



Wolken ziehen in rasender Geschwindigkeit über die Gipfel und Käme. Was für ein Wetter wird das bringen?

Caletas, Gletscher und Centollas

Patagonien. Dieses Wort hatte uns schon lange verzaubert. Weite, Wind und wüste Leere hatten sich in unserer Vorstellungswelt mit Patagonien verbunden. Wir verschlangen die Beschreibungen von Paul Theroux und Bruce Chatwin, studierten Darwins Tagebuch. Doch wie wird sich Patagonien darstellen, wenn wir es mit unserem Boot besuchen?

In Buenos Aires treffen sich die meisten Fahrtensegler, die sich vom Atlantik aus in jene südlichen Gefilde wagen wollen. Fast alle sind Greenhorns, und so schießen Spekulationen und Vermutungen ins Kraut. Man brauche armdicke Trossen, um sein Boot sicher in einer der zahllosen Buchten zu vertäuen. Vielleicht müssen sie nicht ganz so dick sein, aber mindestens drei je 100 oder 120 Meter lange Leinen benötige man, besser vier, und diese möglichst auf Trommeln abrollbar montiert. Natürlich auch Kettenvorläufer, um diese vor scharfkantigen Felsen und Muscheln zu schützen. Man müsse Zusatzkanister für Diesel mitnehmen, und dies und das. Und jenseits von Buenos Aires sei die Welt zu Ende und weder Lebensmittel noch Ersatzteile verfügbar. So wird hier munter ausgerüstet und aufgestockt und manch einen verläßt der Mut. Spätestens nach Eintreffen einer Email mit den Havarien der letzten Monate werden Träume aufgegeben, Reisepläne geändert. Wir haben Glück. Es kommt ein Boot, die LEOA, von dort zurück! Und wir erhalten einen „vertrauenswürdigen“ Erfahrungsbericht. Ergebnis: Unsere dritte Landleinentrommel wandert wieder von Bord und einer unserer zwei Kettenvorläufer ebenfalls.

Um es kurz zu machen: Jenseits von Buenos Aires ist die Welt nicht zu Ende. Typisches Yachtzubehör muss man zweifellos in der Metropole am Rio de La Plata erwerben. Doch Standardersatzteile, Filter, Normdichtungen, Kugellager, Kanister und vieles mehr bekommt man in Mar del Plata und Ushuaia genauso gut und zu vernünftigen Preisen. Außerdem: im Notfall lässt sich jedwedem Ersatzteil problemlos in die südlichste Stadt der Welt ordern. Lebensmittel sind bis dorthin auch kein Problem. Und so fängt das Patagonien-Abenteuer erst jenseits von Ushuaia richtig an.

Ende Januar ...

... verlassen wir zum letzten Mal den Steg des AfASyn, des einzigen Yachtclubs in Ushuaia. Mit zahlenden Gästen an Bord; denn es gibt keine regelmäßige Fährverbindung zwischen dem chilenischen Puerto Williams und der argentinischen Seite, machen wir uns auf den unvermeidlichen 25 Seemeilen langen Weg, um in der kleinen Garnisonsstadt unsere Fahrerlaubnis, das ZARPE, für die chilenischen Gewässer einzuholen. Der Wind ist freundlich und bläst aus West, aber er tut des Guten gleich zu viel und unsere armen „Fährpassagiere“ erleben bei zeitweise 40 bis 45 Knoten Wind - freundlicherweise von achtern - ihre stürmische Feuer-, besser Wassertaufe. Auf halber Strecke hören wir in der Funke, der Hafen von Puerto Williams sei „cerrado“, geschlossen. Wir sind verblüfft. Sind die Yachtliegemöglichkeiten ausgeschöpft? Anke funkt den



Kap Hoorn meldet 90 Knoten Wind. Der Beagle-Kanal wird von aufgepeitschter Gischt bestimmt: 60 Knoten weht es. Das gegenüberliegende Ufer ist unsichtbar von unserem Standort in Puerto Williams. An unserem Liegeplatz ian der CONTRAMAESTRA MICALVI weht es erfreulicherweise nur mit bescheidenen 30 Knoten.



Wie konnten die Feuerländer seinerzeit nur nackig unter diesen Bedingungen existieren?

Hafenkapitän an. Der gibt Entwarnung. Nein, nein, wir sollen mal ruhig kommen. Der Hafen ist wegen des Wetters für auslaufenden Verkehr gesperrt, hinein dürfen wir. So wird unser Tatendrang also gleich wieder gebremst: Die nächsten Tage weht es weiter heftig aus West, und nach Westen wollen wir. Keine Chance, auch nur einen Meter gut zu machen. Geschweige, dass uns die Offiziellen aus dem Hafen ließen. Die fünftägige Zwangspause verbringen wir mit Spaziergängen und Wanderungen in der Umgebung (nur nicht in den Wald, da purzeln die Bäume), einem Besuch der Siedlung, in der die letzten Nachkommen des Yahgan-Volkes leben, und zahlreichen Aufenthalten in der berühmten Bar der CONTRAMAESTRE MICALVI. Bei Pisco Sour trifft man sich hier mit anderen Seglern und Globetrottern, und wenn man Glück hat, kehrt ein Boot aus der Antarktis zurück und bringt Antarktiseis zur Verfeinerung der Getränke.

05.02.07 - Die jüngste Wetterprognose ist günstig.

Halb acht klingelt der Wecker. Wir bemühen uns nach dem Frühstück um letzte organisatorische Dinge. Anke bezahlt unsere Liegegebühren, hat also Erfolg, ich bekomme keinen Diesel, bleibe erfolglos. Dann verzichten wir halt auf die letzten 40 Liter. Der Tag ist ruhig, aber grau. Viele Wolken, mäßige Fernsicht. Ein letztes Lebewohl dem Häuflein verbliebener Segler, dann verlassen wir das verschlafene Puerto Williams. Kein Wind. Spiegelglatte See. Niedrige Wolkendecke. Die Maschine schiebt uns aus dem geschützten Seno Lauta in den Beagle-Kanal. Anke macht derweil die obligatorische Funkkonversation mit den Dienststellen der chilenischen Marine. Der Leuchtturm Les Eclaireurs, den man auf dem Weg nach Ushuaia links liegen läßt, bleibt diesmal an steuerbord. Voran, voran nagelt der Diesel. Fünf Tage Verlust durch das Wetter. Da wollen wir versuchen, etwas auszugleichen. Verlorene Zeit wieder gut machen? Ach, wir haben ja noch gar keine Ahnung.

Worauf haben wir uns eingelassen? Wir wollen die Patagonischen Kanäle von Süd nach Nord bereisen. Das ist eine Reise gegen die vorherrschenden Winde. Zunächst führt die Route bis an den westlichen Ausgang des Beagle-Kanals, dann nach Norden zur Magellan-Straße, hier wieder gen Westen, bis wir den Canal Smyth erreichen, und von dort aus immer gen Norden, Norden, Norden. In den Kanälen werden wir meist

Gegenwind antreffen. Die zwischen Inseln und hohen Bergen gelegenen Gewässer sind keinesfalls so geschützt, wie man meinen könnte. In ihnen wird der Wind lediglich abgelenkt und oft verstärkt. Er ruft Oberflächenströmungen hervor, die die Gezeitenströme überlagern. Also Wind und Strom gegenan. Wir werden selten segeln können, dafür oft die Maschine nutzen. 700 Liter Diesel in Tank und 13 Kanistern an Deck gehortet, sollten für die 620 Meilen nach Puerto Eden reichen, dem nächsten Ort, in dem man neuen Kraftstoff bunkern kann. Alle anderen Möglichkeiten sind mit weiten Umwegen verbunden. Soweit fühlen wir uns gut gerüstet. Und sonst? Die beiden Landleinen fahren wir auf Rollen im Heckkorb. Der Kettenvorläufer schlummert in der Bilge. Für nasse Landungsmanöver haben wir uns eine Anglerwathose angeschafft. Gegen Kelp an der Ankerkette soll die am Besenstiel montierte Sichel helfen. Auskunft über die vielen Schlupflöcher geben uns der RCC- und der sogenannte Italian-Guide. Die Autoren des letzteren, Mariolona ... und Giorgio Ardrizzi, eines wirklich phantastischen Werkes, haben wir in Ushuaia kennen gelernt und wir erhielten von ihnen aktuellste Ergänzungen. Und da die elektronischen Karten in weiten Bereichen der Kanäle ungenau sind oder nur skizzenhafte Darstellungen geben, haben wir uns den chilenischen Kartenatlas angeschafft. Eine wunderbare Sache: Alle chilenischen Seekarten in hervorragender Qualität, handlich verkleinert und als dicker Wälzer gebunden. Nicht ganz up to date, aber Felsenlandschaften ändern sich ja selten. Frischproviand, Würste und eingeschweißtes Fleisch haben wir für mindestens drei Monate an Bord. Soweit also alles geregelt.

Puerto Navarino gleitet vorbei

Ein typischer Puerto! Wir stellen uns beim Wort Puerto gewöhnlich einen Hafen mit Molen, Kajen, Wellenbrecher und Verladekränen vor. Aber dieser Puerto ist wie viele seiner Namenskollegen nicht mehr als eine Landestelle. Eine halbwegs geschützte Bucht mit Strand; ein Haus, in dem sich eine Marinedienststelle befindet, mehr nicht. Eigentlich ist er unser Ziel, aber es läuft so gut, also weiter. Die Berge rücken näher zusammen, der Beagle-Kanal wird schmaler. Gelegentlich lassen Wolkenlücken in zweiter Reihe höhere, schneebedeckte und vergletscherte Gipfel erahnen. Doch meist beschränken tief hängenden Wolken die Sicht. Das dunkle Laub der Südbuchen beherrscht die Hänge. Ihre Blätterdächer bilden Etagen oder Schichten und erinnern an das Aussehen alter Kiefern. Apropos Kiefern, Nadelbäumen begegnet man im südlichen Patagonien nicht. An windexponierten Stellen bilden die Kronen der Südbuchenwälder ganz eigenartige, geflammte Muster, so wie man es von einem im Wind wogenden Kornfeld kennt.



Mit Michel und Monique Lenaerts von der Caleta Olla aus auf Klettertour
- im Hintergrund der Brazo Noreste



Bestens für diese rauen Bedingungen geeignet:
Unser unscheinbares Banana-Boot hat sich bewährt.

Wir beschließen zur Caleta Olla weiter zu fahren. Damit haben wir rund 55 Meilen zurückgelegt und fast ein Zehntel der Strecke nach Puerto Eden. Das war ja easy. Ja, wenn wir wüssten ... In der Caleta liegen bereits drei Boote, darunter auch die LA FLÂNEUSE. Michel und Monique winken uns heran und wir gehen längsseits. Das erspart das Ausbringen eigener Landleinen. Dann aber schnell unter Deck, den Ofen anfeuern. Die nassen Klamotten sollen trocknen und wir lechzen nach Wärme.

Caleta Olla lehrt uns sogleich die erste Lektion: Wir haben die Langsamkeit zu entdecken. Das Wetter beachtet keine Wetterprognosen. Heftiger Gegenwind hält uns fest. Ein erster Ausbruchversuch nach drei Tagen endet, kaum dass wir die Nase aus der Caleta stecken. Drinnen Windstille, draußen hui. JUST DO IT legt sich bereits in der Ausfahrt kräftig auf die Seite, und in den Canal eingedreht sinkt unsere Geschwindigkeit auf knappe 2 Knoten über Grund. Da denken wir nicht lange nach. Umkehr und heim ins Körbchen. Am Ankerplatz, klar, kein Wind. Insgesamt hängen wir fünf Tage fest. Wir nutzen die Zeit, um unsere Geländetauglichkeit zu prüfen. Waten und stapfen durch die allgegenwärtigen Sümpfe, dringen durch feuchtes Unterholz und versuchen, erste Blicke auf die benachbarten Gletscher zu erwandern.

Dann, endlich: zwei ruhige Tage

Ruhige Tage vor dem nächsten Tief sind angesagt. Das bedeutet frühes Aufstehen, früh los. 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 verirrtten Sonnenstrahl getroffen in dieser grauen Welt. Der Beagle-Kanal teilt sich am Westausgang in zwei Arme. Wir wählen den nördlichen, den Brazo Noroeste. Er verengt sich gegen Osten und bewirkt so eine Verstärkung der von Westen nach Osten gerichteten Strömungen und Winde. Schmelzwässer der Gletscher helfen auch noch ein wenig nach. Wiederholt passieren wir milchiges, grünliches Gletscherwasser, gestochen scharf vom dunklen Meerwasser abgesetzt. Der erste Gletscher zieht vorbei, der Ventisquero Italia. Es folgen der Ventisquero Francia, der Alemania, der sich ein wenig zurückgezogen hat, aber eine sehr schöne, fließende Gletscherzunge zeigt und zuletzt der hängende Gletscher Romanche. Er endet hoch über uns an einer steil abfallenden Felswand. Aus einem flachen Spalt an seiner Sohle 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 Sturz nach unten antritt, den Wasserfall kurzzeitig immens vergrößernd und schäumend weiß färbend. Ein in der Höhe kalbender Gletscher.

Hinter dem Romanche folgt die Einfahrt in den Seno Pia. Ein verzweigter Fjord, in dem gleich mehrere dieser Eisströme enden. Wir suchen den östlichen Arm auf, in dem es einen ausgezeichneten Ankerplatz mit Blick auf einen der Gletscher geben soll. Dank unseres frühen Starts haben wir viel Zeit. Nutzen wir den Nachmittag zum Sightseeing! Also hinein in den Fjord. Anke hat aus den



Vier mal Aspekte des Seno Pia.
Keine Frager, dass wir darauf anstoßen müssen.

Karten entnommen, dass man nach Überwindung einer Barre bis an sein Ende gelangen kann. Und sie wäre nicht Anke, wenn sie nicht dieses „Loch“ erforschen wollte. Wir passieren die sich schmutzig grau ins Wasser wälzenden Eismassen des ersten Gletschers und tasten uns vorsichtig zur Barre. Eisbrocken treiben uns entgegen. Kleine und große. Junge, weiße, scharfkantige und alte, gerundete, die gläsern schimmern, und natürlich alle Zwischenstufen. Überall knistert und knackt es um uns herum. Ab und zu hören wir auch den mehr oder weniger gewaltigen Donnerhall stürzender Eismassen. Ich steige für ein paar Aufnahmen mit der Kamera in den Mast. Anke steuert das Boot in dichteres Eis. Der Mast wirkt wie ein Resonanzkörper. Auch kleinste Bröckchen, die gegen den Rumpf stoßen, kann ich überraschend deutlich verspüren und hören.

Zur allgemeinen Freude klart der Himmel auf. Gletscher, Gipfel, Felsen, die Wälder, die deren Flanken erklimmen, alles wird farbig. Doch welche Enttäuschung, wir sind nicht allein! Am Scheitel des Fjords, dicht vor der gewaltigen, ins Wasser drängenden Eismasse, geistert eine Segelyacht durch dichtes Treibeis. Eine Charteryacht aus Ushuaia. Mist. Doch 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. Also nachgemacht. Und dann die Steigerung: Das Dingi muß raus! Und nun kreiseln wir getrennt mit Dingi und Boot durch das Eis und fotografieren uns gegenseitig. Entdecken einen neuen Sport: Eisrudern. Als wir endlich genug haben, richten wir den Bug unserer guten JUST DO IT Richtung Ankerplatz. Leider machen wir den Fehler und folgen nicht exakt dem alten Track. Anke sieht noch die plötzlich abnehmende Tiefenanzeige, aber da rumst es auch schon. JUST DO IT hoppelt aufwärts und dann seitwärts und wir hängen erst mal fest. Ein Fels oder ein fetter



Eisrudern mit Banana-Boot



Mit Landleinen und Anker in Caleta Alakush. In der Ferne grüßen die verschneiten Gipfel der Darwin-Kordillere. Die Bucht ist wegen der Fallböen verschneien. Das Foto deutet allerdings an, wenn man tief genug hineinkriecht, liegt man im Etenteich. Der Wind gelangt erst ein paar Meter vor dem Boot auf den Grund. Hier allerdings bei moderaten Bedingungen.

Stein. In einem angeblich von Gefahren freien Bereich. Nach Seekarte müßten hier mindestens 3 m Wasser sein. Nach anfänglichen Orientierungsproblemen finden wir den Ausweg aus dem flachen, felsdurchsetzten Bereich. Der Schreck wirkt zunächst nach. Doch auf dem Weg zum Ankerplatz winken uns Fischer heran und wenige Augenblicke später wandern ein Congrio, eine Art Seeaal, in die eine, und Wein in die andere Richtung über die Bordwände. Und schon fällt es leicht solche Kleinigkeiten wie die Grundberührung zu vergessen.

Ein neuer Tag - Caleta Alakush

Und was für ein schöner Tag! Kein Wind, kaum bedeckt. Da startet man doch mit guter Laune. Das ruhige Wetter beschert flottes Vorankommen und Anke freut sich, dass wir heute bereits einen guten Absprungort für die weiteren Etappen erreichen können. Doch weit gefehlt. Wir befinden uns gerade auf der Höhe der letzten chilenischen Militärstation für die nächsten 200 Meilen, als der Wind auffrischt. Auf 30 Knoten und ein bißchen darüber. Von einem Moment zum anderen. Mit dem Wind entstehen Ruckzuck Gegenstrom und unangenehme Welle. Der Wind allein ist nicht so tragisch, aber die Summe der Wirkungen lässt unsere Fahrt über Grund drastisch sinken. 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, auch wenn wir zwei Stunden dafür gebraucht hätten. Aber so ist es halt, nichts geht ohne gelegentliche Fehler. Unter reduzierter Genua segeln wir in atemberaubender Geschwindigkeit in die Richtung, aus der wir gekommen sind. Als wir die Genua schiften und dazu komplett einrollen, machen wir unter blankem Mast noch 4 Knoten über Grund. Der Strom ist wirklich kräftig. Wir entscheiden uns, im nächsten halbwegs sicheren Ankerplatz unter zu kriechen: Die Caleta Alakush hat im Guide nicht die besten Referenzen, doch wir sind begeistert. Ein winziges Inselchen schützt die Einfahrt in eine kleine, schmale Bucht, in der man malerisch von Südbuchenwäldern umgeben liegt. Wir rutschen so tief wie möglich hinein, um uns vor Fallwinden zu schützen. Das Anker- und Vertäumanöver wird ungewollt dramatisch. Die Auspuffgeräusche sind plötzlich ungewohnt. Blick über den Achtersteven: kein Kühlwasser! Kelp im Ansaugtrakt! Schnell Motor aus. Ich kann JUST DO IT'S Position nicht halten und Anke kommt prompt mit der Leinenarbeit in Zeitnot. Zweimal starte ich eiligst den Motor für ein paar Augenblicke und rücke den Kahn wieder zurecht, dann sind beide Landleinen an dicken Bäumen befestigt. Mit den Genuawünschen verholen wir das Boot in mühsamer Handarbeit immer weiter nach achtern, bis wir wirklich so tief in der Bucht sitzen, dass wir uns absolut sicher fühlen.

Caleta Alakush entpuppt sich als wahres Kleinod. Die Sonne zeigt sich, kaum dass das Boot vertäut ist, und vor uns öffnet sich eins der beeindruckendsten Panoramen des Beagle-Kanals: Unsere liebeliche Bucht mit überhängenden Bäumen, das Inselchen in der Einfahrt, der Brazo und als Abschluß die schneebedeckte Darwin-Kordillere. Wir setzen uns zum Genießen ins Cockpit. Dann ein erster Landausflug. Die Vögel sind so wenig an Menschen gewöhnt, dass sie neugierig kommen um zu schauen, wer sich hier her gewagt hat. Vor unseren Füßen hüpfen sie herum und suchen Futter. Die großen Kingfisher fliegen uns lautstark krächzend geradezu um die Ohren. Wir schleichen durchs Gebüsch, durch Farne, Flechten, Unterholz, bewundern die Fülle der Pflanzenwelt und an den sonnigen Hängen entdecken wir die rote Blüten der Coicopihue, der Nationalblume Chiles.

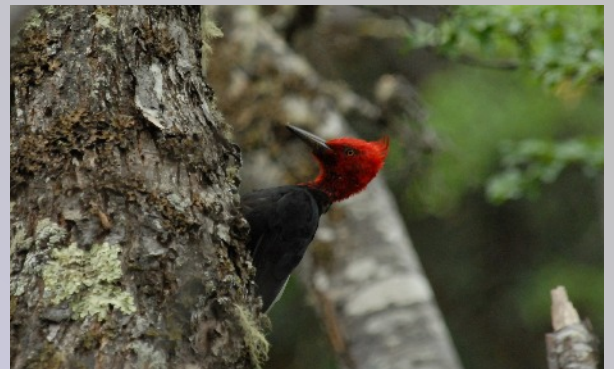


Das Foto verdeutlicht, wie tief wir in die Caleta Alakush gekrochen sind. Vom Ufer trennt uns achtern nur wenig mehr als eine Bootslänge.



Blüten der Cocopihue, der Nationalblume Chiles.

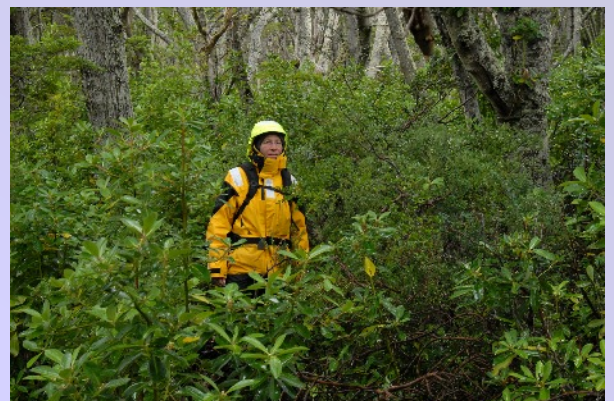
Ein Wort zum Ankern in Patagonien. Es gibt in den Patagonischen Kanälen zwar eine ganze Reihe Ankerbuchten, die groß genug sind, um frei zu ankern, aber häufig ist man auf kleinere Buchten, die Caletas oder noch kleinere Einbuchtungen, die Coves, angewiesen. Ausreichende Wassertiefe - das heißt in diesem Fall ausreichend flaches Wasser - findet sich oft erst kurz vor dem Ufer, so dass freies Ankern selten möglich ist. Das Prinzip der Yachties besteht darin, den Buganker zu setzen und dann die Yacht mit dem Heck in die Richtung des zu erwartenden Windes zu legen. In dieser Position wird sie durch Landleinen fixiert, die die Windlast aufnehmen sollen. Je nach Wind ist logischerweise nicht jede Bucht geeignet. Oder man muß innerhalb einer Bucht die „richtige“ Ecke wählen. Weiter ist wichtig, sich so tief wie möglich in den Landschutz zu verkriechen, da man nur dann wirklich guten Schutz vor den Fallböen findet. Das erleichtert auch die Leinenmanöver. Geht man bis auf eine oder zwei Bootslängen ans Ufer, so sind zwei Leinen in wenigen Minuten ausgebracht. In der Regel genügen zwei Achterleinen, hat man etwas Platz oder kann ganz dicht ans Ufer, genügt auch eine. Seitliches Abspannen ist die Ausnahme, kann aber auch mal erforderlich sein, vor allem in schmalen Coves mit seitlichen Fallwinden.



Oben: Ein größerer Verwandter unseres Eisvogels, ein Kingfisher; unten: ein Magellan-Specht

An einem Dienstag dem Dreizehnten

Wegen der Wettervorhersage, die einen recht ruhigen Morgen versprach, mühen wir uns um kurz nach sechs aus den Kunstfedern, begleitet von den üblichen Wehklagen über das schauerliche Los seefahrender Frauen, die niemals ausschlafen könnten. Unterwegs dann der Frühstückskaffee und wenig später ein paar Stullen. Anke sei Dank. Wir halten uns in Luv der Untiefen Los Timbales. Kommen mühelos voran und begeben uns in das recht schmale Fahrwasser des Canal O'Brian. Das Wetter ist so ruhig, dass wir die ersten Caletas unbeachtet links liegen lassen. Eine spät erkannte enge und von Untiefen verengte Passage erschreckt uns heftig, entpuppt sich mit der richtigen Seekarte aber als problemlos. Und wie immer frisch der Wind bald fröhlich auf und verstärkt den Gegenstrom. Klägliche 3,5 kn zeigt das GPS. Ich denke ans 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 viele Meilen umsonst den kostbaren Spritvorrat zu vergurken. Mit rasender Fahrt geht es zurück, schließlich schieben Wind und Strom. Nicht lange! Eine Meile später beruhigen sich Wind und See. Blick zurück, alles wirkt ruhig. Wir versuchen unserer gedanklichen Wirrnisse und Annahmen Herr zu werden und schließlich drehen wir erneut. Wieder gen 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 erneuter Gegenwind und, da es flach wird, entsprechend starker Gegenstrom. Quälend langsam geht es voran.



Oben: Sonnentau - bei uns eine Rarität, hier wächst und blüht er allerorten. Unten: Anke im patagonischen Dickicht.

Etwa 6 Meilen vor uns liegt eine flach hingestreckte Insel, dicht bewaldet, an deren nördlichen Ende unser heutiges Ziel liegt. Die Caleta Silva. Wir schauen mit bloßen Augen, wir schauen durchs Fernglas, nichts zu sehen. Anke programmiert einen Wegpunkt für den Ankerplatz ins GPS, auf den wir jetzt zuhalten. Mit der Zeit werden die Konturen der Insel deutlicher. Auch die ersehnte Bucht ist zu ahnen. Ärgerlich nur, dass sich ausgerechnet jetzt eine Wolke an die Insel klettert und mit Regen droht. Ach, wer fürchtet den Regen?

Mit einem Mal heult Wind durchs Rigg. Regen prasselt. Und wie! Obwohl ohne Segel, legt sich JUST DO IT mächtig auf die Seite und wir fallen ab nach Süd! Die Wolke beschert einen Williwaw vom Feinsten. Die Selbststeuerung protestiert piepend, ich springe ans

Ruder und kann auch nichts machen. Der Bug ist nicht im Wind zu halten. Die südlich drohenden Felsen kommen erschreckend nah. Muss mich zusammenreißen, um nicht einen Panikanfall zu bekommen. Adrenalin wird jedenfalls reichlich ausgeschüttet. Das Boot treibt quer zum Wind und macht keine Fahrt voraus. Keine Ruderwirkung. Es braucht quälend viel Zeit, bis endlich wieder Fahrt im treibenden Schiff ist und damit Ruderwirkung, wir also steuern können, dann endlich lässt sich das Heck durch den Wind drehen. Puh, geschafft. Es kachelt nach wie vor. Was für Möglichkeiten bleiben? Erst mal hoffen, dass es wirklich nur

ein Williwaw ist, kein wirklicher Sturm. Immerhin erlaubt die Windrichtung nach Nordost zu steuern und Luv gut zu machen, weg von den Felsen. Notfalls ist auch die Umkehr drin. Aber wir hoffen, dass der Wind nur eine kurze Erscheinung ist. Ein echter Williwaw halt. Nach endlosen Minuten ist der Wettergott so freundlich und lässt es abflauen. In Schleichfahrt streben wir der nur zwei Meilen entfernten Bucht zu. Drinnen leicht gekräuselt Wasser und nur der Windex im Maststop deutet darauf hin, dass es „oben“ etwas mehr weht. Dass wir dann noch beinahe zwei Stunden damit beschäftigt sind, uns vor Anker und Leinen zu legen ist ein anderes Kapitel. Der Anker will in dem Kelpgrund nicht fassen und die zwei Kapitäne an Bord haben 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 ins Grün gebetteter Wasserfall. Wir lecken die Wunden.

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 solider Fischerkahn mit supersolidem Steven, blau gemalt und sichtlich gut in Schuss an unsere Backbordseite. Auf dem Vorschiff wedelt jemand mit einer Festmacherleine. Zweifel ausgeschlossen, sie kommen längsseits.

„Sag doch was!“

„Ich kann denen doch nicht verwehren, längsseits zu kommen.“



Abendstimmung über der Caleta Silva.



Oben wird eine Centolla zerlegt, in der Mitte der Centolla-Salat und unten Seeigelrogen mit Zitronensaft.

Wir liegen ja breit und bräsig in der Bucht.“

„Nachher läuft die ganze Nacht deren Generator. Das kann ich heute wirklich nicht gebrauchen.“

Aber die Fischer sind nette Kerle. Sie wollen Centollas abgeben. Und ob wir Seeigel mögen. Centollas schon, aber Seeigel? Haben wir noch nie probiert. Noch nie probiert? Müssen wir. Claro. Einer der Fischer legt eine Sammlung Seeigel auf die Reling, schlägt sie mit einem großen Messer auf und trennt gelbliche Rogenschläuche vom Rest der Innereien. Wie man das zubereitet? Ganz einfach, mit Öl und Zitronensaft beträufeln, fertig. 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? Man rechnet drei Tiere pro Person? Na, da nehmen wir vorsichtshalber nur fünf. Nachher schmuggeln die Fischer uns doch sechs unter. Die Männer sind so freundlich und machen den Tieren den Garaus. So haben wir heute Abend ganz unverhofft einen Vorspeisenteller mit Seeigel in Zitronenöl, einen Conger-Wok süßsauer, da waren noch Reste zu verarbeiten, und ein Testbein Centolla. Der Rest wird morgen verspeist und die Stimmung ist trotz der unvermeidlichen Zusatzarbeit richtig bombig.

Wegen tollen Sommer-Sonnen-Wetters ...

... geht's gleich am nächsten Morgen weiter. Im recht offenen Canal Ballenero begrüßen uns zwei munter springende Südamerikanische Seebären. Die Landschaft wirkt im Vergleich zu den schroffen Strukturen der Horn-Region flacher, runder. Eiszeiten haben sie geformt. Auf den west- und südexponierten Seiten sind die Inseln karg, nur an wenigen Stellen ist der blanke Fels bewachsen. Doch auf den geschützteren Flanken klettern 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. Hinter den niedrigen Inseln erheben sich im Osten die verschneiten Gipfel Feuerlands.

Wiederholt bietet die Natur kleine Schauspiele. Zwei Skuas beobachten kreisend einen Schwarzbrauen-Albatros. 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 leider – es gibt keine Beute für die Skuas, er hat nichts gefangen. Wir passieren den Felsengarten der Islotes Laberinto, hinter denen wir die endlose Fläche des Pazifik ruhen sehen. Da möchte man wirklich nicht bei schlechter Sicht oder miesem Wetter hineingeraten. Es folgen Wasserstraßen zwischen höheren Inseln, zuletzt der Canal Brecknock. Die Felsmassive werden steiler und höher, bleiben aber karg. Mittlerweile herrscht herrlicher Sonnenschein und es ist warm. Was liegt näher, als schnell eine Dusche im angenehm warm 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. Der Tag endet in der Caleta Yahgan. Zwei Tage später verlegen wir in die nahe Caleta Brecknock, in der wir auf die amerikanische Yacht MALLARD mit Bette und Bob treffen. Schnell bilden wir ein Päckchen und nutzen gemeinsame Landleinen. Schlechtes Wetter hält uns ein paar Tage. Zeit genug für umfangreiche Landausflüge und viel Plauderei. Wir erklimmen die umliegenden Hügel und besuchen den kleinen See, der dort in der Höhe ruht. Leider funkelt er beim herrschenden trüben Licht nicht in seinen viel gepriesenen



Oben und in der Mitte typische Südbuchen, vor und unter dem Wind geduckt und klein, aber nicht kleinzukriegen. Anke genießt die Einsamkeit, vor allem, da sie gerade trocken ist und kein Regen, Niesel oder Schnee droht.

Farben. Dennoch erinnert er mit seinen kleinen Felsinselchen und den umgebenden Felswänden an die chinesischen Malereien, die bei uns zu Hause an den Wänden der China-Restaurants hängen.

Verschiedenfarbige Flechten mit faszinierend graphischen Mustern zieren die Felsen. In kleinsten Ritzen versuchen sich krüppelige Bonsai-Bäumchen gegen den Wind zu behaupten. 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. Und überall wachsen Südbuchen in wild verwegener Form. Scheinbar totes Geäst demonstriert mit ein paar Blättchen an den Zweigspitzen ungebrochenen Lebenswillen. Ist der Standort geschützt, zieren sich die Bäumchen mit pilzförmigen Kronen oder bilden zu mehreren ein gemeinsames, flaches, schützendes Blätterdach, gleichsam der Schildtaktik einer römischen Legion.

Mit der Caleta Brecknock haben wir elf Tage nach dem Start in Puerto Williams ein erstes Etappenziel erreicht. Sie ist unser Ausgangspunkt für die Fahrt zur und durch die Magellan-Straße. Freunde hatten von ihr geschwärmt, besonders vom östlichen Teil. Nun, wir werden uns an die westliche Hälfte halten und sind schon voller Erwartungen auf die kommenden Meilen.

Quinched, im April 2007,
modifiziert La Rochelle, März 2021

Martin



JUST DO IT tief hineingeschlüpft in die Caleta Brecknock.

