Kap Hoorn ist anders

JUST DO IT vor der Hoorn-Insel. Foto: Michel Lenaerts

Am Ende der Welt?

Geplant war die Barfußroute, aber irgendwie konnte Anke sich nicht mit drei Jahren Reisezeit und der damit verbundenen „Hetze“ arrangieren. Wir fanden eine Lösung: Mindestens vier Jahre reisen, aber dann um die Südspitze Südamerikas, schließlich hatte uns unser Segelmacher neben dem normalen Groß auch ein Schwedengroß verpasst. Und was soll man mit einem solchen Segel, wenn man damit nicht windige Gegenden besucht?

Prolog

„Ständig davon faseln, in die Antarktis segeln zu wollen, aber hier schon die Hosen voll haben!“ Anke lästert gehörig über ihren Skipper, also meine Wenigkeit. Wir verlassen Caleta Horno und ich besuche halbstündlich die Toilette. Da bleiben ketzerische Kommentare nicht aus.

Drei Tage haben wir in dieser kleinen, tief in die Felsen geschnittenen und damit bestens geschützten Bucht mit dem netten Namen Caleta Horno verbracht. Lange zauderten wir, ob wir das gute Wetter nicht ausnutzen sollten, um weiter Süd zu machen, aber dann siegte die Neugier. Zu viel hatten wir gehört von der Bucht, die den gleichen Namen trägt wie das mythenschwangere Kap. So wagten wir die Einfahrt in die erst spät auszumachende Öffnung dieses Küstenstrichs und fanden uns inmitten hoher Felswände wieder. Kurze, enge Nebenbuchten, hier und da ein kleiner Strand, und nach Norden hinter zwei Windungen ein flach auslaufendes sumpfiges Watt. Und zwei Yachten. Wir waren nicht allein. Unser erstes Landleinenmanöver stand bevor, und das unter den Augen anderer Yachties. Ogottogott. Mit Freund Matzes Praxiserfahrung theoretisch gerüstet machten wir uns ungestüm ans Werk. Das Banana-Boot zu Wasser und ans Heck. Ein geübtes Manöver, das uns blitzartig gelang. Dann die richtige Stelle für den Anker gesucht, runter mit dem Eisen, vorwärts über den Anker auf das angepeilte Ufer zu, Anke ließ die Kette laufen. Kurz vor dem Ufer: Kette stop. Der Anker stoppt das Boot und es beginnt an der gestrafften Kette zu drehen. Leider nur 90° statt der vorgesehenen 180°. Dann eben mit Maschine nachgeholfen. Gleich drauf springe ich ins Dingi und zerre

die erste Landleine von der am Heck improvisierten Leinentrommel. Das dauerte natürlich viel zu lange, und als ich endlich mit der bereitliegenden Leinenmenge im Dingi zufrieden bin, treibt JUST DO IT schon wieder vom Ufer weg. Schnell mit Leibeskräften gepaddelt, die aus dem Dingi herauslaufende Landleine bremst und sorgt für Abdrift, aber ich erreiche so eben noch das Ufer. Dingi irgendwie an den Felsen sichern, und schnell rauf zu einem dicken Felsklotz. Natürlich verheddern sich Landleine und Festmacherleine des Dingis. Schnell, schnell, JUST DO IT treibt immer weiter, Hundert Meter Leine können ganz schön kurz werden. Irgendwie klappte es aber doch noch, das Boot war gesichert. Die zweite Leine brachte denn Anke aus, das war schon einfacher, da wir uns mit der ersten in eine anständige Position winschen konnten.

Caleta Horno - eine phantastische , völlig verborgene Bucht

Die Beobachter kommentierten gnädig: „Das lief bei uns nicht anders. Macht Euch nichts draus!“ Daß ich noch einen Badeeinsatz im 13-16° C warmen Wasser hatte, weil ich bei der Rückkehr zum Boot vergaß, das Dingi anzubinden, wurde großzügig übersehen. Es folgten sonnige Tage. Zeit zum Wandern und für gemeinsame Beach-Parties mit den Crews der beiden Boote, die hier schon ankerten..

Auf in den stürmischen Süden - auf nach Ushuaia!

Aber nun sind wir wieder auf dem Weg. Nach Kap Horn, wie das klingt! Aufregend, abenteuerlich. Oder schwingt da noch was anderes mit? Die kleinen Irritationen halten an. Erstmals seit wir Deutschland verlassen haben, verspüren wir beide Anflüge von Seekrankheit. Die Psyche spielt uns Streiche. Der Nimbus des Horns legt unsere Nerven bloß. Dabei gibt es gar keinen Grund zu Sorgen. Die Wetterberichte sind vielversprechend, und bislang war uns eher das Glück hold. Die Winde waren günstig und nie zu stark, es gab viel Sonne, und wer kann schon davon berichten, dass er in den Roaring Fourties nackig im Cockpit duschte? Nach zwei Tagen legt sich unsere Nervosität. Und das Segeln ist für die hohen Breiten, in denen wir uns bewegen, unerwartet angenehm. Wir kommen zügig voran und genießen dennoch die uns umgebende Natur. Albatrosse und Sturmvögel begleiten uns und lassen sich bei windstiller See sogar bis an die Bordwand locken. Und immer wieder tauchen Delphine auf, die stundenlang mit unserem Boot spielen.

Unerwartet ruhige Verhältnisse bescheren unerwarteten Besuch: Schwarzbrauen-Albatros und ein Südamerikanischer Seebär

Ein paar Tage später. Der Nachthimmel wird nicht mehr richtig dunkel. Am südlichen Horizont verbleibt ein lichter, gelblich fahler Schimmer. Nicht vergehende Dämmerung. Die Sterne sind deutlich verblaßt. Wir sind nicht mehr weit entfernt vom Reich der südlichen Mitternachtssonne. Vor diesem Licht zeichnet sich bizarr und klüftig Staaten Island

ab. Ein wenig weiter westlich erheben sich die mehr gerundeten Rücken der östlichsten Spitze Feuerlands und das Kap San Diego. Da wir zu schnell sind, segeln wir mit reduzierter Segelfläche und bergen schließlich die Fock. Wollen wegen der Wetterprognose nicht zu dicht an die Le Maire-Straße heran, aber auch nicht zu weit weg bleiben. Bei gutem Wetter sollten wir sie rechtzeitig erreichen und schnell mit der Ebbtide durchrutschen können. Soweit der Plan. Um 04:30 drehen wir schließlich bei. Anfänglich angenehme Stunden der Entspannung, trotz zuneh-menden Windes. Doch mit der Zeit überschreitet er unfreundlicherweise die Vorhersage und schickt schließlich Böen bis zu 40 Knoten. Und es bläst gegen den zur Zeit aus der Le Maire-Straße laufenden Flutstrom. Hohe, steile Wellenberge. Brechende Kämme. Schaum- und Blasenbahnen. Anke meint, es ist wie im Fahrstuhl. Nur daß man Aussicht hat, und die kann ganz schön erschrecken. Einmal sieht sie eine See breitseits wie eine Wand kommen, fast senkrecht türmt sich ihren Worten nach das Wasser hinter meinem Rücken hoch, noch bricht sie nicht, und dann – wird das Boot emporgehoben, der Kamm geht unter ihm durch, und fast genauso schnell geht es wieder abwärts, ohne daß sich JUST DO IT sonderlich zur Seite neigt. Unglaublich. Die See rauscht ein wenig, die brechenden Wellen geben etwas mehr Laut, ein schäumendes Gurgeln. Die Windgeräusche halten sich in Grenzen. Ich kann sie gar nicht richtig beschreiben, da die Töne der Wanten und Stagen sich mit dem leichten Heulen des Windgenerators mischen. JUST DO IT benimmt sich wunderbar. Sie liegt ruhig und den Umständen entsprechend stabil. Nimmt kaum Wasser über. Das Cockpit bleibt bis auf seltene Spritzer ganz trocken. Das Vorschiff bekommt hin und wieder etwas ab und es wird dabei leider deutlich, dass „Ankes“ Lüfter undicht ist. Das heißt, der Lüfter über Ankes Koje. Wegen der Krängung ist das reintröpfelnde Seewasser aber so fair, beide Kojen einzusalzen. Für Auflockerung sorgen zwei Magellan-Pinguine, die plötzlich hinter dem Boot auftauchen. Sie scheinen aufs Äußerste interessiert, nur macht ihnen der Seegang zu schaffen. Sie werden hierhin und dorthin geworfen und drehen ihre Köpfchen hektisch hin und her, um ja fremde Boot nicht aus den Augen zu verlieren.

Prüfender Blick auf die Verhältnisse

Kurz nach sieben fieren wir die dichtgeholte Schot des Großsegels, lösen die Leinen, mit denen wir das Steuerrad in Hartruderlage festgelascht haben, und - JUST DO IT segelt wieder. Der Wind bleibt weiter kräftig. Anfangs segeln wir noch im nachlaufenden, nach Nord setzenden Flutstrom. Der NW-Wind wirft eine entsprechend steile Welle von achtern auf. Das schmeißt das Boot schon mal aus dem Kurs, und dann muß schnell eingegriffen werden, weil Onkel Heinrich, unsere treue Windsteueranlage es nicht mehr schafft. Meistens meine Aufgabe. Aber Segeln macht bekanntlich Spaß, und ich steuere ja gerne. Um Mittag kommen SIX PACK und SKEDE-MONGSKE in Sicht. Eigentlich eine schon unglaubliche Sache. Vor mehr als 600 Meilen sind wir von der Caleta Horno gestartet, um uns hier Eingangs der Meerenge zum gleichen Zeitpunkt ohne Absprache zusammenzu-finden und die „Straße“ als Pulk zu passieren. Fehlt nur noch ein Verkehrsstau. Die Passage ist erstaunlich problemlos, trotz des nach wie vor starken Windes. Um das Kap San Diego machen wir einen weit nach Osten aus-holenden Bogen. So umgehen wir die dor-tigen starken Stromkabbelungen. Sehen zumindest aus unserer Augenhöhe keine bedenklichen Eddies. Dafür aber zahlreiche Vögel. Albatrosse, Petrels, Sturm-Petrels,

Auf Am-Wind-Kurs bei reichlich Wind eingangs der LeMaire-Straße.
Klein im Hintergrund das braune Dreieck ist die belgische SKE DE MON GS KE.

Skuas, verschiedene Kormorane, und immer wieder Magellan-Pinguine.

SKEDEMONGSKE läuft knapp vor uns, SIX PACK achteraus. Wir haben uns aufgrund der fortgeschrittenen Tageszeit und des aus NW wehenden Windes entschlossen, die Bahia Buen Suceso anzulaufen und dort zu ankern. Der Skipper möchte früh anluven und möglichst knirsch an der Kante des Stromschnellengebiets entlang kratzen, da er fürchtet, dass der zunehmende Tidenstrom das Boot so versetzen wird, dass wir die Bucht nicht mehr anlegen können.

SKEDEMONGSKE fährt in die LeMaire-Straße ein. Im Hintergrund die Kulisse der Staaten-Insel.

„Wir sehen die Eddies ja, da können wir ja immer noch abfallen, spätestens, wenn Brecher über das Deck schlagen."

Aber die Admiralität ist dagegen. Na gut, dann luven wir eben später an. Als die schwere SKEDEMONGSKE rumgeht, wechseln auch wir den Kurs. Können sogar einen höheren Kurs am Wind halten. Dummerweise nimmt derselbe stetig zu und schließlich haben wir konstanten Wind zwischen 35 und 45 Knoten, in den Böen bis 48 Knoten. Das ist, frei nach Beaufort, immerhin Sturm der Stärke 9 bis Anfang 10. Wir sind begeistert, zu sehen, dass sich JUST DO IT unter zweifach gerefftem Schwedengroß und Sturmfock gut behauptet und mit 50 – 60° Grad zum Wind mit brauchbarer Geschwindigkeit Boden gut macht. Wir laufen sogar schneller als SIX PACK's, die im Verhältnis zur Bootsgröße mehr Segelfläche fahren. Dafür können sie aber noch höher an den Wind. Aber - bitter, bitter - wir können die Bucht schließlich nicht mehr anliegen, der Stromversatz wird zu groß. Die Meter, die die Admiralität verweigert hat, fehlen nun. Und das Ärgerlichste, auch mit Maschine kommen wir aus der zunehmend ungünstiger werdenden Position nicht gegen Wind, Welle und zunehmenden Strom an. Anders als die SIX PACK, und anders auch als SKEDEMONGSKE, die wir aus den Augen verloren haben. Nickey an Bord der Letzteren stellt in der Funke zwar fest, dass er noch nie den Hebel so auf den Tisch gelegt habe und dennoch nur 1,3 Knoten vorwärts komme, aber er kommt immerhin vorwärts. Nach einer vergeblichen halben Stunde geben wir schließlich enttäuscht und abgekämpft auf. Wir schaffen es nicht, näher an die Festlandsküste zu kommen, um uns vielleicht in deren Leeschutz zur Bucht zu kämpfen. Motor aus. Wir fieren die Schoten und laufen vor dem Wind dem Ausgang der Straße zu. Draußen werden wir erst mal Abstand zum Land suchen und dann beidrehen. Uns schwebt noch Nickeys Ausspruch im Ohr: „Wenn ihr um die Ecke seid, wird es erst mächtig losgehen, der Seeraum ist offen und der Wind hat einen langen Fetch. Da geht es dann richtig zur Sache!"

Nicht gerade tröstlich. Aber was tun? Vielleicht kann man noch zu einer Bucht auf Staaten Island ablaufen. Wir werden sehen. Erst mal raus aus der Straße. Das dauert mit Hilfe des Stroms auch gar nicht lange. Und kaum erreichen wir die „Ecke", das Kap Bon Suceso, ändert sich der Wind – er springt um auf Süd und sinkt auf beschauliche 15 Knoten.

„???"

Wir überlegen nicht lange. Offensichtlich haben wir hier einen verborgenen Schalter überfahren und dabei umgelegt. Schnell den Kurs ändern. Maschine wieder an, und dann dicht ans Ufer und zurück zur Bahia Buen Succeso. Es ist unglaublich, aber mit dem Windwechsel ist der Ebbstrom der Flut gewichen, und die See ist glattgebügelt. Erst will ich es gar nicht wahr haben und vermute, dass der Wind auf den nächsten paar Hundert Metern wieder zurückdreht und uns mit

Der Wind ist wie abgeschaltet - Anke birgt die Sturmfock

erneuten 40 Knoten anspringen wird, aber das lässt er erfreulicherweise bleiben. Nach einer halben Stunde erreichen wir die Bucht und beeilen uns, hinein zu kommen. Es dauert dann auch nicht lange, und unser Anker geht auf 9 m Wassertiefe auf den Grund. Die Crews der beiden anderen Boote winken uns zu. Sie sind froh, uns wohlbehalten bei sich zu sehen. Ein gutes Gefühl.

Angekommen am Anleger des Yachtclubs-AfASyn in Ushuaia

Von hier aus ist die weitere Fahrt nach Ushuaia ein Kinderspiel. Wenn man davon absieht, dass unser Anlasser seinen Dienst quittiert und nur noch mit der altbewährten Schraubenziehermethode zu erwecken ist. Wir hangeln uns in kleinen Etappen von Bucht zu Bucht, eine malerischer als die andere, und genießen ein Segeln inmitten grüner Hügel, fetter Wiesen und eines Alpenpanoramas mit verschneiten Gipfeln im Hintergrund. Nicht immer, aber immer öfter kommt die Sonne durch und wärmt unsere müden Knochen. Nur die letzte Strecke nach Ushuaia zeigt sich wieder von der grämlichen Seite. Grau, Nebelschwaden, Wolkenunterkante 50 m, keine Meile Sicht.

Irgendwann schälen sich Konturen eines Schiffes auf Reede aus dem Dunst, und dann Mooringtonnen, ein Steg, zahlreiche Yachten. Als wir erkannt werden, entsteht Leben auf deren nässetriefenden Decks. Wir werden mit großem Hallo herangewunken und zu einem guten Liegeplatz als zweites Boot im Päckchen gelotst. Jaja, hier herrscht Gedränge wie auf Helgoland. Nur die Nationalitätenmischung ist ausgeprägter. Belgier, Franzosen, Engländer, Iren, Italiener, Australier, Neuseeländer, US-Amerikaner und nicht zuletzt Argentinier und Chilenen. Unsere letzte Spring ist noch gar nicht gelegt, da kommt der Beamte der Präfektur bereits an Bord. Zehn Minuten später sind die Formalitäten erledigt. Wir können es noch gar nicht fassen. Wir sind angekommen, in Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt.

Puerto Williams bei der Annäherung vom Beagle-Kanal aus

Die Genehmigung ist erteilt …

Aufbruch zum Hoorn bei absoluter Windstille

Inzwischen sind ein paar Wochen vergangen. Wir haben uns ein wenig akklimatisiert und sind von Ushuaia nach Puerto Williams übergesiedelt. Für das Befahren der chilenischen Gewässer, und die Hoorn-Insel liegt nun mal auf chilenischem Territorium, benötigt man eine Genehmigung, ein Zarpe. Und dies erhält man nur in Puerto Williams, dem letzten Außenposten der chilenischen Verwaltung. Der Ort versprüht den schläfrigen Charme einer Garnison aus der Retorte, was sie ja auch ist. In diesem unscheinbarem Örtchen residiert der südlichste Yachtclub der Welt, der Micalvi-Club. Club-Heim, Club-Bar und Anlegeponton in einem ist ein alter, hier auf Grund gesetzter Versorger der chilenischen Armada, die CONTRAMAESTRE MICALVI. Übrigens ursprünglich ein Rhein-Dampfer. An ihren rostigen Flanken liegen wir längsseits im Päckchen und warten auf gutes Wetter und die Fahrtgenehmigung der Armada.

Und irgendwann ist es so weit und endgültig heißt es, wir fahren zum Hoorn. Wie lange haben wir uns auf diesen Moment vorbereitet und ihn schließlich ungeduldig ersehnt! Jetzt können wir kaum noch erwarten, loszukommen, doch zunächst steht uns eine umfangreiche Sortieraktion bevor. Am Vorabend sind noch zahlreiche Yachten eingetroffen, und wir liegen unglücklicherweise im mittleren Päckchen auch noch ganz innen, direkt an der MICALVI. Da die Platzverhältnisse sehr begrenzt sind, gibt es jetzt großes Ablegeballet, bis wir selber vom Fleck können. Dank Helgolanderfahrung machen wir eine gute Figur und heimsen für uns völlig überraschend sogar Applaus für unser gelungenes Auspark-Manöver 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. 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. Das Wasser ist glasklar, und kaum sind wir 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 wohl gerade ihren Morgenkaffee und lässt uns in Ruhe. Sonst wird normalerweise jedes passierende Schiff von ihr angerufen. Die uns folgende LA FLÂNEUSE mit Michel und Monique hat weniger Glück und sie dürfen in epischer Breite die üblichen Daten durchgeben, Bootsname, wie buchstabiert, woher, wohin, wann da, wieviel Leute an Bord und so weiter und so weiter.

Wir sind noch gar nicht so lange unterwegs, da nähern wir uns bereits unserem Puerto Toro. „Puerto“ in Anführungszeichen. Hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich häufig nur ein Strand, an dem man landen kann, oder eine geschützte Bucht. Puerto Toro besitzt immerhin eine verfallende Pier, an der wir längsseits gehen und unsere Leinen mit etwas Klettereinsatz auch sicher befestigen können. Ein Offizieller kommt, um uns dabei zu unterstützen, weitere Hilfe anzubieten und uns

Oben: Zeuge eines Dramas in heute friedlicher Szenerie,
unten: Puerto Toro, der südlichste Ort der Welt

willkommen zu heißen. Leider ist nicht die nette Beamtin von der Funkstation erschienen. Sie hatte ja eine solch betörende Stimme, dass man schon verstehen kann, weshalb so mancher Seemann einer Sirene zum Opfer fiel.

Die paar Häuser, die sich hier verstecken, bilden nun wirklich den definitiv südlichsten, dauerhaft bewohnten Ort der Welt, sofern man von den Antarktisstationen absieht. Etwa zwanzig Seelen leben hier, wobei die meisten Militärangehörige sind. Im Moment gibt es aber nur vier Einwohner, der Rest der Bevölkerung macht Urlaub. Unmittelbar hinter den Häusern des Ortes besuchen wir einen Biberdamm. Er ist erstaunlich hoch und staut einen kleinen Bach um mindestens 4 m auf. Wirkt wie eine von Menschenhand geformte Staumauer. 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 aber noch zu früh. Die Dämmerung entwickelt sich hier sehr langatmig und selbst um Mitternacht ist es ja nicht mehr wirklich dunkel.

Getrappel an Deck. Haben wir was vergessen? Michel von der längsseits liegenden LA FLÂNEUSE löst offenbar die Leinen, da er um sieben loswollte. 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. Traurig beäugt von den zwei Hunden, mit denen Anke sich gestern noch angefreundet hat, lösen auch 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 sanfte Welle zur Seite, die den absolut glatten Wasserspiegel in leichte ins Endlose verlaufende Bewegung bringt. 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 wir müssen den Kopf mit Mütze und die Ohren mit Creme schützen.

LA FLÂNEUSE im Paso Bravo, der Nebel hält sich zurück

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 Fock. 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 kommen wir der voraus laufenden LA FLÂNEUSE näher. Zeitweise rauschen wir mit sieben bis acht Knoten durch eine kurze, manchmal holprige See. Kein Wunder. Hier, in der nach Osten hin offenen Bahia Nassau, bestehen ausgeprägte Tiefenunterschiede. Das Wellenbild muss folglich unregelmäßig und rau 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 uns verbotenen Paso Bravo einfahren. Warum er nun ausgerechnet uns verboten sein soll, ist uns nicht klar, zumal er allen anderen Booten nicht verboten wurde. Vielleicht hat sich der diensthabende Stempelfritze der Armada bei der Ausstellung des Zarpe ja nur vertan. Bei der Isla Wollaston, genau dort, wo wir in der Bahia Scourfield die Einfahrt in den Paso 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. Stets aufs Neue 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 kleinblättrigem 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 letztlich kommen wir ausgezeichnet voran. In der Funke verfolgen wir das aufgeregte Hin und Her zweier Boote, die gerade am Hoorn rumgeistern. Klingt nach einer Fotosession. Zu unserem Schreck hören wir, dass sie sich Puerto Maxwell als Unterschlupf aussuchen. Auch wir wollen dort hin. Das dürfte eng werden. Verwunderlich ist das allerdings nicht. Maxwell ist die einzige Bucht weit und breit, die bei den seltenen Ostwinden Schutz bietet. Leider sind die beiden Boote dann schon vor uns am Platze, und liegen so raumbeanspruchend, dass es zunächst ein wenig Probleme gibt. Aber letztlich arrangieren wir uns. Zusammen mit einer amerikanischen Motoryacht, der EGRET, bilden wir ein „Raft“. Ein Päckchen vor Anker, das wir noch mit zusätzlichen vom Heck ausgebrachten Landleinen sichern. So bietet die Bucht genügend Platz für alle.

Aussicht von Puerto Maxwell nach Norden bei angenehm Bedingungen, kaum Wind, etwas Regen. Das Kap ist nur wenige Meilen entfernt.

Am späten Abend schläft der Wind ganz unerwartet ein. Absolute Ruhe, nur ein paar Antarctic Skuas schreien. Das eindrucksvolles 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.

Das Kap

Um 5 Uhr in der Frühe ist unser Start geplant, 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 eine knappe halbe Stunde. Dann gebe ich das Zeichen für´s allgemeine ok. Wir lösen die 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 Kelp-Mengen befreien, die sich normalerweise in dicken Bündeln darum legen. Tuckern gemächlich vom Ankerplatz, als von dem kleinen Berg direkt vor uns die Wolkenkappe beginnt, talwärts zu glei-

Das letzte Inselchen vor dem Kap, die Isla Hall. Wir sind auf dem Weg.

ten. Sinken wäre ein unpassender Ausdruck. Die Wolkendecke fließt regelrecht zu Tal, teilt sich allerdings an einem kleinen Felsvorsprung und lässt 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. Hinter der Passage öffnet sich der Blick auf das endlose Südmeer und auf die Isla Hall. Jenseits warten nur noch die glitzernden Gestade der Antarktis. Die aufgehende Sonne steht gerade hinter der sanft gerundeten Kuppe des Inselchens und beleuchtet deren Wolkenkappe. Wir sind von diesem Phänomen ziemlich beeindruckt. Die eigentliche Wolkendecke schwebt deutlich über allen umliegenden Gipfeln, aber jedes Inselchen hat aus unerfindlichen Gründen eine kleine persönliche Kappe aufgesetzt.

Per UKW verständigen wir uns mit LA FLÂNEUSE, die auch schon unterwegs ist, und kurz darauf laufen unsere Kurslinien aufeinander zu. Auch das Wetter spielt mit. Wir können am Wind einen Kurs von etwa 150° halten und treffen bei Islote Carvajal, der Hoorninsel westlich vorgelagert, mit unseren Kurslinien aufeinander. Zum Kap, dem Ziel unserer Sehnsüchte ist es nun nur noch ein Katzensprung. Wir gehen zwischen dem Inselchen Carvajal und einem letzten, etwas weiter westlich liegenden Felsen durch. Bemühen uns nach Kräften noch

Anke vor dem Kap, klein der Autor eben da

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 Hoorn ein wenig umeinander herum.

Kap Hoorn ist ganz anders, als wir es bisher von Fotos und Reiseberichten kannten. 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 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 Hoorn den 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 Hoorn umgekommenen Seeleuten gewidmeten Denkmal.

LA FLÂNEUSE passiert das Hoorn-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 Unternehmen riskant bis unmöglich. 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 noch Seewasser durch den vorderen Steuerbordlüfter ins Boot (das hatten wir doch schon mal) und durchnässt mal wieder unsere Kojen. Ankes wütenden Protest hat man wahrscheinlich noch in Deutschland gehört. Jedenfalls gibt es im Moment keine nutzbare Koje. Ich räume notgedrungen die Polster der Salonsitze auf den Boden und bereite mir dort ein Nest, in dem ich die nächsten Stunden leidlich frierend verbringe. Anke darf derweil alleine segeln und all die anfallende Arbeit machen. Das hilft hoffentlich gegen den Ärger. Irgendwann, ein paar Stunden später, geht es mir wieder besser und ich kann mich wieder aufraffen. Muss Anke richtig nötigen, sich auch nach unten zu begeben und sich mal ein Weilchen hinzulegen und auszuruhen. Aber es ist wichtig, mit den Kräften zu haushalten. Man weiß nie, wie man noch gefordert wird.

Epilog - zurück in die Kanäle

Auch wenn die „Anreise“ sehr angenehm war, Kap Hoorn 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.

Pinguine und Seebären begegnen uns wiederholt auf der Rückfahrt.
Der Beagle-Kanal begrüßt uns wieder mit Windstille.

Stunden später erreichen wir endlich Puerto Toro. Unsere Freunde sind schon vor uns angekommen, und kurz darauf bilden JUST DO IT und LA FLÂNEUSE ein Päckchen vor zwei Ankern, zusätzlich mit einer Heckleine an der Brücke gesichert.

Nun muss ich erwähnen, dass LA FLÂNEUSE ein belgisches Boot ist, und man weiß ja spätestens seit

Asterix die Belgier besuchte, wie gerne diese kochen und essen. Wie könnte es also anders sein, Monique hat schon gekocht und das Essen steht auf dem Tisch, kaum das wir die Boote miteinander vertäut haben. Nach dem Abendessen fließt der dem Tag angemessene Champagner. Ich schlüpfe in die Rolle des Reporters und stelle die unvermeidliche Frage:

„Was haben Sie am Kap Hoorn 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 Hoorn mehrmals gerundet hat, aber der ihm sicher nie so nahe gekommen ist, wie wir heute. Er hat das Hoorn 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 Hoorns an sich, sondern wegen all dessen, was uns auf dem Weg an Eindrücken und Erfahrungen begegnet ist.“

Solz nach der Hoorn-Umrundung:
Wir präsentieren unsere Club-Stander
in der denkwürdigen Micalvi-Bar.

Und meine Antwort: „Wie kann man nur immer diese dusselige `Was fühlen oder empfinden Sie 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 Hoorn und die Hoorn-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 spät in der Nacht verlassen erwartet uns 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, strahlenden Kometen gesehen. Ein leuchtend heller Kopf mit einem gewaltigen Schweif, der sich über fast ein Fünftel der Himmelskugel erstreckt.

Magellan-Pinguin - oft unser Zuschauer und Begleiter

Die Rückfahrt nach Puerto Williams ist dann wieder eine Fahrt durch südliches Paradies. Strahlender Sonnenschein, ein herrliches Alpenpanorama beiderseits des Beagle-Kanals, und da wir Zeit haben, machen wir noch ein paar kleine Abstecher zu Pinguin- und Seebären-Kolonien. Am Abend liegen wir wieder längsseits an der Micalvi und können nun in der berühmten Micalvi-Bar mit ein wenig Stolz die Flaggen unserer Clubs an die Wände heften. Anschließend wird angestoßen, mit Pisco Sour, dem Nationalgetränk der Chilenen. Besondere Würze heute: Antarktiseis! Eine soeben zurückgekehrte Charteryacht spendiert uns im Eisschrank mitgebrachtes, fast schon ewiges Eis, das nun prickelnd und knisternd in unseren Gläsern die Getränke kühlt und vom Aufbruch zu neuen Ufern träumen läßt.

Ushuaia, im Januar 2007,
modifiziert La Rochelle, März 2021

Martin