

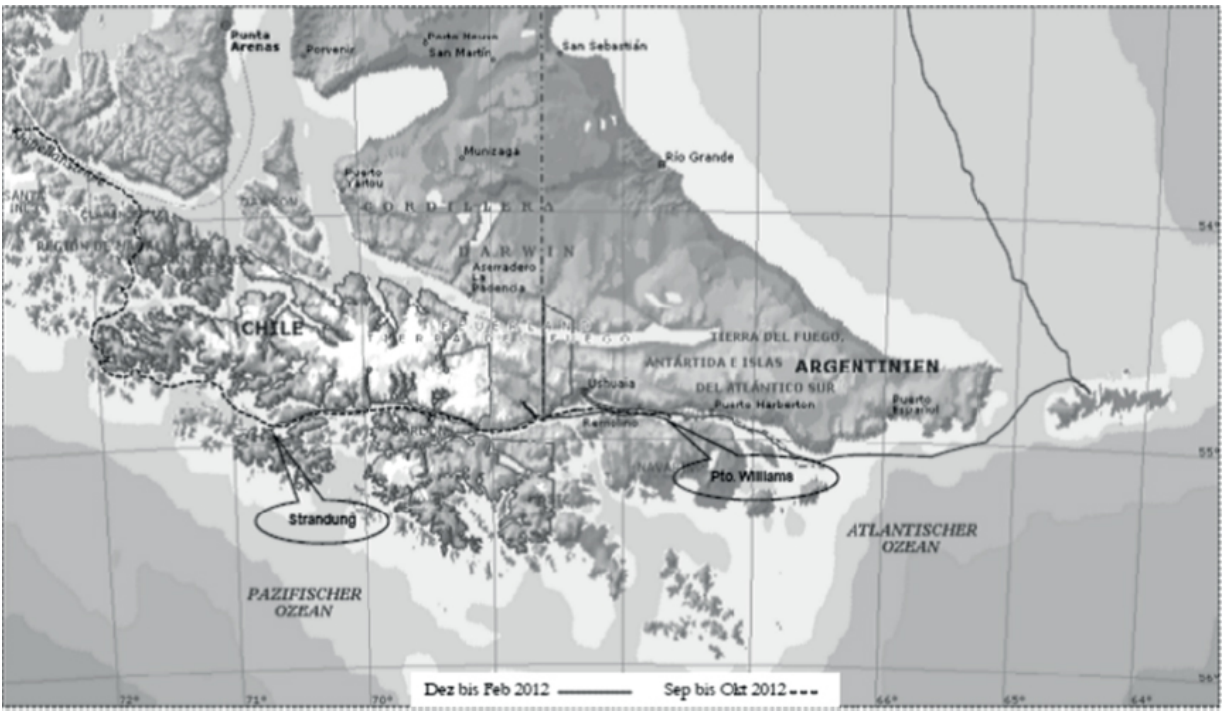
Strandung am Ende der Welt

Bohnen Mit Katzen:

**Schiffbruch
und die Kanäle Patagoniens**



Karl W. Bohne



Titelfoto: BOMIKA bei der Bergung in Puerto Engaño
Foto von: ©Michael Wnuk, SY Marlin

Routenzeichnungen:

1. Ankunft, Strandung und Weiterfahrt in Südpatagonien
2. Route der BOMIKA von Sep 2008 in Funtana, Croatien bis Puerto Montt, Feb 2013

Weitere Bücher der BOMIKA

(noch in Arbeit, Titel-Änderungen vorbehalten):

- Das Leben danach: Die Bohnen segeln mit ihren Katzen in der Welt herum
- Tropen und Eis: vom Regenwald zu den Gletschern

Inhaltsverzeichnis

Vorgeschichte

Crew und Schiff

Auf in die Kanäle Patagoniens

Wilde Natur, Wasserfälle und Gletscher

Die sicherste Ankerbucht in der Gegend

Ein Unglück kommt selten allein

Hilfe naht

Ist Bomika verloren?

Bergung am Ende der Welt

Willkommen in Pto. Williams

Abschleppen - reine Formsache

Pto. Williams, ein besonderer Flecken Chiles

Club Naval de Yates Micalvi

Wir sind nicht die Einzigen

Wie kommen wir aus dem Wasser?

Alle Hürden beseitigt?

Bomika schwimmt wieder!

Schiffsversicherung

Hilfe und Hilfestellung

Wie verkraftet man das eigentlich?

Kommen wir hier noch mal weg?

Aufbruch im Frühling

Puerto Consuelo, Natales

Die nächste Hürde

Was uns wohl noch alles erwartet?

Endlich am Ziel

Dies und Das

Ein herzliches Danke

Vorgeschichte

Wir, das sind meine bessere Hälfte Lisa und meine Wenigkeit, genannt Charly, sowie unsere beiden Miezen, die unsere Abenteuer mit uns teilen und das Leben an Bord ebenso genießen wie wir, sind im August 2008 aufgebrochen, die Welt mit einem Segelschiff zu entdecken. Nachdem für uns Münchner das Mittelmeer näher ist als die Nordsee, haben wir unsere Reise in Funtana, Istrien gestartet, eine Runde durchs Mittelmeer gedreht, um auch Israel und Ägypten kennen zu lernen und sind schließlich in der südlichen Karibik gelandet. Von Tobago aus versuchen wir uns an einem „unmöglichen“ Törn, wie uns viele andere Segler versichern. Nicht nur gegen den Passat, sondern auch gegen den kräftigen Guyana-Strom, rund 3.000sm unter widrigen Bedingungen bis nach Salvador, Brasilien mit Zwischenstopps in Suriname und Französisch Guyana. Wir wollen diesen Streckenabschnitt bewusst trotz aller Unkenrufe probieren. Umkehren kann man ja immer und für uns ist es auch eine Testfahrt im Hinblick auf die geplante Weiterreise in die südlichen Breiten Patagoniens zur Kap Horn Region. Nun, es war eine schwierige Reise, die auch psychologisch einiges von uns forderte, aber wir haben sie gut überstanden und fühlten uns danach auch viel sicherer, den hohen Ansprüchen für die südlichen Breiten gewappnet zu sein. Von Salvador ging es weiter südwärts entlang der Brasilianischen Küste und von dort nach Uruguay. Den Rio de la Plata hinauf in den Rio Uruguay und Rio Negro, und von Piriapolis nach Mar del Plata, Argentinien entlang zur Staateninsel und durch die LeMair-Strasse in den Beagle Kanal. Diese Reise wird in unseren ersten Büchern

beschrieben, doch das eigentliche und größte Abenteuer steht uns noch bevor.

Crew und Schiff

Lisa, aufgewachsen auf einem Bauernhof, segelt erst seit unserer Hochzeitsreise 1998, damals noch mit unserem kleinen, knapp 5m langen Kajütkreuzer „Erbse“. Sie fühlt sich jedoch wohl an Bord und misst das Landleben keineswegs. Ich selbst segele seit meiner Jugend und habe mit Lisa endlich meine Traumfrau gefunden, mit der ich meine Segelträume gemeinsam verwirklichen kann.

Ebenso mit von der Partie sind unsere beiden Bordtiger: Feivel, den wir damals einjährig aus dem Tierheim geholt haben und der nunmehr den Macho an Bord spielt und mit großem Appetit versucht, Garfield (oder dessen untergroße Figur) zu imitieren. Tita ist dagegen sehr zierlich, aber ebenso sehr abenteuerlustig. Sie stammt aus Madeira und am interessantesten für sie sind Leinen, Großbäume und Masten. Ungewöhnlich ist nur, dass beide keine große Freude an frischem Fisch verspüren, es sei denn, er kommt aus einer frisch geöffneten Dose.

Unser schwimmendes Heim ist eine Bavaria 40 Ocean mit Mittelcockpit. Nachgerüstet mit kräftigen Davits, Bugsprit und Deckshaus bzw. „Doghouse“, denn das Dach über dem Cockpit bietet viel Schutz vor Sonne, Wind und Regen. Mit ihren nunmehr 10 Jahren hat sie uns nie im Stich gelassen, auf den letzten 22.000sm brav alle Abenteuer mitgemacht und segelt wunderbar trotz der Überladung, die wir ihr aufgebürdet haben.

Für diejenigen, die unsere ersten Bücher nicht kennen, noch kurz die Erläuterung unseres Schiffsnamens: er ist eine

Abkürzung für die Crewmitglieder aus Nachname bzw.
Gattung: „**Bohnen mit Katzen**“.

Auf in die Kanäle Patagoniens

Zunächst mal eine Definition zur Lage von Patagonien. Der Name ist ja fast jedem ein Begriff, doch wo fängt es an, wo hört es auf? Den südlichen Zipfel von Südamerika teilen sich zwei Länder: Argentinien im Osten, Atlantikseite und Chile im Westen, Pazifikseite. Die Landesgrenze verläuft entlang der Anden und biegt bei Feuerland nach Osten ab. Beide Länder bezeichnen als Patagonien die dünn besiedelte Gegend im Süden ihres Landes. In Argentinien ist es fast das ganze Land südlich von Mar del Plata bis Feuerland, für Chile zählt südlich von Pto. Montt alles zu Patagonien inklusive Kap Horn. Um vom Atlantik in den Pazifik zu gelangen, gibt es außer dem Panamakanal und der oft zugefrorenen Nord-West-Passage in der Arktis 3 Möglichkeiten:

a) die Magellan Straße nördlich von Feuerland, die aber oft recht windig und stürmisch ist. Der Wind wird durch die schroffe Küste durch den Kanal gepresst und in der Mitte, Nahe Punta Arenas, treffen dann der Ostwind vom Südatlantik und der Westwind aus dem Südpazifik genauso aufeinander wie die Strömungen aus den Ozeanen. Nicht umsonst gibt es in der Magellan Straße seit ihrer Entdeckung durch Fernandez Magellanes jede Menge Schiffswracks, zu denen sich jedes Jahr neue hinzugesellen.

b) den Beagle Kanal südlich von Feuerland. Auch hier kann es sehr stürmisch blasen, dafür gibt es viele Buchten, Fjorde und Gletscher zu besuchen. Bei südlichen Winden merkt man an der kühlen Temperatur die Nähe zur Antarktis. Der Kanal wird nicht durch Festland, sondern durch Inseln und Inselchen gebildet, die südlichste davon ist Kap Horn. Und damit sind wir bei der dritten Möglichkeit.

c) die Francis Drake Passage ist das Fahrwasser zwischen Kap Horn und der Antarktis. Auch hier gibt es schöne, ruhige Tage, aber das Wetter ändert sich sehr schnell und die Passage wird ihrem stürmischen und gefährlichem Ruf meist gerecht.

Nach unserem Aufenthalt in Ushuaia (Argentinien), der südlichsten Stadt der Welt, steht als nächstes der südlichste Yachtclub der Welt (Chile) auf dem Programm. Ein kräftiger Westwind treibt uns zügig vor sich her zurück nach Osten. Irgendwie schon blöd, dass man die so hart erkämpfte Strecke wieder zurück muss, um in Chile einzuklarieren – oder andersherum an Pto. Williams vorbei nach Ushuaia muss, um für Argentinien auszuklarieren. Denn die Grundströmung im Beagle läuft ostwärts, die meist kräftigen Winde kommen aus Westen und drehen nur selten auf Ostwind. Gleichzeitig sind wir aber schon gespannt auf Chile.

Kap Horn oder gar die Antarktis stehen zwar nicht auf unserem Programm, denn für den südlichen Felsen sind wir nicht ambitioniert genug und die Antarktis ist uns doch einen Tick zu kalt, dazu die oft stürmische Drake-Passage und bei beiden gilt: wegen der schnellen Wetteränderungen muss immer einer an Bord bleiben. Nur zu Zweit und ohne Außenborder am Dingi bedeutet das keine gemeinsamen Ausflüge und die Gefahr, nicht mehr zurück an Bord zu kommen. Aber die Buchten und Gletscher in den Kanälen Patagoniens sollen dem ja in nichts nachstehen. Und das wollen wir ausprobieren.

Aber nun der Reihe nach. Die 28sm von Ushuaia aus sind mit kräftigem Rückenwind recht schnell zurückgelegt, nach nur 5 ½ Std. liegen wir zunächst vor Anker im Seno Lautu, verlegen uns dann aber doch in den Yachtclub. Bei 20-25Kn Wind wird es sonst schwierig, ohne Außenborder an Land zu

rudern und im Yachtclub liegt man viel geschützter. Puerto Williams ist ein kleiner Ort auf der Insel Navarino, gehört zur Region Cabo de Hornos und verfügt über einen Yachtclub, der nach dem alten Rheindampfer „Micalvi“ benannt ist. Die „Micalvi“ wurde, nachdem sie als Passagier und Frachtdampfer ausgedient hatte, in der Nebenbucht des Seno Lauta auf Grund gesetzt und dient seitdem als Clubhaus und Pier für die Yachten. Die Yachten liegen längsseits im Päckchen, was immer wieder zu einer Aufführung eines Schwanenseeballetts der Yachten und viel Bewegung sorgt. Denn meist wollen die innen liegenden Yachten zuerst auslaufen, dazu müssen die außen liegenden Yachten kurz weg und rücken dann weiter nach innen. Doch in der Regel geht das immer geordnet und viel einfacher ab als vorher gedacht, denn alle stimmen sich ab und selbst im Winter finden sich genug helfende Hände. Bomika wird in so einen Ringeltanz gleich am Tag nach der Ankunft mit einbezogen und wandert von ihrer Position „Mitte außen“ innerhalb einiger Tage nach „Hinten innen“.

Das Einklarieren bei den Behörden ist ebenfalls recht einfach und geht sehr zügig. Zoll und Immigration, vorgewarnt durch die Anmeldung per Funk, kommen zur Capitania und sparen so weitere Wege zu den verschiedenen Ämtern, alles erfolgt praktisch gleichzeitig und effektiv.

Die ursprüngliche Indianische Siedlung wurde zugunsten des Militärstützpunktes ostwärts verlegt in das heutige Villa Ukika, dessen Hauptattraktion das namensgleiche Steinhaus neben dem Kinderspielplatz ist. Dieses Haus dient auch als Museum und dort werden Souvenirs und Handarbeiten der Yaghan Indios verkauft, bei unserem Besuch durch 2 nette Chicas im Alter von 10 und 11 Jahren sowie dem kleinen Bruder mit 8 Jahren vertreten. Die Kinder lernen in der Schule neben Englisch auch wieder die alte Indiosprache

Yaghan und zeigen uns stolz eine Tafel, auf der verschiedene Wörter in Spanisch und Yaghan aufgelistet sind. Die verbliebenen Indios leben hauptsächlich vom Fischfang und der staatlichen Unterstützung, wozu also übermäßig arbeiten? Neben und um den Stützpunkt haben sich dann ehemalige Marineangehörige und Zivilarbeiter niedergelassen und mit der Zeit ist der Ort angewachsen und die Anwohner haben sich über die Jahrzehnte vermischt. Ein Schild verkündet „2.262 habitantes“, wobei aber alle abgelegenen Siedlungen oder Einöden in der gesamten Region mitgezählt sind und es wird getuschelt, dass auch länger verweilende Touristen mitgezählt wurden, um die Einwohnerzahl zu erhöhen. Puerto Williams selbst dürfte nach eigener Einschätzung kaum 1.500 Einwohner überschreiten. Die Versorgung erfolgt über die wöchentlich verkehrende Fähre aus Punta Arenas. Es gibt mehrere Supermärkte, die bei größeren Einkäufen teilweise auch Lieferungen zum Yachtclub übernehmen. Bei Bedarf kann man auch Bestellungen aufgeben, die dann mit der nächsten Fähre geliefert werden. Somit ist die Versorgung in Puerto Williams bei weitem nicht so schlecht, wie uns vorher berichtet wurde. Viele Straßenschilder in Pto. Williams bestehen aus länglichen Holzscheiben, die an Seilen an einem Holzgalgen baumeln und neben dem Straßennamen ein geschnitztes Bild sowie die historische Geschichte dazu beschreiben. Ebenfalls einen Besuch wert ist das „Martin Guisinde-Museum“, in dessen Garten alte Walknochen liegen. Im Inneren wird neben Ausstellungsstücken zur Historie von Indios und Besiedelung eine Bibliothek mit Leseraum sowie Internet kostenlos zur Verfügung gestellt. Dort finden auch manchmal Vorträge statt über die verschiedensten Themen, wie z.B. Archäologie, Umwelt oder Klimaveränderungen.

Für Montag, den 16. Jan haben wir einen Landausflug ins Landesinnere geplant, um die raue Wildnis etwas genauer zu inspizieren. Aber wie so oft, kommt es doch anders. Die türkische Yacht aus Istanbul will entweder heute oder auch morgen auslaufen. Bevor wir uns auf den Weg machen, wollen sie daher vorsichtshalber um parken und sich außen ans Päckchen legen. Doch bereits kurze Zeit später, gerade als ich mich auf dem königlichen Thron der Kloschüssel niedergelassen habe, muss es gleich sein. So ein Sch..., nicht mal ruhige 5 Minuten sind einem vergönnt, wegen nichts und wieder nichts. Erst weiß der türkische Skipper noch nicht, wann er los will, dann hat es keine 2 Minuten Zeit. Und ich dachte immer, Türken sind nicht so hektisch und eher südländisch geeicht - denkste, Puppe! Oder ist es die Ausnahme der Regel? Unseren Spaziergang müssen wir trotzdem noch verschieben, denn die „Alkyone“ läuft wieder ein, nach erfolgter Kap Horn Umrundung. Hans von der „Resolute“ kommt noch bei uns vorbei, Herbert folgt, kurz nachdem sich Hans verabschiedet hat. So eine Bavaria in Patagonien macht anscheinend neugierig. Es stellt sich auch heraus, dass der Haupteigner Hans nicht nur derselbe Jahrgang ist wie ich, sondern ebenfalls in Pasing aufwuchs und wir zusammen die Grundausbildung beim Heer in der Münchner Bayernkaserne absolviert haben. Und nun treffen wir uns hier in Puerto Williams in Patagonien wieder! Einmal mehr zeigt sich, wie klein doch die Welt ist! Nach dem Verabschieden und einer verspäteten Morgendusche fehlt nur noch das Frühstück, das durch eine späte Brotzeit ersetzt wird. Bis wir endlich los kommen, ist $\frac{1}{2}$ Zwei bereits durch, aber die geplante Route sollte ja auch nicht mehr als 4 Stunden, bei langsamer Gangart und Pausen zum Knipsen also auf jeden Fall unter 6 Stunden dauern. Also kein Problem, da es erst nach 23.00h anfängt, dunkel zu werden.

Die ersten Kilometer geht es auf einer Schotterstraße entlang. Unterwegs kommen wir an einer Ermita vorbei -

keine Einsiedelei, sondern eine kleine Marienkapelle mit geschnitzten Dankestafeln und bemalter Dachpfanne, eben mit einfachen Mitteln liebevoll ausgestattet. Auf einer Lichtung mit abgestorbenen Bäumen treffen wir eine Art Falke, der sich auf einem der kahlen Baumstämme kurz niederlässt. Das Rauschen des Wassers wird lauter als wir am Wasserreservoir ankommen, das von Bergflüssen gespeist wird und die Wasserversorgung des Ortes sicherstellt. Hier hört auch die Schotterstraße auf und es beginnt die Naturschutzzone. Niemand ist da, alles ist verlassen und wir können uns frei bewegen. Eine Wandertafel verspricht, dass es nur 3 km bis zur Cerro Bandera sind, doch wie sich herausstellen soll, ist das wohl die Untertreibung des Jahrhunderts. Tatsächlich sollte man für den einfachen Weg eher 5 Stunden einplanen. Doch beim Weitermarschieren durch den Wald am Rand des Gebirgsbaches ahnen wir noch nichts davon. Im Flussbett sehen wir einen Stein mit geometrischen Figuren – ein Kreis wie ein Ring und daneben eine Herzform, die als Vertiefung im Stein deutlich erkennbar sind. Faszinierend, auch wenn wir nicht gerade Hochzeitsjubiläum feiern. Der Pfad ist teilweise ein gut erkennbarer Trampelpfad, manchmal aber auch sehr schwer zu erkennen. Umgeknickte Bäume liegen quer drüber, manchmal ist auch das Dickicht so dick, dass ein Pfad kaum zu erahnen ist. Wir sind dann jedes Mal froh, wenn nach einiger Zeit eine der Markierungen für den Wanderpfad – zwei blaue Streifen – auftaucht. Der Bergbach gestaltet sich nicht minder interessant, mal träge dahin fließend, mal recht reißend über Steine purzelnd. Einige Biberdämme sorgen für ein Aufstauen im Bachlauf, an anderer Stelle liegen abgestorbene, entrindete und gebleichte Baumleichen kreuz und quer im und um das Bachbett. Biber wurden früher von Europäern auf die Insel gebracht und haben sich wegen fehlender natürlicher Feinde viel zu stark vermehrt. Sie müssten gejagt werden, doch internationale Artenschutzgesetze stehen dagegen.

Unterwegs finden wir manche merkwürdige Auswüchse der Natur: einen knallorangen Golfball, dessen Geschwister noch als Schmarotzerpflanze am Baum hängen oder einen Totenschädel mit seinen leeren Augenhöhlen, der sich als Simpler Stein entpuppt. Manche Baumstämme schlagen Kapriolen oder Saltos und bilden ein Looping. Wir glauben allerdings nicht, dass sie aus einem Baumschulen-Zirkus stammen; eher sind sie wohl von den Naturgewalten und kräftigen, andauernden Winden in einer Wachstumsphase gebeugt worden, bevor sie ihre Krone wieder himmelwärts richten konnten. Der Boden ist übersät mit Wurzeln, aber oft auch recht moosig und nachgebend. Teilweise ist der Boden richtig ausgehöhlt und man muss aufpassen, nicht einzubrechen. Unter einer Baumwurzel wird das Ausmaß der Unterhöhlungen sichtbar, ansonsten sieht man nur vereinzelte Durchbrüche, die von Hufen herrühren. Oder sind es übergroße Mauselöcher? Deutlicher sichtbar sind dagegen die morastigen Stellen. Je weiter wir kommen, desto mehr Bächlein durchziehen die Landschaft und sorgen für eine sumpfige Unterlage, bewachsen mit allerlei Grün. Auch eine „Isartaler Ausrutsche“, die uns an die Floss Lände denken lässt, gibt es, wie die Rutsch-Spuren im Schlamm beweisen. Je höher wir steigen, desto mehr Wasserfälle und Katarakte tauchen im Flusslauf auf, dessen Rauschen die Luft erfüllt. Zwischendurch werden die „Dientes de Navarino“ gut sichtbar. Diese Felszacken erinnern wirklich an die Zähne eines Gebisses, brav aneinander gereiht, vom Schnee weiss gefärbt und nicht gerade durch eine Zahnsperre gebändigt. Nachdem wir über unzählige Wurzeln gestolpert, zwei Lichtungen überquert, uns durch dichtes Gestrüpp gezwängt, viele Sumpflöcher umgangen und die (meist sanften) Steigungen überwunden haben, gelangen wir an einen wunderschönen See. Die Sonne steht noch hoch, aber es ist bereits 18.30h und Zeit umzukehren. Dabei würde der Weg noch wenigstens 1 Stunde weiter gehen bis zur Laguna del Salto und die Cerro Bandera, wo

der nächste Pfad für einen alternativen Rückweg wäre. Doch unbekannte Wege, die schwer zu finden sind, bei einbrechender Dunkelheit anzugehen – das Risiko wollen wir nicht eingehen und lieber bei Tageslicht den Club Micalvi erreichen. Wer kann schon sagen, wie der andere Pfad beschaffen ist, wie lange er dauert und wie viele Höhenmeter zu überwinden sind? Außerdem sind 8 Stunden Fußmarsch durchaus genug, Hüfte, Knie und Fußsohlen machen sich unangenehm bemerkbar und wir sind froh, als wir von einer Anhöhe den Beagle Kanal wieder sehen. Die staubigen und vom getrockneten Schlamm verdreckten Schuhe lassen wir gleich auf dem Dock stehen und freuen uns auf ein kurzes Abendessen. Die großen Bierflaschen „Austral“ des in Patagonien gebrauten Gerstensaftes helfen dabei, die trockenen Kehlen wieder zu befeuchten, bevor wir mit schmerzenden Muskeln und Gelenken in die Koje fallen.

Wilde Natur, Wasserfälle und Gletscher

Am 20.01., Freitagmorgen um 05.00h sind wir aus den Kojen und trinken Kaffee, eine ½ Stunde später wird der Motor angeworfen und unsere Argentinischen Nachbarn wach geklopft, schon verlassen wir Puerto Williams und melden uns über Funk bei der Küstenwache ab. Der Wetterbericht verspricht nicht ganz so ruhiges Wetter wie gestern Abend, aber auch nichts Wildes. Als wir noch keine 2 Stunden unterwegs sind, werden die Meteorologen aber Lügen gestraft und wir kriegen es auf die Mütze! Der Wind pendelt sich bei 25 bis 30 Knoten ein, die Wellen kommen uns steil und brechend entgegen und Bomika stampft fleißig gegen an. Immer wieder kracht der Rumpf in ein Wellental und Wassermassen und Gischt spülen über das gesamte Deck bis übers Cockpit, rauschen die Seitendecks entlang. Das Schiebeluk ist den Wassermassen nicht ganz gewachsen und was nicht in den dafür vorgesehenen Kanälen und Rinnen abläuft, schwappt in den Salon. Die Pfütze zwischen Navigation und Küche wird immer größer, die Bilgen mit unseren Lebensmitteln schauen bestimmt nicht besser aus. Dabei bemerken wir auch, dass eine der kleinen Oberluken nicht richtig geschlossen ist und somit die Salonpolster und Kissen auf einer Seite ebenfalls Salzwassergetränkt sind. Die wieder trocken zu kriegen, wird eine aufwendige Sache werden, vor allem ohne wärmende Sonne. Sollen wir umkehren oder weiter fahren? Auf unserem weiteren Weg werden wir meistens den Wind und auch Strömung gegen uns haben und so fällt es uns schwer, die bereits geschafften Meilen wieder herzugeben.

Immerhin kommen wir ja vorwärts und so machen wir weiter, bis wir mittags in die Bahia Honda abbiegen und uns dort zwischen den Inseln und Inselchen in der Caleta Victor Jara unseren Anker werfen.

Wir sind müde und gleichzeitig auch hungrig, da das Frühstück bisher ausgefallen ist. Der Wind pustet auch hier recht kräftig durch, aber es bilden sich nur kleine Miniwellen, die uns nichts anhaben können und nur leise am Rumpf entlang gluckern. Wir melden uns kurz bei der Küstenwache über Funk, schlingen eine kleine Brotzeit hinunter und verschwinden in der Koje, um noch Schlaf nachzuholen. Schließlich war der letzte Abend doch recht lang und weinselig.

In der Abendsonne, die sich kurz blicken lässt, leuchten die Steine am Ufer in der Höhe der Flutgrenze ockergelb, als hätte sie jemand angestrichen. Die wenigen Bäume um uns herum präsentieren ihre Kronen mit einer „Drei-Wetter-Taft“ Frisur, wie man sie aus der Fernsehwerbung mit Verona Pooth kennt, als ein Lastwagen an ihrem Cabrio vorbei donnert. Weiter im Hintergrund ragen Berggipfel auf, die in den Sonnenstrahlen blau und weiß glitzern.

Am Wochenende ist es leider ziemlich bedeckt, dazu pfeift der Wind unvermindert um unsere Ohren. Nicht gerade prickelndes Wetter zum Anlanden und um einen Landausflug zu machen. Aber zu tun gibt es an Bord ja immer genug und so sind erst mal Reinigungsarbeiten angesagt. Lisa macht sich an die überschwemmten Bilgen. Sonne und Wärme wären hilfreich zum Austrocknen, aber beide bleiben uns versagt. Es bleibt stürmisch, den Ruderwettbewerb mit dem Dingi zum Anlanden verkneifen wir uns, auch wenn wir das gegen den Wind schaffen sollten, und bleiben an Bord. Unser „Schlauchpaket“, d.h. unser zusammengepacktes Schlauchboot, das wir vor dem Cockpit verschnürt haben, verlegen wir nach achtern. Dadurch haben wir eine freie Sicht durch unseren

Scheibenaufbau, was in den Kanälen sicher hilfreich sein wird. Als Unterlage verwenden wir unsere Laufplanke, die wir über die achteren Dorade Lüfter legen und fest bändseln. Eine einfache, aber durchaus langwierige Aufgabe, denn erst müssen die Dieselkanister losgebunden werden, um an die Laufplanke zu kommen, eine andere Spiere an der Seite festgelaucht und die Dieselkanister daran wieder angebunden werden. Auch die Lösung der Verschnürungen an Schlauchboot und Abdeckung nimmt ziemlich Zeit in Anspruch, ebenso die feste Vertäuung am Heck, damit bei stürmischen Wind und See auch nichts verrutschen oder sich lockern kann.

Die neue Woche begrüßt uns mit starker Bewölkung, zwischendurch Regen und eisigem Wind. Alles zusammen, doch vor allem der Wind sorgt für eine leicht depressive Stimmung, während er unseren „Quirl“, den Windgenerator, zu immer höheren Drehzahlen antreibt. Der Duft von frisch gebackenem Brot zieht durch die Kajüte und vermittelt dagegen ein heimisches Gefühl von Geborgenheit. Nachmittags wagen wir einen kurzen Landausflug. Die Gegend erinnert uns sehr an Kroatien mit seinen Inselchen, den kargen und teilweise niedrig begrünzten Felsen. Hinter dem nächsten Hügel soll ein Flüsschen die Bucht mit einem See verbinden. Als wir den Hügel besteigen, sehen wir nicht nur einen, sondern gleich mehrere Seen, das Flüsschen liegt jedoch recht trocken bei Ebbe und zeigt seine gelben und roten Markierungen der Hochwasserlinie. Wir schauen über den Beagle Kanal und sehen Ushuaia, das direkt gegenüber liegt. Doch bereits auf dem niedrigen Hügel pfeift uns der kalte Wind so eisig um die Ohren und legt auch noch kräftig zu, dass wir bald kehrt machen und zurück auf die Bomika rudern. Neue Wetterdaten werden abgerufen und studiert. Hauptsächlich starker Westwind ist angesagt, meist nur kurz unterbrochen für ein paar Stunden in der Nacht. Wirkliche Besserung verspricht erst das Wochenende. Aber dem

Wetterbericht ist in dieser südlichen Gegend sowieso nicht zu trauen. Das Wetter ändert sich so schnell und unterliegt gerade in den Kanälen auch noch vielen lokalen Besonderheiten, dass ein Wetterbericht oft schon etliche Stunden nach der Veröffentlichung überholt ist. Eine Prognose für die Folgetage ist daher eher mit dem Blick in die Glaskugel zu vergleichen. Wir hoffen auf etwas weniger Wind in den nächsten Tagen, ggf. planen wir eine Nachtfahrt, um schwächeren Gegenwind zu nutzen.

Die Schaukelei im Wind und die kleinen Wellen mit ihren Mini-Schaumkämmen in der Bucht sorgen eher für Unwohlsein als für einen Arbeitsdrang, für einige Bordarbeiten raffen wir uns trotzdem auf. Als am Nachmittag der Wind nachlässt und die Schaumkronen verschwinden, holen wir kurz entschlossen den Anker hoch und laufen aus. Wenn es nicht zu heftig wird, können wir Caleta Olla, unser nächstes Ziel, gerade noch vor Dunkelheit bis 23.00h Abend erreichen. Doch wir sind noch keine Stunde unterwegs, da legt der Wind bereits wieder zu und die See wird immer ruppiger. Wir hoffen weiter auf eine Beruhigung und wollen nicht gleich wieder umkehren, doch der Wind pendelt sich bei 25 bis 30 Knoten ein mit Böen gut darüber. Die Wellen sind kurz und steil, der Bug taucht immer wieder tief ein und schaufelt Wassermassen übers Deck, gepaart mit sprühender Gischt, die der Wind von den Wellen neben uns reißt und über das Cockpit verteilt. Unser Vorwärtskommen ist entsprechend verlangsamt, anstatt der anfänglichen 5,5Kn geht es mit nur 2 bis 2,5Kn voran, da helfen auch keine paar extra Umdrehungen der Maschine. Dass wir es so nicht bis zur Caleta Olla schaffen, ist klar. Die Frage ist nur, bis in welche Bucht? Zwischendurch kommt Äolus aus der Puste, geht runter auf 18 bis 20 Knoten und lässt uns hoffen, doch kaum ist der Gedanke an eine mögliche Wetterbesserung aufgekeimt, wird er durch das erneute Aufbrausen des Windgottes erstickt. Wir

entscheiden uns schließlich für die Caleta Ferrari tief im Fjord Yendegaia. Diese Bucht liegt in etwa auf halber Strecke und bis zum Einbruch der Nacht können wir es schaffen. Die Selbststeueranlage kommt bei der langsamen Fahrt, den Wellen und Wind immer zu weit ab vom Kurs und so steuern wir per Hand während Bomika die Wellen auf und ab reitet. Es ist wie auf einem wilden Schaukelpferd, das immer wieder über den Anschlag hinaus wippt. Aber nach über 5 Stunden ist auch ein noch so schönes Schaukelpferd nicht mehr interessant und man will endlich aufhören. Der Blick westwärts den Beagle Kanal hinunter ist atemberaubend, auch wenn die Sonne noch recht hoch hinter den Wolken steckt und die Reflexionen auf dem Wasser die Augen fast erblinden lassen. Bei Sonnenuntergang bestimmt ein tolles Bild, das wir uns aber versagen, denn vorher biegen wir in den Fjord ein. Je weiter wir den Yendegaia hochfahren, desto weniger Wellen und auch Wind. Bis zum Ankerplatz sind es gute 5 Seemeilen und am Ende des Fjords leuchtet im Hintergrund ein weißer Gletscher zwischen den hohen Berggipfeln. Unterwegs schwimmen Magellan Pinguine um uns herum, die meisten tauchen ab, sobald wir näher kommen, aber ein paar bleiben wagemutig an der Oberfläche und schwimmen mit ein paar Flügelschlägen neugierig im Kreis herum. Doch zum Fotografieren ist jetzt keine Zeit. Wir kommen gerade im letzten Büchsenlicht an und drehen unsere Ehrenrunde zum Ausloten bevor wir unser Eisen in die smaragdgrüne Tiefe versenken. In einiger Entfernung ankert ein französischer Schoner. Danach wird es dunkel, die Wolken verbergen den ziemlich vollen Mond. Wir genießen noch ein kleines Abendessen und einen Gute-Nacht-Drink, dann fallen wir in seligen Schlaf.

In der Bucht ist es so ruhig, dass wir viel zu lange schlafen und erst spät im Cockpit unseren Kaffee trinken. Ein einsamer Gaucho geht mit seinen Hunden an den Zäunen

der Pferdekoppel entlang, ansonsten sehen die Hütten, die früher wohl eine stolze Hazienda waren, ziemlich verlassen und vernachlässigt aus. Der Schoner „Walhalla“ verlässt die Bucht, dafür kommen ein stäbiges Motorboot unter Brasilianischer Flagge und die Küstenwache herein getuckert. Die Küstenwache besucht uns kurz und kontrolliert unsere Zarpe, bedankt sich und verabschiedet sich wieder. Der Himmel ist leider sehr bedeckt, der gestern so weiß leuchtende Gletscher in der Wolkendecke verborgen. Es regnet ein bisschen, aber nicht genug, um das Salz vom Deck zu waschen. Auch wenn hier der Wind nur kurz in Erscheinung tritt, trauen wir dem Frieden nicht und bleiben erst mal hier in der Caleta Ferrari. Der Name hat im Übrigen nichts mit den italienischen Boliden zu tun. Die würden hier mangels Bodenfreiheit auch keine 5m weit kommen. Vielmehr ist die Bucht nach einem chilenischen Kapitän der Armada aus dem 19ten Jahrhundert benannt.

Zwei weitere Tage vergehen mit Wind und Regen. Abgesehen von ein paar nächtlichen Stunden sind stürmische Winde angesagt, die entsprechend unserer (noch geringen) Erfahrung im Kanal meist doppelt so kräftig auftreten. Pläne für die Weiterfahrt noch vor Sonnenaufgang lassen wir daher fallen und werden am Donnerstagnachmittag dafür mit einer Überraschung belohnt: ein Segler biegt ums Kap, der verdächtig nach Katamaran aussieht und tatsächlich, es ist die „Inspiracy“ von Oliver, den wir in Brasilien kennen gelernt haben! Das Wiedersehen wird nicht nur mit Sekt begossen, sondern auch mit feinem Rinderbraten und krossen Bratkartoffeln an Bord des Katamarans gefeiert. Oliver ist ein begnadeter Koch und es macht ihm sichtlich Freude, andere kulinarisch zu verwöhnen.

Gemeinsam machen wir am nächsten Tag eine Wanderung durch die Wiesen und über die Hügel, folgen dabei den Trampelpfaden der Pferde, die regelmäßig ihr offenes Gatter

verlassen und durch die Gegend ziehen, solange sie nicht von den Hunden oder einem der Gauchos zurück getrieben werden. Die Estancia macht einen eher ärmlichen Eindruck und bietet nur das Notwendigste zum Wohnen. Ihre hölzerne Hütte, die man kaum als Haus bezeichnen kann, hat nur einen großen Raum, der nur das notwendigste bietet. Zum Heizen ein Holzofen, Strom durch einen Generator, der bei Bedarf angeworfen wird. Ein kleines Gemüsebeet für frischen Salat, soweit es die Saison erlaubt und nur selten kommt ein Versorgungsschiff vorbei. Ein roter Tiger unter der Holzbank vor der Hütte lässt sich von uns nicht in seinem Schönheitsschlaf irritieren. Anscheinend hat er sein Soll in der Ungeziefer-, Mäuseoder Rattenjagd für heute bereits erfüllt. Unsere Tita hätte nie die Ruhe aufgebracht, solange da noch Schuhbänder vor der Nase herunter hängen. Unterwegs begegnen wir noch einem Stierkalb, das an einem Baum angebunden ist und bei unserem Anblick trotz des gebührlchen Abstandes leicht in Panik gerät. Doch irgendwie ist der Baumstamm nicht dick genug, um sich ganz dahinter zu verbergen. Von einem Hügel im hinteren Teil der Bucht aus sehen wir den Gletscher, allerdings ist seine obere Hälfte weiterhin wolken- und nebelverhangen. Manchmal führen uns baufällige Brücken über Flösschen, manchmal muss es ein herzhafter Sprung über die Steine sein. Die „Inspirity“-Crew, im Gegensatz zu uns mit hochschäftigen Gummistiefeln ausgerüstet, lässt es sich nicht nehmen, uns mittels großer Steine Tritthilfen in den Bach zu legen, damit unsere Wanderstiefel in dem klaren Bergwasser nicht gleich durchnässt werden. Aber auch eine unangenehme Erfahrung beschert der Ausflug: mir werden Hörner aufgesetzt! Nicht von meiner Holden, sondern von den Moskitos, die wir hier eigentlich überhaupt nicht erwartet haben. Meine Stirn zieren entsprechende Beulen, die rechte Hand schwillt an, weitere juckende Stiche an Hals, Handgelenken und Waden. Es sollen noch Tage vergehen, bis der fürchterliche Juckreiz und die

Schwellungen zurückgehen. Alle anderen werden weitgehend verschont, anscheinend schmeckt mein Blut eben am besten.

Die „Polar Wind“ von Oswaldo und Jutta läuft am Nachmittag ein und hat anscheinend weitere Crew dabei. Sie stürzen sich gleich auf einen kurzen Landausflug mit dem Dingi und winken kurz herüber. Anscheinend sind sie ziemlich in Eile, denn am nächsten Morgen sind sie bereits wieder verschwunden. Wir sitzen derweil am Abend auf „Inspirity“ noch mal zusammen, wer weiß, wann wir uns das nächste Mal wieder begegnen? Ein Abschiedstrunk und Spaghetti al Pesto runden den Abend ab.

Schließlich heißt es Abschied nehmen, „Inspirity“ macht sich auf den Weg nach Puerto Williams und etwas später sind auch wir unterwegs zur Caleta Olla, unserem nächsten Zwischenstopp. Der Wetterbericht verspricht uns bis Montagvormittag ruhiges Wetter, das wir ausnutzen wollen, um weiter zu kommen. Natürlich bläst es zwischendurch doch immer wieder ganz schön ins Gesicht und die Wellen, die sich dem schnellen Wetterwechsel in dieser Ecke der Erde angepasst haben, bauen sich hier sehr schnell auf. Das lässt „Bomika“ heftig stampfen und verringert unsere Fahrt beträchtlich von knapp 6 auf 2-3 Knoten, dafür wird der Dieserverbrauch erhöht. Trotzdem wird die Landschaft immer schöner, die Gletscher größer und rücken immer näher, unzählige Wasserfälle stürzen sich von den Klippen und durch das dicke Grün in den niederen Bereichen. Kormorane, Pinguine und Albatrosse kreuzen immer wieder unseren Weg und sorgen für lebendige Abwechslung vor dem grandiosen Hintergrund.

Für den Sonntag steht bei uns viel auf dem Programm, nämlich neben der Weiterfahrt durch den Brazo Noroeste (nordwestlicher Arm des Beagle Kanals) in den Seno Pia, eine Gletschertour per Schiff in beide Seitenarme des Y-

förmigen Fjords. Damit wir das auch sicher und gesund packen, gibt es zum Frühstück reichlich Proteine. Im Gegensatz zur Landessitte aber nicht in Steakform, sondern durch in Milch ertränkte kleine Krabbeltierchen. Die Viecher hatten sich im Müsli versteckt, trotz originaler Stanniolverpackung. Da fragt man sich, wo und unter welchen Bedingungen das eigentlich abgefüllt wurde.

Natürlich wird das ruhige Wetter bei der Weiterfahrt entgegen der Vorhersage zwischendurch wieder grob, aber solche Unliebsamkeiten kennen wir inzwischen ja schon zur Genüge. Immerhin hält es sich in Grenzen und bleibt unter der 30-Knoten Marke. Für die 22sm bis zur Abzweigung in den Seno Pia brauchen wir trotzdem nur 4 ½ Stunden. Die Einfahrt vorbei an der teilweise überspülten Barre, einer alten Gletschermuräne, gelingt Dank dem ausführlichen Handbuch unserer Italienischen Freunde Giorgio und Mariolina, die wir in Uruguay getroffen haben, problemlos. Wir segeln zuerst in den West Arm des Seno Pia. Je weiter wir uns dessen Ende nähern, desto mehr Eisbrocken in verschiedensten Formen und Skulpturen treiben an uns vorbei. Zweimal kracht es am Rumpf, als wir einen Brocken, der sich kaum über der Wasseroberfläche zeigt, übersehen, bevor wir das Ende erreichen und die beiden Gletscher, die sich ins Meer ergießen, aus der Nähe bewundern können. Ringsum steile Klippen, an denen Wasserfälle sich in die Tiefe stürzen, dahinter die schneebedeckten Gipfel der Darwin Kordilleren. Immer wieder verdecken Nebelschwaden und dunkle Wolken die Gipfel, aber zwischendurch machen sie Platz für blauen Himmel, um uns ein paar Schnappschüsse zu erlauben. Danach geht es zurück, bis wir in den Ost Arm einbiegen können, in dem sich auch unser Ankerplatz verbirgt. Hier fahren wir zwar nicht bis zum Ende, sondern nur bis zum ersten Gletscher, aber der Anblick ist atemberaubend. Gerade als wir den Gashebel vorwärts schieben und in Richtung Ankerplatz tuckern, fallen

heftige Böen über uns her und lassen nichts Gutes ahnen. Doch als wir in der Bucht ankommen und unser Eisen versenken, ist vom Wind nicht mehr viel zu spüren. Dafür hat Regen eingesetzt, während wir das Beiboot fertig machen, um die Landleinen auszubringen. Weitere 17sm haben wir für die Gletscherausflüge hinter uns. Nach einer weiteren guten Stunde ist es geschafft, wir liegen sicher vertäut mit Blick auf den Gletscher und die vorgelagerte Halbinsel, sowie die schützenden Bäume im Rücken.

Unterwegs hatte ich bereits festgestellt, dass die Solarpaneele nicht richtig arbeiten, bei der Ursachenforschung ein angeschmortes Kabel entdeckt und kurzerhand die Paneele abgeklemmt. Nun ist es Zeit, sich an die Reparatur zu machen und die beschädigten und verschmorten Kabel und Verbindungen zu erneuern. Danach funktionieren die Solarpaneele wieder normal, die Gefahr von Kabelbrand ist gerade noch rechtzeitig gebannt und wir müssen hoffentlich den Motor etwas weniger zur Energiegewinnung nutzen.

Die neue Woche fängt schon mal prima an: Regen, Regen, Regen und noch mal Regen. Dass es noch so viel Wasser im Himmel gibt, wo doch schon über die vielen Wasserfälle jede Stunde eine ganze Menge herunter fließt oder stürzt? Eine Yacht aus Neuseeland läuft in die Bucht und ankert neben uns. Wegen des anhaltenden Regens kommt ein Kontakt mit Karin und Jim von der „Victoria“ erst zwei Tage später zustande, leider. Wir haben die Beiden, die aus Neuseeland nach Chile gekommen sind und praktisch den umgekehrten Weg nehmen wie wir, schnell ins Herz geschlossen und die verbleibende Zeit war viel zu kurz. Zwischendurch tauchen Delphine in der Bucht auf, ziehen ein paar Kreise und verschwinden dann wieder aus unserem Blickfeld. Auch wenn die Kabelreparatur gestern erfolgreich war, bei durchgehender Bewölkung und Regen helfen auch funktionierende Solarpaneele nichts. Und so dicht unter

Land sind wir in der Bucht auch gut windgeschützt, wodurch der Windgenerator arbeitsscheu geworden ist und lieber schläft. So muss der Motor zwischendurch herhalten, um ein bisschen Strom zu spenden, denn wenigstens für ein paar Stunden am Tag brauchen wir die Heizung zum Wärmen. Der Regen vermischt sich immer mehr mit Schnee, kein Wetter für Spaziergänge. Also werden die Kleiderschränke, aber auch die Lebensmittelstauräume ausgeräumt und vom Schwitzwasser befreit, trocken gelegt und neu eingeräumt. Es ist immer wieder erstaunlich, wie viel Kondenswasser sich ansammelt.

Am Dienstagmorgen sind die Klippen ringsum weiß gezuckert, es regnet und schneit weiter den ganzen Tag, es hört einfach nicht mehr auf. Ein Tag zum Faulenzen und Ausruhen, wenn es nur nicht so arschkalt wäre! Also lieber doch ein paar Arbeiten der Bordroutine ausführen, um wenigstens durch Bewegung etwas Wärme zu generieren. Natürlich lassen wir zwischendurch auch mal die Heizung laufen, aber die braucht eben nicht nur Diesel, sondern auch Strom fürs Gebläse. In einer kurzen Regenpause, als es nur noch nieselt, kommt Jim kurz rüber und wir verabreden uns für morgen zu einem gemeinsamen Spaziergang.

Am Mittwoch hat sich der Regen zu einem Nieseln reduziert, zwischendurch spitzt sogar die Sonne durch die Wolken. Noch am Vormittag treffen wir uns am Strand zum Spaziergang mit Jim und Karin. Wir suchen und finden einen schmalen Trampelpfad quer durch Büsche, Sträucher und Bäume, der im Zickzack mal mehr, mal weniger steil nach oben führt. Wohin? Keine Ahnung! Eigentlich sollte ein Weg zum nahen Wasserfall führen, aber dessen Rauschen hören wir schon lange nicht mehr. Von weiter oben überblicken wir die Bucht, doch von Bomika können wir nur die Mastspitze und später den Bug erkennen, der Rest ist von den Bäumen verdeckt. Schließlich machen wir uns auf den Rückweg, der bei dem Steilhang und in dem vom Regen aufgeweichten

und vollgesogenen Boden nicht ganz so einfach zu bewerkstelligen ist wie der Aufstieg. Ein paar Ausrutscher bleiben da nicht aus. Immerhin landen wir alle Vier unverletzt und guter Dinge wieder am schmalen Strand bei den Dingis und verabreden uns für später auf einen Umtrunk an Bord der „Victoria“.

Nach dem Säubern der Stiefel, wechseln in trockene Klamotten und einem schnellen Abendessen besuchen wir unsere neuen Freunde auf der „Victoria“ und tauschen fleißig Informationen aus. Da die Beiden herkommen, wo wir hinwollen und umgekehrt, gibt es viel Interessantes zu erzählen, insbesondere gute und freundliche Ankerplätze, die man unbedingt besuchen sollte. Karin und Jim waren ja schon einmal um den Globus, wenn auch auf einer ganz anderen Route. Als wir abends an Bord zurückkehren, ist unser Anker geslippt. Die heftigen Böen, die mittlerweile durch die Bucht gefegt sind, waren wohl zu viel für die kurz gehaltene Kette und den steil abfallenden Grund. Zwei Stunden lang versuchen wir den Anker neu auszubringen, möglichst ohne die Landleinenverbindung zu lösen. Aber das lässt sich letztlich nicht vermeiden, der Wind drückt Bomika immer wieder weg und die Landleinen geben nicht genug Spielraum zum Manövrieren. Also lassen wir die Leinen ausrauschen und vergnügen uns mit dem Manöver. Bei dem abschüssigen Meeresgrund klappt das nicht auf Anhieb, die Ankerkette wird zu kurz oder zu lang, aber schließlich passt alles wieder. Die Landleinen werden mit dem Dingi wieder eingefangen und dicht geholt und schon ist Mitternacht längst vorbei.



1) unsere Bordtiger



2) Yachtclub Micalvi



3) Strassenschild in Pto. Williams