Just do it´s *Erfahrungsberichte*

Unter Sturmbesegelung im Canal Cockburn, wir sind auf dem Weg in die Magellan-Straße. Durch die Landabdeckung sind die Seeverhältnisse inzwischen moderat, eine knappe Stunde zuvor hatten wir am Beginn des Kanals eine sehr holprige See. Doch keine Angst: Segeln unter solchen Bedingungen ist, sofern man sich die nötige Reisezeit zugesteht, eher die Ausnahme.

Segeln in Patagonien

Stand: 10.04.2011

Anmerkung:

Die folgenden Hinweise sind aus persönlicher Erfahrung entstanden. Je nach Boot, dessen Größe und Eigenschaften, Alter und Anzahl der Crew, der mitgeführten Ausrüstung werden sich die Erfahrungen anderer von den unsrigen unterscheiden. Wir hoffen dennoch, mit unseren Erfahrungen und Berichten ein paar hilfreiche Hinweise geben zu können.

Ankern / Festmachen

Die meisten Ankerplätze sind mehr oder weniger kleine Buchten, sogenannte *caletas*, häufig sogar noch kleinere Einschnitte im Ufer, die *coves*. Man schmeisst in der Regel den Buganker und geht mit dem Heck so dicht wie möglich an das Ufer. So dicht wie möglich bedeutet auch wirklich so dicht wie möglich. Der Abstand Heck Ufer kann 20 m, kann aber auch mal nur 10 m betragen, sofern die Wassertiefe ausreicht (was sie meistens tut). Der Tidenhub in Patagonien ist moderat, so dass man diesbezüglich wenig Probleme hat.

Die Vorteile, wenn man sich so dicht ans Ufer wagt:

- bester Schutz gegen die vorherrschenden Winde nicht nur wenn man fest vertäut ist, sondern bereits während des Manövers
- unkomplizierte Leinenmanöver, da kurze man nur kurze Distanzen zu bewältigen hat, und es besteht nur ein geringes Risiko, dass der Wind das Boot wegtreibt.

Grundsätzlich legt man das Boot so, dass sie Landleinen die Hauptlast des Windes tragen. Also Leinen zum Wind, was für die meisten Yachties heißt: Heck zum Wind.

In den *caletas* und *coves* hatten wir meist sehr geschützte Bedingungen, also so gut wie keinen Wind, auch wenn es draußen heftig blies. Nur zweimal während der ganzen Reise durch Patagonien und Feuerland machten uns seitliche Winde oder Strömungen bei den Leinenmanövern zu schaffen.

Die Fischer ankern anders. Sie schmeißen einen Heckanker und legen den Bug in den Wind. Dazu suchen sie sich häufig exponierte Felsnasen aus. Dort ist das Wasser meist tief bis zum Fels. Der Steuermann setzt das Boot in der Regel mit dem Bug bis an den Felsen (!), ein Mann steigt vom Bug auf den Fels und befestigt die Leinen am Felsen oder an einem Baum oder einer vorbereiteten Leine. Was halt da so ist. Die Fischer legen ihre Bugleine immer auf Slip. Dann zieht der Steuermann das Boot so 3 bis 10 m zurück, fertig.

Vorteile: Einfaches Leinenmanöver, viel seitlicher Schwojraum, da der Fischer an einer exponierten Nase festgemacht hat. Die Haltekraft des (Heck-)Ankers ist nicht so wichtig, da das Boot Schwojraum hat. Nachteil: Gelegentlich etwas windexponiertere Lage.

An vielen Orten wird man die erwähnten von Fischern vorbereitete Leinen finden, die man auch nutzen kann und darf. Man muss aber damit rechnen, dass ein Fischer längsseits geht und man dann ein Päckchen bildet. Das sollte man nie verwehren, schließlich liegt man an deren Platz.

Es gibt auch eine kleinere Zahl Buchten, in denen man *frei ankern* kann. Die sind sehr beliebt bei den Seglern, die die Leinenmanöver scheuen. Der Nachteil nahezu aller derartigen Ankerplätze ist der deutlich geringe Schutz gegen die Winde, besonders der Fallwinde von den Bergen (*rachas, williwaws*).

JUST DO IT im Februar 2007 in einer unserer Lieblingsbuchten, der Caleta Alakush. Dieses Schlupfloch hat wegen heftiger und zahlreicher Fallböen einen schlechten Ruf. Wir können das bestätigen, müssen aber auch widersprechen. Die meisten Segler kriechen nicht tief genug in den Scheitel der Bucht. Auf dem Foto schön zu erkennen: Unser Boot, mit dem Heck eine Bootslänge vom Ufer entfernt, liegt in spiegelglattem Wasser. Die Böen fallen vor das Boot! Während der Windex im Masttop schon mal 30 kn signalisierte, stand der Windgenerator still. Für Genießer: im Hintergrund das Panorama der Darwin-Kordillere.

Landleinen

Zwei Landleinen á 100 m reichen unserer Erfahrung nach völlig aus. In der Regel nutzt man nur einen Teil dieser Länge, da man sich in den meisten *caletas* dicht ans Ufer verholt. Die Leinen müssen nicht überdimensioniert sein. Wir hatten 16-mm Tauwerk. Unser Schiff ist zwölf Meter lang und wiegt voll beladen etwa elf Tonnen. 14-mm Leinen hätten vollauf genügt.

Schwimmleinen (Polypropylen) sind trotz des höheren Preises zu empfehlen. Sie lassen sich mit dem Dingi müheloser ausbringen – man muss sie ja mit Muskelkraft ans Ufer ziehen, und die Leine wird immer länger, der Widerstand wächst - und es besteht nur geringe Gefahr, sie in den Propeller der Yacht zu bekommen.

Ideal ist es, die Leinen auf einer leicht rollenden Trommel zu fahren. Wir nahmen einfach ausgemusterte Kunststoffleinentrommeln eines Zubehörhändlers aus Buenos Aires, die wir auf zwei Alurohre schoben. Die Rohre befestigten wir mit Schlauchschellen am Heckkorb. Wer an Bord blieb, half dem Ruderer, indem er die Trommel abspulte, so dass erster die Leine nicht auch noch von der Trommel ziehen musste.

Die Idee, zuerst die benötigte Leinenmenge ins Dingi zu spulen und dann loszurudern erwies sich als unpraktisch. Der Leinenhaufen im Dingi machte mehr Probleme, als dass er was nutzte.

Wer keinen Platz für Leinentrommeln hat, braucht nicht verzagen. Landleinen müssen nicht auf einer Leinentrommel aufgewickelt sein. Ein großer, stabiler Kunstsoffack, dessen (weite) Öffnung man mit einem stabilen Draht gut offen hält, genügt auch. Die Rolle hat den Vorteil, dass man die Leine beim Ausbringen nach Bedarf abrollen kann. Beim Sack hat man mehr Widerstand zu überwinden. Auch muss man darauf achten, dass die Leine sorgfältig und kinkenfrei im Sack gestaut ist.

Das „Ablegen“ mit zwei Leinen hing es vom Wetter ab. War es ruhig und gab es keine Strömung, konnte man die Angelegenheit in aller Gemütlichkeit erledigen. Bei Wind löste man zunächst die Leeleine. War die drinnen, wurde die Luvleine entfernt und der „Ruderer“ zog sich an der Leine zum Boot. Das ging schneller als Rudern. Das Dingi wurde kurz angelascht und mit der Yacht zunächst Anker auf gegangen und eine sichere Position gesucht. Dort konnte man den Leinenrest aus dem Dingi ziehen und das Dingi an Deck nehmen. Ideal war es, wenn man die Leinen auf Slip nehmen konnte. Das ersparte den Dingi-Einsatz. Notfalls wurden die Leinen erst Hand über Hand ins Cockpit gezergelt und erst, wenn das Boot sicher vom Platz war, also während der Fahrt, spulten wir die Leinen wieder auf die Trommeln.

Wenn wir uns doch mal mit ein zusätzlichen Leinen sichern wollten, was ganz selten vorkam, knüpften wir einfach unsere normalen Festmacher zusammen und setzten die ein. Bedarf für mehr als zwei Leinen besteht eigentlich nur in sehr engen Buchten, da braucht es selten lange Leinen.

Drei Aspekte des Leinenmanövers:
Gut zu erkennen ist die improvisierte Leinentrommel auf einem Alurohr.
Auch erkennbar, wie dicht wir an das Ufer gegangen sind. Anke bringt die erste Leine mit dem unverwüstlichen und richtungsstabil zu rudernden Banana-Boot aus. Aufgrund der kurzen Entfernung macht sie sich nicht einmal die Mühe, die Ruder in die Dollen zu setzen, sondern „stechpaddelt“.
Dazu ist anzumerken, dass uns auf der offenen Fläche und in der Einfahrt dieser Bucht mehrere Fallböen heimsuchten. Hier, im Schutz des Ufers und einer nur ganz schwach ausgebildeten Einbuchtung herrscht Windstille, das Ausbringen der Leinen ist ein Kinderspiel.

Ketten

Als Schamfilschutz der Landleinen sind sie überflüssig. Wir hatten welche mit, aber außer in der Caleta Hornoin der wir sie aus lauter Respekt vor der ungewohnten Aufgabe einsetzten, haben wir sie nie genutzt. In der Regel werden die Leinen an den Bäumen und Felsen, an denen man sie befestigt, nicht belastet und bewegt. Sollte tatsächlich mal an einer Stelle ein Problem auftreten, dann bestimmt nicht innerhalb der Kettenlänge, sondern irgendwo „unterwegs“. Da muss man notfalls einen Schutz improvisieren. Das war bei uns jedoch nie nötig.

Dieselverbrauch

Bei der Reise von Süd nach Nord ist mit einem extremen Mehrverbrauch zu rechnen. Unsere Erfahrung: Von Puerto Williams nach Puerto Natales hat die Maschine pro Betriebsstunde fast 20 % mehr Diesel verbraucht als gewöhnlich, dabei lag unser Reiseschnitt pro Betriebsstunde bei 50 % des normalen Schnitts. Anders: statt 3,4 l/h ein Verbrauch von 4,0 l/h und statt 6 kn/h etwa 3 kn/h über Grund. In der letzten Angabe ist berücksichtigt, dass Wind und Strom entgegenstehen und dass wir mehrmals umkehren und zurücklaufen mussten. Die Leinenmanöver kosten auch die eine oder andere Betriebsstunde. Von Puerto Natales zum Golfo de Penas stieg der Schnitt auf etwa 4,5 kn/h und jenseits der Bahia Anna Pink wurde es noch besser. Unser Verbrauch von Puerto Williams bis Puerto Natales lag bei rund 500 Litern und damit fast doppelt so hoch wie unter normalen Umständen.

Dingi

Ein robustes Dingi ist wegen der Felsen und scharfkantigen Muscheln von Vorteil. Wichtig ist: das Dingi muss effektiv und kursstabil zu rudern sein. Ist das Dingi zudem leicht, kann man es auf einen Felsen oder den „Strand“ ziehen, und spart sich das zeitraubende Anbinden des Beiboots.

Wer mit einem Schlauchboot unterwegs ist, sollte ausreichend Flickzeug mitführen.

Wathose

Freunde von uns kauften sich eine Wathose (Anglerbedarf), da bei ihnen derjenige, der die Landleinen an Land brachte noch vor Erreichen des Ufers ins Wasser sprang. So konnten sie die Gefährdung des Schlauchbootes durch scharfkantige Felsen und Muscheln reduzieren. Wir kauften - noch unerfahren - wegen dieser Schilderung auch eine, nutzten sie aber nie, da wir ein unempfindliches Banana-Boot haben, mit dem wir direkt anlanden konnten. Wer eine festes GFK-Dingi sein Eigen nennt, wird auch keine Probleme haben und benötigt sicher keine Wathose. (Um ehrlich zu sein, einmal hat Martin die Wathose doch benutzt, bestimmungsgemäß zum Angeln, in Caleta Millabu.)

Hilfreich ist dagegen ein Neopren-Tauchanzug mit Kopfhaube, Handschuhen und Füßlingen. Wenn mal der Propeller von Kelp befreit werden muss, ist das eine geradezu unverzichtbare Hilfe. Zum Trost: wir „durften“ einen solchen *Rettungseinsatz* nur einmal machen.

Wetter

Das Wetter ist auf der Route von Süd nach Nord schon nervenzehrend, da der Wind in den Kanälen meist aus dem Norden weht, eine Folge der Ablenkung in den Kanälen. Hat man viel Zeit, kann man auf günstige Wetterlagen warten. Nach Berichten reviererfahrener Segler lohnt es sich, nachts, oder in der zweiten Nachthälfte zu starten, da um diese unchristlichen Zeiten häufig ruhiges Wetter herrscht. Wir hatten

allerdings kein Glück. Früh gestartet hieß bei uns jedes Mal, früh wieder an den Ausgangspunkt zurückgekehrt. ☹

Die heftigen Windböen – *rachas* – sind in den meisten *coves* und *caletas* kaum zu spüren. Die offenen *anchorages* (freies Ankern) sind da problematischer.

Auch hier ein Trost, eine *racha*, die uns wirklich Probleme machte, erlebten wir nur einmal auf halbwegs freier Strecke. Der Bug von JUST DO IT wurde prompt aus dem Kurs gedrückt, und wir hatten unsere liebe Mühe, mit dem Heck durch den Wind zu gehen, um einen sicheren (von Untiefen freien) Kurs zu steuern. Die *racha* war nach wenigen Minuten vorbei.

Zum Wetter s. auch den Beitrag „Bemerkungen zum Wetter in Chile“ auf dieser web-Seite.
Anm.: Der Wetter-Beitrag wird gerade überarbeitet und demnächst aktualisiert.

Eine von vielen Erscheinungsformen des Kelps. Immer Vorsicht bei scheinbar treibendem Kelp. Er kann auch fest sitzen und verborgene Felsen anzeigen.

Kelp

Ist ein geringeres Problem, als man meint. Während der Fahrt auf treibende Kelpfelder achten, sie können in den Propeller geraten. Wir haben aber nicht gehört, dass in „unserer Zeit“ jemand ernsthaft Problem damit hatte. Wir selbst hatten einmal Kelp im Prop, konnten die Fahrt jedoch fortsetzen. Wir schnitten das Zeug dann in der nächsten Ankerbucht weg.

Die meisten Ankergründe waren recht kelparm. So dass wir den Anker mit zwei Ausnahmen immer sicher setzen konnten.

Um Anker und Kette von Kelp zu befreien hatten wir eine Sichel an einem langen Besenstiel befestigt. Ein Geschenk erfahrener Freunde. Wir haben sie etwa 5x benutzt. Der wenige Kelp, den wir hatten, rutschte meist die Kette wieder runter oder wurde vom Druck der Kette in der Bugrolle zerquetscht und fiel ab.

Dennoch hat Kelp seine guten Seiten, er ist wichtiger Hinweis auf Untiefen.

Anreise in den Süden:

Leider haben wir uns seinerzeit von veralteten Einschätzungen verleiten lassen, die Falkland-Inseln / Malvinas links liegen zu lassen. Aus heutiger Sicht müssen wir sagen, der gescheiteste Weg nach Süden führt von Mar del Plata über die Malvinas/Falklands nach Feuerland. Warum? Fast jeder Wind ist für den Weg Richtung Falklands / Malvinas nutzbar. SE-Lagen kommen praktisch nicht vor. Wenn ja, beidrehen und ein paar Stunden warten. Kann man das Ziel vorübergehend nicht direkt anliegen, nicht die Nerven verlieren, am Wind bleiben, die Windrichtung wird sich wieder ändern, und dann läuft es wieder.

Von den Falklands zur LeMaire-Straße ist es einfacher als man denkt. Man wartet schlicht auf geeigneten Wind, mit etwas Geduld kann man dann den direkten Kurs nehmen.

Die Entfernung ist nicht groß, und die Winde wechseln häufig genug, um sie wenigstens teilweise gut nutzen zu können. Wenn man keine Geduld hat, notfalls mit S-Wind erst nach W gehen und dann in die Route einschleifen, die man von der Caleta Horno aus genommen hätte.

In 2006 hatten alle Yachten, die über die Falklands liefen eine unkomplizierte, schnelle Reise.

Und warum zu den Falklands / Malvinas segeln? Tja, was sollen wir sagen? Befreundete Segler besuchten sie auf der Rückreise von Kap Hoorn. Ihr geplanter, einmonatiger Aufenthalt, es sollte weiter gehen nach Europa, wurde auf ein Jahr ausgedehnt! Das spricht doch Bände, oder?

Ersatzteile, Diesel, Öl usw.

Man muss sich in Buenos Aires nicht übermäßig ausstatten. Öl, Diesel, Filter, Kanister gibt es auch in Mar del Plata und in Ushuaia ist manches billiger (steuerlich begünstigte Wirtschaftszone). Standardindustrie-Teile (Kugellager, Filter usw.) sind in Ushuaia problemlos zu bekommen.

Ausgefallene Teile werden kurzfristig beschafft, notfalls aus Buenos Aires eingeflogen.

Die Lebensmittelversorgung in Ushuaia ist ebenfalls ausgezeichnet, wenn auch etwas teurer. Logisch, die weiten Transportwege machen sich bemerkbar. Übrigens: In Mar del Plata kann man ausgezeichnete Fischkonserven erstehen.
In Puerto Williams bekommt man dagegen sehr wenig. Es ist halt doch mehr ein Garnionsdorf. Früher konnten die Segler auch im Laden einkaufen, der die Armada-Angehörigen versorgt, aber das war zu unserer Zeit nicht mehr möglich. Man muss zum *shoppen* halt nach Ushuaia wechseln.

Noch ein Tipp: In Ushuaia Wein bunkern. (Nicht gerade den billigen argentinischen Tütenwein, der hat uns nicht gefallen. Einen etwas besseren Wein sollte man schon wählen.) Den kann man bei chilenischen Fischern gegen Fisch und Centollas tauschen. Aber bitte nicht übertreiben - es passieren immer wieder böse Unfälle bis hin zu Todesfällen wegen Alkohols auf den Fischerbooten.

In Chile gibt es übrigens ausgezeichneten Diesel (!), wenn er nicht gerade aus einem alten Fass geliefert wird, wie in Puerto Eden. Diesel ist auch eins der wenigen Dinge, die man in Puerto williams bekommen kann. Da geht es aber auch nicht anders. Man ist dort halt ein bisschen am A… der Welt ☺.

Formalien

Da sich Argentinien und Chile die weitere Umgebung bei Kap Hoorn „teilen“ und sich noch immer nicht ganz grün sind, wird alles gut überwacht. Besonders der Beagle-Kannal, der streckenweise die Grenze der beiden Staaten darstellt. Der vom Atlantik kommenden Segler wird spätestens eingangs des Beagle-Kanals auf Kanal 16 von einer Seite angerufen, und um diverse Auskünfte gebeten. Der Funkverkehr erfolgt(e) in sehr rudimentärem Englisch oder auf Spanisch. Gefragt wird nach Bootsnamen, Registrierungsnummer, Heimathafen, Herkunftshafen, Zielhafen, und ganz wichtig, nach dem call-sign. Also dem UKW-Rufzeichen. Auf Spanisch *señal de llamada* (sprich: senjal de jamada) Ggf. Wird auch nach Eigner, Reeder und ein paar ergänzenden Informationen gefragt. Das alles sehr freundlich. Hat man die Prozedur beendet, meldet sich 5 Minuten später die „andere Seite“ auf Kanal 16 und stellt die gleichen Fragen, obwohl sie natürlich alles mitgehört hat. Also Geduld und mitspielen. Das ganze wiederholt sich noch einige Male, bis Puerto Williams oder Ushuaia erreicht sind.

Wahlweise einen der beiden Orte läuft man zur Einklarierung an. Man kann auch auf der Anreise noch vor der Einklarierung ohne Probleme die am Wegesrand liegenden Buchten aufsuchen und dort im Bedarfsfall Schutz suchen.

Anm.: Offiziell soll man heute (2011) die eigene Ankunft in einem chilenischen Hafen mind. 24 Stunden vor Eintreffen bekannt geben, z.B. per mail.

Leider muss man auch beim Wechsel von Ushuaia nach P. Williams und retour jedesmal aus- und einklarieren. Die Prozeduren sind allerdings gut organisiert und laufen auf beiden Seiten reibungslos. Für das Befahren der chilenischen Gewässer benötigt man darüberhinaus ein sogenanntes *zarpe*, eine Fahrtgenehmigung der örtlichen Kommandantur. Die gibt es also in P. Williams. Man braucht das *zarpe* auch für die (engere) Hoorn-Rundung, denn das liegt auf chilenischem Territorium. (Wer die Hoorn-Rundung nonstop macht, wie seinerzeit die alten Rahsegler, braucht natürlich keine Genehmigung.) Zum Ausgleich gibt´s nach erfolgreicher Rundung auch eine schöne Urkunde. Für die erstmalige Anreise nach P. Williams oder Ushuaia ist kein *zarpe* erforderlich.

So ganz einsam sind Beagle-Lanal, Kap Hoorn, Magellan-Straße und Umgebung nicht. Hier zeigt sich die QUEEN MARY II im Paso Picton, unmittelbar vor der Bucht des Puerto Toro. Am „schlimmsten“ Tag begegneten uns 5 (in Worten: f-ü-n-f) Kreuzfahrer im östlichen Beagle-Kanal! In den Patagonischen Kanälen und dem östlichen Beagle-Kanal nimmt der „Touristenstrom dann aber doch dramatisch ab.

Funk und Sicherheit

Spätestens bei Ausstellung des ersten *zarpe* wird die chilenische Armada nach der Funkausrüstung fragen. UKW, Seefunk, Amateurfunk? Hat man See- oder Amateurfunk an Bord, wird gewünscht, dass man sich, sofern man nicht im Hafen liegt, zweimal täglich in einem allgemeinen Anruf zum Positionsreport (QTH) eincheckt.

Frequenz: 2.182 kHz USB, 08:00 und 20:00 LT

Die Details werden von der Kommandantur mitgeteilt. Das Problem ist, dass alle chilenischen Stationen bis hinunter nach Chiloé die gleiche Frequenz und die gleichen Uhrzeiten nutzen, so dass es zu entsprechenden Überlagerungen des Funkverkehrs kommt. Auch alle Fischer müssen sich melden, was zu einem heillosen Gedränge im Äther führt, weil jeder so schnell es geht und als erster seinen QTH los werden will. Außerdem läuft das alles in Spanisch ab.

Diese Prozedur ist unter Seglern folglich nicht sehr beliebt und wird oft nachlässig betrieben oder unterlassen. Man ist den Seglern mittlerweile entgegen gekommen und akzeptiert auch gemailte Standortmitteilungen (via sailmail oder winlink). Diese sollen einmal täglich zw. 12:00 und 16:00 LT gesendet werden. Wir können übrigens bestätigen, diese mails werden wirklich gelesen! Adresse: mrccchile@directemar.cl

Grundsätzlich sind alle Yachten gehalten, unaufgefordert jedes begegnende Berufsschiff anzufunken und um die Weiterleitung der Pos. (QTH) an die Armada zu bitten. Die Berufsschifffahrt ist davon zwar auch nicht so begeistert, aber wir wurden tatsächlich mal von einem Kanal-Lotsen an Bord eines Dickschiffes angeschissen, weil wir uns nicht gemeldet hatten. Wer nur UKW an Bord hat, sollte sich im eigenen Interesse daran halten, denn**:**

Nur die chilenische Armada ist erstens überall halbwegs präsent, und vor allem ist sie auch in der Lage zu einer Hilfeleistung! Bei der argentinischen habe ich da arge Zweifel. Die regelmäßige Standortmitteilung ist also ein echter Sicherheitsaspekt.

Da wir Amateurfunk an Bord hatten, haben wir uns auch regelmäßig gemeldet, meist allerdings nur einmal am Tag. Nachdem wir uns eine Zeitlang mit den Fischern um die Wette gemeldet hatten, sind wir dazu übergegangen fünf Minuten vor dem offiziellen Termin unser QTH zu machen. So kamen wir sofort durch und die Offiziellen konnten noch ein paar Worte plauschen. Falls wir länger in einer Bucht verbleiben wollten, teilten wir mit, dass wir uns erst wieder melden würden, wenn wir aufbrechen. Das wurde stets akzeptiert.

Eine Übersicht über die Frequenzen der Armada und vieles mehr unter
www.mardechile.cl/nautica/templates/cleanblue/zip/material/instrucciones_embarcaciones_deportivas.pdf

Diese Broschüre ist zwar auf Spanisch verfasst, aber die wichtigsten Inhalte (in die Anhänge schauen) versteht man schon.

Dann gibt es da noch das **Patagonia Cruisers Net**, betrieben von Wolfgang Kirsten

8.164 kHz USB um 09:00 LT.

Das ist eine Seefunkfrequenz, man meldet sich also mit Schiffsnamen und nicht mit dem Amateurfunk-Rufzeichen. Wolfgang ruft mit dem Namen seines Bootes WILDE MATHILDE. Es empfiehlt sich, sich in das Netz einzuklinken und sich dann auch regelmäßig zu melden. Auch ein Sicherheitsgewinn. Auch einige der chilenischen Leuchtturmbesatzungen verfolgen das Netz. Ich denke, Wolfgang und die Armada konnten mit Hilfe des Netzes nicht nur einmal einer Crew in Not helfen. Die Funkverbindungen sind für das topographisch doch recht lebhaft Gebiet ausgesprochen gut. Es gab nur wenige Orte, von denen aus man keine Funkverbindung bekam. Wer Wolfgang kontaktet grüßt ihn und seine Frau Gaby bitte ganz herzlich von uns.

Und macht nicht so viel Steine kaputt ☺ , wenn ihr Euch in dieser schönen Gegend dort rumtreibt!

Martin und Anke

Wolfgang Kirsten bei einer Lieblingsbeschäftigung: Als WILDE MATHILDE auf dem Patagonia Cruisers Net

Weil Bürokratie so schönes Papier erzeugt: ein *zarpe*. Genauer gesagt, es ist unser zarpe für die Fahrt durch die patagonischen Kanäle von Puerto Williams bis Puerto Montt mit Vorgabe aller uns „erlaubten“ Kanäle, Wasserwege und Buchten. Unter Punkt 2 die Verpflichtung, zwei Mal täglich Positionsreporte abzugeben, Kanal 16 zu hören und auf Anrufe zu antworten. Unter 3. Ein Hinweis auf Marea Roja (=Red Tide), wegen der toxischen Algen sollen keine Meeresfrüchte verzehrt werden.

Armada de Chile
DIRECTEMAR
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE

DECLARACIÓN DE SALIDA

LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PUERTO WILLIAMS, QUE SUSCRIBE: AUTORIZA AL CAPITAN DEL VELERO QUE SE INDIVIDUALIZA MAS ADELANTE , PARA EFECTUAR NAVEGACIÓN ENTRE **PUERTO WILLIAMS Y PUERTO MONTT.**

1.NOMBRE: JUST DO IT BANDERA: ALEMANA SEÑAL DE LLAMADA DD2063
2.CONDICIONES DE ZARPE:
PERSONAS: 02 AGUA: 500 LTS
VIVERES: 120 DIAS AUTONOMÍA: 800 MN COMBUSTIBLE: 700
ETA 28 ABRIL 2007
3. DATOS QUE HAN VARIADO DEL INFORME DE ARRIBO RESPECTO A:
A. PROPULSIÓN: NO B. COMUNICACIONES: SOLAMENTE VHF
C. EQUIPAMIENTO DE SALVAMIENTO: NO

N°	CARGO	NOMBRE Y APELLIDO	NACIONALIDAD	PASAPORTE
1.	CAPITAN	BIRKHOFF, MARTÍN	ALEMANIA	1463631509
2.	TRIP.	PREISS,ANKE	ALEMANIA	9544241649

1.- **INSTRUCCIONES DE RUTA :**
NO ESTA AUTORIZADO PARA RECALAR EN OTRO PUERTO FUERA DE LOS INDICADOS EN ESTE FORMULARIO; SALVO EN CASO DE EMERGENCIA O FUERZA MAYOR; LO QUE DEBERÀ INFORMAR AL PUESTO DE CONTROL MARÍTIMO CHILENO MÀS CERCANO.

2. **INSTRUCCIONES DE COMUNICACIÓN:**
DEBERÀ MANTENER ESCUCHA PERMANENTE EN CANAL "16" VHF, DANDO SU POSICIÓN DIARIA (08:00 Y 20:00 hrs. LOCAL) Y CONTESTAR LOS LLAMADOS DE IDENTIFICACIÓN DE NAVES Y DE LOS DIFERENTES CONTROLES EXISTENTES EN EL ÀREA.

3. **IMPORTANTE:**
SE REITERA AL CAPITÁN Y TODA LA TRIPULACIÓN, LA PROHIBICIÓN DE EXTRACCIÓN Y CONSUMO DE PRODUCTOS DEL MAR POR LA PRESENCIA DE MAREA ROJA EN LA ZONA.

4. **INTENCIÓN DEL MOVIMIENTO:**
PUERTO WILLIAMS, CANAL BEAGLE, BRAZO NOROESTE- CANAL BALLENERO- CANAL BREAKNOCK- CANAL OCASIÓN- CANAL COCKBURN- SENO DYNELEY- CANAL ACAWALISNEN- SENO PEDRO- PASO FROWARD- PASO INGLES- CANAL TORTUOSO- PASO LARO- PASO DEL MAR- CANAL SMYTH- ESTRECHO COLLINGWOOD- CANAL SARMIENTO- CANAL PITT- CANAL ANDRES- CANAL INOCENTES- CANAL CONCEPCIÓN- CANAL WIDE- CANAL ESCAPE- CANAL GRAPPLER- PASO DEL INDIO- PUERTO EDEN- [redacted] ANGOSTURA INGLESA- CANAL MESSIER- GOLFO DE PENA- CANAL DARWIN- CANAL WILLIAMS- CANAL MORALEDA- CANAL PEREZ NORTE- CANAL PEREZ SUR- CANAL PELLUCHE- CANAL CHACABUCO- CANAL FERRONAVE- GOLFO DE CORCOVADO- GOLFO DE ANCUD- PUERTO MONTT (ETA [redacted].

PUERTO WILLIAMS, 30 ENE. 2007

CAPITAN

ARMADA DE CHILE
GOBERNACION MARITIMA DE PUNTA ARENAS
CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO NATALES
DESPACHO DE NAVES CAP.PTO. WILLIAMS

Recepción y Despacho de Naves

AUTORIDAD MARÍTIMA
CAPITANÍA DE PUERTO DE PUERTO WILLIAMS

05 MAR. 2007

Avda. Miramar N° 102, Puerto Williams e-mail opercpwii@directemar,
FONO 621090.-

Nautische Literatur zu Feuerland, Patagonien und Chile

ROLFO, MARIOLINA UND ARDRIZZI, GIORGIO
Patagonia & Tierra del Fuego. Nautical Guide.
2. Auflage, Editrice Incontri Nautici, Roma
ISBN 888598634X

Das ist *der* nautische Führer für Patagonien und Feuerland schlechthin. Unbedingt zu empfehlen, ein Muss. Auch bekannt als der *Italian guide*, da die beiden Autoren Italiener sind. Und das nicht nur wegen d er nautischen Informationen, auch wegen der Fülle an allgemen Informationen. Die Autoren bereisen Patagonien und Feuerland seit Jahren.

O´GRADY ANDREW:
Chile. Arica desert to Tierra del Fuego
2. Auflage, RCC Pilotage Foundation, Armaside, Groß-Britannien - 2004
ISBN 852887213 (Hinweis: die Nummer kann falsch sein)

Der RCC-Führer erreicht bei weitem nicht die Klasse des *Italian guide*. Aber er enthält eine Fülle an Informationen über Buchten und Häfen an der chilenischen Küste nördlich von Puerto Monnt, die der *Italian guide* nicht mehr abdeckt.

SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA (Hrsg.):
Atlas hidrográfico de Chile
7. Auflage, El Servicio, Valparaíso, Chile - 2009
ISBN 9789562350259

Die Fjorde und Kanäle Patagoniens und Feuerlands sind in elektronischen Kartensystemen nur zu kleinen Teilen abgedeckt. Man benötigt also altehrwürdiges Papier. Um einen immensen Papierberg zu vermeiden, empfehlen wir den Erwerb dieses halbwegs handlichen Kartenatlanten. Er enthält alle (!) chilenischen Seekarten in Verkleinerung. Trotz der Verkleinerung sind alle Karteninformationen lesbar. Es halten sich hartnäcig die Empfehlungen, dass man für dieses Werk eine (beleuchtbare) Aufsatzlupe brauche (gibt es für wenig Geld in Buenos Aires), aber unter uns, es geht auch ohne. Ich (Martin) bin jedenfalls immer ohne Lupe an den Atlas gegangen. Einige der Karten unserer 6. Auflage waren mit dem Vermerk „annulado“, also ungültig, gekennzeichnet. Wir konnten jedoch auch noach den annullierten Karten problemlos navigieren.

ESCALONA FUENZALIDA, PATRICIA:
Meteorología y oceanografía para navegación deportiva.
Un recorrido por el hemisferio sur y el litoral chileno
Litografía Garín, Valparíso, Chile - 2008
ISBN 9568278028

Ein Werk eher für Liebhaber der Meteorologie. Und man muss des Spanischen mächtig sein.

Einige ergänzende Informationen zu Ankerbuchten in Feuerland, Patagonien und Chile, so wie wir sie erlebt haben, unter den entsprechenden Beiträgen auf unserer homepage.