Maxwell verlassen wollen, links liegen. So haben wir gute Sicht und können problemlos ausfahren. Ehrlich gesagt, so schwierig ist die Passage auch nicht. Solange man sich schön mittig hält, drohen keine Gefahren und die Wassertiefe beträgt komfortable 18 m. Die Felsinsel rechter und die paar Rockies linker Hand liegen weitab vom Kurs.

Isla Hall um sechs Uhr morgens

Jenseits der Passage öffnet sich der Blick auf das endlose Südmeer und auf 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 eigentliche Wolkendecke schwebt deutlich über allen umliegenden Gipfeln, aber jedes Inselchen hier hat aus unerfindlichen Gründen eine kleine persönliche Wolkenkappe aufgesetzt.

Rückblick: Ein Gipfel von *Wollaston* mit Tischtuch

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. Per Funk geben wir LA FLÂNEUSE Bescheid, die schon eine halbe Stunde vor uns gestartet ist und im Moment mit Ostkurs etwas östlich der Insel Hall steht. Michel fürchtete Winde direkt auf die Nase und wollte die Horn-Insel zunächst nördlich passieren um sie dann klassisch von Ost nach West zu runden. Unsere Entscheidung erleichtert ihn aber offenbar in Gewissensnöten und er ändert sofort seinen Kurs auf Süd. Unsere Kurslinien laufen nun wieder zusammen. Freundlicherweise spielt auch der Wind mit, und wir können am Wind einen Kurs von etwa 150° halten und treffen bei Islote Carvajal, einem kleinen vorgelagerten Felsen mit unseren Kurslinien aufeinander. Wir gehen zwischen dem Inselchen Carvajal und einem letzten, etwas weiter westlich liegenden Felsen durch. Bemühen uns nach Kräften noch vor Erreichen des eigentlichen Kaps zur LA FLÂNEUSE aufzuschließen, die ihre Geschwindigkeit reduziert hat und auf uns wartet. Zwecks Beweisfotosession kreiseln wir dann vor dem Horn ein wenig umeinander herum.

Anke bei Kap Horn, links die *dientes*

Kap Horn ist ganz anders, als ich es bisher von Fotos und Reiseberichten kannte. Es ist bei weitem kein schlichter Felsen, kein fahlgrauer, verschwommener Fleck am Horizont. Es ist eine sanft gerundete Insel mit einigen steil abfallenden Flanken. Und sie ist grün. Grün wegen der

Das Kap

Moose, grün wegen der Gräserfluren und grün wegen der in ganz geschützten Ecken sich behauptenden kleinen Bäumchen. Leuchtend grün sogar wegen der gerade strahlenden Sonne. Und wie alle anderen Inseln 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 und wir können Punta Espolon, den südöstlichen Ausläufer der Insel wieder ausmachen und 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.

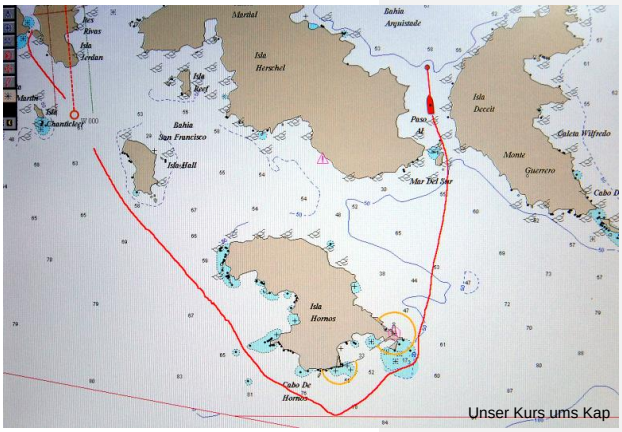
Der Ostwind ist zwar nicht sonderlich stark, aber die einzige Bucht, in der man Anlanden kann, ist nach Osten hin offen und der Schwell steht in die Bucht hinein. Das macht das Anlanden mit dem Beiboot riskant. So entscheiden wir uns gegen den Versuch, an Land zu gehen und setzen einen Nordkurs ab, um uns wieder in geschütztere Gewässer zu verkrümeln. 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 nach 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

JUST DO IT vor dem Kap, Foto Monique Lenaats

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 so unglücklich, daß er genau 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.

LA FLÂNEUSE, die Horninsel und das Denkmal

Stunden später erreichen wir endlich *Puerto Toro*. Zunächst erkunden wir den gegen Ost gut geschützten südlichen Ankerplatz. Aber so richtig können wir uns nicht für ihn erwärmen. Der Grund ist etwas sprunghaft, und es gibt eine kleine nach Nordosten geöffnete Lücke zwischen den schützenden Inseln, durch die der Wind nur so hereinpfeift. LA FLÂNEUSE berichtet über Funk, daß es auf dem nördlichen Ankerplatz ganz ruhig 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!“



Unser Kurs ums Kap

Wir kommen näher und schnell wird am Wellenbild erkennbar, daß die Maschine kräftig läuft, aber sich nichts tut. Linker Hand liegt noch „unserer“ Amerikaner vor Anker, aber niemand läßt sich an Deck blicken. Wir schließen zu Michel und Monique auf. Michel gestikuliert, nicht zu nahe zu kommen, aber wir haben weniger Tiefgang und etwas Luft. So gehen wir dicht ran. Michel will eine Bergeleine per Dingi bringen. Nun gut. Warum auch nicht. Ich drehe derweil das Boot, da wir besser in voraus-Richtung ziehen und dabei manövrieren können. Die Übergabe der Leine geht dann auch flott von statten. Anke hat bereits einen Hahnepot an unserem Heck vorbereitet, an den wir die Schleppleine anschlagen. Dann gebe ich vorsichtig Gas, bis die Leine sich spannt, und dann mehr. LA FLÂNEUSE dreht sich auch prompt und willig und richtet ihren Bug in unsere Richtung. Damit läßt sie es aber auch bewenden. Es bewegt sich nichts mehr. Immerhin kann ich bei der Gelegenheit feststellen, daß unser Propeller gut abgestimmt ist. Er erreicht problemlos die Nenndrehzahl. Aber diese theoretische Betrachtung hilft auch nicht weiter. Die flanierende Dame bleibt störrisch und weigert sich, auch nur einen Schritt weiter zu machen.
Mittlerweile ist auch der Hafenkapitän von *Puerto Toro* (20-Seelen-Dorf, davon 16 Küstenwache, vier zivil - und fast alle in Urlaub, nur vier im Ort) auf der Brücke aufgetaucht. Er empfiehlt, sich näher an der Brücke zu halten, da sei das Wasser tiefer und eine längere Leine zu nutzen. Kein dummer Gedanke, denn mit einer längeren Leine kann ich besser hin und her schwenken und LA FLÂNEUSE vielleicht

losruckeln. Michel steckt schnell eine weitere Leine an die vorhandene, währen ich plötzlich gegen eine überraschend einfallende Bö kämpfen muß. JUST DO IT treibt seitlich weg. Um sie auszurichten und gegen die Bö steuern zu können muß ich zunächst zurück um Lose in die Schleppleine zu bekommen. Aber es reicht nicht. Zwar sinkt die Leine spannungslos ins Wasser, aber die Zeit reicht nicht mehr um mit hart gelegtem Ruder und kräftigem Gasschub durch den Wind zu gehen. JUST DO IT dreht zwar noch, doch die Leine spannt sich zu schnell. Michel, der noch eine zweite Verlängerungsleine ansteckt, kann gerade noch die Hände wegziehen. Ich hatte nicht mitbekommen, daß er eine weitere Leine anstecken wollte. Gut, daß er aufgepaßt hat. Für uns wird es eng: Der Wind treibt JUST DO IT gegen den äußersten stählernen Pfahl der hier völlig verfallenen Brücke. Anke ist gerade noch im rechten Moment zur Stelle, um das Boot vor dem Pfosten abzufendern. Ich gebe rückwärts und kann noch vermeiden, daß uns der Wind gegen die Stirnseite der Brücke legt. Wie gut, daß unser Kahn eine stabile Scheuerleiste besitzt. Sie tut nun ihren Dienst. An der Längsseite fällt es leichter, unseren Kahn wieder auszurichten und freizukommen. Mit der nun längeren Leine versuche ich, durch leicht seitlichen Zug, mal von steuerbord, mal von backbord, die FLÂNEUSE aus ihrem Kiesbett zu befreien. Der Hafenkapitän versucht derweil ununterbrochen, unseren Amerikaner anzufunken, daß er uns helfe. Denn er weiß, daß das ablaufende Wasser gegen uns arbeitet. Doch dort an Bord hüllt man sich in Taubheit. Aber wer den Segler kennt, weiß, daß die ganze Besatzung hinter den Fenstern hängt, und heimlich zuschaut, und sicher alles besser weiß. Doch wir haben Glück. FLÂNEUSE reagiert auf den seitlichen Zug und kommt endlich 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 Ankern, 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 Hafenkapitän 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. Zu allem Überfluß 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 diesen 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: am Himmel, direkt 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.

23.01.07
Puerto Toro – Puerto Williams
27,3 sm (13.202,3 sm)
Wind: ENE 2, N 2-5
Liegeplatz: längsseits an MICALVI

767. (Di. 23.01.07) In der morgendlichen Funkrunde herrschen ungewöhnlich gute Empfangsbedingungen. Wir haben Kontakt zu SADKO, die sich tief in der Antarktis befindet, auf etwa 67° Süd und 66° W. Noël und Crew geht es gut und sie genießen Eis und Tierleben.
Der Hafenkapitän bittet uns, mit der Ausfahrt zu warten, bis die QUEEN MARY II *Puerto Toro* passiert hat. Zuvor passiert die schmächtige BREMEN, und dann kommt sie, die Königin mit ihrer gewichtig gewaltigen Erscheinung. Groß ist sie wirklich. Ob man sie auch als schön bezeichnen kann, darüber läßt sich streiten. Kaum ist sie vorbei, rasseln auch schon unsere Ankerketten. Michel und Monique sind übrigens am Taucher vorbeigekommen. Die *prefectura* hat den Hafenkapitän noch mal zur Kontrolle bei laufender Maschine vorbei geschickt, dann hat man es dabei bewenden lassen.

Lecker Krebs für Aperitif

Bei Bilderbuchwetter fahren wir in den bereits vertrauten Beagle-Kanal ein. Treffen hier auf die ÎLE D´ELLE von Jean-Yves und Sandrine. Sie warten am Eingang des Kanals auf die Passage des nächsten Crew-Ships. Wir kreiseln ein wenig umeinander und tratschen. Bis mir auffällt, daß sich unter uns kleine rote Tierchen im Wasser tummeln. Teilweise bilden sie dicke Klumpen. Genauer gesagt finden sie sich zu einem Schwarm zusammen, der so dicht ist, daß er wie eine Kugel oder ein Tropfen aussieht. Nach einiger Zeit erkennen wir, daß es kleine Krebse sind. Aus wissenschaftlichem Interesse fangen wir ein Tierchen und schauen es genauer an. Aber Jean-Yves und Sandrine wären keine Franzosen, wenn sie nicht sofort einen Kescher bereit hätten und anfangen würden, die Tierchen zu fangen. Die sind auch sehr fangfreundlich, da sie sich offenbar unter unseren Booten vor ihren Feinden verstecken. So kommt, was kommen muß. Die beiden geben uns einen ganzen Beutel dieser Krebschen für einen abendlichen Aperitif. (Der fällt dann größer aus als erwartet, da Monique und Michel ebenfalls einen gefüllten Beutel erhalten.)

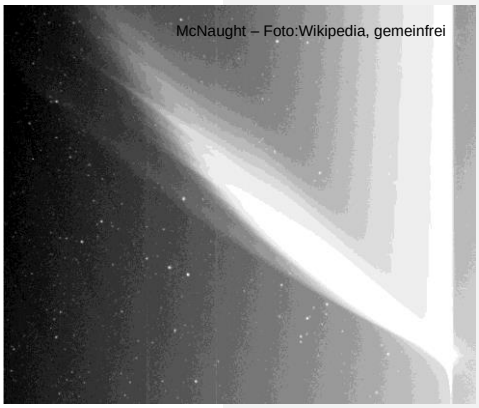
ILE D´ELLE

Im Beagle-Kanal herrscht erstaunlicher Verkehr! Neben der BREMEN und der QM2, die ja bereits durch sind, begegnen uns drei weitere Kreuzfahrer. Die MARIS AUSTRALIS, die DELPHIN, und die LE DIAMANTE. Letztere fährt an der Engstelle des Paso MacKinley so dämlich, daß ich mich frage, wer eigentlich für so ein Verhalten verantwortlich ist. Der Kapitän oder der vorgeschriebene Lotse? Obwohl der größere Seeraum und mehr als ausreichend tiefes Wasser hinter uns ist, versucht der wer auch immer, mit dem Schiff und äußerster Kraft vor unseren Booten durchzugehen. Ein richtiges Dumme-Jungens-Verhalten. Es paßt natürlich nicht und wir müssen abdrehen. Aber Aufregen lohnt sicher nicht.

Durch die Kreuzfahrer sind wir mehrfach dazu verpflichtet, wegen der Engstellen abzuwarten. Das ist kein Fehler, denn gerade hier auf unserer Strecke gibt es eine Kormorankolonie auf einem isolierten Felsen und eine Pinguin-Kolonie, sie bevorzugen das Strandleben, die wir natürlich beide gerne besuchen. Unter den Kormoranen können wir immerhin die Königs-Kormorane identifizieren (*Phalacrocorax albiventer*). Ob es sich bei den anderen Tieren ausschließlich um Jungtiere handelt oder auch Blue-Eyed Cormorants (*Phalacrocorax atriceps*) darunter zu finden sind, können wir leider nicht erkennen. Die Pinguin-Kolonie besteht aus Magellan-Pinguinen. Eine andere Art können wir leider nicht entdecken. Schade. Bis auf wenige Meter können wir uns an den Strand pirschen und die Tiere beobachten. Dann nutzen wir den guten Segelwind und lassen uns vom Wind bis kurz

Dinner mit Monique und Michel

vor Puerto Williams blasen. Gehen an der MICALVI längsseits. Ungewöhnlich wenig Betrieb, so können wir direkt an der Bordwand festmachen. Das heißt eher über der Bordwand, denn wir haben ungewöhnlich hohes Hochwasser.
Diesmal kochen wir. Es gibt ein Wokgericht, das großen Anklang findet. Das Rezept findet sich am Ende dieses Tagebuchteils.


McNaught – Foto:Wikipedia, gemeinfrei

Wir erzählen wieder viel von Kap Horn, unseren Eindrücken und Empfindungen, aber auch von den Problemen daheim. Bei Monique und Michel ist es umgekehrt wie bei uns. Zwei der drei Kinder beschweren sich, daß die Eltern auf Reise sind und haben dafür kein Verständnis. Und sie werfen vor, sie seien schlechte Eltern, sie sollten sich um ihre Enkelkinder kümmern, statt in der Weltgeschichte rumzuzigeunern.
Am Abendhimmel ist auch heute wieder McNaught zu sehen.

24.01.07
Puerto Williams - Ushuaia
27,5 sm (13.229,8 sm)
Wind: E und N 3, NW 5-6
Liegeplatz: Steg AfASyn

768. (Mi. 24.01.07) Wie fast jeden Tag lauschen wir wieder im Patagonien-Netz. Eine schlechte Nachricht: SIX PACK, also Rex und Louise, müssen umkehren, da es offenbar familiäre Probleme gibt. Sie werden wohl nach *Puerto Williams* gehen, dort das Boot liegen lassen und nach Australien fliegen. Besser geht es da Tom und Tatjana. BREAKPOINT startet morgen Richtung Juan Fernandes Inseln.

Strandleben

Wir überlegen noch, ob wir heute oder erst morgen nach Ushuaia fahren. Ich stehe noch unschuldig in der Morgensonne im Cockpit, als ich plötzlich angesprochen werde. Auf deutsch. Und dann kommen wahre Heerscharen. Hatte mich schon gewundert, einige Leute mit einem Pisco Sour in der Hand zu sehen und vermutet, daß die letzte Nacht recht noch nicht abgeschlossen ist. Aber die Wahrheit ist eine andere: Am kleinen Kai der Stadt hat die NORDKAP festgemacht, eins der Hurtigrutenschiffe. Sie klarieren hier ein und die Gäste, unter ihnen viele Deutsche, haben die Gelegenheit, in die berühmte Bar zu gehen. Dann geht es weiter in die Antarktis.

Am Morgen gibt es plötzlich überraschenden Auflauf auf der MICALVI. Bin etwas irritiert, als ich ins Cockpit klettere und zur Dusche will. Werde gleich angesprochen nach dem Woher und Wohin. Erste Gläser mit Pisco Sour tauchen auf! Die Kneipe macht ja immer spät auf, meistens viel später, als auf dem Schild steht. Aber daß sie bis zum Morgen durchmacht ist mir neu. Doch dann entdecke ich in der Ferne einen charakteristischen Aufbau. Ein Kreuzfahrer ist eingelaufen. Und ein offenbar rühriger Reiseleiter hat die außerplanmäßige Öffnung der Bar erreichen können. In dem Trubel gehen zwei zurückhaltende junge Leute nahezu unter. Aber sie stellen sich dann doch vor und fragen, ob wir sie mit nach *Ushuaia* nehmen können.

Vor der *pinguinera*

Les Eclaireures

Südamerikanischer Seebär

Königs-Kormorane (*Phalacrocorax albiventer*)

Sie würden die Überfahrt auch bezahlen. Dazu muß man sagen, daß es keinen regulären Fährdienst zwischen *Ushuaia* und *Puerto Williams* gibt. Von *Ushuaia* fährt lediglich ein Schlauchboot gelegentlich Passagiere nach *Puerto Navarino*, das praktisch nur aus einer Marine-Radiostation besteht. Und seit einigen Tagen hat ein ehemaliger chilenischer Fischer eine kleine Fährverbindung mit seinem alten Kutter eingerichtet. Beide nehmen für die kleine Überfahrt läppische 100 US-Dollar. Einheimische bekommen die Fahrt immerhin für 60 Dollar. Aber von Ausländern wird ein satter Gringozuschlag verlangt. Diese Unsitte ist in Argentinien und Chile weit verbreitet und sollte mal auf politischer Ebene erörtert werden. Das Verrückte ist, daß die Einheimischen glauben, im Rest der Welt würde das genauso gehandhabt, und ein argentinischer Besucher müßte in Deutschland auch mehr zahlen, als ein Deutscher. Aber zurück zu unseren Gästen – nach kurzer Beratung haben wir die beiden nämlich zum mitkommen eingeladen. Als Unkostenbeitrag nehmen wir 25 US-Dollar pro Person. David Deutsch und Rona Vogel aus Israel sind somit unsere ersten zahlenden Gäste auf dieser Reise. Das Wetter zeigt sich von der besten Seite und wir segeln Richtung Ushuaia.

Die ruhigen Bedingungen erlauben es uns, dicht am Le Eclaireures-Leuchtturm vorbei zu fahren, dem Ort des Unglücks der MONTE CERVANTES, und die dahinter liegenden Felsen zu besuchen. Die sind bekannt für eine Seelöwen- und eine Kormorankolonie. Hier wird mir erst der Unterschied klar, zwischen Mähnenrobben und dem Südamerikanischen Seebären einerseits und der spanischen Benennungen *Lobo marino de un pelo* und *Lobo marino de dos pelos.* Bisher hatte ich aus dem Begriffswirrwarr drei Spezies herausgelesen, es gibt aber nur zwei. Der Seelöwe mit dem einem Haar ist die Mähnenrobbe, die wir in *Mar del Plata* kennengelernt haben. Der mit den zwei Haaren ist identisch mit dem Südamerikanischen Seebären (*Arctocephalus australis)* aus Rio Grande. Letztere hat eine spitzere Nase und keine ausgeprägte Löwenmähne, dafür aber ein einheitliches, sehr dichtes Fell, was ihn lange Zeit als Pelzlieferant interessant machte. Die Mähnenrobbe (*Otrya byronia*), die irritierenderweise auch noch Südamerikanischer Seelöwe genannt wird, ist dagegen durch die namensgebende Löwenmähne der Bullen gekennzeichnet. Auf unserem Felsen, an dem wir uns mehrmals langsam vorbeitreiben lassen, lungern jedenfalls nur die schlankeren, spitznasigen Pelzlieferanten herum.

768. (Do. 25. – Sa. 28.01.07) Die üblichen Besorgungen und Beschäftigungen. Am ersten Abend bei Wolf und Thomas auf der SANTA MARIA. Einer Hydra noch sehr im Originalzustand, wie Reinke ihn gezeichnet hat. Rolf berichtet über das Chartergeschäft. Er hat die Santa Maria 1985 gekauft und gleich mit dem Charterbetrieb begonnen. Anfangs wechselte er zwischen dem Mittelmeer im Sommer und der Karibik im Winter hin und her. Aber das karibische Geschäft lief zunehmend besser und schließlich blieb er ganzjährig dort. Aber immer nur gleichmäßige Wärme ist nichts für Europäer, und so hat es ihn irgendwann nach Feuerland verschlagen. Die ersten Charterfahrten unternahm er hier 1993. In dieser Zeit war es noch ziemlich anders. Es gab nur wenige Seekarten, schlechten Wetterbericht, und Informationen über geeignete Ankerplätze gab es praktisch gar nicht. Da hieß es früh am Tag starten und ab Mittags Ausschau halten nach einer geeigneten, geschützten Bucht. Man mußte früh suchen, um Reserve zu haben, falls sich keine Möglichkeit ergab und man noch eine ganze Strecke weiter mußte. Nach dem ersten Sommer hier hatte er dann auch prompt Magengeschwüre. Früher bot er auch längere Reisen an, und vier Wochen waren ein Standard für die Fahrt in die Antarktis. Heute dagegen hat niemand mehr Zeit, und so werden die Antarktisfahrten mittlerweile als Dreiwochentörn angeboten. Wobei die Kunden erstaunlicherweise bereit sind, den gleichen Preis wie für einen Vier-Wochentörn zu zahlen. Auch hat sich im Lauf der Zeit die Kundschaft gewandelt. Waren es früher meist Segler, die auch wirklich mitsegeln wollten, so sind es heute zunehmend Nicht-Segler die auch häufig mit einer erstaunlichen Kreuzfahrer-Mentalität gesegnet sind. Jochen berichtete, daß einige Kunden beispielsweise äußerten, sie wollten Kajak fahren. Er mußte aber das Kajak vorbereiten und ins Wasser bringen, und dann blieben die Kunden doch im Salon sitzen, offenbar, weil niemand (Jochen) mit ihnen mit paddeln wollte.

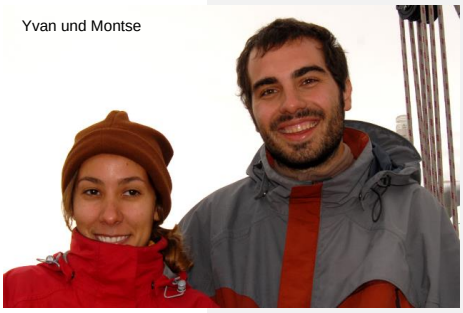
Seit 1993 auf Charterfahrt, die SANTA MARIA, eine Reinke-Hydra

Kraftstoff für die Reise: 7 x 20 l, nur die Hälfte unseres Zusatzvorrats

Stocken den Dieselvorrat auf volle 740 l auf. Schließe undichte Stellen. Der Steuerbordlüfter auf dem Vorschiff wird entfernt und das Loch mit einer Aluplatte geschlossen. Der Auslaß der alten Gasheizung wird ebenfalls entfernt und mit einem Alublech abgedeckt. Frage mich, weshalb wir das nicht schon früher gemacht haben. Die Sense für den demnächst häufig zu erwartenden Kelp wird geschärft, und Anke besorgt Bier und andere Dinge.
In der Stadt erstehen wir einen kleinen Pflanzenführer und eine DVD über Byrds Antarktisexpedition in den dreißiger Jahren. Letztere schauen wir uns dann abends an. Mal wieder Puschenkino mit wahrlich interessantem Inhalt.

29.01.07
Ushuaia - Puerto Williams
26,6 sm (13.256,4 sm)
Wind: SE 3, SE 7-8, SW 1
Liegeplatz: längsseits an MICALVI

769. (Mo. 29.01.07) Während Anke noch einmal los ist, um letzte frische Gemüse zu kaufen, bereite ich das Boot vor. Die vielen Dieselkanister müssen an der Reling festgezurrt werden, das Landstromkabel kann abgenommen und an Bord verstaut werden, zahlreiche Utensilien und Materialien der letzten Arbeiten sind ebenfalls zu verstauen oder zu sichern, die Persenning des Großsegels kann runter und schließlich bereite ich das Großsegel schon vor, damit es schnell gesetzt werden kann. Und zuletzt wartet noch der Abwasch in der Küche. Gegen 12:00 sind unsere Gäste eingetrudelt. Montserrat aus Barcelona, Yvan aus Andorra und Clare aus Nord-Irland. Wir werden diesmal eine richtig internationale Crew haben. Fehlt nur noch Anke, die immer noch unterwegs ist.
Eine kleine Verzögerung ergibt sich dann bei der Ausklarierung. Heißt es auf meinen Funkanruf zunächst, daß der Beamte an Bord kommt, kommt wenige Minuten später die Order, wir sollen zur Präfektur kommen. Anke fragt nochmal nach, ob alle kommen sollen oder ob der Kapitän genügt. Der Kapitän genügt. Doch alle unsere Gäste


Yvan und Montse

wollen gerne mit. Vielleicht haben sie Angst um ihre Ausweise. So kommt es, daß in der prefectura doch prompt die Frage gestellt wird, ob unsere Gäste etwa für die Überfahrt bezahlen müssen. Ich verstehe „natürlich“ nicht und bitte Yvan um Übersetzungshilfe. Erhobener Zeigefinger: Das sei per Gesetz verboten! Yvan reagiert spontan mit der Erläuterung, daß wir schon seit Monaten befreundet seien, wir hätten uns in Buenos Aires kennengelernt und instruiert auch sogleich Clare, wie sie antworten muß. Natürlich bezahlen die drei jeweils 25 US-Dollar. Und Anke überlegt schon, ob wir nicht 50 hätten nehmen sollen. Jaja, wenn man erst einmal Blut leckt. Das einzige heimische Boot, das einen unregelmäßigen Fährdienst aufrecht erhält, nimmt rund 100 US-Dollar pro Person. Und der Flug mit einem Sportflugzeug über den Kanal kostet 120 Dollar. Auf den letzten Drücker werden wir die frisch eingenommenen Dollar auch gleich wieder los, denn es gibt ein tagesaktuelles Angebot. Ein Taucherbetrieb gibt sein Unternehmen auf und bietet fabrikneue Sauerstofflaschen zu Fabrikabgabepreisen ab. Wir nehmen nach kurzer Überlegung auch eine, quetschen sie schnell zwischen die im Vorschiff lagernden Rucksäcke, und schon geht es los. Während des Ablegemanövers springt natürlich der Wind um, und statt uns vom Steg wegzutreiben werden wir plötzlich drauf gedrückt. Etwas knäpplich würgen wir uns noch raus, dann kann es endgültig losgehen. Die EGRETS und LINDISFARNES winken uns noch zu, dann strebt der Bug nach Osten. Wir setzen das Groß, und dachte ich anfangs noch an die Genua, so stecken wir lieber gleich ein Reff ein, und fünf Minuten später das zweite. Das einzige Vorsegel, daß wir dann rauskramen, ist auch gleich die Sturmfock, denn der Wind hat heftig aufgefrischt und bläst nach Anzeige mit bis zu 40 Knoten von achtern. Rechnet man unsere Fahrtgeschwindigkeit noch drauf, haben wir 45 bis 47 Knoten Wind. Das sind immerhin acht bis neun Beaufort, also schon ein kleiner Sturm. Gleich ein guter Einstand für unsere segelunerfahrenen Gäste.

Clare

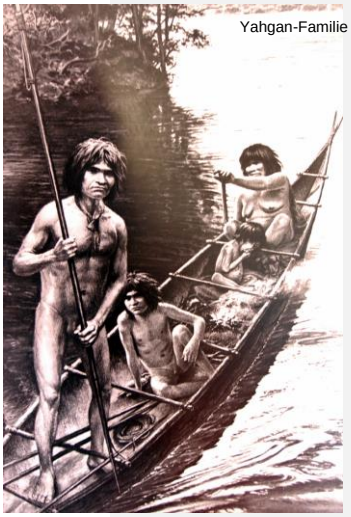
Wie gut, daß der Ofen wärmt!

Anfangs segeln wir daher nur unter dem zweifach gerefften Groß, doch nach einiger Zeit kommt die Sturmfock dazu. Das Boot ist unter dieser Besegelung ausgeglichener. Aber wie das hier so ist, ich mache mir bereits Sorgen, ob wir das Flach vor *Puerto Williams* umsegeln sollen, und ob wir dann gegen den möglicherweise aus Süd wehenden Wind überhaupt in den Hafen kommen, von einem Moment zum anderen flaut der Wind ab. Fast auf null. Und dann springt er um 180 Grad auf Nord. Bleibt aber schwach. Was hilft es, der Motor muß wieder ran. Irgendwann springt der Wind wieder um 180 Grad. Bleibt aber schwach, wenn man von einigen kurzen, heftigen Böen absieht. So Bleibt das Groß als Stütz stehen und wie nutzen die Böen, um schneller vorwärts zu kommen. Kurz vor *Puerto Williams* schließlich raumt der Wind und kommt mehr oder weniger als Backstagsbrise. Aber wir lassen es jetzt bei der Maschine, lieber schnell in den Hafen. Wer weiß, was noch kommt. Im geschützten Hafen von *Puerto Williams* ist es dann absolut windstill, so daß das Anlegemanöver eine Spielerei ist.

Stürmisches Wetter beschleunigt unser Vorankommen

Clare lädt uns zum Abendessen ein, und so treffen wir uns anderthalb Stunden später in dem einzigen geöffneten Restaurant des Ortes. Viel mehr gibt es wahrscheinlich nicht. Auch muß man sich erst an gewisse Gepflogenheiten gewöhnen. So steht zwar abierto im Fenster, aber im Restaurant ist keinerlei Licht. Lösung: Reingehen und nachfragen. Ist kein Gast da, wird auch kein Licht angemacht. *Claro*. Kommen Gäste, *no hay problema* und der Schalter wird umgelegt. Ist doch logisch. Oder? So sitzen wir dann zu fünft – Yvan und Montse haben sich auch eingefunden – an einem einfachen Tisch auf den universalen Gartenstühlen und essen Fisch mit Pommes und Salat. Einfach, aber wirklich gut. Die Köchin ist ein Unikum, genauso wie das Restaurant oder ihr Sohn.

771. (Di. 30.01.07) Wichtigste Tagesaktion heute: Einholen des Zarpe für die Fahrt nach *Puerto Montt*. Dafür haben wir zunächst die Seekarten gewälzt und eine Route überlegt, da wir einen Antrag formulieren müssen. Nach einem Blick in das Handbuch von Mariolina und Giorgio beschließen wir dann aber, den Antrag so kurz wie möglich zu formulieren und auf eine Routenbeschreibung zu verzichten, das erhöht die Spielräume. Denn angeblich gibt es auch verbotene Passagen. So geht das aber nicht, meint der Offizier der chilenischen Marine. Er braucht eine genaue Wegbeschreibungen mit allen Stops und den zu erwartenden E.T.A.[1], also den Ankunftszeiten.
„¿E.T.A. para los todos fondeados?“
„Si si, para todos los fondeados.“
Das kann ja nicht wahr sein. Wir versuchen zu erklären, daß das wegen Wind und Wetter unmöglich ist. Ja, wisse er. Es genügen auch Angaben pi mal Daumen. Ob er uns ein Beispiel für einen solchen Antrag geben könne. Er sucht in seinen Unterlagen und schließlich fischt er einen Genehmigungsbescheid für HARRIER OF DOWE raus. In dem ist eine Route beschrieben und als E.T.A. gibt es nur Puerto Eden (geschätzt 40 Tage) und *Puerto Montt* (geschätzt 85 Tage). Ich schreibe alles ab und unterschreibe den Vordruck. Der Offizier geht an seinen Computer, ruft eine Datei auf. Ah ja, ein Text für eine Genehmigung. Er ändert die Schiffs- und Personendaten im Kopf des Bescheids, die etwas andere Routenbeschreibung wird ignoriert, das ganze dann ausgedruckt und ich darf unterschreiben. Anke moniert, daß die E.T.A. im Bescheid mit Daten versehen sind, die viel weniger Zeit lassen als die beantragten 40 bzw. 85 Tage. Ich sage, sie solle das ignorieren. Das sei wohl eher eine Richtlinie wie der Piratencodex im Film. Und siehe, kaum hat der Offizier den unterschriebenen Bescheid wieder in den Händen, streicht er die Daten aus, unterschreibt seinerseits und *listo*. Alles fertig.
Wieso es aber ursprünglich hieß, er brauche eine Liste aller Stops mit Daten, wird mir auf ewig ein Rätsel bleiben.


Yahgan-Familie

Auf dem Rückweg machen wir noch einen Abstecher in das Martín Gusinde-Museum. Es ist in einem schnuckeligen kleinen Haus untergebracht und zeigt ein wenig über die Kultur der Indianer, ein paar ausgestopfte Vögel und ein paar Artefakte aus den Zeiten der ersten Besiedlung durch die Europäer. Die Sammlung ist offenbar weitaus größer und soll demnächst in einem modernen Museums-Neubau ausgestellt werden. Am meisten verweilen wir in dem Raum, der sich den Indianern widmet. Immerhin scheinen hier noch zahlreiche Nachfahren der Ureinwohner zu leben. Ein großer Teil des Lebens der Yamana oder auch Yahganes genannten Ethnie spielte sich im Kanu ab. Es war ein fester Teil ihrer Kultur und Voraussetzung ihres Überlebens in dieser unwirtlichen Gegend. Die Kanus wurden aus drei großen Borkenstreifen, meist der Immergrünen Südbuche (*Nothofagus betuloides*) angefertigt, die durch stärkere Äste in der Längs- und Zweige in der Querrichtung ausgesteift wurden. Die drei Borkenelemente wurden miteinander vernäht. Als Nähmaterial dienten die Barten von Walen, Sehnen, in Streifen geschnittene Seelöwenhaut und andere geeignete Materialien. Bis heute rätselt man offenbar noch, wie sie diese Nähte gedichtet haben. Dieses Wissen ist offenbar verloren gegangen. Die Größe der Kanus war

[1] E.T.A. = **E**stimated **T**ime of **A**rrival

hat formatiert

hat formatiert

unterschiedlich, aber sie variierte im Mittel zwischen 5 und 6 m Länge bei einem m Breite und sie boten 6 – 10 Personen Platz. Die Kanus wurden im Frühling hergestellt, da zu dieser Jahreszeit die Borke weicher und elastischer war.
Auf der Fahrt saß die Mutter am Heck und ruderte – nebenbei bemerkt, nur Frauen konnten schwimmen, die Männer nicht – die Kinder saßen in der Mitte des Kanus nahe beim Feuer, daß sie zu unterhalten hatten, der Vater stand im Bug, steuerte und jagte. Das Feuer befand sich auf einer Unterlage aus Steinen, Sand und feuchtem Laub. Feuer wurde ständig unterhalten. Der Verlust des Feuers konnten den Tod der Familie bedeuten. Daher war es stets die erste Angelegenheit an Land, eine Feuerstelle einzurichten.

Der südlichste Yachtclub der Welt

772. (Mi. 31.01.07) Der Wetterbericht sagt starken Sturm aus West voraus. Da bleiben wir besser im Hafen und nutzen die Zeit für eh in Kürze fällige Arbeiten. Auf dem Programm stehen Ölwechsel, Ölfilterwechsel, der Wechsel der Dieselvorfilter (nach 40 Betriebsstunden schon wieder dicht), das Säubern des Wasser-Abscheiders vor den Dieselfiltern. Bei der Gelegenheit wechsle ich auch das Öl in der Einspritzpumpe und nehme mir dann die Zeit, einen neuen Startknopf zu installieren, um den Motor wieder unabhängig vom Zündschloß starten zu können. Letzteres hat heute schon wieder gehakelt. Anke backt derweil Brot.
Da die MICALVI-Bar am Abend aus unerfindlichen Gründen geschlossen ist, kehren wir noch schnell bei Rex und Louise ein. Das hat immerhin den Vorteil, daß wir mal nicht so spät ins Bett kommen.

773. (Do. 01.02.07) Gestern abend hatten fast alle Boote Landleinen zum gegenüberliegenden Ufer ausgebracht. Aber der erwartete und angesagte heftige Wind ließ sich nicht blicken, genauso wenig wie die Bedienung der MICALVI-Bar. Die Nacht war folglich ruhig und friedlich, obwohl der Druck von knapp 1.000 hPa steil auf 982 hPa abfiel.

Armada de Chile
DIRECTEMAR
A-Nº 320227

CERTIFICADO

LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PUERTO WILLIAMS, QUE SUSCRIBE :

C E R T I F I C A:

QUE, LOS SIGUIENTES CIUDADANOS ALEMANES CRUZARON EN NAVEGACIÓN EL SUR DEL "**CABO DE HORNOS**" A BORDO DEL "**JUST DO IT**", VELERO DE BANDERA ALEMANA, EL DÍA 22 DE ENERO DEL AÑO 2007:

MARTÍN BIRKHOFF	**PASAPORTE N° 1463631509**
ANKE PREISS	**PASAPORTE N° 9544241649**

OTÓRGUESE EL PRESENTE DOCUMENTO AL INTERESADO, PREVIO CUMPLIMIENTO DEL DERECHO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO Nº 501, DEL D.S. (M.) N° 427.

PUERTO WILLIAMS, 30 DE ENERO DEL 2007

DOMINGO HORMAZABAL FIGUEROA
TENIENTE 1° LT
CAPITÁN DE PUERTO DE PUERTO WILLIAMS

Am Vormittag begeben wir uns erst mal zur Dienststelle des Hafenkapitäns und holen unser Zertifikat ab: Nun sind wir „amtlich beglaubigte Kap Horniers“. Die Urkunde ist wirklich sehr hübsch gestaltet und wir freuen uns, daß die chilenische Marine diese kleine Aufmerksamkeit für uns „Vergnügungssegler“ bereit hält.

Am Nachmittag wandern wir Richtung Cerro Bandera, dem nächstgelegenen Berg, um von seinem Gipfel aus die Aussicht zu genießen. Ein junger Hund schließt sich uns an und wird uns auch die gesamte Strecke begleiten. Der Weg führt durch lichten, aber richtig wilden Urwald. Überall rottende, umgestürzte Stämme und kaum wegsames Gelände. Auch unser Weg erfordert wiederholtes Überklettern erst kürzlich umgestürzter Bäume. Wir finden wieder

Magellan-Specht

die gelben Orchideen, aber auch eine einsame Magellan-Erdbeere (*Rubus geoides*). Die Vogelwelt hält sich sehr zurück, vielleicht wegen des Windes. Immerhin bekommen wir zwei Spechte zu Gesicht: Den Magellan-Specht (*Campephilus magellanicus*) in männlicher Ausführung mit knallrotem Kopf und weiblicher Ausführung mit schwarzem Kopf und kleiner Haube. Leider wird uns der Wind aber zu stürmisch. Die umgestürzten Bäume sprechen eine deutliche Sprache und das Knarren und Knarzen, das wir allenthalben hören, trägt auch nicht zur Beruhigung bei. So beschließen wir den geordneten Rückzug und streben JUST DO IT, dem warmen Salon und einem heißen Kakao mit Rum entgegen.

Yellow Orchid (*Gavilea lutea*)
Foto: A. Preiß

Am Abend begießen wir nach gemeinsamem Besuch des JUST DO IT-Restaurants unsere amtliche Beglaubigung mit Rex und Louise bei Pisco Sour in der MICALVI-Bar, die mit etwa anderthalb Stunden Verspätung öffnet. Und wir tackern die Wimpel unserer Heimatvereine an eine noch verbliebene freie Fläche in diesen weihevollen Räumen. Der kleine Schönheitsfehler, daß ich die Flagge des HCR[2] auf dem Kopf befestigt habe, läßt sich schnell beheben. Anke ziert sich noch ein wenig, aber dann klappt es sogar mit den „Anstandsfotos“. Wir hoffen, die Clubs, besser ihre Mitglieder freuen sich darüber, daß ihre Wimpel nun an diesem illustren Ort eine Heimat gefunden haben. Irgendwie war der Abend etwas alkoholreich. Jedenfalls merke ich eine ausgeprägte Bettschwere, dafür aber wenig vom stürmischen Wind, der mittlerweile durch die Riggs der 16 hier versammelten Yachten heult.

WYC- und HCR-Wimpel für den MICALVI-Club

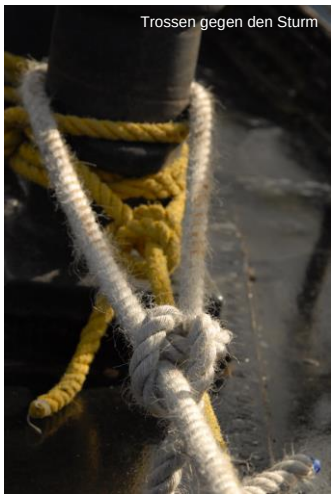
774. (Fr. 02.02.07) In der Nacht fällt der Druck von zwischenzeitlich 1.000 hPa wiederum steil ab auf diesmal sogar 980 hPa. Anke steht zwischendurch sogar auf, um die Leinen zu kontrollieren, da JUST DO IT in den Böen hin und wieder heftig einruckt und die Leinen dabei beängstigend ächzen und knorzen. Ich merke davon erst was, als sie das Schiebeluk nach getaner Arbeit wieder schließt. Sie hat auch Glück gehabt und ist trocken geblieben. Manche Bö wirft in dem kleinen Flußlauf, in dem die MICALVI liegt, erstaunliche Wellen auf und weht dann die Kämme ab.
Immer wieder prasselt das Wasser in den Böen hörbar auf unser Deck. Dabei ist das Flußtal recht geschützt. Es läßt sich gut ausmalen, wie es draußen auf dem Beagle-Kanal aussieht. Weniger vorstellen können wir uns jedoch die Bedingungen am Kap Horn. Im chilenischen Wetterbericht auf Kurzwelle werden für das dortige Seegebiet *rachas*[3] mit einer Stärke von 100 bis 120 Knoten angesagt, und Wellenhöhen von 8,50 m und höher.

---

[2] HCR = Hochsee-Club Rasmus e.V., Hannover. Der andere Club ist der WYC, der Weser Yacht Club Bremen, der interessanterweise aber in Lemwerder außerhalb Bremens gelegen ist.
[3] racha (span.) = williwaw (engl.) “Their action is stronger in the coves and the waters lying under steep mountainsides. Gusts descend from the valleys in a roar of shaken trees and whistling whirlwinds on the rocks. Small twisters of foam and water appear on the sea, rushing

Viel Wind auf dem Beagle-Kanal

Nach einem Zwischenfrühstück und dem obligatorischen Kontakt in der morgendlichen Funkrunde ziehen wir uns wieder ins Bett zurück. Bei solch einem Wetter ist das doch das Beste. Doch die Sonne läßt sich zunehmend blicken, und schließlich halten wir es nicht mehr aus, raus ans Licht, an die Sonne, dem Wind zum Trotz. Auf eine Wanderung in die Berge verzichten wir lieber. Monique berichtet von zahlreichen umgestürzten Bäumen in den höheren Lagen. Lieber besuchen wir das äußerste östliche Ende von Puerto Williams. Hier leben rund 50 Nachfahren der einstigen indianischen Bevölkerung. Unter ihnen Christina Calderon, die falls sie noch lebt, die letzte reinrassige Indianerin ist. Sie wurden in den sechziger Jahren in das junge Puerto Williams umgesiedelt, da die Aufgabe von Missionsstationen in ihrem früheren Siedlungsgebiet ihre Existenz in Frage stellte. So die offizielle Begründung. Schwer nachzuvollziehen, wie man das zu werten hat. Irgendjemand erzählte uns, daß es in ihrer kleinen, etwas abseits vom Hauptort gelegenen Siedlung ganz schauerlich aussehe. Der Müll werde aus den Fenstern geschmissen, alles sei vergammelt und unansehnlich. Das können wir aber nicht bestätigen. Hier und da lag etwas Gerümpel an einem Haus, die kleine Siedlung sah aber keineswegs heruntergekommen und verdreckt aus. In einem kleinen Holzgebäude werden Kunst- und Handwerksarbeiten der Indianer verkauft, die sich auf diese Weise ein kleines Zubrot verdienen. Darunter traditionelle Flechtkörbe und Behältnisse aus Juncus. Die Halme der Binsen werden gekocht, wenn ich es richtig verstanden habe, zuvor auch geräuchert und dann ausgepreßt, was ihre Dauerhaftigkeit und Geschmeidigkeit verbessert. Anschließend können sie verarbeitet werden. Traditionelle Anwendungen waren Flechtereien aller Art, aber auch das Nähen und Binden. So wurden die Kanus auch mit Juncus-Halmen vernäht, oder Pfeil- und Speerspitzen mit Juncus an die jeweiligen Schäfte genäht.


Trossen gegen den Sturm

Villa Ukika, hier leben die letzen Abkömmlinge der Yahgan-Indianer

Von hier schlagen wir uns ein wenig seitwärts in die Botanik und folgen einem kleinen Bachtal. Zahlreiche umgestürzte und abgestorbene Baumstümpfe begleiten das Gewässer. Spuren der Biber? Zwar finden wir keine Biberbauten, aber es gibt sie hier in jedem Fall. Dafür umschwirren uns zahlreiche Spatzen, auch der Magellan-Fink und ein amselgroßer Piepmatz. Ein

---

at incredible speed on the surface accompanied by curtains of rain or hail that hide the coast to the eye. The average duration of this phenomenon is 8 to 10 seconds, but they sometimes reach a second." (zit. nach Rolfo, G. & M. Ardrizzi – Patagonia & Tierra del Fuego. Nautical Guide.)

Land Art? Tribal Art? Indian Art?

Künstler, der offenbar mit ausgeprägten Bezügen zu indianischen Motiven arbeitet, hat überall im Unterholz, aber auch in kleinen Lichtungen und auf einer Insel im Bach Skulpturen aus Wurzelholz und Stämmen aufgestellt und diese fragmentarisch bemalt. Sie verkörpern offenbar Gestalten aus der Yahgan-Mythologie.

Am Ende unseres Weges stoßen wir auf einen verwunschenen, aber hübsch gestalteten Camping-Platz. Zwar ohne Gäste, aber es findet sich alles, was man gebrauchen kann, vor allem eine Handvoll Grillstände. Von ihm aus zieht sich ein gut präparierter Steig den nächsten Hügel hinauf. Der steile Weg ist wirklich gut ausgebaut und mit zahlreichen kleinen Treppen, Aussichts- und Ruhekanzeln versehen. Geländer sind mehr als Orientierung oder als Richtungshilfe angebracht, oft kann man von den Kanzeln bequem in einen Abgrund oder das tief darunter liegende Flußbett springen. Alles macht den Eindruck, als habe hier ein Künstler gearbeitet (was sich später auch bestätigt). In Deutschland würde man für einen derart angelegten Weg sicher erschlagen und der Vertreter oder die Vertreterin des Gemeindeunfallversicherungsverbandes würde vom Schlag getroffen werden.

Ruphus-collared Sparrow
(*Zonotrichia capensis*)

Patagonian Sierra-Finch
(*Phrygilus patagonicus*)

Am Nachmittag kehrt die SANTA MARIA AUSTRALIS von ihrer Antarktisfahrt zurück. Wie sollte es anders sein, wir treffen uns abends in der MICALVI-Bar, um das Ereignis zu begießen. Jochen übergibt uns sogar noch einen Block Antarktis-Eis, den sie im Gefrierschrank mitgenommen haben. Es ist wirklich anders als das Eis, das wir gewöhnlicherweise selbst produzieren. Es enthält Luftblasen, dicht an dicht. So glitzert und funkelt es auch geheimnisvoll im Licht. Und niemand vermag zu sagen, wie alt die eingeschlossene Luft ist. Martina, eine der Chartergäste meint, immer am Geruch der einzelnen Luftblasen das Alter bestimmen zu können: z. B. Jahr der französischen Revolution, Geburt von Friedrich, dem Großen, zweites Amtsjahr von Karl dem Großen usw. Ansonsten ist die Stimmung der Gruppe ein wenig gemischt. Es gab wohl zwei schwierige Charaktere, die jetzt auch nicht anwesend sind. Der Kapitän und Jochen fanden die Gruppe entsprechend anstrengend. Jochens Los wurde aber offensichtlich dadurch erleichtert, da er der hübschen und einzigen jugendlichen Mitreisenden sichtbar nahe gekommen ist. Und ein wenig wird geklagt über das traurige Los der Charterkunden. Kein Wunder, drei Wochen sind eine kurze Zeit, und wegen widriger Winde und Bedingungen dauerte die Reise über die Drake-Passage sechs Tage, so blieb in der Antarktis nur wenig Zeit. Und da hatte man nur zwei Sonnentage. Auf dem Rückweg gab es allerdings auch großes Glück. Sie sind noch gerade so eben vor dem heftigen Sturme in geschütztes Gewässer gekommen und konnten sich in der *Caleta Martial* verkriechen. Der Windmesser hat dort, vor Anker, Windgeschwindigkeiten bis zu 95 Knoten gemessen. Die Prognose gab ja *rachas* mit 100 und mehr Knoten an.

Löwenzahn! (*Taraxacum officinalis*)

775. (Sa. 03.02.07) Am Morgen tauchen wieder einmal erste Interessenten für die MICALVI-Bar auf. Der Inhaber scheint aber nicht gerade geschäftstüchtig, und so kehren die Heerscharen unverrichteter Dinge wieder an Bord ihres Kreuzfahrers zurück. Aber sie geben nicht auf, und irgendwer hat schließlich wohl doch die Öffnung der Bar erreichen können. Der

Auflauf stammt von der NORDNORGE, die an die kleine Pier von *Puerto Williams* gegangen ist. Viele der Chartergäste stammen aus Deutschland, und so werden wir häufig angesprochen. Sie kommen aus Bremen? Weil der Heimathafen am Heck geschrieben steht. Sie sind wirklich von Deutschland aus bis hierher gesegelt? Wie lange dauert es über den Atlantik? Ist es nicht gefährlich? Und was nicht noch alles. Ich überlege, ein Schild zu malen, und gegen Eintritt zur Schiffsbesichtigung und persönlichen Interviews zu laden. Andererseits erfahren wir auch ein paar Neuigkeiten von der NORDNORGE und des zweiten Hurtigrutenschiffes das im Moment hier unten kreuzt. Das zweite Schiff ist in der Einfahrt von *Deception Island* (Antarktis) auf Grund gelaufen und hat sich den Rumpf aufgerissen. Man wartet dort auf *assistance* und dann ruhiges Wetter, um die Drake-Passage zu passieren. Die Chartergäste hat die NORDNORGE übernommen. Da es nicht genügend Kammern gab, wurden in den Aufenthaltsräumen Bettenlager gebaut. Auch die Gäste auf der NORDNORGE halfen bei der Vorbereitung des Schiffes auf die unerwartete Personalerhöhung. Zum allgemeinen Bedauern, aber mit Verständnis aufgenommen, wurde dann das Reiseprogramm geändert und der abschließende Ausflug zur Weddel-See fiel aus. Dafür hatten sie das Vergnügen, in dem ausgewachsenen Sturm zu geraten. Das Schiff sei nur noch mit 2 kn über Grund gelaufen, habe 50 Meilen in 24 Stunden zurückgelegt. Der Kapitän hat sicher die überwiegende Zeit den Bug in den Wind gehalten. Auch eine Art Abenteuer. Eins von der Sorte, auf die man gerne verzichtet.

Weißwein mit Antarktiseis

Fahrtenseglerwelt in der MICALVI-Bar

Mit Rex, Louise und Pisco Sour

Wir leiden heute ein wenig über den Umstand, daß wir das erste Boot in einem Dreier-Päckchen sind. Auf unserem Nachbarboot ist ein kleines Mädchen, das sich mit einem Jungen von einem anderen Boot angefreundet hat. Entsprechend lebhaft ist der Transitverkehr über unser Deck. Da die beiden noch zu kleine sind, verlangt ihr Bewegungsdrang nach elterlicher Unterstützung, und so geht es hin und her. Wobei die Mutter sich ausgesprochen steif und polterig bewegt. Natürlich mit festen Wanderstiefeln. Der Dreck, der an Bord getragen wird, ist kein Problem, daß läßt sich abspülen. Aber das Gepolter. Manchmal zucken wir richtig zusammen. Als dann auch noch Gäste kommen und anfangen, auf unsere Reling zu steigen, statt darüber, bekomme ich fast Anfälle. Muß mich sehr beherrschen, um ihnen in ruhig, gemessenen Worten klar zu machen, daß eine Reling für solche Belastungen nicht ausgelegt ist. Dann kommt auch noch Clark längsseits. Er bewegt sich lautlos und vorsichtig, selbst im Pisco-Sour-trunkenen Zustand, der ihm am nächsten Tag gnädige Teilamnesie beschert. Mit ihm kommt Pascale, eher wieder der Polterfraktion zuzurechnen. Pascal gehört zur Generation der jüngeren Franzosen, die eine gute Sprachausbildung erhalten haben. Sie spricht neben ihrer Muttersprache, die können bekanntlich alle Franzosen, auch Spanisch, Englisch und Deutsch. Sie hatte im AfASyN einen Aushang gemacht, da sie eine Mitsegelgelegenheit suchte. Nun hat sie bei Clark Aufnahme gefunden und ihn sogar überzeugt, daß er doch statt in die Kanäle besser in die Antarktis segle.

Aus dem Gästebuch der MICALVI-Bar

Zurück zum Pisco-Sour. Während des abendlichen Stelldichein am nun wirklich nicht weit entfernten Tresen erfragen wir das Geheimnis des Pisco Sour. Man nehme

einen nicht zu stark alkoholhaltigen Pisco, so 30 bis 35 %[4], ein einfaches Sektglas, Zitronensaft, Eiklar und eine gute Hand, denn auf das Rühren kommt es an. Pisco ist im Grunde ein Weinbrand. Allerdings verwendet man eine besondere Traube, keine der üblicherweise für die Weinproduktion verwendeten Sorten. In Chile wird sie überwiegend in der „Region 4“ angebaut. Bei den hochprozentigeren Sorten gibt es, ähnlich wie beim Whisky oder beim brasilianischen *Cachaça*, große Qualitäts- und Preissprünge bis hin zu Liebhaberbränden, die zig Dollar kosten. Ob es sich um ein chilenisches oder peruanisches Nationalgetränk handelt, darüber scheiden sich die Geister.

Pisco Sour – MICALVI-Style

Für 750 ml

300 ml Pisco Sour (35%)
450 ml gepreßter Zitronensaft
1 Eiklar
Puderzucker
Ein paar kleine Eisstückchen

1. Pisco Sour, Zitronensaft und Eiklar mit der Hand verrühren, möglichst so, daß sich etwas Schaum an der Oberfläche bildet.
2. Glas mit dem Rand in Zitronensaft tauchen, dann in Puderzucker
3. Ein paar kleine Eisbröckchen ins Glas geben, mit Pisco Sour auffüllen. Fertig

So lange kaum Gäste da sind, spielt der Wirt gute Musik. Folklore der Inti Ilimanis, auch in Europa bekannt, und Lieder von Mercedes Sosa. Mit den Gästen erhält die verwestlichte Popmusik Vorrang.

776. (So. 04.02.07) Der Tag verspricht trocken und windarm zu bleiben. Trotz einiger Bedenken, ob wir nicht vielleicht besser losfahren sollten, entschließen wir uns, die lang ersehnte Wanderung auf den Cerro Bandera zu machen. Wir wählen diesmal für den Aufstieg den langen, aber bei weitem nicht so steilen Weg am Nordhang entlang. Er führt lange Zeit durch Südbuchenwälder und ist hervorragend ausgestattet. An schwierigen Stellen befinden sich Tritthilfen oder gar richtige Treppen. So etwas würde man hier, am Ende der Welt gar nicht vermuten. Auf halber Strecke öffnet sich ein Ausblick und erlaubt einen Blick auf den Beagle-Kanal. Unten zieht gerade die NORDNORGE vorbei. Sie kommt vom Kap Horn und geht jetzt weiter nach Santiago. Hinter dem Aussichtspunkt wendet der Weg und es geht jetzt etwas steiler dem Gipfel entgegen. Die Wuchshöhe der Bäume nimmt ab, dafür nehmen die Orchideen zu. Wir begegnen wieder zahlreichen Gelben Orchideen und den teilweise wie bei uns die modernen Windmühlen in Reih und Glied stehenden Dog Orchids. Der Übergang in die baumfreie Zone erfolgt ziemlich abrupt. Wir treten aus einem Waldrand und vor uns liegt eine offene Fläche, von Krüppelwäldern (Südbuchen natürlich) umgeben. Sie wird von einem Moos und Flechtenhügelchen neben dem anderen gebildet. Das ganze wirkt ein wenig wie ein japanischer Garten. Bei genauem Hinsehen entdeckt man in den Mooshügelchen auch ein paar rote Beeren und andere Blättchen. Es gibt also doch noch Gehölze. Auf diesem Untergrund läuft es sich unsagbar bequem, wie auf einem weichen, dicken Teppich. Wir steigen zwischen zwei Krüppelbuchenwäldern höher und kommen dann zum Punkt, an dem die namensgebende chilenische Flagge weht.

Auf der Gipfelhöhe des Cerro Bandera

Frisch vom Sturm gefällt

Hier haben sich gerade drei junge Israeli eingerichtet und kochen arabischen Mokka. Wir pausieren zusammen und teilen Kaffee und Müsliriegel. Die Israelis haben ihrer Tradition entsprechend den Militärdienst hinter sich und verbringen nun ein Jahr auf Reisen. Sie wollen eine fünf Tage dauernde Wanderung in den Bergen Navarinos machen. Einer von ihnen trägt ein Palästinensertuch. Das Gespräch mit ihnen ist interessant, kommen sie doch mit einer ganz

[4] Die höherprozentigen Piscos sind zum Genuß pur oder mit Eis gedacht.

anderen, von einem halbkriegerischen Hintergrund gebildeten Lebenserfahrung hierher. Sie wollen auch „den Militärdienst und diesen ganzen shit“ auf diese Weise vergessen und hinter sich bringen, den Kopf wieder frei kriegen.

Im Irish Pub

Auf dem Rückweg nehmen wir den steilen Abstieg. Er ist wirklich steil und wegen der Regenfälle der vergangenen Tage auch recht glitschig. Besonders beeindruckend die Zahl der umgefallenen Bäume, vor allem der ganz frisch umgestürzten. Erkennen den Wald an uns bekannten Orten gar nicht mehr wieder. Und wir bereuen auf einmal keineswegs mehr, daß wir vor ein paar Tagen umgekehrt sind. Der Aufenthalt hier war sichtbar nicht ungefährlich. Wir machen dann auch ein schönes Beweisfoto vor einem der Wege, die mitten auf den Wanderpfad gestürzt sind.

Wieder im Ort stärken wir uns bei Kaffe, Bier und Kuchen im Irischen Pub. Irische Pubs gibt es offensichtlich an jedem Ort der Welt, genauso, wie man heute unweigerlich auch in den entlegensten Winkeln auf einen Sachsen trifft. Karl May hat da offenbar seine Spuren hinterlassen. Vom Kaffee aus kann man die schmucklose Fassade des kleinen Restaurants betrachten, in dem wir unser erstes Abendessen genommen haben, Puerto Williams ist eine 2.200 Seelen große Gemeinde, die gegründet wurde, um die chilenischen Territorialansprüche in diesem Teil der Welt zu unterstreichen. Aus den fünf einfachen Hütten, mit denen alles begann, ist ein nüchterner Ort entstanden, der aber nicht ohne Reiz ist. Die meisten Einwohner dienen in irgendeiner Art und Weise dem Militär. Zivilbevölkerung ist in der Minderheit. Die Regierung unterstützt diesen Außenposten sichtbar. Jedenfalls wirken die meisten Häuser adrett, sind in gutem Zustand und überhaupt wirkt die ganze Stadt sehr sauber. Alle Gebäude, auch die Wohnhäuser, die dem Militär zuzurechnen sind weiß gestrichen und wirken sehr einheitlich. Klar, man hat sich eines Baukastensystems bedient. Nur die kleine Kirche fällt mit ihrem leuchtend grünen Dach und Turm aus dem Rahmen, vor allem, wenn dahinter eine schwarze Wolkenwand droht. Unter den Zivilisten gibt es zahlreiche Fischer. Ihre Häuschen sind meist kleiner und bunt bemalt. Vor allem türmen sich in den Gärten und Höfen die Körbe für den Fang der Centollas. Das kleine Viertel der Indianer liegt ein wenig abgesetzt vom Rest des Ortes. Es gibt ein neues und architektonisch beeindruckendes Rathaus, ein nicht minder interessantes Schulgebäude und ein nahezu fertig gestelltes Mehrzweck-Gebäude, das zukünftig die Sammlung des Martí Gusinde-Museums ausstellen soll. Alles in besten Zustand. Überhaupt wirkt der Ort eher sauber und aufgeräumt. Daß es außerhalb der Militärsiedlungen schauerlich aussehen soll und bei den Indianern in der *Ukika*-Siedlung der Müll zum Fenster rausgeworfen wird und sich vor den Hütten türmt ist glücklicherweise ein Gerücht. Hier und da steht ein wenig Gerümpel im Hof, aber solche Bilder finden sich bekanntlich auch in deutschen Schrebergärten. In *Ushuaia* beispielsweise konnte man, wenn man sich ein wenig abseits der zentralen Ortsteile begab, viel ärmlichere und auch viel verschmutztere und runtergekommene Ecken finden.

Der Abend findet uns wieder in der Bar. Wir trinken einen letzter Pisco Sour und Anke ersteht ein T-Shirt. Dann ziehen wir uns zurück, um den nötigen Schlaf zu finden und Kraft für die zukünftigen Taten.

05.02.07
Puerto Williams – Caleta Olla
56,5 sm (13.312,9 sm)
Wind: N 3, W 3, W 4
Liegeplatz: im *raft* mit LA FLANEUSE vor Anker, Landleinen

777. (Mo. 05.02.07) Es muß gegen sieben sein, als ich Motorengeräusche höre. Wieso müssen die Leute ihre Motoren denn immer so lange vor dem Start im Leer lauf laufen lassen. Dann wird er aber leiser. Der Störenfried macht sich auf den Weg.
Eine halbe Stunde und zehn Minuten Fehlgang später klingelt der Wecker. Blick aus dem Luk, vor uns ist kein Boot mehr zu sehen. So was. Auch LA FLÂNEUSE hat sich klammheimlich vom Acker gemacht. Wir bemühen uns nach dem Aufstehen und dem Frühstück erst mal um letzte organisatorische Dinge. Anke bezahlt unsere Liegegebühren, ist also erfolgreich, ich bekomme keinen Diesel, bleibe erfolglos. Kein Mensch zu sehen an der Tankstelle. Keine Telefonnummer, keine Angabe der Öffnungszeiten. Dann verzichten wir eben auf die letzten 40 Liter Diesel. Unsere 700 Liter, die wir im Tank und in 13 Kanistern gehortet haben, werden schon reichen.
Verabschieden uns von Rex und Louise, von Ken, von Clark und Pascale, die als Mitseglerin zugestiegen ist und ihn nun zu einer Antarktisfahrt überredet hat, und mit einer Verbeugung vor der alten CONTRAMAESTRE MICALVI. Dann springt der Motor schlecht, aber immerhin an. Was das nun wieder soll? Wir haben doch Öl gewechselt, Filter gewechselt, und und und. Anke ärgert sich und ich grüble. Immer diese Unsicherheiten. Aber was soll es. Das Wetter ist einigermaßen zufriedenstellend, also erst einmal los. Umkehren können wir immer noch. Clark geht mit seiner CONDESA auf eine Ehrenrunde, Rex und Louise werfen die Landleinen los. Ein letztes Lebewohl. Ob und wo wir uns wohl wiedersehen? Mich beansprucht das Steuern, und so blicke ich nicht lange nach achtern. Dann schalte ich den Autopiloten ein und berge die Fender und Leinen. Anke macht derweil die obligatorische Funkkonversation mit den Dienststellen der chilenischen Marine.
Der Tag ist ruhig, aber grau. Viele Wolken, mäßige Fernsicht. Dennoch können wir die Berge, die *Ushuaias* umfangen, ahnen. Wir motoren vor uns hin. Zeitweise können wir das Groß als Stützsegel nutzen und unseren Spritkonsum reduzieren. Doch dann dreht der Wind wieder vorlicher und in der Ferne künden sich graue Regenflagen an. Einzig eine Handvoll Seeschwalben, die ein paar hundert Meter vor uns jagen, sorgen für etwas Abwechslung. Als wir näher kommen, entdecken wir, daß sie offenbar gemeinsam mit Pinguinen jagen. Letztere treiben die Beute offensichtlich zusammen und an die Oberfläche, und dort bedienen sich dann beide Seiten.
Erstmals lassen wir den Leuchtturm Les Eclaireures und damit die Einfahrt Richtung *Ushuaia* rechts liegen. Die wolkenverhangenen Berge sind nicht sehr interessant, und so bummeln wir Stunde um Stunde voran. *Puerto Navarino* gleitet vorbei. Ein typischer Puerto! Wir würden uns ja beim Wort *puerto* einen Hafen mit Molen, Kajen, Wellenbrechern und Verladekränen vorstellen. Aber dieser *puerto* ist wie viele seiner Namenskollegen nicht mehr als eine Landestelle. Eine geschützte Bucht mit Strand, ein Haus, in dem sich heute eine Marinedienststelle befindet, mehr nicht.

Der Tag ist grau in grau

Jenseits dieses Hafens rücken die Berge näher zusammen, der Beagle-Kanal wird schmaler. Gelegentlich lassen Wolkenlücken ahnen, daß in zweiter Reihe höhere, schneebedeckte und vergletscherte Gipfel sich erheben. Meist ist die Sicht aber so schlecht, daß man gerade noch die Ufer und die unteren Meter der Berge sehen kann. Früher dachte ich, um einen Südbuchenwald zu sehen, müßte ich sicher eine richtige Expedition zu abgelegenen Orten im Süden Chiles machen, aber die Wirklichkeit ist anders. Südbuchen beherrschen das Landschaftsbild. Drei Arten gibt es hier: die Antarktische Südbuche (*Nothofagus antarctica*), von den Einheimischen Ñire genannt, die Tall Deciduous Beech (*Nothofagus* pumilis) ist die Lenga der Feuerland-Indianer und die immergrüne Birkenblättrige Südbuche (*Nothofagus betuloides*), die auch Coigüe de Magellanes heißt. Ihre Blätterdächer sind oft in Etagen oder Schichten

Caleta Olla, im *raft* mit LA FLÂNEUSE

ausgebildet und erinnern an das alter Kiefern. Apropos Kiefern, Nadelbäume sieht man hier nicht. An windexponierten Stellen bilden die Kronen der Südbuchenwälder ganz eigenartige, geflammte Muster, so wie man es von einem im Wind wogenden Kornfeld kennt.
Unseren ursprünglich angestrebten Ankerplatz lassen wir links liegen. Auch wenn es grau ist und mittlerweile auch ausgiebig regnet, die Bedingungen sind günstig, es ist noch nicht zu spät und die Tage dauern lange. So beschließen wir, zur Caleta Olla zu fahren. Damit haben wir dann rund 55 Meilen zurückgelegt und etwa ein Zehntel der Strecke nach *Puerto Natales* bzw. *Puerto Eden*. Einen der beiden Orte müssen wir anlaufen, um Diesel nachzutanken. In der Caleta liegen bereits drei Boote, darunter auch die LA FLÂNEUSE. Michel und Monique winken uns heran. Wir bilden ein Anker-raft. Wie schön. Das erspart uns das Ausbringen eigener Landleinen. Dann verkriechen wir uns aber erst mal unter Deck. Der Ofen wird in Gang gebracht, um die nassen Klamotten zu trocknen und etwas Wärme zu spenden. Und Anke hat bereits ein Abendessenrezept ausgeguckt. Daß wir dann bei der Suche nach Zutaten auf eine Handvoll überlagerter und vergessener Bratwürste stoßen, ertragen wir schlußendlich mit Gelassenheit. Obwohl, ich hatte mich sehr auf eine schöne Bratwurst gefreut. Aber wer solches vergisst, der gehört auch vom Leben bestraft.

778. (Di. 06.02.07) Anke schläft bis halb elf. Ich bin schon früh wach und lausche dem Patagonien-Netz. Es gibt gute Neuigkeiten. Timo und Sandra bekommen in Kürze einen neuen Mast. Vielleicht heute, vielleicht morgen. Na ja, wir sind in Südamerika, das kann auch nächste Woche bedeuten. SADKO ist inzwischen auf *Deception Island*. Demnach wird die Zufahrt in den Kratersee nicht vom Hurtigroutenschiff blockiert.

Bei uns herrschen Niesel, Regen, vereinzelt auch etwas Hagel und Schnee. Grauer Himmel. Die Sicht ist gar nicht mal schlecht, aber nach oben begrenzt. Von dem umgebenden Panorama bekommen wir nicht viel mit. Sonne ist Glückssache. Anke beklagt es und Monique auch.
Dennoch wagen wir am Nachmittag einen Landausflug. Trotz Regen. Und Überraschung und Freude, unser kleiner Außenborder läuft trotz der widrigen Umstände ziemlich auf Anhieb und bringt uns an den etwa 1000 m entfernten Strand und später wieder zurück. Anderen Seglern, die hier liegen ergeht es da schlechter, und sie müssen ihr Schlauchboot zurückrudern.

Über Kies und Muschelablagerungen kommen wir erst auf ein paar Salzwiesen mit zahlreichen blühenden Strand-Grasnelken (*Armeria maritima,* jajaja) und dann in ein dichtes Unterholz. Der Boden ist weich und nachgiebig, und alles ist naß, naß, naß. Entsprechend wasserfest sind wir auch eingepackt. Hin und wieder stapfen wir durch sumpfige Flecken oder queren einen kleinen Bachlauf mittels umgestürzter Bäume. Angesichts der allgemeinen Nässe eine ziemlich schlüpfrige Angelegenheit, die wir aber ohne Unfall meistern. Schnell befinden wir uns in einer Art Urlandschaft mit Fluß. Die vorherrschenden Bäume sind Südbuchen, im Unterholz dominiert Canelo (*Drimys winterii*). Es gibt auch Calafate, eine Berberitze, (*Berberis buxifolia*), deren blaue Beeren man essen kann, und die von den Argentiniern gerne für Eis verwendet werden. Sie schmecken säuerlich, fast ein wenig wie eine Blaubeere, haben aber einen bitteren Beigeschmack. Auch der englisch „prickelnde Hitze“ genannte Strauch (*Pernyetta mucrunata*) taucht wieder auf, aber diesmal nicht so klein versteckt, wie auf dem Cerro Bandera, sondern als ansehnlicher Busch. Deren Früchte schmecken aber so ziemlich nach nichts. An einigen Stellen ist die Anwesenheit von Bibern unverkennbar. Sie haben richtige Kahlschläge angelegt und recht kunstvolle Stauseen geschaffen. Einer beeindruckt mich aufgrund seiner ungewöhnlichen Machart

besonders. Sie haben nicht einfach einen Taleinschnitt geschlossen und gestaut, sie haben einen regelrechten Ringdamm errichtet, um einen größeren, aufgestauten Bereich in recht flachem Gelände zu schaffen.

Naß, naß, naß

Wieder zurück an Bord gibt es erst einmal Kakao mit Rum für die Mannschaft und allgemeines Trocknen für die Garderobe. Den Abend verbringen wir dann an Bord der LA FLÂNEUSE zusammen mit Monique und Michel sowie Pierre und Arnould von der CRAZY BEE und einer guten Flasche französischen (!) Rotweins. Die CRAZY BEE war uns bereits in *Puerto Williams* aufgefallen, da es sich um eine für diese Gegenden doch recht ungewohnte X-Yacht handelt. So sorgen die beiden denn auch an dem Abend für Belustigung. Pierre, der Eigner arbeitet wohl in der Luftfahrtbranche und hat sich vorgenommen, erst einmal in ein bis zwei Jahren um die Welt zu segeln, dann ein zweites Mal und in Ruhe. Dabei hat er sich einen Ablauf ausgedacht, der mehr den Anforderungen eines Linienfluges gerecht wird als den Rahmenbedingungen, die für das Segeln gelten. So segelte er mit dem fabrikneuen Boot auf der ungewöhnlichen Route nach New York über den Atlantik und verlor dabei prompt seinen Mast. Nun ist er mittlerweile hier. In *Puerto Deseado* ist Arnould zugestiegen und die beiden verfolgen den Plan, in vier Wochen von *Puerto Deseado* nach *Puerto Montt* zu segeln. Das sind schätzungsweise 1.800 nautische Meilen, aber sie haben offenbar keine Vorstellung davon, daß man in den Patagonischen Kanälen nur selten Segelbedingungen vorfindet, und schon gar nicht auf dem Weg nach Norden. Pierre ist offenbar schon ruhiger geworden und stellt ihr Ziel in Frage. Zumal sie während des heftigen Sturmes vor einigen Tagen an der Mooring-Tonne in *Puerto Navarino* lagen, ihnen dabei zweimal eine Trosse gebrochen ist, glücklicherweise waren sie stets mit zwei Trossen befestigt, und der Propeller des Windgenerators sich wie ein Frisbee verabschiedet hat. Glücklicherweise, ohne Schäden oder Verletzungen anzurichten. Er war lediglich mit einer in Plastik eingedrehten Schraube gesichert. Eigentlich hätten wir nach dem Hersteller fragen sollen, um allgemein vor solch gefährlichen Produkten zu warnen.

Bibers Werk:
Damm in Bildmitte und
Fällarbeiten vorne links

Uppges Grün, hier mit Flechten

779. (Mi. 07.02.07) Schlechtes Wetter. Viel schlechter als vom chilenischen Wetterbericht vorhergesagt. Bleiben, wo wir sind. Gerade haben wir unser gemütliches Frühstück beendet, als achtern etwas an JUST DO IT´S Rumpf poltert. Ich schaue aus dem Niedergang.

Cinnamon-bellied Ground-Tyrant (*Muscisaxicola capistrata*)

Pierre sitzt mit Monique in seinem kleinen Schlauchboot und versucht, durch die Fallstricke der zu den Bäumen am Ufer gespannten Heckleinen zu kommen. Monique ruft mir was zu, und ich verstehe, es habe einen Brand oder Feuer an Bord der CRAZY BEE gegeben. Mit Arnould sei irgendwas passiert. Zu allem Überfluß läuft der Außenborder von Pierre offensichtlich nicht. Er versucht mit zwei kleinen Paddelchen voran zu kommen, und beide bemerken nicht, daß der (winzige) Entlüftungsknopf des Außenborders an unserer Landleine hängt und die Weiterfahrt blockiert. Das Problem läßt sich leicht beheben, ein Griff in die Leine und dann propellert Pierre Richtung CRAZY BEE. Kurze Zeit später macht sich auch Michel auf den Weg. Als die beiden zurückkommen erfahren wir, daß sich Arnould mit kochendheißer Milch den Oberschenkel verbrüht hat. Monique ist glücklicherweise Krankenschwester und gut mit den nötigen Medikamenten und Hilfsmitteln ausgestattet. Sie berichtet, daß er großflächige Verbrennungen zweiten und dritten Grades hat und unter Schock steht. Die Verbrühung erfolgte obwohl er lange Hosen trug. Beim Ausziehen der Hose ist gleich die Haut mit abgezogen worden. Er muß fürchterliche Schmerzen haben. Monique hat so gut es ging die Wunde versorgt, ihm ein starkes Schmerzmittel verabreicht und die sofortige Abreise nach *Ushuaia* angeordnet, damit er in einem Hospital weiter behandelt werden kann.

Für diese Reise steht der Wind günstig, so daß sie noch gut bei Tageslicht dort ankommen können. Michel paddelt wieder zur CRAZY BEE, um dort beim Ablegemanöver zu helfen, und wenig später folge auch ich, um deren Landleinen zu lösen. Bei dieser Gelegenheit kann ich unser recht regenvolles Dingi am Strand auskippen. Das ist viel weniger mühsam, als das ganze Wasser auszuschöpfen. Nach dem Loswerfen der Landleine bleibe noch ein wenig in der Nähe, vielleicht kann ich helfen, wenn viel Kelp in der Kette hängt. Aber Pierre hat einen guten Ankerplatz erwischt, die Kette kommt sauber hoch. Michel macht die Kettenarbeit und Pierre soll eigentlich am Ruder bleiben. Aber es hält ihn nicht und er kommt auch nach vorn, obwohl der Anker bereits frei ist. Verblüfft stellen Michel und ich fest, daß Pierre den Anker gar nicht fallbereit im Bug fahren kann, sondern ihn unter der Reling durchhangeln muß und ihn dann in der Bugskiste verstaut. Das dauert natürlich, und CRAZY BEE, die anfangs quer zum Wind lang, beginnt unter blankem Mast sich vor den Wind zu drehen und loszusegeln. Bin ganz überrascht wie sie an Fahrt gewinnt. Pierre und Michel sind so auf den Anker konzentriert, daß sie gar nicht bemerken, wie es immer schneller den Felsen im Norden der *caleta* zustrebt. Erst mein lautes Rufen macht sie auf die drohende Gefahr aufmerksam und Pierre spurtet zurück zum Steuerrad und Gashebel und kann das Boot noch zurückziehen.

Martin Pescador Grande / King Fisher (*Ceryle torquata*) im Regen

Danach herrscht ziemlicher Aufruhr im Äther. Bislang waren wir auf Kanal 77 auf standby und hatten dies durch Zuruf vereinbart, um zu vermeiden, daß die chilenischen Behörden mithören und Unruhe stiften. Jetzt kann sich Pierre offiziell bei Alcamar Yamana, der nächstgelegenen chilenischen Station melden. Im Gegenteil, er muß es, um die Erlaubnis zu erhalten, das chilenische Territorium zu verlassen und

ohne Ausklarierung direkt ins argentinische *Ushuaia* zu segeln. Die Genehmigung wird ihm selbstverständlich gewährt, aber es folgen zahlreiche Nachfragen. Beginnend zur Person des Skippers und des geschädigten, zum Schiff, zu Art und Schwere der Verletzung, Zustand des Betroffenen und der bisher erfolgten ersten Hilfe. Auf der einen Seite erscheint das sehr übertrieben, auf der anderen Seite kann man das auch verstehen. Die chilenische Marine ist auch ihrerseits zur Hilfe verpflichtet, und die Grenzbehörden müssen sicher auch intern einen plausiblen Nachweis führen, wenn sie einen nicht gerade regelkonformen Grenzübertritt genehmigen. Wo ist das anders? Immerhin geben die Chilenen auch gleich die Information, daß Pierre direkt an einen Emergency-Kai in *Ushuaia* gehen kann, wo Arnould von einem Krankenwagen abgeholt werden wird.

Am Nachmittag schauen wir uns bei Michel und Monique Bilder aus dem warmen Afrika an. Sie haben den Senegal und Guinea Bissao besucht und die dortigen Ströme befahren. Der Petroleum-Ofen bollert an der Wand und müht sich redlich, die frostige Kälte aus der Kajüte zu vertreiben. (Die beiden heizen aus Sorge vor einer Vergiftung nicht in der Nacht und so muß das kalte Boot erst wieder aufgewärmt werden.) Aber die sonnigen Bilder zusammen mit Ankes Kuchen und ein warmer Kaffee lassen das schauerliche Wetter draußen zeitweise vergessen. Aber letztlich schlägt das graue, kalte, nasse und windige Wetter doch sehr auf das Gemüt der Crew. Zumal auch der Ofen anfängt, zurückzuschlagen. Das heißt, bei einer unglücklich auf den Ankerplatz einfallenden Bö wird der abziehende Rauch in den Ofen zurückgedrückt und verpestet die Luft im Salon. Ich Sinne auf Abhilfe, finde aber kleine unmittelbar brauchbare Lösung.

Blick vom Feldherrenhügel auf den *Brazo Noreste*

Wegen des Wetters bleiben wir den ganzen Tag auf den Booten und beobachten nur gelegentlich das Treiben der wenigen Vögel, die sich einfinden. Ein King Fisher-Weibchen (*Ceryle torquata*), eine Skua, ein paar lärmende Chimangos und trotz des Wetters unverdrossen am Strand nach Futter suchende Cinnamon-bellied Ground-Tyrant (*Muscisaxicola capistrata*).

780. (Do. 08.02.07) Noch ein verregneter Tag. Spannen unser kleines Sonnensegel für das Cockpit so ab, daß es als Regenschutz für den Generator dient. Der darf jetzt im Cockpit werkeln. Freundlicherweise ziehen die Abgase nicht ins Boot, sondern ab. Wir müssen Strom produzieren, so absurd wie es scheinen mag. Draußen herrscht viel Wind, aber der Ankerplatz ist so geschützt, daß es zwar im Maststop heult, aber schon auf Höhe der Gastlandsflagge unter der Saling zieht nur noch ein laues Lüftchen und in Höhe Windgenerator kommt gar nichts an. Unser schwindender Wasservorrat dagegen ist kein Problem. Es gibt genügend sauberes Gletscherwasser ringsherum, das wir bei Bedarf auffangen können.

Sumpf ist Trumpf

Immerhin unternehmen wir einen kleinen Ausflug auf den schützenden Feldherrenhügel an unserer Steuerbordseite. Hinter den paar Bäumen, aus denen das uns so gut schützende Wäldchen besteht. Gibt es einen großen Sumpf. Wir waten von Bult zu Bult, bis wir festeren Grund finden und unseren Hügel erklimmen können. Selbst der ist weich und torfig bewachsen. Kaum offener Fels. Von seiner Kuppe aus kann man sehen, wie der Wind im Brazo Noroeste Wellen aufwirft und die Kronen brechen läßt. Und wir können ihn um unsere Ohren blasen lassen. Wie ruhig es dagegen unter uns, in der kleinen Caleta ist, in der drei Boote nahezu unbeweglich liegen.

Auch heute schlägt der Ofen dauernd zurück. Wir probieren es mit dem neuen Schornstein unterschiedlich abgeklebt, mit dem alten unterschiedlich windgeschützt. Immer endet es mit mangelndem Erfolg. Der Wind kommt in den Böen so unregelmäßig, daß man seine Wirkung einfach nicht vollständig verhindern kann. So müssen wir mit dem beißenden Geruch leben, denn ausmachen wollen wir den Ofen nicht. Abends wird der Wind dann ruhiger und die Rückschläge werden weniger. Und der Schornstein sieht aus wie am Anfang des Tages. *C´ la vie*, wie die Franzosen sagen.
Schauen mit Michel und Monique den Marsch der Pinguine im Puschenkino. Monique freut sich sichtlich, bei uns zu sein, trotz zweier Rückschläge, denn bei uns ist es warm. Der Ofen der beiden bietet bei weitem nicht die Wärme, die unser Mini-Refleks in kleinster Stufe liefert. Als sie uns verlassen hören wir lautstarkes Geplatsche im Wasser. Holen unsere Taschenlampen und Halogenstrahler. Große Schwärme kleiner Fischlein tummeln sich unter, zwischen und vor unseren Booten. Dann immer wieder Stellen, in denen es sehr heftig zugeht. Und Anke ist es, die schließlich einen großen Fisch zwischen den kleinen Entdeckt. Offenbar ist Jagdzeit, und die armen kleinen Opfer suchen Schutz bei unseren Booten. Mit einem kuriosen Ergebnis. Ein Fischlein hat sich offenbar in der Ansaugleitung von LA FLÂNEUSES Toilette verstecken wollen und ist dort stecken geblieben. Jedenfalls ist ihre Toilettenspülung absolut blockiert.

Uferlandschaft bei Caleta Olla (oben), Monique, Michel und Anke am Gletscher Hollanda (unten)

781. (Fr. 09.02.07) Die *gribfiles* versprechen ruhiges Wetter und der chilenische Küstenwetterbericht auch. Wir wollen los. Innerlich grummle ich, wieso wir es nie schaffen, mal früh loszukommen. Also später Start. Wehmütiger Abschied von Monique und Michel. Leinen los, Anker rein. Noch ein paar Schnörkel und dann raus. Um die Ecke. Der Wind, bisher gut abgedeckt, nimmt erschreckend zu und JUST DO IT legt sich unter bloßen Masten auf die Seite. Wir stecken die Nase noch etwas weiter raus, Viel Wind von vorn, kräftiger Gegenstrom, eine kurze, steile Welle. Wir machen 2 Knoten über Grund. Da überlegen wir nicht lange: Umkehr. Eine knappe Stunde nachdem wir den Motor gestartet haben liegen wir wieder im Päckchen neben LA FLÂNEUSE.
„Da können wir ja heute noch den anderen film sehen!“ meint Monique erfreut.
Dennoch gutes Wetter. Daher nutzen wir´s für den zu kurz gekommenen Gletscherausflug. Erstmal Dingifahrt. Tückische Anlandung, aber es geht gut.
Monique und Michel stoßen kurz drauf wieder zu uns. Gemeinsam geht’s weiter. Durch ein kleines Strandgehölz, dann durch offenes Land. Alles moorig und naß. Jeder Schritt quatscht. Überall fließt Wasser, Kleine Bäche zu queren.
Vor allem Moose und kleine Kissen bildende Pflanzen. Dazwischen Ilex und hin und wieder Südbuchen. Ein Kolibri.

Pan de Indio

Moos und mehr

Einblütiger Sonnentau

Steigen auf und gewinnen herrliche Aussichten. Über den Brazo und die Caleta, das zu unseren Füßen liegende Tal mit zahlreichen Biberdämmen und Burgen, und den holländischen Gletscher. Über allem thronen die Gipfel des Monte Frances und des Monte Italia.
Und kaum zu glauben, trotz Windes, die Sonne scheint und wärmt. Unsere warme Ausrüstung: regenfeste Überhose, Gummistiefel, Faserpelz, Regenjacken, wasserdichte Rucksäcke ist fast des Guten zu viel.
Sitzen lange am Endpunkt und genießen die Aussicht. Auf der Rückwanderung widmen wir uns wieder den kleinen Pflänzchen. Ich vermute Sonnentau, und prompt finden wir ihn an der von mir prognostizierten Stelle. Und wenn man erst mal ein Auge dafür hat, sieht man viel mehr. So entdecken wir schließlich Hunderte.

Bar-winged Cynclodes (*Cynclodes fuscus*)

Wieder zurück wird der Generator angeschmissen und gleich gekocht. Gab ja kein Mittag, da können wir das Abendessen vorziehen. Heute gibt es einen Gemüseauflauf. Und abends folgt ein weiterer Film, stumm und schwarz-weiß: Günther Plüschows Reise nach Feuerland und seine Flüge über den Anden.

782. (Sa. 10.02.07) Michel berichtet, daß er eine seine Lieblingsarbeit hinter sich hat. In der Ansaugleitung der Bordtoilette saßen zig kleine, anchoviähnliche Fischlein fest, dicht an dicht gepresst. Absolut verstopft. Nun machen wir alle uns Sorgen, wie es in unseren Ansaugleitungen für das Motorkühlwasser aussieht.
Es herrscht viel Wind. Ständiger Nieselregen. Von der nassen, alles durchdringenden Art. An eine Weiterfahrt ist nicht zu denken. Verbringen den Tag an Bord. Ich computere, Anke backt Brot und einen Kuchen und klebt einen Teil unserer Fenster mit Folie ab, um die Kondensation an den kalten Scheiben zu unterbinden. Abends grillen wir Fleisch von Michel und Monique. Monique bereitet einen Salat und wir speisen an der festlich gedeckten Tafel auf LA FLÂNEUSE. Meine mitgebrachten Ketchup- und Saucenflaschen sind dann ein ziemlicher Stilbruch. Erstaunt stellen wir fest, daß die beiden keinen Grill und keinen Wok besitzen. Monique hat die Anschaffung beider Utensilien aber bereits festgelegt. Widerstand zwecklos. Dann zeigen sie uns Bilder von *Macchu Picchu* und dem *Torre del Paine*, um uns den Mund wäßrig zu machen. Und zum Abschluß betreiben wir eine von Seglers Lieblingsbeschäftigungen, lästern über andere Segler.

Kalbender *Ventisquero Romanche*

11.02.07
Caleta Olla – Caleta Beaulieu, Seno Pia
33,9 sm (13.347,8 sm)
Wind: NW 3, Stille
Liegeplatz: vor Anker, 2 Landleinen

783. (So. 11.02.07) Der Wetterbericht verspricht zwei ruhige Tage vor dem nächsten Sturmtief. Also nichts wie weg. Um Viertel nach sieben klingelt der Wecker. Draußen hat es 10,5° C, drinnen 14,2°. Um acht Uhr ist der Anker oben, die Landleinen sind gelöst. Wir verlassen Monique und Michel und tuckern aus der mittlerweile vertrauten und heimeligen *Caleta Olla*. Anfangs weht Wind, natürlich von vorne, aber mit der Zeit flaut er ab. Leider geht auch die Morgensonne und macht einer grauen Wolkendecke Platz. Nur hier und da leuchtet einsam ein Gipfel oder ein Gletscher, von einem verirrten Sonnenstrahl getroffen, in dieser grauen Welt. Der Beagle-Kanal teilt sich am Westausgang in zwei Arme. Wir befahren den nördlichen, den sogenannten *Brazo Noroeste*. Er verengt sich gegen Osten und bewirkt so eine Verstärkung der nach Osten gerichteten Strömungen und Winde. Erstaunlicherweise werden die Strömungen durch die Schmelzwässer der Gletscher verstärkt.

Immer wieder passieren wir milchiges, grünliches Gletscherwasser, das sich gestochen scharf vom Meerwasser absetzt. Der erste Gletscher, der vorbeizieht, ist der *Ventisquero Italia*. Dann folgt der *Ventisquero Francia*, der *Alemania*, der sich ein wenig zurückgezogen hat, aber eine sehr schöne, fließende Gletscherzunge zeigt, und schließlich der *Ventisquero Romanche*, benannt nach einem alten Forschungsschiff, das hier im 19.Jahrhundert aktiv war. Er endet hoch über uns an einer steil abfallenden Felswand. Aus einem flachen Spalt quillt das Schmelzwasser über die Felsen und bildet einen ockerfarbenen Wasserfall. Bis sich mit Gedonner und Getöse ein Teil des Eises löst und ebenfalls den Gang nach unten antritt, den Wasserfall kurzzeitig weiß färbend. Ein in der Höhe kalbender Gletscher.

Hinter dem Romanche-Gletscher folgt schon die Einfahrt in den *Seno Pia*, einen verzweigten Fjord, der an seinen Enden jeweils einen Gletscher beherbergt. Nachdem wir die flache Barre am Eingang des Fjordes passiert haben, entscheiden wir uns anhand unserer literarischen Ratgeber für den östlichen Arm. Dort soll ein sehr guter Ankerplatz sein, mit Blick auf einen der Gletscher. Dank unseres frühen Starts, Frühstück gab es erst unterwegs, sind wir auch früh vor Ort. Was liegt näher, als den Nachmittag zum *sightseeing* zu nutzen. So lassen wir den Ankerplatz links liegen und tuckern tiefer in den Fjord hinein. Anke hat aus den Karten entnommen, daß man nach Überwindung einer zweiten Barre bis ans Ende des Fjordes gelangen kann. Und sie wäre nicht Anke, wenn sie nicht dieses „Loch“ erforschen wollte. So passieren wir den ersten Gletscher, der seine unten schmutzig grauen Eismassen ins Wasser wälzt und tasten uns vorsichtig zum Moränenflach hin. Eine Weile begleiten uns zwei Chilenische Delphine (*Cepha-lorhynchus eutropia*), die immer wieder ganz überraschend aus dem gletschertrüben Wasser auftauchen. Direkt beim Eis wird es ihnen offenbar zu kalt. Die in unserem Guide angegebenen GPS-Koordinaten stimmen exakt, und wir rutschen problemlos über das Flach. Vom Ende des Fjords treiben uns immer mehr Eisbrocken entgegen.

Eisrudern, ein neuer Sport
(Was macht man nicht alles
für die Fotos!)

Im Seno Pia

Kleine und große. Junge, weiße und scharfkantige, alte, gerundete und gläsern schimmernde, und natürlich alle Zwischenstufen. Überall knistert und knackt es um uns herum. Ab und zu hören wir auch mehr oder weniger gewaltigen Donnerhall. Irgendwo stürzen Eismassen zu Tal. Ich steige mit der Kamera in den Mast, um ein paar Aufnahmen von oben zu machen. Anke steuert das Boot in dichteres Eis. Der Mast ist wie ein Resonanzinstrument. Auch kleinste Bröckchen, die gegen den Rumpf stoßen, kann ich hier oben überraschend deutlich verspüren.

Zur allgemeinen Freude klart auch der Himmel auf, und die Sonne setzt sich mehr und mehr durch. Die Welt wird wieder farbig, und mit ihm die Gletscher, die Gipfel, die Felsen und die Wälder, die deren Flanken erklimmen. Etwas enttäuscht stellen wir plötzlich fest, daß ganz hinten im Fjord, dicht vor der gewaltigen Eismasse des ins Wasser drängenden Gletschers, eine Segelyacht herumgeistert. Mitten in dichtem Treibeis. Wir sind nicht allein! Aber letztlich ist es auch nicht so schlimm. Es ist die KEKILLEISTRON, eine Charteryacht aus *Ushuaia*. Ihre Anwesenheit hat auch Vorteile. Sie demonstriert uns, daß die dichten Treibeismassen vor dem Gletscher wie ein großer Kreisverkehr umhertreiben. Man kann links hineinfahren und wird dann an der Gletscherwand entlang nach rechts wieder herausgetrieben. Nur zu dicht an den Gletscher darf man sich nicht wagen. Immer wieder kalbt er, und die Tonnen kompakten Eises, die dann ins Wasser stürzen, beobachtet man lieber aus sicherer Distanz.

Wir setzen das Beiboot aus. Und nun kreiseln wir getrennt durch das Eis und fotografieren uns gegenseitig. Als wir endlich genug haben, richten wir den Bug unserer guten JUST DO IT wieder Richtung Ankerplatz. Leider machen wir den Fehler und folgen nicht exakt dem Track, auf dem wir hergekommen sind. Von einem Kormoran, der auf einer Eisscholle

Links: Den Wein von Jorge und José (SY BEAGLE) aus Rosario trinken wir im Seno Pia zum Abschied aus dem Beagle-Kanal. Prost den beiden und allzeit gute Reisen!

Caleta Beaulieu

ruht abgelenkt, registrieren wir zu spät, daß die Tiefe abnimmt. Und zwar plötzlich. Anke, die es im letzten Moment registriert, kommt nicht mehr rechtzeitig an den Gashebel, um aufzustoppen. Es rumst. JUST DO IT hoppelt aufwärts und dann seitwärts und wir hängen erst mal fest. Ein Fels oder ein fetter Stein. In einem angeblich von Gefahren freien Bereich. Nach anfänglichen Orientierungsproblemen finden wir auch wieder den Ausweg aus dem flachen, von ein paar Felsen durchsetzten Bereich. Freundlicherweise kommt auch KEKILLEISTRON gerade vorbei. So setzen wir uns hinter ihn und folgen seinem Kielwasser. KEKILLEISTRON ist ein Ferrozement-Boot. Ihr Skipper wird schon sehr genau und vorsichtig navigieren.
Auf dem Weg zur im *Seno Pia* gelegenen *Caleta Beaulieu* werden wir von Fischern, die dort bereits an ein paar Bäumen festgemacht haben, herangewunken. Ob wir einen Fisch wollen. Sie bereiten uns einen *congria* vor, einen Seeaal. D. h., erst wird er vorgezeigt, dann geschuppt und filetiert. Ein großes Tier. Viel zu viel Fisch für uns allein. So bringen wir abends eine Hälfte zu Monique und Michel, die in dieser landschaftlich bezaubernden *Caleta Beaulieu* wieder unsere Nachbarn sind. Wir erzählen und tratschen und begehen unseren Abschied, denn morgen werden sich unsere Wege trennen.

12.02.07
Caleta Beaulieu – Caleta Alakush
36,2 sm (13.384,0 sm)
Wind: NW 6, NW 7
Liegeplatz: vor Anker, 2 Landleinen

784. (Mo. 12.02.07) Was für ein schöner Tag. Kein Wind, nur ein bisschen bedeckt. Da startet man doch gleich mit guter Laune. Noch schnell Abschied nehmen von Michel und Monique, den beiden eine kopierte CD des Marsches der Kaiserpinguine geben, dann geht es los. Das ruhige Wetter beschert uns ein flottes Vorankommen und Anke freut sich, daß wir heute bereits einen guten Absprungort für die kommenden Etappen erreichen können. Doch weit gefehlt. Wir befinden uns auf der Höhe der letzten chilenischen Militärstation für die nächsten zweihundert Meilen, als der Wind auffrischt. Auf 30 Knoten und ein bißchen darüber. Von einem Moment zum anderen. Und mit dem Wind entsteht Ruckzuck ein Gegenstrom und eine unangenehme Welle. Der Wind allein ist gar nicht so schlimm, aber die Summe der Wirkungen lassen unsere Fahrt über Grund drastisch zurückgehen. Kommen kaum noch voran. Ich schaue mir die Karten nicht richtig an und treffe die krasse Fehlentscheidung, umzukehren, obwohl in 4 Meilen Entfernung eine geschützte Ankerbucht liegt. Das wäre unter dem Gesichtspunkt Diesel zu sparen sinnvoller gewesen, auch wenn wir zwei Stunden dafür gebraucht hätten. Aber so ist es halt, nichts geht ohne gelegentliche Fehler. So segeln wir unter nur teilweise ausgerollter Genua in atemberaubender Geschwindigkeit in die Richtung zurück, aus der wir gekommen sind. Als wir die Genua schiften, machen wir selbst unter blankem Mast noch 4 Knoten über Grund. Der Strom muß wirklich kräftig sein. Wir entscheiden uns, in der nächsten möglichen *caleta* unterzukriechen. Die *Caleta Alakush* hat im Guide nicht die besten Referenzen, doch wir sind ganz begeistert. Ein kleines Inselchen schützt die Einfahrt in eine kleine, schmale Bucht, in der man von Südbuchenwäldern umgeben liegt. Wir rutschen so tief wie möglich hinein, um vor Fallwinden geschützt zu sein. Das Anker- und Vertäu-Manöver wird ungewollt dramatisch. Die Auspuffgeräusche hören sich ganz ungewohnt an. Ein Blick: kein Kühlwasser läuft mehr. Schnell Motor aus. Das bedeutet aber, daß ich JUST DO IT´s Position nicht halten kann. Anke kommt daher mit

Caleta Alakush

der Leinenarbeit auch in die Bredouille. Zweimal starte ich doch schnell den Motor und schiebe den Kahn wieder zurecht, dann sind beide Landleinen an dicken Bäumen befestigt. Nun kann ich heldenhaft kurbeln. Mit den Winschen verhole ich das Boot immer weiter nach achtern, bis wir wirklich so tief in der Bucht sitzen, daß wir uns absolut sicher fühlen.

Die Bucht entpuppt sich als richtiges Kleinod. Die Sonne kommt auch wieder raus, und plötzlich liegt vor uns das wohl beeindruckendste Panorama, daß wir bisher im Beagle-Kanal gesehen haben. Setzen uns erst mal zum Genießen ins Cockpit. Dann machen wir auch einen Landausflug. Die Vögel sind hier so wenig an Menschen gewöhnt, daß sie sogar gucken kommen, wer sich hierher gewagt hat. Zwei Meter vor uns hopsen sie herum und suchen ihr Futter, und die Kingfisher fliegen uns lautstark krächzend geradezu um die Ohren. Wir schleichen durchs Gebüsch, durch Farne, Flechten, Unterholz. An sonnigen Hängen entdecken wir knallrote Blüten der Coicopihue (*Philesia magellanica*).

Cabbage Daisy *(Senecio acanhtifolius)*

Leider drängt es dann doch wieder zurück, denn ich muß - unvermeidlich – den Ansaugtrakt des Kühlwasserkreislaufs vom Kelp befreien, der ihn verstopft. Der Filter ist fast sauber, nur ein armes totes Fischlein ist zu finden. Aber der Anfang das Seeventil ist dicht. Das läßt sich glücklicherweise mit Hilfe eines ungewöhnlichen Fahrradschlosses bewerkstelligen, mit dem ich von oben durch die Schläuche hindurch im Ventil herumstochern kann. Das erspart heldenhaften Taucheinsatz und stochern von unten.

Dark-bellied Cynclodes *(Cinclodes patagonicus)* mit Fisch

Zum Abendessen gibt es dann den Conger, den uns die Fischer gestern gegeben haben. Ganz einfach gebraten mit Kartoffeln und Butter.

Lassen den Tag noch mal Revue passieren. Die Umkehr ist zwar ärgerlich, aber andererseits haben wir auf diese Weise eine kleine Bucht entdeckt, die für uns wie ein kleines Paradies ist. Kann Anke dabei auch berichten, daß ich eine Flying Steamer Duck beobachten konnte. Sie nahm vor unserem Boot Reißaus. An den größeren Flügeln ist sie von der flugunfähigen Art gut zu unterscheiden. Aber gerne fliegen tut sie auch nicht. So nahm sie zwar erst Anlauf, hob sogar ein bißchen ab, ließ sich dann aber doch wieder auf ihren Bauch klatschen und propellerte mit wild rotierenden Flügeln davon. Das erinnert ein wenig an einen Raddampfer und ist wahrscheinlich die Erklärung für ihren englischen Namen.

Blick aus der *Caleta Alakush auf die Darwin-Kordillere*

785. (Di. 13.02.07) Dienstag der Dreizehnte. Eigentlich soll es ja der Freitag sein, aber bei uns war´s halt der Dienstag. Wegen der Wettervorhersage, die einen recht ruhigen Morgen versprach, mühen wir uns bereits um kurz nach sechs aus den Kunstfedern. Begleitet von den üblichen Wehklagen über das schauerliche Los seefahrender Frauen, die niemals ausschlafen können. Das Leinenbergemanöver geht recht zügig, ebenso das An-Bord-Nehmen des Dingis. Dann tuckern wir schon an dem kleinen Inselchen, das den Eingang der *caleta* verziert vorbei, nehmen Kurs auf die Südostspitze, runden die und motoren fröhlich vor uns hin. Um halb acht wird der Frühstückskaffee serviert und wenig später ein paar Stullen. Anke sei Dank. Der Himmel ist wolkig, aber lebhaft gemustert. Links und rechts ziehen die Hügel und

13.02.07
Caleta Alakush – Caleta Silva
34,6 sm (13.418,6,0 sm)
Wind: NW 3, WNW 5, W 8, *rachas* mit 40 kn
Liegeplatz: vor Anker, 2 Landleinen

Berge des Brazo Noroeste vorbei. Diesmal halten wir uns in Luv der Untiefen Los Timbales und nutzen den Vorteil, den der Wind uns beschert. In unseren Schatz an Rasterkarten finden wir sogar eine passende, die die Passage in diesem Bereich genau kalibriert wiedergibt. Bei den anderen Rasterkarten waren die Unterschiede zwischen Wirklichkeit und elektronischen Papier doch arg erschreckend. Ließen sich auch nicht zufriedenstellend nachkalibrieren. Wie dem auch sei. Im Vergleich zu gestern kommen wir recht mühelos voran und begeben uns in das vergleichsweise schmale Fahrwasser des Canal O´Brian. Das Wetter ist so ruhig, daß wir die ersten *caletas* links liegen lassen. (Gut, sie lagen rechter Hand, aber literarisch eher links.) Die nächste auch, und die übernächste erkennen wir gar nicht. Eine im ersten Moment, weil spät erkannt erschreckende, enge und von Untiefen verengte Passage, entpuppt sich bei Verwendung der richtigen Karte als problemlos, nur frischt danach der Wind auf. Leider etwas viel. Und sogleich nimmt der sowieso schon laufende Gegenstrom zu. Kommen nur noch mit kläglichen 3,5 kn voran. Ich denke an umkehren und in der letzten *caleta* abwarten, vermute aber, daß Anke weiterfahren will. Anke denkt an weiterfahren, vermutet aber, daß ich umkehren will. Daher sage ich weiterfahren, Anke sagt umkehren. Kleine Wirrnisse. Schließlich drehen wir, um nicht zu viel Meilen umsonst unseren kostbaren Spritvorrat zu vergurken. Mit rasender Fahrt geht es zurück, schließlich schieben Wind und Strom. Nicht lange! Eine Meile später beruhigt sich der Wind. Die See wird glatt. Blick zurück, alles wirkt ruhig. Wir versuchen unserer gedanklichen Wirrnisse und Annahmen Herr zu werden und schließlich drehen wir erneut. Wieder Richtung Westen. Erstaunlicherweise nimmt der Gegenstrom ab und wir kommen besser voran. Das fördert die angeknackste Moral. Am Ausgang des Kanals erwartet uns sogar blauer Himmel, aber leider auch Gegenwind und, da es flach ist und die Strömung sich über diese flache Stelle quälen muß, erneut starker Gegenstrom. Wir quälen uns mit plus minus vier Knoten voran. Ich muß ständig auf die Geschwindigkeitsanzeige schauen, was Anke mit der Zeit enerviert. Da muß ich in der nächsten Zeit halt seltener und heimlich hinschauen. Aber wir kommen voran. Wenn auch nicht so zügig, wie die große Yacht, die von achtern aufkommt.

Hat dem Skipper gar nicht gefallen: Der *williwaw* zieht ab
Foto: Anke Preiß

Etwa 6 Meilen vor uns liegt eine flach hingestreckte Insel, dicht bewaldet, an deren nördlichen Ende unser heutiges Ziel liegen soll. Die *Caleta Silva*. Wir schauen, schauen auch durchs Fernglas, aber nichts zu sehen. Anke programmiert einen Wegpunkt für den Ankerplatz ins GPS, und auf den halten wir jetzt zu. Mit der Zeit kommen wir näher und die Konturen der Insel werden deutlicher. Auch die ersehnte Bucht ist zu ahnen. Ärgerlich nur, daß sich ausgerechnet jetzt eine Wolke an die Insel klettet und uns mit Regen droht. Ach, wer fürchtet den Regen? Mit einem Mal heult der Wind durchs Rigg. Und wie. Und der Regen prasselt. Obwohl ohne Segel, legt sich JUST DO IT auf die Seite und der Bug wendet sich nach Süd. Die Wolke schenkt uns einen Williwaw vom Feinsten. Die Selbststeuerung protestiert piepend, ich springe ans Ruder und kann auch nichts machen. Der Bug ist nicht gegen den Wind zu drehen. Die Felsen, die nahe der Bucht liegen, erscheinen plötzlich erschreckend nah. Muß mich zusammenreißen, um nicht einen Panikanfall zu bekommen. Adrenalin wird jedenfalls genug ausgeschüttet. Das Boot treibt quer zum Wind und macht keine Fahrt voraus. Keine Ruderwirkung. Es braucht richtig Zeit, bis ich endlich Fahrt im quer treibenden Schiff habe, dann kann ich das Heck durch den Wind drehen. Puh, geschafft. Erst mal nachdenken, was für Möglichkeiten bleiben. Erst mal hoffen, daß es wirklich nur ein *williwaw*, eine *racha*, ist, kein wirklicher Sturm. Immerhin erlaubt die

Windrichtung, daß ich nach Nordost steuern kann, dabei Fahrt mache, und vor allem Luv gut mache, weg von den Felsen, und auch eine gute Vorhalteposition schaffen kann, falls wir in den Canal O´Brian zurücklaufen müssen. Aber wir haben die Hoffnung, daß der Wind nur eine kurze Erscheinung ist. Ein echter *williwaw* halt. Einige Minuten später kann ich Nordkurs steuern, und der Wind läßt tatsächlich nach. Wir laufen aber weiter Nord. Lieber einen guten Vorhaltewinkel schaffen. Nach endlosen Minuten gegen die erstaunlich schnell aufgesteilte See steuere ich nahezu 100° nach backbord, und wir streben wieder unserer Bucht zu. Die ist lächerliche zwei Seemeilen entfernt, aber anfangs laufen wir kaum 2 Knoten über Grund. Doch Rasmus hat ein Einsehen, und langsam lassen Wind und See nach. Und irgendwann tuckern wir in eine Bucht, in der das Wasser nur leicht gekräuselt ist, und nur der Windanzeiger im Maststop deutet darauf hin, daß es doch noch etwas mehr weht, gelegentlich. Das wir dann noch beinahe zwei Stunden damit beschäftigt sind, uns vor Anker und Leinen zu legen ist ein anderes Kapitel. Aber der Anker will in dem Kelpgrund nicht fassen, und die zwei Kapitäne an Bord haben auch Probleme mit der Kooperation. Aber schließlich ist es geschafft, und JUST DO IT schwoit friedlich vor sich hin, von bewaldeten Hügeln umgeben und hinter sich ein malerisch in das Grün gebetteter Wasserfall. Wir lecken unsere Wunden. Und bilanzieren unseren Reisefortschritt im Vergleich zu Motorbetriebsstunden und Spritkonsum. Die theoretische Reichweite mit dem noch vorhandenen Diesel ist gar nicht schlecht. Aber unser bisheriger Schnitt „Meilen pro Betriebsstunde“ sieht angesichts unserer Umkehraktionen, Gegenstrom und Gegenwind gar nicht gut aus. Einschließlich Ankermanöver und allem Pipapo kommen wir gerade mal auf 2,97 kn/Std. Das ist echt zu wenig. Wir studieren daraufhin die Karten. Wieso müssen wir denn nach *Puerto Natales* (485 M ab *Puerto Williams*) zum Nachtanken? *Puerto Edén* (620 Meilen) hatten wir eh schon nur als Ausnahmelösung betrachtet. *Punta Arenas* liegt gar nicht so weit ab. Und die Bucht, in der sich die Fischer von *Punta Arenas* versorgen ist sogar noch günstiger gelegen. Wir werden dorthin gehen und uns neu versorgen. Dann spielt der Sprit keine Rolle mehr. Hemmungsloses Heizen ist drin, und Umwege und Abstecher in die Fjorde auch. Mit einem Mal steigt die Stimmung.

Die Fischer bereiten Seeigel vor
Foto: Anke Preiß

Bis ein Fischer in *unsere* Bucht einläuft. Bereiten gerade das Abendessen vor:
„Da kommt ein Fischerboot.“
„Du, ich glaub, der will längsseits gehen.“
„Ach, quatsch.“
„Doch, der hängt Reifen raus!“
Tatsächlich tuckert ein Fischerkahn, solide gebaut, noch supersoliderer Steven, blau gemalt, und sichtlich gut in Schuß an unsere Backbordseite. Auf dem Vorschiff steht jemand und wedelt mit einer Festmacherleine. Zweifel ausgeschlossen, sie kommen längsseits.

Centolla-Beine

„Sag doch was!“
„Ich kann denen doch nicht verwehren, längsseits zu kommen. Wir liegen ja wirklich breit und bräsig in der Bucht.“
„Nachher läuft bei denen die ganze Nacht ein Generator. Das kann ich nun heute Nacht wirklich nicht gebrauchen.“
Aber die Fischer sind ganz nette Kerle. Wollen Centollas abgeben. Und ob wir Seeigel möchten. Centollas schon, aber Seeigel?

Seeigel-Rogen

Lieber nicht. Haben wir noch nie probiert. Noch nie probiert? Müssen wir. Claro. Einer der Fischer legt eine Sammlung Seeigel auf die Reling, schlägt sie seitlich mit einem großen Messer auf und trennt zwei gelbliche Rogenschläuche vom Rest der Innereien. Wie man das zubereitet? Ganz einfach, In Öl und Zitronensaft legen. Vielleicht auch Öl und Zitrone drüber. Hat was von Auster, schmeckt aber deutlich intensiver, mit Krebsfleischaroma. Wir müssen Stop schreien, sonst werden wir mit Seeigelrogen überhäuft. Und wieviel Centollas wir wollen? Was rechnet man den pro Person? Drei Tiere. Na, da nehmen wir vorsichtshalber nur fünf. Nachher waren es doch sechs. Man ist so freundlich und macht den Tieren den Garaus, so daß wir uns damit nicht belasten müssen. Man ißt nur die Beine der Centollas. Ich hatte gehört, daß den Tieren die Beine abgerissen würden, und den restlichen Körper würde man dann ins Wasser zurückwerfen. Wo den Rumpf dann ein qualvoller Tod bevorstehe. Die Praxis sieht dann aber doch anders aus. Man reißt zwar die Beine ab, aber gleich mit einer Körperhälfte, dann die andere Seite. Das Ganze geht blitzschnell und das Tier ist sofort tot. Keine lange Quälerei. So haben wir heute Abend ganz unverhofft einen Vorspeisenteller mit Seeigel in Zitronenöl, einen Conger-Wok süßauer, da waren noch Reste zu verarbeiten, und ein Testbein Centolla. Der Rest wird morgen verspeist. Und die Stimmung ist trotz der unvermeidlichen Zusatzarbeit wieder gut.

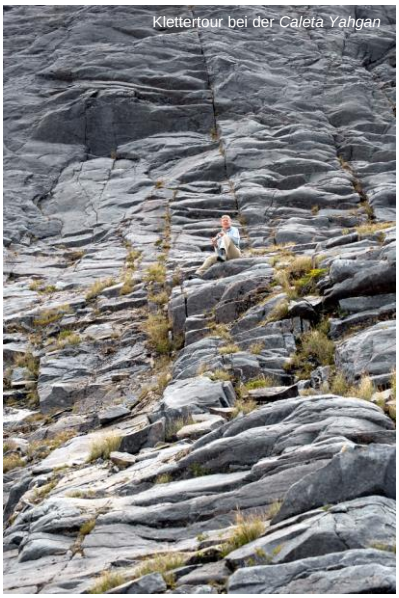
Anke kocht Centolla-Beine

786. (Mi. 14.02.07) Das Wetter bestimmt unsere Tage. Da die *gribfiles* ruhige Bedingungen prognostizieren und die Fischer gestern Ähnliches geweissagt haben, ist wieder frühes Aufstehen angesagt. Das fällt nicht immer leicht, und wir lassen den Wecker heute dreimal klingeln. Fünfzehn Minuten Verzug. Na ja. Aber wir sind ja reich an Zeit, oder? In aller Ruhe lösen wir die Landleinen, rollen sie auf die Leinentrommeln und nehmen das Dingi an Bord. Dann erst starten wir die Maschine und holen den Anker auf. Der Himmel ist grau, aber im Nordwesten sieht es vielversprechender aus.
Die Fahrt führt zunächst über den recht breiten, offenen *Canal Ballenero*. Gleich am Anfang unserer Etappe begrüßen uns zwei relativ junge Südamerikanische Seebären, die muntere Sprünge vorführen.

14.02.07
Caleta Silva – Caleta Yahgan
44,0 sm (13.462,6,0 sm)
Wind: NE 3, NNE 4, ENE 2
Liegeplatz: vor Anker,
2 Landleinen

Caleta Yahgan

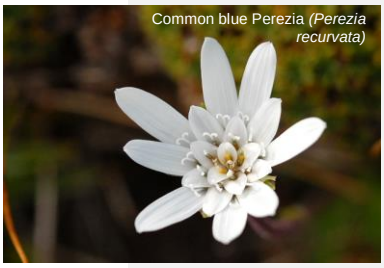
Die Inseln sind im Vergleich zu den teilweise schroffen Strukturen in der Horn-Region flacher, und runder. Die Eiszeiten haben sie geformt. Auf den west- und südexponierten Seiten sind sie meist karg, nur an wenigen Stellen ist der blanke Fels bewachsen. Doch auf den geschützteren Flanken klimmen die Moose, Farne und Gräser in die Höhe, und auch Büsche und Bäume finden sich unverdrossen ein. Es gibt zwar wenig Wald, aber baumlos ist die Gegend nicht. Vor allem Südbuchen und Canelo-Bäume und –büsche (Winters Bark / *Drymus winterii*) vertreten ihre Artgenossen. Hinter den flachen Inseln erhebt sich im Osten von der Sonne angestrahlt das verschneite Relief der zahllosen Gipfel Feuerlands. Der höchste Gipfel wird von Wolken verhüllt, wobei es so aussieht, als würde er abdampfen. Nach etwa 25 Meilen passieren wir den kleinen Felsen *Islote Direccion*, wo wir ein kleines Naturschauspiel beobachten können. Mir fallen zwei Skuas auf, die über uns kreisen. Denke zunächst, daß sie an unseren Centolla-Abfällen interessiert sind. Aber mitnichten. Sie beobachten einen Brown-eyed Albatros. Und der bietet uns zum ersten Mal einen Hinweis auf seine Ernährung. Er taucht! Aus geringer Höhe stürzt er sich ins Wasser und verschwindet dort fast 40 Sekunden. Dann taucht er heftig mit seinen großen Flügeln wedelnd wieder auf. Doch kein Futter für die Skuas, er hat nichts gefangen.



Klettertour bei der *Caleta Yahgan*

Centolla-Salat mit Palmitos, Ei und Zitronenmayonnaise

Hier bieten sich auch erstmals Blicke auf den Pazifik. Er ruht still hinter zahlreichen kleinen Felsen und Inselchen, einem Felsengarten im Meer, der den sinnigen Namen *Islotes Laberinto* trägt. Da möchte man wirklich nicht bei schlechter Sicht oder schlechtem Wetter hineingeraten. Dann geht es wieder in eine enge Wasserstraße zwischen höheren Inseln, den *Canal Brecknock*. Hier sind die Felsmassive wieder steiler und höher, aber auch sehr karg. Auf ihren kahlen Flanken glänzen die aus den moorigen und sumpfigen Kuppen abfließenden Wasserflächen.



Common blue Perezia *(Perezia recurvata)*

Mittlerweile herrscht herrlicher Sonnenschein. Und es ist warm. Was liegt näher, als schnell eine Dusche im angenehm bestrahlten Cockpit zu nehmen. Wer hätte das gedacht?! Frisch und sauber mache ich mich dann an die Bereitung eines Salats aus Palmenschößlingen, Centollas, Eiern und einer Zitronenmayonnaise. Anke hat die vielen Centolla-Arme am Vormittag geknackt und ausgepult.

Heute kommen wir gut voran und um halb fünf erreichen wir die *Caleta Yahgan*. Das Anker- und Landleinenmanöver geht heute recht flott, und bald liegt JUST DO IT gut vertäut dicht vor dem kiesigen und felsigen Ufer. Warten auch gar nicht lange, sondern machen einen kleinen Spaziergang. Den darf man sich natürlich nicht nach heimischen Maßstäben vorstellen. Gummistiefel oder wasserfeste Treter sind Voraussetzung. Denn stets läuft man durch sumpfiges Terrain. Heute immerhin durchsetzt mit Felspassagen. Und die Vegetation ist tragfähiger. Stapften wir bislang bei nahezu allen Ausflügen durch

weiches, nachgiebiges, saugend schmatzendes Terrain, in dem wir unübersehbare Spuren hinterließen, stoßen wir heute auf eine Vegetationsdecke, die unter unseren Tritten zwar nachgibt, aber sich dann wieder hebt und aussieht, als wäre sie nie betreten worden.

15.02.07
Caleta Yahgan – Caleta Brecknock
14,6 sm (13.479,2 sm)
Wind: SSW 2, SSW 3
Liegeplatz: vor Anker im *raft* mit MALLARD, 2 Landleinen

787. (Do. 15.02.07) Da der Wetterbericht nicht schlecht ist und wir auch gar nicht so weit wollen, können wir heute ausschlafen. Auch ein Frühstück vor dem Start ist drin. Nur die vielen Wolken und der immer wieder einsetzende Regen trüben den Tag. Für Aufheiterung sorgen mehrere Begegnungen mit springenden Seebären und eine kleine Versammlung, die wir beobachten. Drei Albatrosse und vier oder fünf Seebären haben sich zusammengefunden und verabreden offenbar eine gemeinsame Jagdstrategie. (Logisch: erst den Schwarm schön kompakt zusammentreiben, und dann von oben und unten zugleich zuschlagen.)

Licht- und Schattenlandschaft im *Canal Brecknock*

Nach kurzer Fahrt durch eine zunehmend karger werdende Felsenlandschaft erreichen wir am Ende eines schmalen, tief in die *Peninsula Brecknock* einschneidenden Fjordes die absolut geschützte *Caleta Brecknock*. Hier liegt bereits die MALLARD. Bette und Bob erwarten uns bereits. Sie verfolgen unsere Reise im Patagonien-Netz, seit wir in der Le Maire-Straße aufgetaucht sind. Da sie ziemlich breit und bräsig mitten in der *caleta* liegen, und sich mit zahllosen Leinen festgesetzt haben, gehen wir einfach längsseits. Allein wären wir in dieser tiefen *caleta* sicher bis auf 10 m an das Ufer herangegangen, aber der Weg ist uns versperrt.

Als es am Nachmittag etwas aufklart, nutzen wir die Gelegenheit zu einem kleinen Landausflug. Erklimmen die umliegenden Hügel und besuchen den kleinen See, der dort in der Höhe ruht. Leider funkelt er beim heutigen trüben Licht nicht in den von Mariolina und Giorgio versprochenen Farben. Dennoch macht er mit seinen kleinen Felsinselchen und den umgebenden Felswänden einen Eindruck, der ein wenig an die chinesischen Malereien erinnert, die bei uns zu Hause an den Wänden der China-Restaurants hängen.

Die Felsen werden von verschiedenfarbigen Flechten mit faszinierend graphischen Mustern „bemalt“. In den kleinsten Ritzen versuchen krüpplige Bonsai-Bäumchen, sich gegen den Wind zu behaupten. Ohne den ständigen Regen könnten sie dort mangels Feuchtigkeit sicher nicht existieren. An anderen Stellen sammelt sich Wasser und bildet kleine Pfützen und Lachen. Sobald dort ein bißchen Humusauflage oder Feinmaterial abgelagert ist, breitet sich eine Segge aus, deren Stengel in Reih und Glied zu neuen „Ufern“ vordringen. Die Südbuchen wachsen unter diesen schwierigen Bedingungen in wild verwegener Form und verharren tief an die Felsen und in kleine Nischen geduckt. Hin und wieder meint man ein totes Geäst vor sich zu haben, bis man an einem äußersten Ende doch ein paar Blättchen entdeckt, die den Lebenswillen auch dieses Baumes demonstrieren. Ist der Standort geschützter, zieren sich die Südbuchen mit pilzförmigen Kronen

Und die Südbuche lebt doch!

Links zwo drei vier ...

oder bilden zu mehreren ein gemeinsames, flaches, schützendes Blätterdach, gleichsam der Schildtaktik einer römischen Legion. Und sind sie absolut geschützt, wachsen sie zu großen Bäumen mit dicken Stämmen heran. Die anderen Gehölze hier zeigen sich nicht so vielfältig. Sie sind eben groß oder klein, so wie es eben geht.
Am späten Nachmittag setzen wir uns zu Bette und Bob und tauschen Geschichten und Informationen aus. Die beiden sind schon lange in den Kanälen unterwegs und lechzen regelrecht nach Gesellschaft.

Caleta Brecknock

788. (Fr. 16.02.07) Am Morgen verholen wir unser Päckchen etwas tiefer in die Caleta. Wir würden ja noch mindestens zwei Bootslängen weiter reinkriechen, aber wir wollen unsere Nachbarn nicht verrückt machen. Zur Beruhigung bringen auch wir nun noch zwei Heckleinen aus. Dabei probieren wir erstmals, die Leinen nicht wie bisher zunächst ins Dingi zu spulen und von dort während des Ruderns ausrauschen zu lassen, sondern die Leine während des Ruderns von den Rollen zu ziehen. Das geht erstaunlich gut. Wird wohl unsere bevorzugte Technik werden. Ansonsten müssen wir sagen, daß unsere Wahl für nicht schwimmende Leinen nicht gut war. Sie sind zwar billiger und für die Finger angenehmer zu greifen, aber schwieriger in der Handhabung. Sie sinken logischerweise ins Wasser, was es erschwert, sie vom Dingi aus hinter sich herzuziehen, sie verheddern sich während der Anlandemanöver mit Kelp und werden auch anschließend schneller von Algen verdreckt, da sie doch immer wieder absinken. Da sie im Wasser liegen, sind sie gegen den Wasserdruck schwer dicht zu holen. Außerdem besteht die Gefahr, daß sie bei wilden Maschinenmanövern in die Schraube geraten. Heute heißt unsere Empfehlung: Schwimmleinen.
Ansonsten ist der Tag grau und verregnet. Anke backt einen Kuchen, und am Nachmittag sitzen wir alle bei Tee und Kuchen zusammen und tauschen uns aus. Hin und wieder tönt der Wind mit einem schwer zu beschreibenden Geräusch in unserem Rigg, und ist es heftiger, legen wir uns zur Seite. Aber wir liegen hier gut und sicher, ein paar Abstriche am Komfort muß man in dieser Gegend schon zulassen. Durch die regennassen Fenster können wir sehen, wie die hoch aufragenden Felswände, die uns umgeben, mal verschwinden, dann wieder schemenhaft aus den Wolken auftauchen, schärfer werden und wieder verblassen. Mal sind sie hell und klar gezeichnet, mal wirken sie düster drohend. Wir sind zufrieden, mit unserem Entschluß, zu bleiben. Und wir haben Glück. Trotz unserer abgeschirmten Lage können wir die Wetterdaten empfangen.

Auch für den Skipper gilt: wer im Sumpf versinkt. muß Stiefel (und Füße) waschen, sonst kommt er nicht an Bord

789. (Sa. 17.02.07) Regen, Regen, Regen. Und die Nacht war etwas unruhig. Die Festmacherleine knorzte, und gelegentlich knallte und klopfte die Spring an den Rumpf, was mich immer wieder weckte. Auch die Bewegungen im *raft* sind ruckartig. Nächstes Mal vielleicht doch lieber in solider Einzellage festmachen? Nach Empfang der jüngsten *gribfiles* entschließen wir uns zu bleiben. In der Funke hören wir, daß SADKO wieder unter Land steckt und wegen schlechten Wetters in einer *caleta* ganz tief im Süden Schutz gesucht hat. Gut zu hören, daß sie wieder heil „zurück“ gekommen sind. Und ULTIMA´s Mast steht wieder. Gratulationen an Timo und Sandra. Und ganz verblüfft erfahren wir, daß MATAHARI auf dem Weg nach Ushuaia ist. Er hat doch immer von einer Nonstop-Fahrt nach Australien geredet. Aber Pläne sind ja bekanntlich da, um geändert zu werden.

Vorübergehend hatten wir einen kleinen Gast an Bord. Anke entdeckte am Morgen einen kleinen Petrel, der sich in die hinterste Ecke des Cockpits gekauert hat und dort schläft. Dick aufgeplustert hat er sein Köpfchen zwischen die Flügel gesteckt, und man sieht, wie er regelmäßig ein und ausatmet. Wir trauen uns lange Zeit nicht aus dem Salon, da wir ihn nicht stören wollen. Aber irgendwann geht es nicht anders. Wir müssen den Generator laufen lassen, und wir wollen ja auch nicht Gefangene in unserem Boot sein. Das Wasser, daß wir ihm zwischenzeitlich hingestellt haben, hat er nicht getrunken, aber er ist auch nicht weggehüpft, als wir das Schälchen vor seinen Schnabelbugsiert haben. Offenbar ist er krank oder verletzt. Nach einigem hin und her beschließen wir angesichts des gerade einsetzenden Regens, das Vögelchen fühlt sich sichtlich unwohl und zittert, ihn einzupacken und ihn erst mal im Schiff unterzubringen. So wandert er auf eine Decke in unserer Vorschiffskoje, wo er sich im Lauf der Zeit auch ein wenig erholt. Dabei haben wir Gelegenheit, ihm etwas genauer aufs Gefieder zu schauen. Er hat einen charakteristischen weißen Streifen hinter den Augen, der ihn als Magellanic Diving-Petrel ausweist (*Pelecanoides magellani*). In der Nacht setzen wir ihn an einen geschützten Platz an Deck, da wir denken, daß es ihm in unserem Salon wohl zu warm wird. Unser Bett brauchen wir jetzt doch selber. Er ist jedenfalls spürbar bei Kräften und wehrt sich diesmal dagegen, angefaßt zu werden.[5]

Magellanic Diving Petrel

790. (So. 18.02.07) Was für ein Tag. Erfolgreich, aber anstrengend und nervenzehrend. Wo anfangen? Am besten da, wo jeder Tag anfängt, am Morgen. Wir peilen ein großes Tagespensum an, also stehen wir mal wieder früh auf. Um 10 nach sieben. Kaffee wird aufgesetzt, die Zähne werden geputzt, die Körperhygiene großzügig übergangen, und dies und das vorbereitet. Halb acht turne ich mit dem Dingi an Land und entferne die Landleinen. Kurz vor acht ist das Dingi an Bord (ich ebenfalls), der Motor wird gestartet und wir lösen die Leinen von MALLARD. Ein letztes Winken von Bette und Bob, dann konzentriere ich mich auf die Ausfahrt aus der kleinen Bucht. Der Himmel ist grau und regenschwer. Was anderes wäre ja auch wirklich unpassend. Kaum drehen wir in den kurzen Fjord, der die Caleta mit dem Canal Ocasion verbindet, dreht der Wind auf. Böen von 30 bis 36 Knoten. Natürlich von vorn, und gemischt mit Eisregen. Ich jammere lautstark, weshalb ich meinen Motorradsturzhelm nicht mitnehmen durfte. Der würde jetzt meinen zarten Teint vor dem schmerzhaften, eiskalten Bombardement schützen. Immerhin, das ganze ist wohl eine *racha* und verhält sich auch so. Nach wenigen Minuten ist der Spuk vorbei. Allerdings nur, um sich immer wieder zu wiederholen. Das kann ja heiter werden. Endlich im Canal angelangt, können wir im rechten Winkel abdrehen. Der Wind dreht mit. Mas o menos und kommt immer noch mehr oder weniger von vorn. Zweifel keimen auf, ob heut überhaupt der richtige Tag zur Weiterfahrt ist. Doch dann zeigen die Berge, daß sie auch mal schützen können, und so kämpfen wir uns tapfer, mal geschützt, mal heftig angeblasen Richtung Westausgang des Kanals. Hier sagen sich Pazifik und der Canal Cockburn Guten Tag. Und hier nimmt der Wind wieder zu. Der Regen auch. Was sonst. Typischer Kapeffekt hinter der letzten Inselkante. Kann ja nur besser werden, denke ich. Doch weit gefehlt. Der Pazifik will uns lebhaft begrüßen und schlingt seine windigen Arme um uns. Und schickt noch fröhliche Wellen und Schwell hintendrein. Und daß der Wind etwa doppelt so stark bläst, als prognostiziert, betrachten wir als kleinen Schönheitsfehler. So rollen wir in einer groben See

16.02.07
Caleta Brecknock – Caleta Hidden
61,3 sm (13.540,5 sm)
Wind: SSW 2 - 9, SW 4-6
Liegeplatz: vor Anker,
2 Landleinen

Regen, Regen, Regen

[5] Am nächsten Morgen ist der Petrel dann ins Wasser gefallen, als er vor uns flüchtete. Das ist nicht so schlimm, wie es klingt, gehört es doch zu einem seiner Lebensräume. Er ist dann auch ganz schnell weggetaucht. Da er aber keine Anstalten machte, aufzufliegen, nehmen wir an, daß er tatsächlich verletzt war.

mit zahllosen weißen Kämmen fröhlich vor uns hin. Immerhin erbarmt sich der Wind und hält jetzt die versprochene Richtung ein, so setzen wir das Groß, im ersten Reff, und nur unter diesem bescheidenen Segel erreichen wir schon gute 6,5 kn. Später dürfen wir die Segelfläche sogar noch ein wenig weiter reduzieren, da es auf 40 Knoten und hin und wieder etwas mehr aufbrist. Für zusätzliche Würze sorgt der Umstand, daß wir für die Querung des Canal Cockburn keine Wegpunkte ausgeschaut und programmiert haben. Sah auf der Karte ja so einfach aus, einfach rüber und gut. Nur wenn es stürmt und die Sicht schlecht ist, ist es alles andere als „einfach“, erst recht, wenn man das Kartenbild irgendwie falsch im Kopf hat. Aber auch das läßt sich in den Griff bekommen, Anke macht sich an die Kartenarbeit und ich steuere. Fazit: Man bereite seine Fahrt beizeiten (am Vortage) vor, programmiere die Wegpunkte und präge sich schwierige Stellen ein und wenn die beabsichtigte Fahrt noch so easy scheint!

Unter Sturmbesegelung im *Canal Cockburn*

Später ändert sich unser Kurs zum Wind und wir bringen die Sturmfock zum Einsatz, um ausgewogener auf dem Ruder zu liegen. Vom Pazifik drängt eine übergangslose Folge dunkler Wolken, und eine jede bringt eine persönliche Bö zum Gruße mit. Die Gedanken schwingen sich auf zur nächsten Caleta. Vielleicht sollte man es dort gut sein lassen? Andererseits, es ist zwar alles unangenehm, naß, schaukelig und anstrengend, denn in den kurzen rauhen Wellen, mittlerweile platt vor dem Laken, wollen wir das Boot nicht der Selbststeuerung überlassen und steuern eigenhändig, aber wir kommen zügig voran. Abwarten, bis wir auf Höhe der *caleta* sind. Dort können wir entscheiden, ob wir bleiben, in den Cockburn-Kanal weiterfahren, oder die Abkürzung durch den *Canal Acwalisnan* und den gefürchteten *Paso O´Ryan* nehmen. Erstmal gönnen wir uns nun die Zeit, ein paar Stullen zu schmieren, denn Frühstück hat es bislang nicht gegeben. Für Auflockerung sorgen dann ein paar Seebären, die munter im Wasser herumtollen und Sprünge wie Delphine vollführen. Nun, die Entscheidung fällt schließlich für Weiterfahren, aber durch den *Paso O´Ryan*, der uns auf einem kürzeren Weg in die Magellanstraße bringt. Wegen des rauhen Wetters nehmen wir nicht die nächstgelegene Zufahrt, die mit zahlreichen Untiefen gespickt ist, sondern wählen einen kleinen Umweg.
Bei der Ansteuerung fallen mir im Hintergrund gischtige Erscheinungen auf. Es dauert ganz schön lange, bis bei mir der Groschen fällt. Blas!
„Anke, komm schnell! Wale! ich hab Blas gesehen!“

Dramatische Ausblicke im *Akwalisnan*

Der letzte war gar nicht weit weg, aber jetzt, wo Anke im Cockpit angestrengt in die angegebene Richtung starrt, tut sich nichts. Bis:
„Vor uns. Genau vor uns!“
„Wie vor uns? Ich seh´ nichts!“
„Direkt vor uns!“
„Ich seh´ nichts! Welche Entfernung denn?“
„Fünf Bootslängen“
Arrrg Unwillkürlich muß ich an Orcas und die Mär von den Booten versenkenden Walen denken. Vielleicht ist doch was dran. Und wo soll ich jetzt hinsteuern? Ich eiere ein wenig, und dann erhebt sich ein dunkler Rücken, ist aber gleich drauf verschwunden. Etwas weiter entfernt taucht dann ein Walkopf nahezu senkrecht aus dem Wasser und sinkt sich seitlich neigend wieder zurück. Deutlich sind die Furchen auf der Kehle zu erkennen. Anke sieht auch noch einen Flipper, weiß, dunkel

gerandet und regelrecht gezahnt. Zusammen mit der kurzen Finne, die wir sehen konnten sind wir sicher, daß es ein Buckelwal (*Megaptera novaeangliae*) war. Und dann winkt der Wal mit seiner Fluke, die er majestätisch hebt und wieder ins Wasser gleiten läßt, und da taucht noch eine auf.
„Zwei Wale!“
Wir sind schwer beeindruckt. Auch davon, daß wir nicht mit ihnen zusammengestoßen sind, und plötzlich ist das ganze Wetterunbill bedeutungslos. So segeln wir mal kraß gekrängt, dann wieder aufrecht vor uns hin, bis wir uns dem *Paso O´Ryan* nähern. Diese Passage zeichnet sich durch ein paar nette Engen aus, von denen eine nur schlappe 4 m tief ist, einerseits von einer Insel begrenzt und auf der anderen von hinterhältigen Unterwasserfelsen. Hier wollen wir doch lieber unter Maschine passieren, da haben wir etwas mehr Chancen bei plötzlichen Windstößen schnell zu reagieren, aber dennoch bei Bedarf langsam fahren zu können. Ich bin merkbar angespannt und hoffe, diese Stelle möglichst bald hinter uns zu bringen. Anke ist da ruhiger. Sie vertraut darauf, daß unsere Tidenprogramme richtig liegen, die für 16:00 Nachmittag Stillwasser an der spannenden Stelle versprechen. Ich hoffe daß es wirklich so ist, denn wir haben Neumond, damit Springtide (Springverspätung gibt es hier nicht), und der Flutstrom im Paso soll bis zu acht Knoten laufen können. Da hätten wir dann keine Chance auf ein Gegenankommen. Und schon vier Knoten Strom aus der falschen Richtung würden mir nicht gerade gefallen, wenn ich nicht weiß, wo der blöde Unterwasserfelsen sitzt. Genaue Seekarten gibt es hier nämlich nicht, somit ist auch das GPS nutzlos. Nur eine Beschreibung in unserem „Führer“, und dort steht geschrieben, „sehr dicht an der Insel halten.“ Nur, was ist sehr dicht? Immerhin zeigt sich Rasmus gnädig, obwohl wir ihn nicht gerade mit Opfergaben überhäufen, und enthält sich einer sichtbehindernden Schauerbö. So können wir uns relativ geruhsam an die fragliche Stelle herantasten. Anke steht auf dem Vorschiff, um mir rechtzeitig Steueranweisungen geben zu können, wenn sie Kelp oder andere Anzeichen von Untiefen sieht. Es gibt natürlich viel Kelp. So zirkeln wir dann förmlich um das letzte Blatt des Kelpfeldes, daß sich von dem Inselchen aus erstreckt herum, mit einer Handbreit Abstand, um dem rechtens dräuenden Kelpfeld bloß nicht zu nahe zu kommen. (Man kann ja auf den linken Felsen aufbrummen, weil man den rechten vermeiden will.) Aber es geht alles gut, und nach ein paar bangen Augenblicken zeigt das Echolot wieder zunehmende Tiefen. Eine Zentnerlast fällt von mir, und der Rest der Fahrt ist jetzt viel entspannender. Anke macht Reste warm, so daß es jetzt erst mal eine Stärkung gibt.

Fast schon eine Idylle: *Caleta Hidden*

Als wenn mit der schwierigsten Passage alles vorbei sein sollte, wird auch das Wetter freundlicher. Sogar die Sonne läßt sich vermehrt blicken. Haben erneut Seebären-Besuch und segeln und motoren im Wechsel nach Norden. Unser Fortschritt ist sogar so gut, daß wir beschließen, ganz aus diesem engen Verbindungsweg herauszufahren und die Caleta Hidden in der Magellan-Straße aufzusuchen. Sie hat den Vorteil, daß sie nicht in dem von uns soeben befahrenen „verbotenen“ Kanal liegt. Das *zarpe*, also unsere Fahrtgenehmigung für chilenische Gewässer, hat eigentlich eine andere Route vorgegeben, und dieser Paß gilt als verboten. Andererseits, MALLARD hatte ihn auch genommen und ihn in der täglichen Funkrunde mit der chilenischen Küstenwache ausdrücklich benannt und keinen Widerspruch erhalten. Aber man weiß bei den Behörden hier nie. Klar, daß der Wind genau von vorne bläst, als wir in die Caleta Hidden eindrehen. Aber ganz hinten, wirklich ganz im Verborgenen, fällt dann unser Anker, und schließlich liegen wir mit unserem Heck 15 m vom Ufer, mit zwei Leinen zusätzlich an Bäumen vertäut, und beginnen mit einem ganz entspannten, ruhigen Abend. Sind sehr zufrieden mit dem heutigen Tag. Waren 12 Stunden unterwegs (einschl. der Anker- und Leinenmanöver) und haben dabei etwas mehr als 61 Meilen zurückgelegt. Die Maschine lief nur die Hälfte der Zeit. Aber am wichtigsten ist, daß wir einen Umweg von knapp 40 Meilen, den die offizielle Route bedeuten würde, gespart haben. Darauf gibt es dann einen O_2, einen argentinischen Prosecco, und in Honig gebackene Bananen.

791. (Mo. 19.02.07) Nach Empfang der gribfiles – endlich haben wir mal eine Bucht gefunden, in der die HF-Verbindungen gut und schnell sind – und Abhören des chilenischen Wetterberichts, beschließen wir zu bleiben. Der Wind soll auffrischen und direkt auf die Nase wehen. Da bevorzugen wir doch einen „Hafentag“.
Mittlerweile sind wir der Überzeugung, daß es in diesen Gewässern nicht lohnt, gegen Wind und Welle anzubolzen. Besser auf ein gutes Wetterfenster warten, und das dann gehörig ausnutzen. Südwest- und Südwindlagen sind gar nicht so selten und kehren regelmäßig wieder. Sie erlauben nordgehenden Yachten zügige Fahrt und häufig auch den Einsatz der Segel, wie wir es gestern erlebt haben. Dazu kommt, daß die Tidenströme in den größeren Kanälen des Südens in der Regel schwach ausgeprägt sind und von der Windsee überlagert werden. Das bedeutet dann Schiebestrom. Südgehende Yachten haben es diesbezüglich einfacher, da West- und Nordwestwinde vorherrschen. Natürlich muß man dann auch den Tag nutzen, früh aufstehen und lange fahren. Das bedeutet leider auch den Verzicht auf den Besuch so manchen Kleinods. Außer man hat jede Menge Zeit, dann ist natürlich alles einfacher. Überhaupt ist es empfehlenswert, früh zu starten. An den meisten Tagen beruhigt sich der Wind in der Nacht und nimmt erst in den Nachmittagstunden wieder zu. So kann man einen 25-Meilen-Sprung schon gegen Mittag hinter sich gebracht haben.

Wir haben viel Zeit, also auch für den Blick auf die kleinen Dinge. Islandmoos (oben) Leben en miniatur (unten)

Jede Segelmeile entspannt zudem die Diesellage, denn ständig nagt im Hinterkopf der Gedanke, reicht der Sprit? Müssen wir die Ofennutzung (verbrennt auch Diesel) einschränken? Wobei die allgemeine Panik, daß man eine 620 Meilen-Strecke ohne Dieselversorgungsmöglichkeit von Puerto Williams nach Puerto Eden zurücklegen müsse, etwas übertrieben ist. Hält man sich an die vorgeschriebenen Routen, liegt der kleine Fischerhafen von *Punta Arenas* nur wenig mehr als 25 Meilen abseits, ist also mit vertretbarem Zeitverlust erreichbar. Oder man kürzt ab, wie wir es gestern getan haben. Und dann kommt auch noch *Puerto Natales* als Versorgungsmöglichkeit in Betracht. Das bedeutet zwar einen deutlichen Umweg von 2 x 60 Meilen, hin und zurück, aber man durchquert die Andenkette und ist plötzlich auf der *sunny side of life* bzw. der trockenen Ostseite der Anden. Hier kann man mal wieder kräftig Sonne tanken, nach all dem Regen. Die chilenische Küste ist eine der regenreichsten Küsten der Welt. Nicht umsonst sind die hiesigen Wälder *Regenwälder*. Wer hat das schon gewußt?

Es regnet nicht! Die Gelegenheit, einige Kanister in den Tank zu entleeren. Also mache ich mich an die Arbeit. Ein paar Tropfen Diesel geraten dann doch in die Umwelt, als es zu tröpfeln anfängt und wir den Einfüllstutzen mit einem Regenschirm abdecken. Der nimmt mir natürlich die Sicht auf den Trichter, und so kommt es zu dem glücklicherweise kleinen Malheur. Immerhin, schließlich sind 120 Liter im Tank. Dann machen wir uns zu einer kleinen Landexpedition auf. Der steinige Strand hinter unserem Boot ist ganz seltsam. Trotz des groben Schotters ist der Untergrund weich und nachgiebig. Aber hier finden wir keinen geeigneten Aufstieg ins Land. Also wieder ins Dingi. Schnell noch mal am Boot vorbei, die Dollen holen, denn größere Entfernungen lassen sich besser rudern, als im Stehen zu paddeln. Doch so sehr wir auch suchen, die Dollen lassen sich nicht finden. Anke vermutet, daß ich sie über Bord geschöpft habe, als ich das Dingi von der letzten Regenlast befreite. Sie hatte die Dollen nämlich ins Ösfaß gesteckt. Shit happens. So

Früchte der Holly-leafed Barberry (*Berberis ilicifolia*)

stechpaddeln wir halt. Wie überall, so treffen wir auch hier auf sumpfig-mooriges Gelände. Nur daß der Grund diesmal ganz schlecht trägt. Tief sacken wir bei jedem Schritt ein, und hin und wieder verschwindet ein Bein in einem zuvor unsichtbaren Loch. Der Boden ist extrem bultig und beulig, und wir haben das Gefühl, ständig einem Zwergstrauch auf den Kopf zu treten. Oder dem Sonnentau, der hier so zahlreich vertreten ist, daß man gar nicht vermeiden kann, ihn zu belasten. Erstmals gesellt sich auch eine Baumart dazu, die nicht den Südbuchen angehört. Wir haben sie zwar weiter im Süden schon häufiger als kleines Büschlein angetroffen, aber hier reckt sich die Araukarie trotzig in den Himmel, selbst wenn ein langer, trockener Stamm oder ein bizarr gebogener Ast nur ein kleines Zipfelchen an Grün trägt. Wir steigen den unserer Bucht benachbarten Hügel so hoch es geht hinauf und finden eine Aussicht, die nach Süden hin den *Canal Acwalisnan* erkennen läßt, durch den wir gestern gekommen sind, und im Norden sind die Bergketten zu erkennen, die die Magellan-Straße begrenzen. Im Fernglas machen wir auch *Cabo Froward* aus, auf dem ein gigantisches Kreuz errichtet wurde. Es ist das dritte seiner Art. Das erste war aus Holz, das zweite aus Beton. Beide flogen schlicht weg. Das dritte ist eine solide Stahlkonstruktion und behauptet sich seit dem Tage seiner Errichtung. Kein Wunder, es wurde ja auch von Johannes Paul II. während seines Chilebesuchs gesegnet und soll an das konstantinische Edikt erinnern. Preisfrage, wer kann sich an das Edikt und seine Bedeutung erinnern? Die Aussicht auf die Magellan-Straße versöhnt uns auch mit dem Wetterbericht. In unserer *caleta* liegend erschien uns der Tag entgegen der Prognosen ruhig und windstill, aber die zahllosen weißen Schaumkronen, die wir auf der Straße erblicken, lassen uns erkennen, daß unsere Entscheidung, einen Ruhetag einzulegen, keineswegs falsch war.

Caleta Hidden, im Hintergrund ganz schwach: *Cabo Froward*

Wieder am Boot improvisiere ich gebundene Behelfsdollen. Unser Dingi muß ruderbar sein, sonst haben wir bei Leinenmanövern mit viel Wind Probleme. Nach dem obligatorischen Mittagsbreitenbier, daß heute um fünf gelenzt wird, will ich dann den Generator starten. Ein Zug am Startseil, etwas Getucker, und aus. Nicht schnell genug den Choke reingeschoben. Noch ein Zug. Noch ein Zug. Noch viele Züge. Anke stellt fachmännisch fest, daß er wohl abgesoffen sei. Ich solle besser warten, und es nach einer Pause noch mal probieren. Gut, gut. Ich lenke mich unter Deck ab, als ich nach zehn Minuten einen Zug höre. Und noch einen, und noch viele. Sieh an. Ich probiere dann auch noch ein paar, aber nichts geschieht. Da bleibt nur eins, Zündkerze raus und untersuchen und wahrscheinlich trocknen. Das Werkzeug, d.h. der Kerzenschlüssel muß im Ersatzteilschapp unter dem Navisitz sein. Natürlich ist er erst zu finden, nachdem so ziemlich alles aus dem Schapp rausgeräumt wurde. Tiefer konnte er kaum versteckt sein. Ich mache mich im Cockpit an die Arbeit. Abdeckung abnehmen. Mist, war die falsche Seite, die Zündkerze sitzt auf der anderen. Zweite Abdeckung weg. Kerze rausdrehen. So wie sie sich präsentiert, kann sie wahrlich nicht zünden. Die beiden Elektroden der Zündkerze sind durch einen fetten, zähen Treibstoff-Tropfen verbunden. Da springt kein Funke über, wahrlich nicht. Außerdem ist mir die Farbe der Kerze viel zu dunkel. Der Wärmewert scheint nicht zu stimmen. Der Motor läuft deutlich zu kalt. Ich trockene die Kerze, schiebe sie Richtung Kerzengewinde – und lasse sie fallen. Nicht über Bord. In den Motor. Sie verschwindet irgendwo innerhalb der inneren Gehäusekapselung des Motors. Das kann doch nicht wahr sein. Alle Löcher und Verschlüsse verschließen, Generator auf den Kopf und schütteln. Die Kerze wandert zwar wiederholte Mal vor das Loch, durch das sie entschwunden ist, aber sie kommt nicht raus. Es bleibt nichts anderes übrig. Werkzeug raus, Motorverkleidung abnehmen. Dafür muß man ganz schön viele Schrauben lösen. Aber keine geht verloren – der Schrauber ist stolz. Aber das hilft nicht darüber hinweg, daß auch das innere Gehäuse gelöst werden muß. Das ist so um die Ecke rum verschraubt, daß ich fast einen Anfall kriege. Aber mit Ankes Hilfe

und ein wenig biegen, gelingt es dann doch, das verlorene Stück wieder heraus zu expedieren, ohne allzu viel Teile abzunehmen. Erst mal die Zündkerze wieder in ihr Loch schrauben. Sicher ist sicher. Dann mache ich mich daran, den Motor wieder zusammen zu setzen. Doch ein Gummivibrationsdämpfer der inneren Motoraufhängung bleibt verschollen. Wir suchen überall. In den Ritzen, in Schwalbennestern, unter den Grätings. Nirgends ist ein passendes Gummistück zu finden. Also wieder alles auseinanderschrauben. Und dann, ganz versteckt im Gasgestänge hängend, finden wir das vermisste Gummi. Hektisch schraube ich alles wieder zusammen. Die Zündkerze noch mal auf guten Sitz prüfen, dann ziehe ich am Seil, und nach dem zweiten Versuch läuft der Generator. Gerade rechtzeitig mit dem soeben einsetzenden Regen. Noch schnell die beiden letzten Abdeckungen aufsetzen, dann einen Regenschutz über das Cockpit spannen, und dann schnell ins Bootsinnere zurückziehen. Ja, so ist das Bootsleben. Eigentlich wollte ich ja nur mal eben den Generator starten.

20.02.07
Caleta Hidden - Bahia Gallant
24,6 sm (13.565,1 sm)
Wind: SW 2 - 3, SW 6-7
Liegeplatz: vor Anker

792. (Di. 20.02.07) Auf See ist alles einfacher. Wenn man erst mal gestartet ist, muß man das Wetter nehmen, wie es kommt. Nur in begrenztem Rahmen kann man darauf reagieren, in dem man den Kurs ändert, um vorzuhalten oder einem Sturm auszuweichen. Hier in den Patagonischen Kanälen dagegen ist man vom Wettergeschehen ziemlich abhängig, und so ist man täglich mindestens einmal damit beschäftigt, die aktuellen Wetterprognosen zu bekommen. Hat man gute HF-Bedingungen, bekommt man meist problemlos die *gribfiles* über eine chilenische Station. Dieser kleine Datensatz wird im Computer zu einer kleinen Wetterkarte verarbeitet mit Angaben zu den Isobaren in Bodenhöhe und Windpfeilen, die Richtung und Stärke des Windes angeben. Auf Wunsch gibt es auch noch den Luftdruck in 500 m Höhe und die Wellenhöhen, aber darauf verzichten wir, um die zu übertragenden Daten gering zu halten. Nur je geschützter man in der jeweiligen *caleta* liegt, desto schlechter gelangen auch die Radiowellen ans Achterstag, unsere Antenne, und so bleibt man dann auch tagelang von dieser Informationsquelle ausgeschlossen. Eine zweite Möglichkeit gibt es auch noch, wenn man eine HF-Funke hat, auf 4.164 kHz sendet die chilenische Navy zweimal täglich eine 12-Stunden-Prognose, die man meist gut empfangen kann. Aber man muß sich erst mal in die verschiedenen Prognosegebiete und die Sprache hineinhören, bis man alles versteht. Und teilweise entspricht das Wetter dann allem anderen, nur nicht der Prognose. Aber wie Mariolina und Giorgio zu bedenken gaben, das Wetter bemüht sich hier wirklich, den Wetterfröschen das Leben zu erschweren. So fällt denn auch unser Entschluß, erst kurz nach Mittag zu starten, können also noch eine kleine Extramütze von Schlaf nehmen. Um ein Uhr verlassen wir die „verborgene“ caleta und machen uns schnurstracks auf den Weg in Richtung des fernen Nordwestausgangs der Magellan-Straße. Der Wind sieht gar nicht schlecht aus. Richtung und Stärke stimmen für einen angenehmen Am-Wind-Kurs. Doch wir sind vorsichtig und setzen lieber erst die Selbstwendefock und das Groß. Zwanzig Minuten später hat der Wind gedreht und kommt vorlicher. Wir können den Kurs nicht halten. Also geht die Fock runter, die Maschine wird gestartet und das Groß dient als Stützsegel. Wieso wir nicht kreuzen? Weil wir nicht wissen, wie sich der uns entgegenstehende Flutstrom zusammen mit dem Wind entwickelt, und wir wollen unsere gute Vorhalteposition zum angestrebten Ziel behalten und verbessern. Nach einer kurzen Periode, in der der Wind glatt einschläft, legt er sich dann

Phantastische Kulisse bei *Bahía Gallant*

richtig ins Zeug und bläst uns mit freundlichen sechs Windstärken entgegen. Mit dem Stütz machen wir gute Fahrt voraus und können auch die Höhe gut halten. Sollte ich noch erwähnen, daß es regnet? Die umgebenden Berge sind nur schemenhaft auszumachen, einzig Cabo Froward behauptet sich lange Zeit als stets erkennbare Landmarke. Kein anderes Schiff ist zu sichten. Mit der Zeit raumt der Wind, und knappe zwei Stunden später geht die Maschine wieder aus. Vorsichtshalber setzen wir nur die Sturmfock, denn der Wind ist böig und unberechenbar. So sind wir zwar manchmal langsam, aber wenn es kräftig weht, ist unserer kleiner elektrischer Autopilot nicht überfordert. Letztlich haben wir Glück, und wir können bis zur Bahia Gallant segeln. Kurz vorher bergen wir das Groß. Anke will es noch stehen lassen, aber ich habe keine Lust, mit mehr als sechs Knoten – der Wind hat gerade auf 6-7 Bf aufgefrischt - in den Eingang der Bucht zu rasen, da beidseits Flachs liegen. Nachher müssen wir an dieser Engstelle Segel bergen, und das muß ja nicht sein. Wir sind dann auch ziemlich erstaunt, daß wir selbst unter der doch recht winzigen Sturmfock noch immer über 4 Knoten machen. Nach der Eingangspassage müssen wir um 90 Grad nach links, und da lassen wir den Motor schieben. Für die letzte halbe Meile noch mal das Groß setzen, nee, keine Lust. Um 17:40 sitzt der Anker fest im Grund, und wir freuen uns, daß wir keine Leinenarbeit brauchen: Bahia Gallant ist eine große Bucht, in der man bequem frei ankern kann.

Kleines Watt in der *Bahía Gallant*

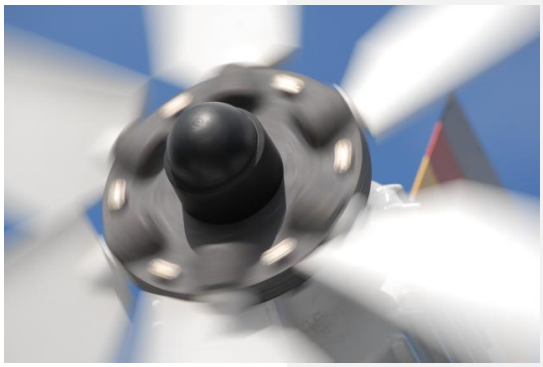
Ein bißchen Arbeit verbleibt nach dem Ankermanöver: Beim Auslassen der Kette gab es plötzlich eine Blockade. Ich tauche unter unseren Kojen in den Kettenkasten und entdecke einen dicken Kettenknoten, der vor dem Kunststoffführungsrohr zum Deck sitzt und jedes weitere Auslaufen der Kette blockiert. Rufe Anke zu, die Kette ein wenig aufzuholen, damit ich den Knoten klarieren kann. Dazu werfe ich noch ein wenig Kette, die unten im Kasten liegt, bei Seite, um mehr Bewegungsspielraum zu haben. Anke deutet dieses Geräusch als Hinweis, daß die Kette frei gibt, und drückt auf den Fußtaster. Die Kette rasselt los, und mit Schwung dengelt der noch immer vorhandene Knoten vor das Rohr und reißt es aus seiner Position und Halterung. Wer keine Arbeit hat, macht sich bekanntlich welche. Ich suche nach einem Lochblechstreifen, biege ihn um das Führungsrohr, verschraube den Streifen mit der holzverkleideten Wand und niete Streifen und Rohr zusammen.

Anke meldet unsere Ankunft per Amateurfunke an Alcamar Timbales. Die chilenische Navy wünscht, daß sich alle Wasserfahrzeuge morgens und abends melden und ihre Position angeben. Diese unter allen Yachties sehr ungeliebte Prozedur dient natürlich der Sicherheit, genauso wie der Umstand, daß das Befahren bestimmter Kanäle und Fjorde nicht erlaubt ist. Darüber wird allenthalben gejammert. Doch wir haben den Eindruck, daß die Verbote nur für Gebiete gelten, die nicht vermessen sind. Und man kann ja verstehen, daß die Navy keine Lust hat, regelmäßig irgendwelche übermütigen Segler aus irgendwelchen abseits gelegenen Löchern rauszuholen. Auch ist die Melderunde bei weitem nicht so chaotisch, wie oft behauptet wird. Es ist natürlich unglücklich, daß die Meldungen für alle Seegebiete auf 4.164 kHz und zur gleichen Uhrzeit erfolgen, so daß sich die einzelnen Stationen überlagern. Aber alles läuft recht gesittet ab. Ein Boot wird abgefertigt, dann wird der nächste aufgefordert. Natürlich doppeln dann ein paar Boote, aber letztlich läuft alles ganz ruhig ab. Und seit kurzem gibt es auch die Möglichkeit, sich per mail zu melden. Wir gehen dem Hauptverkehr schlicht dadurch aus dem Weg, daß wir uns fünf Minuten vor der offiziellen Zeit melden. Die Chilenen sind glücklich, daß sie ihre normale Melderunde nicht mit vielen Rückfragen belasten müssen, und wir auch, da wir sofort dran sind, und dann ist gut.

793. (Mi. 21.02.07) Wir wußten gar nicht, in welch prominenter Umgebung wir gestern unseren Anker geschmissen haben. Ein Blick in den *guide* von Mariolina und Giorgio belehrt uns, wer vor uns da war:

1587 Thomas Cavendish, britischer Freibeuter
1766 Louis Antoine de Bougainville, nachdem eben jene Blume Bougainville benannt ist,
1786 Antonio de Córdova,
1826 Captain Pringle Stokes mit der BEAGLE,
1828 Captain Robert Fitz Roy mit der gleichen BEAGLE, aber diesmal mit Darwin im Schlepptau
1830 Captain Parker King
1896 Joshua Slocum, Vater aller Einhandsegler

Da sind wir denn doch ein wenig stolz, daß wir gestern bis fast zum Ankerplatz gesegelt sind. Wenn wir das gewußt hätten, wer weiß, vielleicht hätte unser Ehrgeiz gesiegt und wir hätten sogar unter Segeln geankert.



Wind, Wind, Wind.
Zu viel um weiter zu können.
Aber absurd - meist nicht genug, um die Batterien laden zu können.
(Wirbel-Willi bei der Arbeit)

Machen einen kleinen Landausflug, da es gerade nicht regnet und der Wetterbericht uns auf Morgen vertröstet. Am Scheitel der Bucht gibt es ein flaches Watt, mit Miesmuscheln und offenbar auch Strandwürmern. Die Seepocken bauen anders als bei uns, lange, stielförmige Behausungen. Die Landschaft gleicht wieder einmal einem Alpenpanorama bei mäßigem Wetter. Wälder, grüne Auen, Berge und im Hintergrund schneebedeckte Gipfel. Die Wälder ziehen sich bis dicht ans Ufer, hier und da sind sie sogar unmittelbar an die Abbruchkante vorgedrungen. Ihr Unterholz ist so dicht, daß sie praktisch undurchdringlich sind. Stellenweise kann man nicht einen Schritt hineinsetzen. Meist ist jedoch ein schmaler Krautsaum vorgelagert, mit hohen Gräsern, mastigen, mageriten-ähnlichen Pflanzen und zahlreichen Strandgrasnelken. Davor hin und wieder sanft gerundete Flächen mit einer einzigen Grasart. Dann folgt nach einer kleinen Bruchkante das Watt, teils sandig muddig, teils mit Schotterauflage. Der Boden ist überall torfig und schwingend, was speziell auf den Schotterflächen sehr irritiert. Man tritt auf vermeintlich festen Steinboden, und der gibt schwingend nach.

Mittlerweile hat sich der Wind gelegt. Zurück am Boot: Denke darüber nach, heute noch ein kleines Stück zu fahren - der Wind nimmt wieder zu, genauso, wie in den gribfiles prognostiziert. Ok, ok, wir bleiben. Fünf Minuten später nimmt der Wind wieder ab. Wir entscheiden uns, dennoch zu bleiben: Der Wind bleibt schwach. Gestern habe ich Rasmus erst einen symbolischen Peso geopfert. Der alte Sack, um mit Matze zu sprechen, ist doch nur auf Alkohol aus. Bekommt er nicht genug, macht er Scherereien. Und jetzt jammert auch noch Anke:
„Meinen Peso hat er reingeschmissen. Vielleicht war das der letzte argentinische Peso!“

22.02.07
Bahia Gallant - Bahia Gallant
5,9 sm (13.571,0 sm)
Wind: W 4-5, W 6-7
Liegeplatz: vor Anker

794. (Do. 22.02.07) Vielleicht hätte ich den alten Sack – Entschuldigung – Rasmus natürlich, nicht beleidigen sollen. Jedenfalls läßt der Wind heute nicht nach. Ganz gegen alle Vorhersagen. Einen Ausbruchversuch geben wir nach 2 Meilen auf und kehren in unsere Bucht zurück. Viel zu viel Wind von vorn. Der Wind allein ist nicht das Problem. Aber er wirft eine kurze, ruppige See auf, die die Fahrt hemmt, und er bestimmt die Oberflächenströmung. Wind von vorn heißt ab einer gewissen Stärke auch Strom von vorn. Und da wir sowieso Flut haben, bedeutet das, eine Verstärkung des Gegenstroms. Zeitweise kommen wir nur mit 2,7 kn voran. Eine sinnlose Verschwendung des knappen Diesels. Da ist es besser, frühzeitig umzukehren, als denn Helden zu spielen.
Und dabei scheint auch noch die Sonne, die es hier in der Magellan-Straße angeblich gar nicht geben soll. So machen wir diverse Arbeiten. Angesichts des abnehmenden Wasservorrats installiere ich den Austauschpumpenkopf am Pumpenmotor des

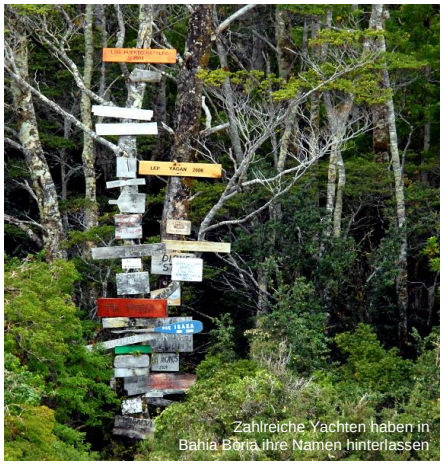
Wassermachers. Anke studiert die nautischen Führer und informiert sich über die nächsten Ankerbuchten. Trotz der frustrierenden Situation ist die Stimmung gut. Wollen hoffen, daß es so bleibt. Die Stimmung natürlich. Die Situation darf sich ruhig ändern.

23.02.07
Bahia Gallant – Caleta Blanca
32,2 sm (13.603,2 sm)
Wind: NW 2 - NW 6
Liegeplatz: vor Anker, 2 Landleinen

795. (Fr. 23.02.07) Sechs Uhr. Der Wecker klingelt. Fünfundzwanzig Minuten später beginnen wir mit dem Aufholen des Ankers bei laufender Maschine. Eine langwierige Prozedur, da die Kette voller Schlamm ist und Meter für Meter mit dem Eimer gespült werden muß. Weitere fünfundzwanzig Minuten später passieren wir die Einfahrt der Bucht. Der Wind weht mit vier Stärken und wir kommen gut voran. Teils bis zu sieben Knoten über Grund. Wir passieren *Punta Passaje* und sehen den Blas von fünf bis sechs Walen. Sie sind recht verstreut in der gesamten Umgebung, daher ist es nicht all zu schwer, ihre Zahl festzustellen. Leider bekommen wir sie nicht nahe zu Gesicht. Lediglich einmal eine kleine, knorplige Rückenfinne. Dafür umspielen uns zahlreiche, ja Hunderte, Seebären. In Gruppen von 6 bis 12 Tieren spielen sie herum und haben eine Freude daran, in hohem Bogen aus dem Wasser zu springen. Wie Delphine. Später begegnen wir einer Jagdgemeinschaft aus Seebären und Albatrossen. Die Seebären scheinen einen Fischschwarm zusammenzutreiben und dann wird gemeinsam gejagt. Zeitweise sind von den 10, 12 Albatrossen, die sich daran beeteiligen, nur noch drei an der Wasseroberfläche zu sehen, die anderen sind abgetaucht. An der Oberfläche schwimmen die Albatrosse mit angehoben Flügeln, gleichsam vorbereitet zum sofortigen Abtauchen, wenn sich eine passende Gelegenheit ergibt. Über der Jagdgesellschaft kreist eine Skua und wartet darauf, sich ihren Anteil ergattern zu können.

Jumpin´Jack mal drei – südamerikanische Seebären

Kurz vor Erreichen des *Paso Tortuoso*, einer wegen seiner starken und anscheinend auch unberechenbaren Ströme berüchtigte Enge, haben wir Kontakt zu BBC CANADA, einem kleinen Frachter auf dem Weg nach *Punta Arenas*. Wir stimmen ab, wie wir uns in der Enge begegnen wollen. In der Passage ruft der Lotse uns an und erkundigt sich nach unseren allgemeinen Daten, nicht ohne uns zu erläutern, daß das seine Pflicht sei, die ihm seitens der Marine auferlegt wurde. Abschließend fragt er uns, ob wir etwas benötigen würden. Später frage ich mich, ob man nicht um Bier, Wein und Diesel hätte bitten sollen. Alles Dinge, die knapp werden könnten.



Zahlreiche Yachten haben in Bahia Borja ihre Namen hinterlassen

Auch hier begegnen uns wieder Wale, und einer ist so frei, sich zweifelsfrei zu erkennen zu geben, indem er seine weißen, pockennarbigen Flipper wie in Zeitlupe einmal durch die Luft bewegt und dann kräftig auf das Wasser schlägt.

Leider nimmt in der Passage auch der Gegenstrom zu. und macht uns zunehmend zu schaffen. Der Wind nimmt auch zu. Was sonst. Die Fahrt über Grund wird immer weniger und bei Erreichen des südlichen Ausgangs drückt uns der Strom mehr oder weniger zurück, aber nicht dahin, wohin wir steuern. Wir entschließen uns, in die nahegelegene *Bahia Borja* abzulaufen und dort zu ankern, bis die Tide kentert. Sie entpuppt sich als angenehmer Unterschlupf, in den man auch unter Segeln einlaufen kann. Nicht umsonst hat sie auch Slocum genutzt. Am nördlichen Ufer befinden sich zwei Pfähle, auf denen die Crews passierender Schiffe und Yachten Bretter mit den Namen ihrer Gefährte angeschlagen haben. Dieser Brauch ist angeblich schon sehr alt. Wir finden aber nur wenige uns geläufige Namen. Hier in der Bucht ist es so friedlich, daß man sich gar

nicht vorstellen kann, daß eine knappe Meile weiter westlich Strömung, brechende Wellen und starker Wind ein Vorwärtskommen verwehren.

Irrtümlicherweise starten wir um halb zwei, um weiter zu kommen. Wir irren deshalb, weil wir es unterlassen, auf die Zeitangaben unseres Tidenkalenders eine Stunde drauf zu zählen, da in Chile Sommerzeit herrscht. So haben wir noch vollen Gegenstrom, als wir uns ins erneut ins Fahrwasser wagen. Das wird uns aber erst am Abend klar werden. So kämpfen wir frustriert mit abnehmender Geschwindigkeit und zunehmender Abdrift.
Die Strömungen in der Magellan-Straße sind ziemlich verwirrend. Offenbar läuft der Ebbstrom im *Paso Tortouoso* Richtung Atlantik, jenseits des Passes aber in die Gegenrichtung. Und überlagert wird alles von der Strömung, die der Wind hervorruft. Da dieser überwiegend aus westlichen Richtungen bläst, bedeutet dies praktisch immer Gegenstrom. Unser schlaues Handbuch gibt denn hinsichtlich des Weststeils der Magellan-Straße auch klar zu verstehen: „*This part is characterized by a distressingly bad wheather. The N/NW frontal winds prevail and they blow at an average speed of 25 to 30 knots. These values increase to 40 to 50 knots during the passage of a deep depression. The conditions are worsened by the steep coast and deep valleys, likely to divert and funnel the wind creating the well-known violent gusts called willwaws.*"
Dabei geht speziell mir ständig der Dieselverbrauch, die pro Liter zurückgelegte Strecke und die verbliebene Reichweite im Kopf herum. Ständig blicke ich auf das GPS, nur um festzustellen, daß wir nicht schneller geworden sind. Im schlimmsten Fall sogar abgetrieben werden. Ich kann nicht sagen, daß das förderlich für das Nervenkostüm ist. Weder für meins noch für Ankes.
Mit viel Frust kämpfen wir uns schließlich dicht ans *Cabo Quord*, dort noch ein paar Kabellängen nach Nordwest, bis wir einen ausreichenden Luvabstand haben, und dann laufen mit extremem Vorhaltewinkel zur *Bahia Blanca*. In diesem hübschen Unterschlupf – erstaunt stelle ich fest, daß Anke noch ein Auge dafür hat, war mir völlig entgangen - lassen wir den Anker fallen und verholen bis dicht ans Ufer. Die Umgebung ist durchaus beeindruckend, dichter Wald, steile Felswände, Hügel, die zu Wanderungen einladen und eine gute Aussicht auf die Magellan-Straße, so daß man die Bedingungen dort gut beurteilen kann. Kaum sind wir vor Anker, kommt schon ein erster Dark-bellied Cinclodes (*Cinclodes patagonicus*) um uns zu inspizieren. Es ist immer wieder erstaunlich, wie wenig scheu diese Vögel sind. Kleine Wellen plätschern am steinigen Ufer, die Sonne läßt sich mit ein paar Strahlen blicken, und Wind ist fast nicht zu spüren. Im glasklaren Wasser steht ruhig der großblättrige Kelp, und wir fragen uns, wie es nur solche Unterschiede geben kann. Hier diese Idylle, und nicht einmal 1.000 m entfernt gischtende Wellen.

Vielleicht sollte ich erwähnen, daß die Annäherung an den Ankerplatz nicht ohne Spannung war. Wie üblich fahren wir erst dicht ans Ufer, um die Tiefe und die Beschaffenheit des Ankerplatzes zu erkunden. JUST DO IT gleitet also munter vor sich hin, schön auf das Ufer zu, daß aus groben Kieseln und verschieden großen Felsblöcken besteht. Ich habe längst ausgekuppelt, so daß nur noch der verbliebene Schwung für Vortrieb sorgt. Das Ufer kommt näher, ich ziehe den Gashebel nach hinten, um aufzustoppen. Wenig Wirkung. Der Propeller stellt sich wohl schwerfällig auf Rückwärtsfahrt. Dann eben etwas mehr Gas. Bremst immer noch nicht. Noch mehr Gas. ??? Vollgas. Was soll das denn? Langsam wird es knapp. Nochmal ein Blick zum Gashebel. Moment mal. Der rote Knopf. Mußte der drinnen oder draußen sein? Äh, ja. Er ist drinnen. Schnell - Hebel auf Leerlaufstellung, der Knopf springt hervor, Fix den Hebel nach hinten, das Wendegetriebe kracht, aber dann zeigt der Propeller Wirkung und stoppt das Boot doch noch rechtzeitig vor dem Ufer auf. Habe ich das verursacht? Oder ist der Knopf einfach in seiner Stellung hängen geblieben, als ich zwischenzeitlich den Leerlauf mit etwas erhöhter Drehzahl eingelegt hatte, um zu vermeiden, daß der überempfindliche Öldruckalarm die ganze Zeit nervtötend piept.

Die Umgebung sieht so verlockend aus, daß wir den Tag nutzen wollen und einen Landausflug machen. Zunächst müssen wir uns auf ziemlich winkligem Weg durchs dichte Unterholz kämpfen. Wir treten in Löcher, krabbeln über umgefallene Stämme und dringen durch die Barrieren vor, die die hiesigen Stechpalmen errichtet haben.

Wie im japanischen Garten – Blick von *Caleta White* auf *Paso Tortuoso*

Wir haben uns eine Ecke ausgesucht, in der der Wald nicht so ausgedehnt ist, und so haben wir diesen schweren Part relativ schnell hinter uns. Jetzt heißt es, einen extrem steilen Hang zu erklimmen. In den Hangmooren kann man erstaunlich gut steigen. Meist findet man guten Halt, ähnlich wie man es mit Skien in einem Steilhang finden kann. Jeder sucht sich seinen eigenen Weg. Anke klettert mehr durch Unterholz, ich suche mir eine freiere Passage. Wohl fühle ich mich allerdings nicht, finden sich doch auf meinem „Weg“ Spuren eines jungen Erdrutsches. Im Gegensatz zu allen anderen bisher bestiegenen Hügeln gibt es hier viel mehr locker sitzendes Gestein und der Boden ist derart wassergesättigt und enthält glibbrige Schichten sich in Zersetzung befindlichen organischen Materials, daß vor meinen Augen eine ideale Gleitbahn entsteht. Unwillkürlich fallen mir die Schmierseifebahnen des „Spiel ohne Grenzen“ ein. Wer erinnert sich noch daran? Schließlich haben wir es doch ohne Unglück gemeistert und stehen oben auf den felsigen Kuppen. Vor uns liegt ein weiter Ausblick auf den westlichen Teil der Magellan-Straße und den Paso Tortuoso, immer wieder in dramatisches Licht gehüllt. Auf dem Wasser eine endlose Kette weißer Schaumkronen. Unsere „Lagune“ dagegen glänzt gerade in einem leuchtenden Sonnenstrahl und vermittelt ein friedliches Bild, nur ein paar Windribbeln kräuseln das Wasser. Nach ausreichendem Genuß zieht es uns wieder zurück. Der Abstieg erscheint fast schwieriger als der Aufstieg. Anke wird ganz eifrig und fotografiert und filmt wie ich vorsichtig tastend einen weg nach unten suche. Die Steilheit ist nachher leider gar nicht so deutlich zu erkennen. Aber wirkliches Bedauern löst ein ganz anderer Aspekt aus, der Regisseur vermißt ein dramaturgisches *highlight*:
„Wirklich schade, daß du nicht abgegangen bist!“
„Wie bitte?“
Ich glaube, ich muß mal ernsthaft nachdenken.

Heute gab es auch seit langem mal wieder ein Interview. Thema der Sendung von Mare Radio waren die Sehnsüchte.
„Wie lange sind sie nun unterwegs?“
„Und haben sie Sehnsüchte gehabt, als sie starteten, und haben sich ihre Erwartungen erfüllt?“
Ja, Sehnsüchte. Die Idee einer Reise in viele Länder, zu vielen neuen Menschen war die treibende Kraft. Auch der Wunsch, sich einmal völlig von der vertrauten Welt zu lösen. Ganz konkrete Orte spielten da kaum eine Rolle. Vielleicht Kap Horn. Diese Sehnsucht, dieses Ziel hat sich nun erfüllt. Aber mit den Sehnsüchten ist es so, daß sie sich schnell ändern. Zur Zeit sind kleine Dinge groß angesagt: der Wunsch nach Sonne, weniger Gegenströmung, einer warmen Dusche. Große gibt es natürlich auch. Wenn man Kap Horn gerundet hat und in Ushuaia die zahlreichen Yachten entdeckt, die in die Antarktis gehen, da erwacht sofort auch die Sehnsucht, sich in dieses so ungewöhnliche Gebiet zu begeben. Der schnelle Wechsel der Sehnsüchte ist wohl ein zutiefst menschliches Phänomen.

24.02.07
Caleta Blanca - Caleta Blanca
5,3 sm (13.608,5 sm)
Wind: W 5-6
Liegeplatz: vor Anker, 2 Landleinen

796. (Sa. 24.02.07) Ein Tag, den wir in der Bucht verbringen. Das Wetter läßt kein Fortkommen zu. Es regnet in Strömen, mit nur wenigen Pausen. Dennoch gibt es immer wieder sonnige Augenblicke. Am Nachmittag geben sich die Vögel ein lärmendes Stelldichein. Sie haben offensichtlich so etwas wie eine wilde Stunde. Patagonische Sierra-Finken, Rayaditos und Kolibris schwirren durchs Gebüsch und zwitschern um die Wette. Einer der Kolibris wird offenbar vom leuchtenden Rot des Masttops angezogen und kommt zu einer kurzen Inspektion vorbei. Wir sind ganz begeistert. Kolibris waren für uns immer eine Gattung der Tropen, aber dem ist nicht so. Die Green-backed Firecrowns (*Sephanoides galeritus*) kommen bis ins äußerste Patagonien vor, sogar die Falkland-Inseln besuchen sie gelegentlich. Es ist ein mit 9

cm Körperlänge recht großer Kolibri, der sich durch einen geraden Schnabel, grünlichen Körper und leuchtend orange-roter Kappe auf dem Kopf auszeichnet. Neben dieser „Kappe“ macht sein unverwechselbarer Ruf, den wir jetzt jeden Tag vernehmen werden, es einfach, ihn zu erkennen.

Wir nutzen den Tag und beginnen diverse Arbeiten, von denen wir die meisten sonst in *Puerto Montt* oder *Valdivia* gemacht hätten. So arten wir die beiden Fallwinschen und die Backbord-Schotwinsch. Auch der Wassermacher wird in Betrieb genommen. Aufgrund der langen Stillstandszeit sind wir etwas skeptisch, aber das produzierte Wasser ist trotz des schauerlichen Aussehens des Filters einwandfrei. Wir hatten lange mit uns gerungen, ob es sich lohnt, das gute Stück zu aktivieren, oder ob wir einfach Quellwasser auffangen sollen. Aber wir wollen ja wissen, ob der Austauschpumpenkopf auch arbeitet. Da wir eh die Batterien laden wollen, starten wir den Generator und können ihn nun besonders effektiv nutzen, indem gleichzeitig der Wassermacher läuft und unseren Tank ein wenig füllt.

Wir nutzen die Regenpausen für Landausflüge

In der morgendlichen Funkrunde erfahren wir, daß ULTIMA schon wieder Probleme hat. Kein Wind, und der Propeller dreht nicht. Klingt merkwürdig. Aber wenn man weiß, daß ihre Propellerwelle hydraulisch angetrieben wird, wird die Angelegenheit nachvollziehbarer: Der Motor kann ganz normal laufen, aber wenn die Hydraulik versagt, gibt es keinen Antrieb. Sie sind 60 Meilen vor der Staaten-Insel und nach all ihren Problemen reichlich frustriert. Sie tun uns wirklich leid. Gemeinsam mit Wolfgang, der das Patagonien-Netz leitet, verabreden wir uns für den Abend. Als es soweit ist, und die Wirrnisse, die sich zunächst ergeben, Wolfgang kommt mit Antje und Sandra durcheinander, geklärt sind, erfahren wir, daß der Antrieb der ULTIMA wieder läuft. Warum, ist unklar. Sie werden versuchen, eine Bucht auf der Staaten-Insel anzulaufen und dort nach der Ursache forschen. Wir erfahren, wie hilfreich es sein kann, wenn jemand Probleme hat, daß er sich mit Menschen, die weitab sind, unterhalten kann und seine Probleme los wird, oder auch nur ein paar andere Dinge hört, die von den Problemen ablenken. Ein Hoch auf den Amateurfunk. Und was heißt weitab? Wenn wir durchstarten, könnten wir theoretisch in 48 oder 50 Stunden am gleichen Ort wie ULTIMAS sein. In die Ost-Richtung ist die Magellan-Straße wesentlich einfacher zu befahren.

797. (So. 25.02.07) Es regnet. Die *gribfiles* versprechen zunächst noch ein wenig Aufenthalt in unserer Bucht. Bessere Aussichten gibt es erst in 90 Stunden. Bleiben wir erst mal im gemütlichen Bett bzw. kehren mit frischem Kaffee versehen dorthin zurück und kuscheln. Bis ich Nässe spüre, an meinen Füßen! Das Polster ist dort, wo das Rohr für die Ankerkette vorbeiführt, klitschnaß. Es droht keine Langeweile! So mache ich mich im Laufe des Tages daran, die ganze Verkleidung im Bereich der Ankerwinde abzubauen und stelle fest, daß das verunglückte Kettenmanöver in der *Bahia Gallant* mehr Folgen hatte, als angenommen. Die Kunststoffrohre, die die Kettenführung übernehmen, sind auseinandergerissen und haben sich auch oben, wo sie in den Decksdurchbruch eingeklebt sind, gelöst. Das Regenwasser, das von achtern in die Kettenklüse gedrückt wird, läuft nicht in die Bilge, sondern wählt den direkten weg zu meinen kuscheligen Polstern. Mit einiger Mühe bekomme ich die Rohre wieder zusammen, so daß sie eine geschlossene Einheit bilden, aber die Übergangsstelle Deck/Rohr kann ich bei diesem Wetter nicht dichten. Außerdem müßte ich dazu die Ankerwinsch abbauen. So hilft erst mal ein Eimer, den wir über die Winsch stülpen, der den Schlagregen abhalten soll.

Da wir keine Wasserprobleme mehr haben, wird das Boot mal wieder gründlich gewischt und auch die Körperpflege intensiviert. Ergebnis: Hohe Luftfeuchtigkeit im Boot und viel Kondenswasser. Also heißt es Kondenswasser wischen, den Rest muß der Ofen trocknen. Und da wir auch heute wieder Wasser produzieren und der Druck

im Wassermacher uns zu hoch erscheint, wechseln wir gleich mal seinen Filter. Das nächste Vorhaben – Einbau eines neuen Füllstandgebers für den Dieseltank – scheitert. Wir haben endlich die Installationsanleitung gefunden, nur um festzustellen, daß er entgegen den Versprechungen nicht für Alu-Tanks, schon gar nicht für schiffbaulich integrierte, geeignet ist, denn er benutzt den Tank als Masse bzw. Minus. Und unser Rumpf soll bitte schön massefrei sein und erst recht kein Minus. Anke ist besonders fleißig und backt Kuchen und Brot.

Für Kurzweil sorgt die Vogelwelt. Heute erkennen wir, daß es auch morgens gegen elf eine wilde Stunde gibt. Und dann besucht ein Chimango das Boot. Landet erst auf einer Genuaschot, und dann inspiziert er das gesamte Vorschiff: die Schoten, die beigebändselten Segel, schaut in die Luken, testet die Ankerkette, spiegelt sich in der Verlängerung des Toggles für das Vorstags, ein breites, hochglänzendes Flacheisen (Niro), prüft auch die Kettenrolle und die Bugplattform und untersucht den abblätternden Decklack. Schließlich trollt er sich. Mal sehen, ob er morgen wiederkommt. Schade, daß wir keine Fleischreste haben, sonst könnte ich versuchen, ihn anzufüttern. Scheint ja ein neugieriger Bursche zu sein.

Abends macht Anke einen Rote Beete Salat. Und wir funken ausgiebig mit Sandra und Timo. Die beiden sind in *Staaten Island* in der *Bahia Parey* und hoffen, ihre Antriebsprobleme beheben zu können. Sie sind offenbar wieder optimistisch und planen bereits die Weiterreise durch Patagonien.

Esse Erasco-Erbsenterrine und baue einen neuen Schornsteinkopf

798. (Mo. 26.02.07) In der Nacht den Ofen ausgestellt. Ständig schlug der Wind den Rauch zurück. Wir kamen uns vor, wie in einer Räucherkammer. Nicht gerade gesund. Am Morgen brauchte ich dann sieben bis acht Versuche, bis er endlich wieder heizte. Der Wind hat das zarte Flämmchen immer wieder ausgepustet. War überhaupt sehr windig, die Nacht. Ständig zerrten Fallböen und *williwaws* am Boot. Die meisten kamen glücklicherweise mehr oder weniger von achtern oder aus raumen Richtungen. Mußte zweimal aufstehen. Einmal, um den Eimer festzubinden, den wir über die Ankerwinsch gestülpt hatten, um zu vermeiden, dass weiter Wasser ins Bett floß, und das zweite Mal, um die Ruder aus dem Dingi zu bergen und zu sichern, falls der Wind ihm das Fliegen beibringen würde. So was soll ja schon geschehen sein.
Am Morgen dann grauer Himmel, Regen, Graupel und Hagel. Während des Frühstücks immer wieder rückschlagender Rauch. So kam was kommen musste, und noch viel mehr. Zuerst überlegte ich mir zwei Entwürfe, wie man die Fallwinde daran hindern könnte, in das Abzugsrohr zu schlagen. Wählte dann den einfacher zu bauenden. Dafür musste aber die lange mitgereiste 1,5 Liter Erasco-Erbsenterrine dran glauben, denn ich brauchte eine Dose mit diesem Durchmesser, um meinen Entwurf zu realisieren. Heute war also der denkwürdige Tag der Terrine gekommen. Ich brauchte noch was, nämlich Energie für den Akkuschrauber, um die nötigen Löcher zu bohren. Der Generator lief eh gerade, also stöpselte ich das Ladegerät für die Akkus in die auf dem Boden liegende Steckdosenleiste. Leider übersah ich, dass diese am Inverter hing. Der war dann natürlich sofort zerschossen.[6] Jetzt können wir Akkus der Fotoapparate nur laden, wenn der Generator läuft. Und mein Laptop ist lahmgelegt. Großer Mist. Beim Zerlegen des Inverters ließ sich nichts Sichtbares finden. Aber es muß ein interner Kurzschluß entstanden sein. Schaltet man ihn ein, wird für Sekundenbruchteil eine hoher Strom angenommen, und dann steigt die Sicherung aus.

Das sieht nicht gut aus!

[6] Sterling 300 W-Inverter. Nicht zu empfehlen. Uns ist nun zum zweiten Mal passiert, dass ein Akkuladegerät mit einer Nenn-Aufnahme von 40 W einen Inverter zerschießt, der 300 W liefern können soll und kurzzeitig angeblich sogar 600 W. Einfach lächerlich.

Immerhin wurde der Prototyp meiner Schornsteinabdeckung dann ganz leidlich, wenn auch nicht ansehnlich. Habe einen ringförmigen Aufsatz aus alten Alustreifen, noch von einem deutschen Baumarkt gebogen und drei Haltestreifen angenietet. Dann die Terrinendose mit Ducktape an die Streifen geklebt und das Ganze auf den alten Schornsteinkopf gesetzt und mit Ducktape fixiert. Wenn es gut funktioniert, werde ich alles zusammennieten. Hat jedenfalls gut geheizt. Die nächste Frage ist, ob sich der Ofen jetzt auch noch gut zünden lässt. Das wird nun gleich ausprobiert. Das Entzünden klappt ganz gut. Aber am Abend nimmt der Wind wieder zu und zeigt die Grenzen meines Entwurfes. Sehr ärgerlich. Auch der lokale Wetterbericht verheißt nichts Gutes. Wir hatten gehofft, vielleicht am frühen Morgen einen kleinen Sprung zur nächsten Bucht machen zu können, aber das können wir wohl abblasen. Die Prognose verheißt 30 – 40 Knoten von vorn. Die Stimmung leidet zunehmend. Wir haben kaum Möglichkeiten zum Landgang, und so kommt einem das Einsiedlerleben zunehmend wie ein Gefängnis vor. Da will es auch nicht trösten, dass wir tagsüber herrliche Aussichten auf die gegenüberliegenden Gipfel hatten, die sich nach jedem Wolkendurchgang eine dickere weiße Kappe aufsetzten. Was bei uns immer wieder als Graupel- oder Hagelschauer ankam, ist dort als Schnee heruntergekommen. Der Höhenwind kommt auch mehr aus südlichen Richtungen und die Lufttemperatur ist spürbar gesunken.

799. (Di. 27.02.07) Regen, Kälte, kein Hagel. Kein Hagel? Wie schön! Wir bleiben wegen des schlechten Wetterberichts in „unserer“ Bahia, aber morgen sollte eine Chance bestehen, weiter zu kommen. Anke näht neue Kissenbezüge für den Salon, ich schöpfe das Dingi aus. Rund 120 Liter. Angeblich fallen hier 4.000 mm Niederschlag im Jahr. Ich habe den Eindruck, das wir täglich 10 % davon abbekommen. Am Vormittag schaut wieder der Chimango-Caracara vorbei. Er untersucht wieder alles, knabbert und probiert an den Schoten, an den aufgetuchten Segeln, scheißt auch mal drauf, und findet seinen neuen Ansitz wohl sehr hübsch. Nur als ich mit einer Luke knalle, fliegt er aufgeschreckt davon. Am Nachmittag probiere ich den in *Puerto Williams* gekauften Pisco Sour. Gar nicht schlecht. Schmeckt nach Ei, obwohl nach Etikett gar kein Ei enthalten ist. In der Funke erfahren wir, dass Wanderer III die Antarktis verlassen hat und es so aussieht, dass Thies und Kiki eine gute Überfahrt haben. Wir freuen uns für die beiden.
Anke Fleiß ist kaum zu stoppen. Sie legt die Schwalbennester im Vorschiff trocken und hinterfüttert die Bücher mit Schaumstoff bzw. einem Kunststoffgeflecht, das die Hinterlüftung fördern soll. Da tropft nichts mehr.

Plunsch! Da tropft doch was. Fett! von den aufgehängten Würsten! Direkt in Ankes Weinglas!!! Sonst hält sie immer ihre Kaffeetasse hin. Protest, Gejammer. Ich kann dem nicht ganz folgen und liege stattdessen lachend in der Ecke. Habe Schwierigkeiten, wieder aufzuhören, je mehr Anke sich beschwert. Na, ich bastele ihr dann einen Tropfschutz. Klappt auf Anhieb. Hinsichtlich des Lachens gibt´s auch keine Reibereien, ich liefere auch genug Anlaß. So ist der Fäkalientank stets voll, wenn ich das letzte Quentchen Wasser einlaufen lasse, und ich muß die wenig geliebte Arbeit des Auspumpens übernehmen. Und außerdem verwechsle ich hier in der Südhemisphäre schön regelmäßig Nord und Süd, was häufig zu komischen Situationen Anlaß gibt.

Chimango auf der Sturmfock

800. (Mi. 28.02.07) Um sieben sind wir bereits unterwegs. Anfangs geht es gar nicht so zügig voran. Der Wind bläst kräftiger als angesagt und natürlich von vorn. Aber dann läuft es doch ein wenig besser, der Wind raumt und wir können zwischen vier und fünf, auch mal sechs Knoten auf der Logge ablesen. Später können wir sogar segeln, erst auf einem Am-Wind-Kurs, dann sogar fast mit halbem Wind. Es dauert allerdings lange, bis wir uns durchringen, die Segel zu setzen. Das Problem ist der extrem wechselhafte Wind. Er pendelt zwischen 40° und 90° Einfallswinkel und zwischen 14 und 42 Knoten. Welche Segel soll man da führen? Letztlich die, für die härtesten Böen, aber die sind dann auch oft viel zu wenig. Mühsam nährt sich das Eichhörnchen. Letztlich fördert ein harter Schlag, noch ein zweiter, und ein Rumpeln im Antrieb den Entschluß. Bei einer Sichtkontrolle des

28.02.07
Caleta Blanca – Puerto Angosto
35,3 sm (13.643,8 sm)
Wind: NW 2 - NW 6
Liegeplatz: vor Anker, 2 Landleinen

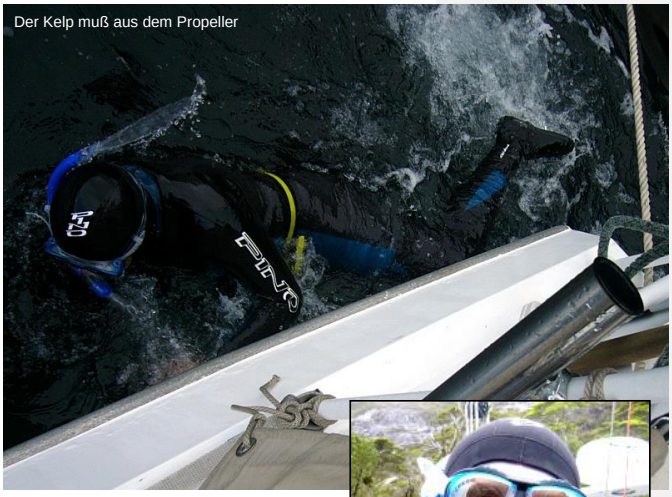
Motors fällt auf, dass er auffallend vibriert. Irgend etwas haben wir eingefangen, besser, den Motor nicht zu lange zu benutzen.
Wegen der Prognose des chilenischen, lokalen Seewetterberichts entschließen wir uns, *Puerto Angosto* anzulaufen. Vielleicht hätten wir ja noch 20 Meilen fortsetzen sollen, aber der Wetterbericht hatte von sich verschlechternden Verhältnissen gesprochen. Und die *rachas* mit mehr als 40 Knoten scheinen wie Vorboten schlechteren Wetters zu sein. Auch ist es kein besonderes Vergnügen durch graue, regenverhangene Landschaften zu eiern. Von den grandiosen Kulissen, die sich hier bieten können, sehen wir praktisch nichts. Hin und wieder ein grüngrauer Hügel, und wenn die Wolkendecke sich etwas hebt, sehen wir vielleicht etwas Schnee auf der Kuppe.

Von achtern kommt LIBRE PATAGONIA auf, einer der wenigen Frachter, die uns hier begegnen. Der Lotse funkt uns an. Ob wir vergessen hätten, dass wir uns bei jedem passierenden Schiff melden müssen. Aus Sicherheitsgründen. Natürlich nicht (wir waren nur zu faul), er sei einfach schneller an der Funke gewesen. Die erste Frage ist, ob wir auch spanisch sprechen. Dann folgen die üblichen Fragen: Yachtname, das ganze auch buchstabiert, *call-sign*, Nationalität.
„*Bandera aleman? Huuu. This is far away.* Guten Morrrgen!"
„*What is your destination*?"
„*Puerto Montt.*"
„*What is your E.T.A in Puerto Montt*?"
„*Ventiocho de Avril.*"
„*The twentyeigth of april? What a long time? Why do you need so much time?*"
„*Nuestro progresso depende de tiempo. We do not know how much time we will need finally.* "
„*Thank you very much. Have a nice trip!*"
„*Muchas gracias y buena guardia. Cambio a uno-seis.*"
„Auf Wiedersehen, *standby on sixteen.*"
„Auf Wiedersehen."
So was, ein des Deutschen mächtiger Lotse. Wen man nicht alles so trifft.

In *Puerto Angosto* gibt es verschiedene Ankermöglichkeiten, aber zunächst müssen wir die Einfahrt dieses Unterschlupfes passieren. Wir sind praktisch vor der Einfahrt, als Anke eine kleine Passage des *guides* auffällt: „*The bay located in the middle of high mountains is subject to strong williwaws blowing from all quarters. It would be advisable to approach the bay in good wheather only.*" Was ist gutes Wetter? Da gerade keine Bö einfällt, bin ich der Meinung, dass 18 Knoten Wind gutes Wetter sind. Wir fahren rein. Wir werden in der langen Passage bis zum Ende des kleinen Fjords zwar von ein paar Böen angefallen, aber es hält sich doch alles in Grenzen. Schließlich weitet sich die Bucht zu einem größeren Rund, wieder mal eine Art Alpensee, umgeben von spektakulären Bergen, die Gipfel verschneit. Ein mächtiger Wasserfall rauscht lärmend an der südöstlichsten Ecke. Zum Empfang gibt es gleich noch drei, vier *rachas*, die das Wasser hier und da schlagartig aufwirbeln. Sie verursachen kaum Wellen, aber das Wasser wird plötzlich hochgerissen und als wirbelnde Wasserhose über den kleinen See gepeitscht.

Anke bringt die Landleinen aus

Unser *guide* beschreibt drei Ankermöglichkeiten, aber alle sind unter den heutigen Bedingungen ein wenig suspekt. Wollen in einer gar nicht so kleinen Bucht Unterschlupf suchen, doch bevor es dazu kommt, unterläuft uns ein Malheur. Keiner hat gesehen, wie es kam, aber das bereits gewasserte Dingi, dass wir fürs Ausbringen der Landleinen brauchen, schwimmt, kaum, dass die ersten 20 Meter Ankerkette draußen sind, mehr unter als über Wasser. Habe es wohl beim Rückwärtsfahren überfahren. Glücklicherweise treiben die Ruder nicht davon. So brechen wir das Ankermanöver ab und beginnen mit dem Ausschöpfen. Gar nicht so einfach. Das


Der Kelp muß aus dem Propeller

Wasser, das im Dingi schwappt, lässt es immer wieder taumeln und schwanken, und eh man sich versieht, ist das ausgeschöpfte Wasser schon wieder reingeschwappt. Dann beginnt auch noch der Anker zu slippen. Schnell den Anker rauf, und dann ganz Ganz langsam an eine ruhigere Ecke getuckert, dass submerse Dingi im Schlepp. Schließlich drehe ich Kreise und Anke schöpft, bis sich das treue Banana-Boot endlich wieder in normaler Schwimmlage befindet. Mittlerweile haben wir uns auch zu einer ganz anderen Ankerlösung durchgerungen. Angeregt durch eine Skizze im Führer des RCC schmeißen wir nahe des südwestlichen Ufers den Anker und verholen uns mit Landleinen nach achtern in eine kleine, mäßig eingeschnittene Rundung des Ufers. Sieht zwar nicht spektakulär aus, bietet aber doch Schutz, wenn man dicht an die Felsen geht. Da auch die Sonne gerade rauskommt, ist es hier recht hübsch. Hinter uns undurchdringlicher Wald, vor uns die Bucht und Aussicht auf die Magellan-Straße, und zur rechten, in den Bergen, ein tobender Wasserfall. Die Sonne fördert auch eine Absicht, zu tauchen, um den Propeller vom eingefangenen Kelp zu befreien. Stocherversuche mit Pickhaken und Sense waren bereits erfolglos. So zwänge ich mich in meine Neopren-Schichten einschließlich Kopfhaube und Ankes Füßlinge, stecke die Füße ins Wasser, und dann, nur nicht nachdenken, schnell rein. Mit dem Tauchermesser in der Hand strample ich – hätte doch mehr Kilo Blei anstecken sollen - zum Propeller. Glück im Unglück. Bereits mit dem ersten Schnorchelgang bekomme ich den ganzen Mist los. Noch ein Kontrollgang, und dann

Abendruh in *Puerto Angosto*

kann ich wieder aufs Boot. Anke hilft, mir, das enge Zeug wieder los zu werden, und dann genieße ich den Luxus einer warmen Cockpitdusche.
Doch nicht genug der Arbeit. Anke backt Brot und bereitet das Abendessen, derweil ich den Tank aus Kanistern auffülle. Aber nicht so, wie man es erwarten könnte. Wegen ständigen Regens erfolgt die Auffüllung von „Innen“. Durch das Loch des Dieselstandanzeigers. Er wird ausgebaut, und dann kann ich den Tank füllen. Noch ein Vorteil, der Dieselbestand lässt sich per Peilstab (Zollstock) exakt bestimmen. Sechs Kanister (120 l) später, kann ich das Loch wieder stopfen. Erfreulicher Nebeneffekt, ich kann die Tankanzeige wieder gangbar machen.

Hätten wir doch weiterfahren sollen?

Und war doch nicht noch ein Versprechen, irgendwo vorne im Tagebuch? Ist natürlich nicht vergessen: In der Textbox das versprochene Rezept aus der Bordküche, guten Appetit!

Rindfleisch-Wok Var. I aus dem JUST DO IT-Restaurant (für 4 Pers.)

1,2 kg Bife de Lomo (oder Filet Mignon / Rinderfilet)
3 große Zwiebeln, 3 Knoblauchzehen
60 ml Tonkatsu-Sauce (vom Japaner), 50 ml Soja-Sauce, 1 TL Currycreme (vom Inder)
1 Chilischote, frischer Ingwer, Sonnenblumenöl

1 kg Kartoffeln, Olivenöl, Salz

1. Fleisch in längliche Stücke schneiden (für Puristen: 1,5 x 1,5 x 4 cm)
2. Knoblauch und Ingwer fein würfeln und zusammen mit den Saucen über das geschnittene Fleisch geben. Sorgfältig verrühren. Mindestens eine halbe Stunde ziehen lassen, 1 Std. ist besser. Gelegentlich durchrühren. Dann in ein Sieb geben und die Marinade in eine Schale abtropfen lassen.
3. Zwiebeln in Ringe schneiden
4. Wok kräftig erhitzen, zwei EL Sonnenblumenöl rein, Fleisch unter gelegentlichem Rühren braten. Wegen der Menge in mehreren Durchgängen arbeiten, dabei jeweils neues Öl zugeben. Austretenden Fleischsaft jeweils zur Marinade geben. Fleisch zur Seite stellen.
5. Erneut 2 EL Sonnenblumenöl eingeben. Currycreme und fein gehackte Chilischote (Kerne zuvor entfernen) eine Minute bei großer Hitze unter Rühren anbraten. Zwiebeln dazu geben und unter ständigem Rühren ein, zwei Minuten anbraten. Dann Fleisch und aufgefangenen Fleischsaft / Marinade dazu. Alles fünf Minuten bei kleiner Hitze zugedeckt köcheln, gelegentlich umrühren. - Fertig
6. Kartoffeln in feine Scheiben schneiden. Ofenpfanne mit Olivenölbeträufeln, Kartoffeln in Lagen schichten. Jede Lage mit Öl beträufeln und etwas salzen.
7. Kartoffeln bei großer Hitze etwa eine halbe Stunde kross braten