JUST DO IT nur unter Sturmfock im Canal Cockburn

Die Magellan-Straße mag uns nicht

Der Start in die Patagonischen Kanäle war im großen und ganzen unproblematisch und verheißungsvoll. Und entsprach so gar nicht den Klischees, die wir über diese Region gehört hatten. Zaghaft begannen wir zu hoffen, sollte das Reisen und Segeln hier doch viel einfacher und entspannter möglich sein? Nicht unbedingt. Davon wollte uns die Magellan-Straße überzeugen.

18.02.07 - Was für ein Tag!

Wir peilen ein großes Tagespensum an, also stehen wir wieder früh auf. Für unsere Verhältnisse. 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 es an Bord, ich bin es ebenfalls, der Motor wird gestartet, wir lösen die Leinen von MALLARD, mit der wir in den letzten Tagen ein Ankerpäckchen gebildet hatten. Ein letztes Winken von Bette und Bob, dann konzentrieren wir uns 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, legt der Wind zu. 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, ein Williwaw, und verhält sich auch so. Nach wenigen Minuten ist der Spuk vorbei. Allerdings nur, um sich zu wiederholen. Kann ja heiter werden. Endlich im Canal angelangt, können wir im rechten Winkel abdrehen. Der Wind dreht mit und kommt immer noch 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 nehmen Wind und Regen wieder zu. Typischer Kapeffekt hinter der letzten Inselkante. Schlechter kann es ja nicht mehr werden, denke ich in

meinem fröhlichen Optimismus. Doch weit gefehlt. Der Pazifik will uns lebhaft begrüßen, schlingt seine windigen Arme um uns und schickt noch fröhliche Wellen und Schwell hintendrein. Und dass der Wind etwa doppelt so stark bläst, wie angesagt, betrachten wir mit Humor und als kleinen Schönheitsfehler. So rollen wir in einer groben See mit zahllosen weißen Kämmen ebenso fröhlich vor uns hin. Wir setzen das Schwedengroß im ersten Reff, und unter dieser bescheidenen Segelfläche 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 vor, programmiere die Wegpunkte und präge sich schwierige Stellen ein und wenn die beabsichtigte Fahrt noch so leicht erscheint!

Unter gerefftem Schwedengroß und Sturmfock unterwegs

Schnell ein paar Stullen geschmiert, denn Frühstück hat es bislang nicht gegeben. Dann entscheiden wir uns für den Canal Acwalisnan, der uns auf einem kürzeren Weg in die Magellanstraße bringt als die Fortsetzung des Canal Cockburn. Bei der Ansteuerung fallen mir in der Ferne gischtige Erscheinungen auf. Es dauert ganz schön lange, bis bei mir der Groschen fällt. Blas!

„Anke, komm schnell! Wale! Ich hab Blas gesehen!“

Der letzte war gar nicht weit weg, aber jetzt, wo Anke im Cockpit angestrengt in die angegebene Richtung starrt, tut sich nichts. Bis:

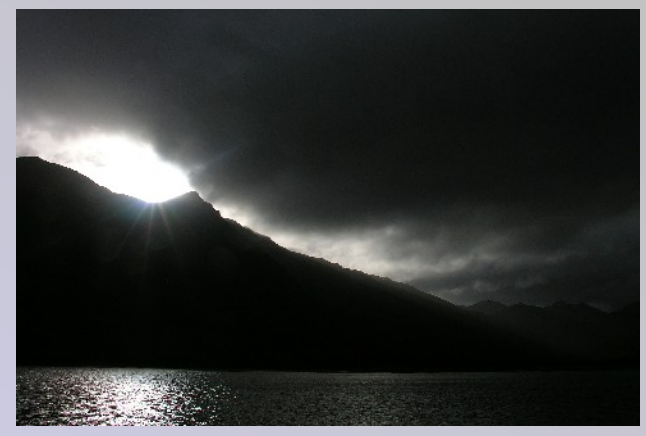
„Vor uns. Genau vor uns!“
„Wie vor uns? Ich seh´ nichts!“
„Direkt vor uns!“
„Ich seh´ nichts! Welche Entfernung denn?“
„Fünf Bootslängen“

Unwillkürlich muß ich an Orcas und die Mär von den Boote versenkenden Walen denken. Vielleicht ist doch was dran. Und wo soll ich jetzt hin steuern? 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 sind wir ob all der Merkmale sicher, Buckelwale vor uns zu haben. Und dann winkt ein Wal mit seiner Fluke, die er majestätisch hebt und wieder ins Wasser gleiten läßt, und da taucht noch eine auf.

Südamerikanische Seebären
(Wale können wir leider gerade nicht bieten.)

„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 Canal Acwalisnan 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. 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 (eine nennenswerte Springverspätung gibt es hier nicht), und der Flutstrom in besagter Engstelle, dem Paso O´Ryan soll bis zu acht Knoten laufen können. 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 nicht, somit ist auch das GPS nutzlos. Unser „Führer“ schreibt „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 sichtbehindernder Schauerböen. So können wir uns relativ geruhsam an die fragliche Stelle herantasten. Anke steht auf dem Vorschiff, um mir rechtzeitig Steueranweisungen zu geben, 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, das sich von dem Inselchen aus erstreckt, herum, mit einer Handbreit Abstand, um dem rechtens dräuenden anderen Kelpfeld bloß nicht zu nahe zu kommen. 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 ein warmes Essen, so dass es jetzt erst mal eine Stärkung gibt.


Annäherung an den Canal Acwalisnan: ziemlich finster

Als ob mit der schwierigsten Passage alles vorbei sein sollte, wird auch das Wetter freundlicher. Sogar die Sonne läßt sich vermehrt blicken. Erneut begleitet von verspielten Seebären segeln und motoren wir im Wechsel nach Norden. Und da es jetzt super läuft, gehen wir gleich durch in die Caleta Hidden. Damit haben wir in einem Rutsch die Magellan-Straße erreicht. 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 an Bäumen vertäut, und beginnen einen ganz entspannten, ruhigen und sehr zufriedenen Abend.

Elf Tage für die Magellan-Straße.

Gut, dass man vorher nicht weiß, was auf einen zukommt. Schlechte Wetterprognosen lassen uns abwarten. Wir haben gelernt, dass es in diesen Gewässern nicht lohnt, gegen Wind und Welle anzubolzen. Besser auf ein gutes Wetterfenster warten, und dies dann gehörig ausnutzen. Natürlich muss man dann auch früh aufstehen und lange fahren. 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. Jede Segelmeile entspannt zudem die Diesellage, denn ständig nagt im Hinterkopf der Gedanke, reicht der Sprit? Müssen wir auf den Diesel-Ofen verzichten? Hier in den Patagonischen Kanälen ist man vom Wettergeschehen ziemlich abhängig, und so sind wir täglich mindestens einmal damit beschäftigt, die aktuellen Wetterprognosen abzufragen. Hat man gute HF-Bedingungen (d.h. Kurzwellle, also Amateurfunk), bekommt man meist problemlos die Gribfiles über eine chilenische Station. Nur je geschützter man in der jeweiligen Caleta liegt, desto schlechter gelangen auch die Radiowellen an Achterstag oder Antenne, und so bleibt man dann auch tagelang von dieser Informationsquelle ausgeschlossen. Es gibt noch eine zweite recht zuverlässige Möglichkeit mittels See- oder Amateurfunk: Auf 4.164 kHz sendet die chilenische Armada zweimal täglich eine 12-Stunden-Prognose, die

man meist gut empfangen kann. Allerdings, man muss sich erst in Vorhersagegebiete und Sprache hineinhören, bis man die Berichte gut versteht.

Der Scheitel der Bahia Gallant, eine große Bucht, in der man gut geschützt frei ankern kann. Angeblich ist Darwin auf einen dieser Gipfel gestiegen.

Der erste Sprung erfolgt mit brauchbarer Prognose und halbwegs übereinstimmender Realität bis Bahia Gallant. Teils motoren wir, teils nutzen wir das Groß als Stütz, und zum Schluss segeln wir fast bis auf den Ankerplatz. In dieser großen, wie ein Alpensee wirkenden Bucht können wir tatsächlich mal frei ankern. Anke meldet unsere Ankunft per SSB an die Marine-Station Alcamar Timbales. Die chilenische Armada wünscht, dass sich alle Wasserfahrzeuge morgens und abends melden und ihre Position angeben. Diese unter Yachties 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 es ist verständlich, dass die Armada keine Lust hat, regelmäßig übermütige Segler aus irgendwelchen abseitigen Löchern rauszuholen.

Während eines Landausflugs am nächsten Tag legt sich der kräftige Wind. Schnell zurück zum Boot noch schnell ein kleines Stück fahren. Doch prompt nimmt der Wind wieder zu. 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. Aber der alte Sack ist doch nur auf Alkohol aus. Bekommt er nicht genug, macht er Scherereien.

Und jetzt jammert Anke auch noch: „Meinen Peso hat er reingeschmissen. Vielleicht war das der letzte argentinische Peso!“

Vielleicht hätte ich den alten Sack – Entschuldigung – Rasmus natürlich, nicht beleidigen sollen. Jedenfalls lässt der Wind nicht nach. Ganz gegen alle Vorhersagen.

Einen Ausbruchversuch am Folgetag geben wir nach 2 Meilen auf und kehren in unsere Bucht zurück. Viel zu viel Wind, Strömung und ruppige See von vorn. Erreichen keine 3 kn über Grund. Eine sinnlose Verschwendung des knappen Diesels. Da ist es besser, frühzeitig umzukehren, als den Helden zu spielen.

Morgens um sechs klingelt der Wecker

Fünfzig Minuten später verlassen wir die Bucht. Der Wind weht mit vier Stärken und wir kommen gut voran. Teils bis zu sieben Knoten über Grund. Auf der Höhe von Punta Passaje begrüßt uns der 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. Stattdessen nähern sich 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 treiben einen Fischschwarm zusammen und dann wird gemeinsam gejagt. Zeitweise sind von den 10, 12 Albatrossen, die sich daran beteiligen, 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 kreisen Skuas und warten auf ihren Anteil.

Schwarzbrauen-Albatros

Zunehmender, entgegen laufender Tidenstrom zwingt uns, die nahegelegene Bahia Borja anzusteuern und dort zu warten, bis die Tide kentert. Sie entpuppt sich als angenehmer Unterschlupf, in den man auch unter Segeln einlaufen kann. Nicht umsonst hat sie auch Joshua Slocum genutzt. Nach dem Tidenwechsel kämpfen wir uns mit viel Frust (Gegenwind) dicht ans Cabo Quord, dort noch ein paar Kabellängen nach Nordwest, bis wir einen ausreichenden Luvabstand haben, und laufen dann mit extremem Vorhaltewinkel zur Bahia Blanca. In diesem hübschen Unterschlupf – erstaunt stelle ich fest, dass Anke noch ein Auge dafür hat, mir war die Schönheit des Ortes 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 Aussicht auf die Magellan-Straße, so dass man die Bedingungen dort gut beurteilen kann. Kaum sind wir vor Anker, kommt schon ein erster Piepmatz, um uns zu inspizieren. Es ist immer wieder erstaunlich, wie wenig scheu die Vögel hier 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.

Blick von der Bahia Blanca auf die Magellan-Straße. Das Foto trügt. Es ist keinesfalls so friedlich, wie es erscheint. An ein Vorankommen ist nicht zu denken.

Das Wetter hält uns fest. Wir nutzen die Zeit für Landausflüge. Fast überall müssen wir uns zunächst durch dichtes Unterholz kämpfen. Treten in Löcher, krabbeln über umgefallene Stämme und dringen durch Barrieren vor, die die hiesigen Stechpalmen errichtet haben. Hat man das geschafft, heißt es, steile Hänge erklimmen. In den Hangmooren kann man erstaunlich gut steigen. Schließlich haben wir es 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 mit glattem Wasser.

Beim Abstieg über die schlüpfrigen Felsen, ein Fehltritt bedeutet sicher eine wüste Rutschpartie bis in das unten wartende Gehölz, wird Anke ganz eifrig und fotografiert und filmt und bedauert schließlich das Fehlen eines dramaturgischen Höhepunkts:
„Wirklich schade, dass du nicht abgegangen bist!“ „Wie bitte?“

In einer der Nächte müssen wir den Ofen aus machen. Ungünstig einfallende Fallböen schlag den Rauch ins Boot. Kommen uns vor, wie in einer Räucherkammer. Schließlich gibt es keinen Ausweg mehr. Eine lange mitgereiste 1,5 Liter Erasco-Erbsenterrine wird verkostet und aus der Konserve bastele ich eine zusätzliche Abdeckung für den Kopf des Ofenabzugsrohres. Das Funktioniert dann auch ganz gut. Kleiner Schönheits-fehler nur, dass ich bei den erforderlichen Bohrarbeiten den 220 V-Inverter zerschieße.

Sind die Tage auch noch erträglich, in den Nächten kommen zu den fröhlichen Westwinden von bis zu 40 Knoten Graupel und Hagel und etwas höher Schnee. Die Lufttemperatur sinkt spürbar.

Ragt leuchtend in den Himmel - geradezu ein Denkmal deutscher Ingenieurskunst: Der aus einer 1,5 Liter Erasco-Erbsenterrinendose geschaffene Fallwindschutz für unser Ofenrohr. Das Gebilde aus Dose und Panzerband erweist sich sofort als hocheffektiv!

Vier Tage sind vergangen

Um sieben gestartet. Der Wind bläst kräftiger als angesagt und natürlich von vorn. Was auch sonst. Aber wenig später läuft es besser, der Wind raumt und wir loggen vier, fünf, auch mal sechs Knoten. Noch etwas später können wir sogar segeln. Doch der Wind bleibt launisch. Er pendelt zwischen 40° und 90° Einfallswinkel und 14 und 42 Knoten. Mühsam nährt sich das Eichhörnchen. Zwischendurch wird motort. Ein harter Schlag, noch ein zweiter, ein Rumpeln im Antrieb. Mist! Schnell beschließen wir, Puerto Angosto anzulaufen. Wieder so ein Puerto, der nicht mehr als eine größere Bucht ist. Wir stehen vor der Einfahrt, als Anke eine kleine Passage im Guide 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, sind wir der Meinung, dass 18 Knoten Wind gutes Wetter sind. Also rein. Jenseits des Eingangskanals weitet sich die Bucht zu einem größeren Rund. Eine Art Alpensee, umgeben von spektakulären Bergen, die Gipfel verschneit. Ein mächtiger Wasserfall rauscht lärmend an der südöstlichsten Ecke. Zum Empfang drei, vier Rachas, die kleine Wasserhosen aufwirbeln. Beim ersten Ankermanöver unterläuft uns ein Malheur. Keiner hat gesehen, wie es kam, aber das bereits gewasserte Dingi schwimmt, kaum, dass die ersten 20 Meter Ankerkette draußen sind, mehr unter als über Wasser. Habe es wohl beim Rückwärts geben überfahren. Glücklicherweise treiben die Ruder nicht davon. Wir brechen das Ankermanöver ab und beginnen es auszuschöpfen. Gar nicht so einfach. Das Wasser, das im Dingi schwappt, lässt es immer wider 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 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. Suchen uns einen anderen Ankerplatz und wenig später liegen wir fest vor einer mäßig Rundung des Südufers. Sieht zwar nicht spektakulär aus, bietet aber doch Schutz, wenn man eine Bootslänge vor den Felsen liegt. Hübsch hier: Hinter uns undurchdringlicher Wald, vor uns die Bucht und Aussicht auf die Magellan-Straße, und zur Rechten, in den Bergen, der tosende Wasserfall. Die Sonne dringt durch, so zögere ich nicht lange und zwänge mich in die Neopren-Schichten samt Kopfhaube und Füßlingen. Nicht lange nachdenken, schnell rein. Kälte? Es geht. 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 Kelpmist los. Noch ein Kontrollgang, dann kann ich wieder aufs Boot. Anke hilft mir, das enge Zeug los zu werden und bereitet mir den Luxus einer warmen Cockpitdusche.

Oben: Schnell mit dem Dinghi die Landleinen ausgebracht und dann, ebenso schnell, in dickem Neopren ein Unterwassereinsatz, um den Propeller von Kelp zu befreien (untere Fotos)

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, böigen 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, die streikende Tankanzeige arbeitet wieder.

Auch unter Deck lässt sich der Diesel aus den Kanistern umfüllen. Die Öffnung für den Dieselstandsanzeiger macht es möglich. (Draußen regnet es einfach zu stark.)

Der letzte Tag in der Magellan-Straße

Noch bei Dunkelheit lösen wir die Leinen und erstes Büchsenlicht sieht JUST DO IT in der Einfahrt von Puerto Angosto. Natürlich kommt der Wind nicht wie versprochen aus Süd, sondern eher von vorne. Auf Höhe der Insel Centinela decken uns schwere Hagelschauer ein. Der erste geht ja noch, aber der zweite schmeißt schon Körner bis 1 cm Durchmesser um sich, und das bei um die 40 kn Wind. Ich ducke mich unter die Sprayhood, Anke bleibt unter Deck. Die Magellan-Straße mag uns offenbar nicht.

Später wird das Wetter besser. Der Wind raumt und wir könnten sogar segeln. Aber wir wollen nicht. Lieber Strecke machen. Nur raus aus dieser Magellan-Straße. Sie verabschiedet sich dann doch versöhnlich. Noch einmal reißt sie die Wolken auf, und plötzlich haben wir wieder den typischen Anblick dieser Gegend. Wasser, grüne Kuppen, oben weiß gepudert, denn es hat viel geschneit in der Nacht, und noch weiter oben weiße Gipfel. Das ganze dramatisch eingehüllt in graue und schwarze Wolken, und hier und da ein szenisch gesetzter Lichtfleck.

Vorsichtig ändern wir den Kurs, doch immer auf der sicheren Seite bleibend. Erst als wir die Isla Fargata steuerbord querab peilen, wissen wir, dass wir es schaffen werden. Jetzt wird uns der Wind in keinem Fall mehr hindern. Zeit für ein Vaterunser. Der Versuch, zu segeln, wird prompt mit Flaute quittiert. Der Paso Tamar, das letzte Stück Magellan-Straße, schaukelt uns noch mal richtig durch, aber was macht das schon? Irgendwie muss uns der jetzt nahe Pazifik ja Guten Tag sagen.

Gegen eins passieren wir den Leuchtturm Fairway. Damit befinden wir uns endgültig im Canal Smyth und nicht mehr in der Magellan-Straße. Wir köpfen ein Jubelbier. Die Armada-Station hat das wohl gesehen und funkt uns an. Möchte die Besatzung etwas abhaben? Aber nein, eben nur das Übliche. Wer, woher, wohin? Und wenn wir was brauchen, sollen wir Bescheid geben. Sollen wir vielleicht Diesel bestellen? Oder besser chilenischen Wein? Und sie sind traurig, dass wir uns nicht zu einem Stopp und Besuch bei ihnen durchringen können.

Erst noch ein Hagelschauer als Abschiedsgruß, dann wird es besser. Wir verlassen die Magellan-Straße.

Der Kanal kanalisiert den Wind – was auch anders, aber von hinten. Welch ein Geschenk! So setzen wir Genua und Groß und die Maschine darf ruhen. Wohltuende Stille. Langsam kommen Erinnerungen auf, wie sich Segeln überhaupt anfühlt. Es plätschert am Rumpf. Ab und zu rauscht das Wasser, wenn eine Racha etwas stärker an den Segeln zerrt. Der Wassermacher pufft leise vor sich hin. Und wir haben wieder mehr Augen für die Umgebung. Die Berge und Inseln im Süden des Canal Smyth sind viel runder. Sie wirken wie sich aufwölbende Kefir-Pilze. Oben kahl, an den Flanken grün. Ganz hohe Kuppen leicht schneegepudert. An einer navigatorisch nicht einfachen Stelle liegt strahlend rostrot ein mächtiges Wrack. Das Heck des

Beeindruckende Felslandschaft mit unglücklichem Schiff

unglückseligen Schiffes ragt hoch aus dem Wasser. Das Ruder ist da, der Propeller fehlt. Das Material war sicher zu wertvoll, um es verrotten zu lassen. Anke geht dieses Zeugnis einer Katastrophe sichtlich nahe. Sie fragt sich, was das wohl für eine Situation war, als das Unglück geschah. Schlechtes Wetter? Nebel? Sturm? Ob sich die Schiffsführung ihrer Position sicher war? Oder zweifelte sie schon? Hatte es technische Probleme gegeben? Wie war es, als das Schiff auflief? Die Ängste der Leute! Wurden alle gerettet? Später finden wir in einer Reisebeschreibung der Wilts ein Foto des gleichen Frachters von 1982. Er liegt ganz genauso wie heute, aber die Farbe ist noch drauf. Heute gibt es nur noch die Farbe des Rostes, und der Zahn der Zeit hat bereits Löcher in den Stahl gefressen.

Heute haben wir richtiges Wetterglück. Segeln bis zuletzt. Unmittelbar vor der Ankerbucht fallen die Segel und wir motoren durch einen schmalen Kanal in ein kreisrundes, allseits geschütztes Becken. Dort suchen wir eine kleine Cove und mit Anker und Landleinen vertäuen wir unser treues Boot.

Der nächste Morgen

In der lauschigen Caleta Dardé herrscht Stille. Kaum biegen wir jedoch in den rund 20 m schmalen Kanal, der nach „draußen“ führt, blasen uns sechs Windstärken entgegen. Der Steuermann muß sich wahrlich konzentrieren, um das Boot in den mal von links und mal von rechts einfallenden Böen auf Kurs zu halten. Dummerweise erfordert das auch Speed, denn ohne Fahrt keine Ruderwirkung. Andererseits will man nicht mit großer Geschwindigkeit auf einen der netten Rockies donnern. Nach ein paar Metern ist der Nervenkitzel vorbei, wir drehen im Canal Smyth nach Nord ein. Die elektronischen Karten zeigen deutlichen Versatz, so dass wir schön klassisch mittels Papier und auf Sicht navigieren. Der Computer läuft nur mit, um eine Referenz unseres Kurses aufzuzeichnen. Erstaunt stellen wir fest, dass es mehr Feuer gibt,

Versteckt in der Caleta Darde

als in unseren Seekarten verzeichnet. Da haben die Chilenen eine Menge für die Sicherheit getan. Sicher nicht wegen der Yachties. Wie viele Schiffe hier wohl herum kreuzen? Trotz Gegenwindes und Gegenstrom kommen wir anfangs noch mit 4,8 Knoten voran. Leider nicht lange. Die nördlich vor uns im Canal aufgeworfenen Wellen werden vom steilen östlichen Ufer reflektiert und uns entgegen geschickt. Es gibt plötzlich keine geschützten Bereiche mehr. Die Welle ist nicht hoch, aber extrem kurz, steil und rollt. Richtig ärgerlich. Die Fahrt sinkt. Das ist ja lächerlich, die knapp 9 Meilen bis zur nächsten Ecke, um die wir rum müssen, beißen wir uns durch. Danach können wir mit dem Wind segeln. Doch die Fahrt nimmt weiter ab. Öfter unter zwei, ja sogar unter einen Knoten. Wir geben wir. Neben uns tut sich gerade die Bucht mit dem schönen Namen Bahia Welcome auf, Nomen est omen. Nichts wie rein. Der Versuch, das hintere Becken zu erreichen, den sogenannten Puerto Mardon, scheitert, wir stecken trotz unserer bescheidenen 1,40 m Tiefgang überraschend im Mud fest. Die kleine Passage ist verschlammt. Macht nichts, legen wir uns eben zwischen ein paar schützende Felsen. Lücken gibt es genug. Erst einmal festgemacht, sind wir mit unserer Wahl sehr zufrieden. JUST DO IT ruht gut geschützt zwischen grünen Kliffs.

Oben: Taique-Blüte
Mitte: In dieser Gegend völlig unerwartet - ein Kolibri
Unten: Ebenso erstaunlich: ein Papagei

Erkundungen am Tag danach. Befinde mich gerade am Ufer und versuche eine Blüte zu fotografieren, als ich aus den Büschen heraus ein ganz tiefes Brummen vernehme. Eine Täuschung? Doch es wiederholt sich und kommt eindeutig aus einem ganz dunklen, fast schwarzschattigen Bereich. Mir stehen förmlich die Haare zu Berge. Bären sollte es hier ja nicht geben, und auch sonst kein Tier, das brummen würde, oder? Vorsichtig dringe ich näher zur Geräuschquelle vor. Und plötzlich sehe ich, scheinbar riesengroß, hell vom Dunkel des Schattens absetzt, zwei Augen, dann soeben wahrnehmbar einen Vogelkopf. Und ein verwischtes, schwirrendes Etwas zu Seiten der Augen. Ein Kolibri! Er schwebt ein paar Augenblicke, mal brummend, mal lautlos, dann verschwindet er brummend im Hintergrund. Und Stille. Erst einmal aufmerksam geworden, entdecken wir noch mehr Kolibris. Sie werden von den rotgelben Röhrenblüten der Taique-Sträucher angezogen, die gerade in voller Blüte stehen. Vielleicht auch noch von den zahllosen Fuchsien. Was für eine Natur in diesen angeblich so unwirtlichen Breiten. Und, kaum zu glauben, auch Papageien flattern kreischend vorbei.

Mit Bahia Welcome haben wir einen Punkt erreicht, an dem wir uns entscheiden müssen. Unser eigentliches Etappenziel heißt Puerto Eden und geht schlicht geradeaus weiter. Aber vier Meilen vor uns liegt der Abzweig nach Puerto Natales. Einerseits ein Umweg von über 140 Meilen, andererseits erreicht man nach rund 70 Meilen die einzige Quelle für Diesel weit und breit. Puerto Eden, der Ort mit der nächsten Bunkermöglichkeit, ist es noch 230 Meilen so weit. Ein Abzweig, über den wir vor dem nächsten Schritt noch einmal ernsthaft werden nachdenken müssen.

Wie es weitergeht, ist also reiflich zu überlegen. Und wie es weiter gegangen ist, berichten wir im dritten Teil.

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

Martin und Anke

Kann man bei solchem Schiet-Wetter, solchen Verhältnissen gute Laune haben? Man kann, wie man Anke ansieht (oben). - Eine rare Ausnahme: Wir segeln! (Zweite Reihe links) - Schietwetter. Man beachte die Erbsenterrine auf dem Ofenrohr. - Häufig begleiten uns Delphine bis zum Ankerplatz und weisen uns ein. Hier umspielen sie Anke. - Stete Begleiter: Peale-Delphine (Dritte Reihe rechts) - Diese Muscheln würden wir gerne ernten, doch wegen Red Tide sind sie für den Menschen potentiell tödlich.