

## **Ungestüme Le Maire Strasse – Dinghi-Ausflüge sind nicht ungefährlich – Touristenzentrum Ushuaia – armseliges Puerto Williams – Kap Hoorn ist umrundet**

Am 3. Januar gegen Mittag löst Hans die Landleinen im „Puerto Hoppner“ auf der Staateninsel und es geht aus der inneren Bucht durch die enge Ausfahrt wieder in die äussere und hinaus auf den Atlantik. Der Ozean ist ruhig und dunkelblau, im Osten ist es klar und eigentlich hätte ich grosse Lust, der Nordküste der Staateninsel entlang nach Osten zu segeln, um noch mehr von ihr zu entdecken: z.B. die „Isla de Ano Nuevo“ und den Fjord „Puerto Cook“, der auch sehr reizvoll und sicher sein soll. Doch wir haben keine Detailkarten vom östlichen Teil der Staateninsel, zudem sind die Wetterverhältnisse hier stets sehr wechselhaft und das Meer wird im „South American Pilot“ als „exceptionally rough“ beschrieben. Also, besser keine übermütigen Experimente, nur weil es jetzt mal für kurze Zeit ruhig ist! So geht's vorerst mal mit wenig Nordwind in die Le Maire Strasse. Sonnenschein, Bewölkung und Regen wechseln sich ab. Der Strom auf der Westseite der Staateninsel ist früh am Nachmittag gegen uns und zwar nicht nur mit 2 Knoten wie auf der Karte vermerkt, sondern mit 4 bis 5! (Später lese ich im American Pilot: „Off the W coast of Isla de los Estados the N-going stream attains rates from 5 to 7 knots“. Wie konnte ich das nur übersehen haben? Da kamen wir ja mit 5 Knoten und sehr wenig Wind gnädig davon!) Die geheimnisvollen Berge der Staateninsel verschwinden nur sehr langsam in den Wolken. Erst am Abend, gegen Ende der Fahrt, bereits auf Höhe der „Bahia Buen Suceso“ beginnt der Strom zu kentern. Für die 32 sm Distanz haben wir 52 Meilen unter Motor gefahren! Da haben wir die Stromkräfte zünftig unterschätzt und unser Timing ohne Le Maire berechnet: Wir wollten halt noch bei Tageslicht ankommen und den Ankerplatz auswählen. Die „Bahia Buen Suceso“ liegt mitten in der Le Maire Strasse und zwar auf ihrer Westseite (Isla de Tierra de Fuego). Sie gilt für kleine Schiffe als sicherer Ankerplatz mit gut haltendem Grund. Allerdings ist im South American Pilot vermerkt: „Squalls (Sturmböen) are frequent during strong winds and violent during W gales.“ Die Kontrollstation der argentinischen Marina heisst uns über Funk herzlich willkommen und lädt uns in ihr einsames Häuschen am Land ein. Doch wie sollen wir bei den Brechern am Strand landen? „Muchas gracias, talvez manana!“ – Aber am nächsten Morgen brechen wir bei nicht sehr guter Stimmung an Bord Richtung südliche Le Maire auf, da der „capitan“ das so will. Ausschnitt aus dem Logbuch vom 4. Januar: „Versuecherli Le Maire: SW 8 gegen Strom! Prosch! – Ich turne und Röbbi (= Hans) macht den Anker bereit zum Hochziehen und Ablegen. „Wir haben W-Wind“, sagt er. Ich warne: „Du, aber Wind gegen Strom, das sollte man auf jeden Fall sein lassen! Davor warnt der American Pilot!“ Doch der Motor ist schon an. Der Wind bläst ausserhalb der Bucht aus SW (unser Kurs 190°!) und nimmt zu. Er bläst jetzt gegen den südwärts laufenden Strom. Die Wellen werden unangenehm steil und werfen CASIMU arg herum. Der Speed geht zum Teil unter Segeln und Motor auf 2 Knoten hinunter, über Grund machen wir aber 5. Der Wind bläst in den Böenspitzen jetzt 50 Knoten und sonst 40 und mehr. Röbbi steht am Steuer, durchnässt vom Regen und dann von den Wellenspritzern und fliegendem Wasser. Ich schlage zweimal vor, doch umzudrehen, denn mir kommen die gelesenen Warnungen in den Sinn, dass auch grosse Schiffe in diesen Wellen schon umgeworfen wurden! Doch er will (vorläufig) noch nicht, weil ja wohl auch die Rückfahrt unangenehm wird. Da er das Steuer nicht loslassen kann, pinkelt er auf den Boden und fährt weiter. Da die Wellen voraus beim Cabo Buen Suceso enorm werden, beschliesst Röbbi nun zu wenden. Und es geht, trotz Strom gegenan, recht gut. Mit affigem Wind müssen wir am „alten Ort“ (etwas weiter zum Land hin) ankern. CASIMU wird von den Williwaws herumgerissen, doch der Anker scheint auch bei 50 Knoten zu halten! Heizung an - Spaghetti vom Vorabend wärmen und Spiegeleier!“ Später setzt Hans noch einen zweiten Anker, den er aber später wieder

birgt, da sich die Leine einige Male um die Hauptankerkette vertörnt hat! Nun haben wir am nächsten Tag Zeit, die Männer der einsamen Buen Suceso Marina Station zu besuchen. Als der Wind etwas schwächer und die Brecher am Land sanfter werden, besteigen wir in Oelzeug und Stiefeln das Beiboot und fahren an den Strand. Der junge, sportliche Offizier Roberto kommt uns erfreut entgegen und wir werden in die warme Stube gebeten. Fünf Männer wurden hier vom Marinaschiff abgesetzt und kontrollieren nun für zwei Monate den Schiffsverkehr in der Le Maire Strasse. Keine Landverbindung führt zu ihrem Posten und sie haben auch kein Schiff. So ist unser Besuch für sie eine willkommene Abwechslung in dem eintönigen, von der Welt abgeschnittenen Alltag. Roberto zeigt uns am anderen Ende der grossen Bucht ein Kletterseil, das uns durch eine nasse, rutschende Passage nach oben auf den „Weg“ durch den dichten Regenwald führt. Der grosse Wolfshund der Station begleitet uns. Er kennt das Gelände gut. Allzu lange können wir nicht wandern, denn die Gefahr, dass Wind und Wellen wieder zunehmen, ist allzu wahrscheinlich. Als wir zum Stationshaus zurückkommen, ist eben der feine „Asado“ (Rindsbraten) fertig, und wir werden von den Männern herzlich eingeladen mit ihnen zu essen. Ich bin hin und her gerissen: einerseits der feine Duft und die nette Gesellschaft an der Wärme, andererseits die Wellen, die bereits wieder grösser geworden sind und unsere Rückfahrt wohl nass und ungemütlich machen, wenn wir noch zuwarten. Nun, die Lust gewinnt gegen die Vernunft, und wir geniessen mit den Männern das feine Essen, schwatzen und haben es lustig. Als wir zu „Casimuli“ (unserem Gummi-Beiboot) zurückkehren, regnet es, der Wind hat zugenommen und vor allem die Brecher am Strand erlauben uns keine Rückfahrt mehr. Mir wird angst und bange: Wenn wir jetzt längere Zeit nicht zu CASIMU zurückkehren können und heftige Winde aufkommen? Die Vorstellungen, was alles passieren könnte, machen mir ganz schlecht und ich beginne zu schlottern. Da erscheint Roberto, der unsere Situation mitbekommen hat. Er lädt mich in die warme Stube ein, gibt mir Turnschuhe von sich an die Füsse und zeigt mir sein Zimmer, wo ein Kajütenbett drin ist und sagt mir, ich dürfte hier übernachten. Er würde, falls etwas mit CASIMU nicht in Ordnung wäre, bei jedem Wetter mit Hans rausfahren. Ich entschuldige mich bei ihm - ganz nach Schweizer Manier - für die Unannehmlichkeiten. Doch er ist ganz erstaunt und meint : „Como no! Hace mi vida mas interesante y intensa!“ Ich werde in das Sofa vor den Fernseher gesetzt und bekomme gleich eine Tasse Kaffee serviert. Immer wieder gucke ich zum Fenster hinaus nach den Brechern. Hans läuft inzwischen im Regen den ganzen langen Strand ab, um zu sehen, ob im SW-Zipfel der Bucht die Wellen kleiner wären. Er kommt zurück und schickt mich los, um zu prüfen, ob ich von dort eine Gummibootfahrt wagen würde. Also, vom bequemen Sofa wieder in die nassen Stiefel und Oelzeug – nun riecht es ganz verführerisch nach „tartas fritas“, die mir von den männlichen Köchen auch schon mit Konservenbirnen angeboten werden! Doch ich bin zu nervös, um zu essen. Ich nehme nur ein „Versuecherli“ und mache mich im Regen eilend auf, um die angegebene Stelle zu inspizieren. Vielleicht, wenn man den richtigen Moment abwarten würde.....könnte es ohne Kenterung gehen. Denn vor dem Durchnässtwerden habe ich nicht Angst, aber vor einer Kenterung! Der Motor würde dann bestimmt nicht mehr laufen und wer weiss, was die 8°C kalten Brecher mit uns im schweren Oelzeug anstellen würden... Nein, das darf nicht riskiert werden. Ich bedanke mich bei den gastfreundlichen Marina-Leuten herzlich und trage jetzt mit Roberto unseren „Casimuli“ zum anderen Ende der Bucht. Hans ist schon voraus gegangen mit dem Motor auf den Schultern und kommt jetzt zurück, um mich beim Tragen abzulösen. Ich nehme den kleinen Anker aus dem Beiboot, damit es noch leichter wird und warte jetzt voraus. Die Fahrt überstehen wir - auch dank der Hilfe des unerschrockenen Offiziers Roberto - ohne Kenterung. Doch beide steigen wir, zwar erleichtert, aber recht durchnässt ins Cockpit von CASIMU. Waren wir wieder mal leichtsinnig! Die kommende Nacht lässt mich kaum schlafen. Die SW-Wind-Böen pfeifen mit Sturmstärke über den Ankerplatz, CASIMU tanzt wie besoffen und es ist, als wären wir auf

offenem Meer in Fahrt! Doch der Bügelanker hält und hält! Auch der nächste Tag ist stürmisch und regnerisch. Kommen wir hier wohl je noch weg? Ich backe auf unserem Reflektsofen ein Brot, das lenkt ab von dem „gefürchigen“ Wetter. Der Baro beginnt zu steigen und am nächsten Morgen vor 6 Uhr, bei „richtiger“ Tide wagen wir die Le Maire - Passierung nochmals, um später in den Beagle-Kanal zu gelangen. Logbucheintrag vom 7./ 8.Januar: „Bei hohem Barometerstand (1005.5), fast Flaute und mitgehendem Strom passieren wir bei wenig Seegang die lustige „Islote Veleros“, Felsen die wirklich wie stehende Segel aus dem Meer ragen, dann Cabo Buen Suceso, das diesmal friedlich da liegt. Die aufkommenden N bis NNW- Winde lassen uns bequem nach Westen Richtung Beagle Kanal segeln. Tief unten im Süden - zirka 60 sm entfernt - erahnen wir das berühmte Kap Hoorn. Weit vor uns die schneebedeckten Gipfel von Chile, die wir später aus der Nähe erleben werden.... Noch sind wir auf der argentinischen Seite, lassen Puerto Espanol in der Bahia Aguirre bei grauem, bedrohlichem Himmel und Wasser passieren. Um so schöner wird die Abendstimmung im Beagle Kanal: die Sonne scheint zwischendurch und die Wolken verfärben sich rötlich.



Beagle-Kanal vor Paso MacKinley

Die Sicht ist ausgezeichnet und wir geniessen die erholsame Abendfahrt im schmäler werdenden und gewundenen Paso MacKinley. Pinguine tauchen vor uns ab und viele Seevögel sind hier zuhause. Oefter werden wir seit nachmittag über Kanal 16 von den argentinischen Kontrollstellen auf der Nordseite des Beagles und von den chilenischen auf der Südseite angerufen, um uns zu identifizieren. Die Landesgrenze zieht sich etwa in der Mitte des Beagle Kanals durch. – Etwa um 21 Uhr, es ist noch hell, liegt Puerto Williams backbord querab. Ein heftiger Westwind erschwert uns jetzt die Weiterfahrt gegenan. Wir können hier in Puerto Williams (Chile) nicht anlegen, da wir in Argentinien noch nicht ausklariert haben. Wir müssen zuerst die 30 Meilen nach Ushuaia (Argentinien) weiterfahren, ausklarieren und dann zurück nach P.W., um in Chile einzuklarieren. Da sind Grenzen eben noch Grenzen! Der Gegenwind und die kurzen steilen Wellen machen die Fahrt nach Ushuaia sehr unbequem: 8 Stunden sind wir unterwegs - die ganze Nacht - Hans meist draussen in Kälte und Nässe. Vor Ushuaia – es ist jetzt bald 5 Uhr und schon hell - legt sich der Wind und wir machen an einer Boje beim AFASYN-Jachtclub fest. Judihui! Wir haben Ushuaia, die südlichste Stadt der Welt erreicht! Vorerst legen wir uns in der noch dösenden Stadt auch schlafen.“

### **Ushuaia- die südlichste Stadt der Welt (54°49'S)**

Gross ist sie geworden in den Mulden zu Füssen der imposanten Berge. Die Landschaft ist beeindruckend, der Ort nicht schön, aber auch nicht abstossend. Irgendwie typisch touristisch mahnt er an einen architektonisch unabgestimmten Schweizer Bergkurort ohne Schnee: viele Souvenirläden, aber auch Supermärkte, wo eigentlich alles zu haben ist und viele Restaurants und Beizli. Und natürlich Touristenbüros, die alle möglichen Ausflüge anbieten. Doch alles ist

irgendwie in einem angenehmen und keineswegs unsympathischen Rahmen. Die Touristen sind vorwiegend Argentinier, aber auch Europäer (ich höre öfters italienisch reden). Wir geniessen es, CASIMU wieder mal ziemlich unbesorgt am Steg liegen lassen und herum-schlendern zu können. Und dann vorallem das hervorragende Lammfleisch: das „cordero“ wird nach Feuerland-Art am Bauch aufgeschnitten und der ganze Körper an Zeltstangen ähnlichen Grillen schräg neben das Feuer gespannt und ganz langsam gebraten. Das Fett zerschmilzt einem auf der Zunge und das Fleisch ist zart und herrlich saftig! Die beste Zubereitungsart, die ich je geschmeckt habe! - Eine Woche vergeht mit einkaufen, mailen, waschen, putzen, essen, plaudern, wandern und kleineren Unterhaltsarbeiten im Flug. Wir haben beschlossen, das Kap der Kaps, Kap Hoorn zu umsegeln. Der argentinische Beamte kommt an Bord und erledigt gleich alles: Pass-Stempel, Schiff-Ausklarierung und Zollformalitäten. Das ist bequem! Am 15. Januar brechen wir nach einer einigermassen behobenen Computerpanne von Hans (leider gingen einige Daten und Fotos dabei verloren) gut vorbereitet und mit frischem Gemüse und Obst nach Puerto Williams in Chile auf.



Viele Kreuzfahrtschiffe, wenige Fischer und immer mehr Yachten besuchen Ushuaia. Der kleine rote brasilianische Hobbycat ist unterwegs in die Antarktis!

### **Puerto Williams** (noch südlicher als Ushuaia, aber keine Stadt! 54°56'S)

Auf der anderen, südlichen Seite des Beagle-Kanals, auf der grossen Insel Navarino, liegt das chilenische Puerto Williams, eine Niederlassung der Armada und Verwaltungssitz des chilenischen Teils der Antarktis. Im Seno Lautu, einem Fjord ähnlichen Arm, liegt das alte Armadaschiff MICALVI, das zum „Yachthafen“ umfunktioniert wurde. Hier liegt man zwar meist im Päckchen, aber dafür sehr sicher. (Es gibt zwei oder drei Jachten, die hier überwinterten während die Eigner z.B. nach Hause flogen.). Als wir an „HAWK“ (47' Alujacht aus den USA) festmachen, warten bereits vier Männer in Uniform auf der MICALVI, um gleich auf CASIMU hinüberzusteigen und das ganze Einklarierungs-Prozedere zu erledigen. Ich fülle ein Formular aus, die Pässe werden gestempelt, die Zollformalitäten erledigt und eine paar nette Worte getauscht. Da wir schon am nächsten Tag Richtung Cap Hoorn aufbrechen wollen, lädt uns der Beamte von der „Gobernacion Marittima“ ein, nachher auf seinem Büro vorbeizukommen, damit er uns das „Zarpe“ (Reisebewilligung und Routenbeschränkungen) für Cap Hoorn ausstellen kann. Als wir im Regen zu den etwas trostlos wirkenden Fertighäusern der Armada hochsteigen, kommen wir auch an der winzigen Bank vorbei. Doch der Geldautomat ist drinnen und so gibt es halt erst morgen chilenische Pesos. Unser „zarpe“ ist bereits sauber gedruckt. Alles läuft wie am Schnürchen. Neben den Routen- und Ankerplatzbeschränkungen unterschreibt der „capitan“ auch, dass wir rund um die Uhr Kanal 16 abhören, wir uns jeden Morgen um 8 Uhr und abends

um 20 Uhr beim nächsten chilenischen Kontrollposten über Funk melden. Beim Rundgang durch die Häuseransammlung entdecken wir ein paar armselige Läden, die zum Teil recht zufällig ausgestattet erscheinen. Gemüse und Früchte gibt es kaum zu kaufen, denn es ist Mittwoch und das Versorgungsschiff von Punta Arenas kommt nur jeden Freitag mit Frischwaren. Die beiden Restaurants wirken ungemütlich kalt und in keiner Weise „amächelig“. Sie sind um 20 Uhr noch nicht offen und die Heizung nicht an. Alles wirkt hier recht freudlos. Mit einer wichtigen Errungenschaft kehren wir an Bord zurück: Der für die Navigation in den chilenischen Kanälen so wichtige „Atlas hidrografico de Chile“ ist nach vielen mails, Telefons und Banküberweisung doch noch ans Ende der (chilenischen) Welt, zum Gemischtwarenhändler Hector gelangt. Ist das eine freudige Ueberraschung!

### **Auf zum Kap Hoorn!**

Die nordamerikanische Yacht HAWK, an der wir liegen, will am nächsten Mittag - nach eineinhalb Jahren in den chilenischen Kanälen - non stopp nach Australien aufbrechen und wartet noch auf den Zollbeamten. So machen wir uns auch auslaufbereit. Es regnet zwar und der Wind kommt aus Osten, wo wir doch jetzt eher Westwind bräuchten. Nach dem Mittag legen wir zusammen mit HAWK ab. Wir motoren durch den mit tiefen Wolken behängten Paso MacKinley und lassen uns verregnen. Bei diesem Wetter und den schlechten Windbedingungen schlüpfen wir schon nach 14 Meilen in den gut geschützten und hübschen Puerto Eugenia (eigentlich nicht auf der Ankerplatzliste des „zarpe“, aber nach unserer Anfrage bei der Kontrollstelle wurde er „autorizado“). Wir ankern hinter dem kleinen vorgelagerten Inselchen. Wir faulenzen, navigieren, jassen, kochen und essen und schlafen bei steigendem Baro und aufklarendem, kaltem Nachthimmel herrlich ruhig. Am nächsten Morgen, dem 17. Januar, ist es freundlich, der Baro auf 1000 mb, Tendenz steigend. Wir brechen rechtzeitig auf. Vielleicht erreichen wir mit dem frischen Westwind bis abends die Caleta Martial, von der es dann nur noch ein Katzensprung zum Cap Hoorn waere. Wir segeln an der Insel Snipe und dem davorliegenden Wrack vorbei durch den Paso Picton (zwischen Isla Navarino und Isla Picton), am besonnenen winzigen Armada-Oertchen Puerto Toro vorbei, wo wir gerne auf der Rückreise am kleinen Steg festmachen möchten. Der Wind dreht auf WSW und als wir in den Paso Goree (zwischen Isla Navarino und Isla Lennox) auf Südwestkurs gehen sollten, um die offene Bahia Nassau zu erreichen, haben wir gegen Wind und Wellen keine Chance voranzukommen. Doch wir haben eine Alternative. Also wird die Route geändert und ich gebe die bereits vorbereiteten Wegpunkte für die Caleta Lennox ein. So können wir einen Südostkurs segeln und kommen an der Nordseite der Insel Lennox mit 5 bis 6 Windstärken gut voran. Als wir das kleine, vorgelagerte Inselchen in der Nordostecke umrunden, überfallen uns heftige Schauer mit starken Böen. Doch der Spuk ist nach etwa einer halben Stunde vorbei, und wir ankern bei wieder ruhigen Bedingungen und hervorguckender Abendsonne vor dem Steg der Armada-Kontrollstelle. Schön und idyllisch liegt dieser Ankerplatz in einer natürlichen grünen Bucht mit einzelnen Inselchen. Wir packen Schokolade in den Rucksack und fahren mit dem Beiboot zum einzigen bewohnten Haus. Eine junge Armada-Familie mit zwei lustigen kleinen Töchtern lebt hier in der Abgeschiedenheit für ein Jahr. Etwa alle zwei Monate kommt das Versorgungsschiff vorbei und bringt ihnen das, was sie zum Leben brauchen: Lebensmittel, Haushaltzeug, Gas, Diesel für den Generator usw. Besuch bekommen sie praktisch nie, deshalb freuen sie sich, dass wir bei ihnen reinschauen. Gerne gehen wir noch ein bisschen wandern. Hier ist es wie überall auf den Inseln sehr nass, und wir laufen ganz weich über Moos und Moorpflanzen durch Feuchtwald und felsigen Buchten entlang. – Der Baro ist hoch, der Wetterfax zeigt zwar ein bald ankommendes Tief an, doch wir wagen es trotzdem. Am nächsten Morgen früh, vor 6 Uhr, brechen wir gespannt und voller Respekt auf und queren die offene Bahia Nassau, die oft sehr ruppig bis gefährlich sein kann.

(Wegen einer magnetischen Anomalie wurde sie früheren Schiffen etwa zum Verhängnis, da die Kompass-Anzeigen ganz falsch waren. Da haben wir es heute mit dem GPS schon viel leichter!) Die Bahia zeigt sich uns von ihrer sanften Seite und bald passieren wir das „Meer-Nashorn“ Evout. Wir haben einen Prachtstag erwischt: zwischen den wenigen Wolken zeigt sich sogar die Sonne, wenn auch etwas milchig. Vor uns liegen die felsigen dramatischen Inseln Islas Barnevelt und Deceit, schwarz und markant ragen sie aus dem Meer.



Und hinter Deceit erblicken wir das Kap Hoorn. Es ist von NE her allerdings nicht sehr spektakulär, sondern eher dem Niesen ähnlich. Trotzdem, es ist ein besonderer Augenblick, wenn man diesen in der Schifffahrtsgeschichte einmaligen Felsen zum ersten Mal erblickt. Wir sind noch keinem Schiff begegnet. Wir segeln zwischen den vielen schwarzen Felsenerhebungen der Isla Deceit durch: einfach wuchtig diese markanten Felsen! Und jetzt fehlen uns nur noch ein paar wenige Meilen zur Ostbucht Caleta Leon der Isla Hornos, wo man an Land kann, wenn es die Wetterbedingungen erlauben.



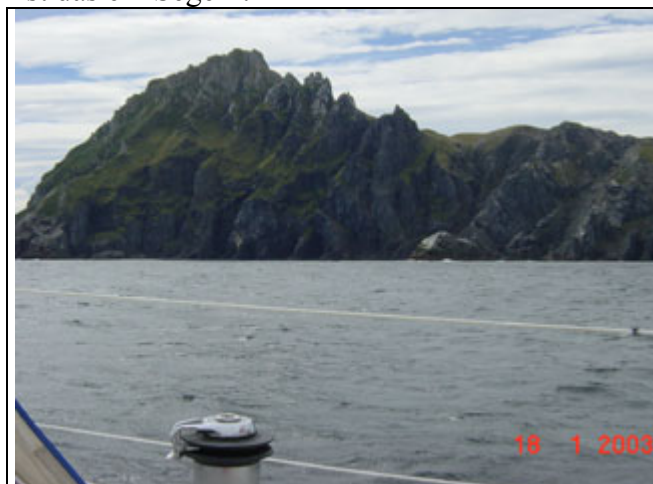
Blick auf das Kap von Osten.

Der Baro fällt kontinuierlich, doch noch nicht dramatisch. Wir wollen versuchen zu ankern, um der Armada-Familie einen Besuch abzustatten und einen kleinen Rundgang zu machen. Eigentlich ist diese Caleta keine richtige Bucht, sondern nur eine kleine Wölbung in der felsigen Wand, wo die Wassertiefen etwas abnehmen. Henk Boersma, ein Kenner, hat uns geraten, etwas weiter aussen auf 30 Meter zu ankern, da weiter innen der Ankergrund felsig sei und schon einige Anker unten lägen. Als der Anker fällt, ist schon alles bereit für den kurzen Ausflug. Mit Herzklopfen kletterte ich ins Dinghi. Wir haben nicht allzu starken Nordwind, doch am Hoorn weiss man nie. Die Wetterverhältnisse können sich rasant ändern. Schnell und keuchend steige ich die Holztreppe am Felsen hoch. Oben erwartet uns schon der Armada-Angestellte, der hier mit seiner Frau für ein Jahr lebt. Auch sie werden etwa alle 2 bis 3 Monate mit dem Nötigsten versorgt. Manchmal mit dem Helikopter, wenn das Meer zu wild ist, doch oft kann auch kein

Helikopter landen wegen den heftigen Winden. Wir bekommen einen Fruchtsaft serviert, einen schönen Stempel in den Pass, kaufen ein paar kostbare Postkarten mit Spezialstempel und tragen uns ins Buch der „visitantes“ ein. Nach einem Schwatz und dem üblichen Rundgang – mit dauerndem Runterschliern zum Ankerplatz - drängt es mich die Treppen runter zum Dinghi. CASIMU einfach so unbemannt (oder unbefraut) zu lassen, ist nicht ganz ohne Risiko. Mir sitzt die Erfahrung von Buen Suceso noch im Genick! Doch alles geht gut.

**Und nun eigentlich erst folgt der Höhepunkt: wir umsegeln das mächtige, schwarze Kap Hoorn von Osten nach Westen. Kap Hoorn liegt im Norden!**

Der eindrucksvolle, schwarze Fels ist erst von Süden in seiner ganzen Wucht wahrnehmbar. Auch bei hellem Licht und zeitweise milchiger Sonnenbestrahlung wirkt er Respekt einflössend, geheimnisvoll, magisch. Wie muss er erst bei bedrohlicher Bewölkung erschrecken und bei Sturm, wenn die mächtigen weissen Brecher an die steilen Felsen schlagen? Was hat dieses verschwegene Kap schon alles an Angst und Leiden, aber auch an Freude und Triumph gesehen? Ist das ein Segeln!



Kap Hoorn liegt im Norden!

Mit nördlichem Wind von 5 Beaufort – also idealen Sight-seeing-Bedingungen - nahe am gefürchtesten Kap vorbei! Wir können es kaum fassen. Doch der Baro fällt weiter und jetzt wesentlich schneller als noch am Morgen. Wir müssen schauen, dass wir in die Caleta Martial kommen. Doch als wir an den beiden mächtigen nord-westlichen „Wächterfelsen“ der Insel Hornos vorbei segeln, nimmt der Wind zu, die Passage zwischen der Insel Hornos und Herschel müssen wir mit starkem Gegenwind und ekligen kurzen und brechenden Wellen zurücklegen. Der Weg zur Caleta Martial wird wirklich zur Marter!! Hans steht ganz durchnässt am Steuer. Dazu bin ich in grossem Zweifel, ob wir bei dem nun auf NE drehenden Starkwind überhaupt dort liegen können. Wo sonst? Sie ist die einzige erlaubte Ankerbucht in der Wollaston-Gruppe. Ich habe aber eine Alternative bereit. „Wollen wir nicht jetzt schon gleich abfallen und in den „Puerto Maxwell“ bei der Isla Hermite segeln, der bei Ostwind gut geschützt sein soll?“ rufe ich Hans zu. Er ist zwar von der Armada nicht als "fondeadero autorizado“ aufgeführt, aber „en caso de emergencia o por fuerza mayor“ – also im Notfall oder durch höhere Macht - braucht man bloss über Funk zu bitten, dass sie doch den anderen Ankerplatz bewilligen möchten. Und das geschieht eigentlich immer prompt mit einem „si, autorizado y buena navegacion“. Wir quälen uns mit Motor und Segeln noch weiter, dem „Paso Mar del Sur“ entgegen, einem engen Verbindungskanal zwischen der Insel Herschel und Deceit. Hier sind die Bedingungen wider Erwarten erträglicher und mit stark böigem Wind nähern wir uns mit NW-Kurs der Caleta Martial. Doch schon von weitem nehmen wir die schäumenden Wellen wahr, die in die ganze Bahia Arquistade und in die nach Osten hin offene Bucht Martial regelmässig anschwellen. Nein,

da können wir keinesfalls ankern! Bereits ist es halb neun am Abend. Wir haben heute bereits 76 Meilen zurückgelegt und den Ausflug auf der Isla Hornos und sind etwas müde. Doch zum Glück sind hier tief im Süden die Sommertage so lang. Bis zehn Uhr abends allerdings sollten wir den Ankerplatz gefunden haben. Wir biegen um die NE-Ecke der Insel Herschel in den Franklin-Kanal, der mit einigen Inselchen und Untiefen aufwartet. Doch wenn wir uns ziemlich dicht an die Küste der Insel Herschel halten, sollte das eigentlich kein Problem sein. Wir navigieren jetzt auf Sicht, da die Wegpunkte zwar im GPS eingegeben, aber leider mit der Karte nicht übereinstimmen. Wenn wir nach ihnen fahren wollten, würden wir öfters mal landen! Kaum sind wir in den Franklin eingebogen – jetzt mit achterlichem Wind- tauchen einige dunkle, grosse Delfine auf, die uns rechts und links begleiten, als wollten sie uns den Durchgang durch die Untiefen weisen. Sie bleiben stets nahe an CASIMU und begleiten uns auch durch den Eingang in den Puerto Maxwell – der von vier Inseln umrahmt wird. Der Wind pfeift auch hier zünftig hinein, die Wassertiefen sind fast überall 30 Meter oder mehr und hinter einem ganz kleinen Inselchen, wo die Wassertiefen „ankerfähig“ würden, liegen ganze Felder von dem gummiartigen, sehr zähen und grossblättrigen Kelp. Allerdings scheint es an diesem Platz fast windstill. Hier ankert bereits eine grosse französische Jacht mit Leinen zum Land und zum Inselchen. Wir suchen weiter nach einem geeigneten Ankerplatz für die Nacht. Die „Franklin“-Delfine begleiten uns auf der Suche und verlassen uns erst, als um halb zehn abends unser Anker in 9 Meter Tiefe fällt- etwas geschützt vom Nordostwind - im Verbindungsarm der Inseln Hermite und Maxwell. Der Arm ist nicht vermessen, sondern auf der Karte einfach als untief hellblau gefärbt. Etwas beunruhigend gucken kleine Felszacken in etwa 30 Meter Entfernung hinter dem Heck hervor. Doch wir liegen ziemlich ruhig und die Böen halten sich in Grenzen. Das bleibt auch während dem Nachtessen und den ersten Stunden Schlaf so. Doch um drei Uhr morgens hat der Wind mit etwa 30 Knoten und stärkeren Böen von NE auf E gedreht, rupft und reisst an CASIMU und erzeugt auch Wellen. Wir halten abwechslungsweise Ankerwache, trotz zwei eingeschalteten Anker-Alarmen in den GPS-Geräten. Denn würde der Anker nicht halten, müsste einer von uns gleich hinaus stürzen können und den Motor starten. Die Felszacken sind zu nahe! Es ist kalt, nur etwa 13 Grad und wir schlüpfen abwechselnd wieder ins warme Bett, bis wir gegen Morgen den Ofen anzünden. Doch wieder einmal bewährt sich unser Anker und wohl auch unsere Ankermethode mit dem ausgiebigen aber dosierten Einreissen des Ankers. Zudem setzt Hans stets zwei Leinen, die die Kette entlasten und in den Böen etwas elastisch nachgeben. Oft verringert er mit einem oder zwei Reitgewichten zu je 12 kg das temperamentvolle Tanzen unseres doch eher leichten CASIMUs. Mit dem Setzen eines zweiten Ankers oder sogar mehreren Ankern haben wir keine so gute Erfahrungen gemacht und Leinen zum Land setzen wir nur, wenn es wirklich nicht anders geht. Der Wind dreht hier oft und rasant, und dann sind Leinen oft „am falschen Ort“. Schwoien ist allemal besser, wenn es genügend Raum dazu hat. - Der Baro ist morgens um 5 Uhr um ganze 30 mb gefallen seit unserem Aufbruch zum Hoorn vor 24 Stunden, und zwar von 1001.1 auf 971.4. Das Wetter ist regnerisch und stürmisch und wir werden so keinesfalls auslaufen. Doch wo können wir sicherer und vor allem auch gemütlicher liegen? Die französische Jacht läuft am Nachmittag aus, und ich erkundige mich über Funk nach dem Inselchen-Ankerplatz. Sie meinen, sie hätten eine ruhige Nacht gehabt. Also versuchen wir es doch auch mal hinter dem winzigen Inselchen im Südwestzipfel des Puerto. Ausser einzelnen recht zahmen Böen ist es hier fast windstill. Unangenehm ist dieser dichte Kelpteppich. Ob da der Anker hält? Wir versuchen es ohne Land-Leinen, denn die würden CASIMU nur quer zu den Böen stellen, was wir nun wirklich nicht als ideal empfinden. Der Anker hält, und wir können sogar schwoien ohne die Kelpteppiche zu berühren. Es regnet und regnet. Diese Nacht können wir ruhig und unbesorgt schlafen. – Am nächsten Morgen steigt der Baro wieder, es hat aufgehört zu regnen, alles bestens. Doch beim Auslaufen hinterlässt der Motor enormen Rauch!

Niedergangstreppe hoch geklappt und Motor-Check: Der Wasser-Ansaug ist schlecht, d.h. mit Luft durchsetzt. Filter wird gereinigt, da er Kelpteile enthält. Eingangs Franklin Canal wieder das Gleiche: Rauch und der Auspuff „brünzlet“ kaum Wasser. Eigentlich ist es mir schon nicht so wohl, keine 20 Meilen weg vom Cap Hoorn, mitten in diesem Insel- und Kanal-Gewirr ohne funktionierenden Motor dahin zu wiegen. Ich möchte zurück zum nahen Ankerplatz, bis Hans das „corpus delicti“ des streikenden Motors gefunden hat. Doch er meint, wir hätten ja zur Not auch noch die Segel und er könnte auch hier tauchen, wenn es nötig wäre. Nun, wieder sind im Filter Kelpteile, doch die Meerwasser-Zufuhr läuft auch bei gereinigtem Filter nicht zufriedenstellend. „Ich verstehe zwar nichts von Motoren, aber ist da nicht Kelp draussen am Rumpf vor dem Ansaug? Das wäre doch eigentlich das Naheliegendste, oder?“, meine ich. Nun, um es kurz zu machen, Hans muss nicht tauchen, sondern er hat am Nachmittag nach langem Testen die Idee, dass wir mit der Bimbo- Luftpumpe mal den Ansaug von innen zünftig durchblasen. Und es hilft! Plötzlich fließt wieder Wasser, die Rauchfahne am Heck verschwindet und der Motor ist wieder „geflickt“. Doch der halbe Tag war recht stressig gewesen, bis wir wussten, woran es denn eigentlich lag. – Zudem werde ich eingangs Bahia Nassau seit langem wieder mal seekrank. In Fleece-Wäsche, Schlafsack und unter zwei Decken friere ich immer noch jämmerlich. Doch gegen Abend, als die konfuse Dünung aufhört, bin ich wieder wohlauf und wir legen am Steg des kleinen Oertchens Puerto Toro an. Schon ist der Armada-Angehörige mit seinen zwei schmucken Söhnen zu unserem Empfang am Steg.

### **Puerto Toro**

Wir liegen hinter dem Fischerboot von Mario. Mario ist Centolla-Fischer. Das sind diese grossen, berühmten chilenischen Meerspinnen. Luxuriöse Leckerbissen! Gleich offeriert er uns zwei.



Mario lebt mit seiner Familie hier.



Das südlichste Treibhaus der Welt in Puerto Toro

Er käme sie uns auch putzen, das heisst „schälen“, ich solle sie mal vorerst zehn Minuten im Wasser kochen. Und um 10 Uhr abends steht jetzt Mario in unserer Küche und schlitzt die roten

Schalen der Langusten ähnlichen Spinnenbeine mit seinem Schnitzer auf. Das geht in Windeseile. Und schon nach etwa einer Viertelstunde haben wir eine Schüssel voll feinstes Krabbenfleisch, mehr als ein Kilo. Wir geben ihm einen Rotwein, die drei letzten Äpfel und Schokolade. Erfreut über den Tausch steigt er den Hügel hoch zu seiner Familie mit den vier Kindern. Wir schlemmen: feinstes, saftiges Krabbenfleisch à la Provencale! – Am nächsten Tag lädt uns Mario zu sich nach Hause ein. Nochmals kommt es zu einem Centolla-Tauschgeschäft. Mario braucht Benzin und gibt uns dafür tief gefrorenes Krabbenfleisch: kochfertig!- Nach einem ruhigen Ankertag mit Rudern hinter den Holger Inselchen im Beagle Kanal klarieren wir in einer Stunde in Puerto Williams aus, um schon am Nachmittag wieder in Ushuaia, Argentinien einzuklarieren. – Nie hätte ich mir vorgestellt, dass dieser achttägige Spezial-Törn zum Cap Hoorn so wundervoll, wuchtig aber auch Respekt heischend sein würde. Es hat sich auf jeden Fall gelohnt!! Wir werden hier im argentinischen Ushuaia noch reichlich bunkern, denn die nächsten Monate in den chilenischen Kanälen wird es sehr einsam sein und keine Einkaufsmöglichkeiten geben. Vielleicht musst du auch etwas länger auf einen Bericht mit Fotos warten.

Ushuaia, den 23. Januar 2003      Heidi Brenner