

Rio de Janeiro, Brasilien / 21. - 26.11.2002



Was wir nicht wussten: Rio wird hier „Hio“ ausgesprochen. Üblicherweise stehen durchreisende Yachten in der Marina Gloria, eine Bucht weiter. Der Yachtclub (sprich Jatsch Club) ist der feinste und teuerste (20.000,- US \$ Aufnahmegebühr) seiner Art in Brasilien. Für Gäste sind die ersten beiden Tage gratis, danach bezahlt man pro Tag ca. 20,- US \$. Dafür werden wir zu jeder Tages- und Nachtzeit vom clubeigenen Taxiboot „Cocoroca“ (UKW 67) hin- und herhauffiert. Hier spricht niemand Englisch, deshalb gestaltet sich die Konversation etwas theatralisch: mit Körpersprache und Portugiesischwörterbuch. Wir werden auch nicht sofort ausgeraubt, als wir das Clubgebäude verlassen, um Geld zu wechseln. (1,- US \$ = 3,25 Rial)

Mit Clubanweisung fürs Einklarieren und Stadtplan bewaffnet stürzen wir uns am nächsten Morgen ins Getriebe der 12 Millionen Stadt. Taxis sind hier nicht teuer, und so erledigen wir die Behördengänge in nur 6 Stunden. Die Crux dabei ist, die richtige Reihenfolge der Ämter einzuhalten. Immerhin lernen wir Rio ein wenig kennen, gönnen uns ein Mittagessen in der berühmten Bar Luiz und eine süße Nachspeise in der Confeiteria Colombo. Zum Abrunden dieses Tages verbringen wir noch zwei Stunden in einem Internetcafe, plündern einen Supermarkt nach herrlichen Frischsachen und genehmigen uns im Yacht Club unter Palmen bei Sonnenuntergang unseren ersten richtigen Caipirinha, natürlich mit Blick auf den Zuckerhut, der sich abwechselnd hinter orangenen und rosa Wolken versteckt.

Mit der Seilbahn geht's zeitig früh hinauf auf den Zuckerhut 400m über der Guanabara-Bucht gelegen. Erst von oben erkennt man die sagenhafte Lage dieser riesigen Stadt. Unser Blick schweift vom goldgelben Vermelha Strand zu unseren Füßen rüber zur Copacabana bis nach Ipanema. Hoch über der Häusermeer thront majestätisch die berühmte Christusstatue am Corcovado. Plötzlich, wir können es kaum glauben, entdecken wir bunte, sich bewegende Punkte in den dunklen Felswänden unter uns Kletterer, das gibt es ja gar nicht. Wir lauern einer Seilschaft auf, schließen schnell Kontakt mit Carlo und Paulo und hängen tags darauf selber in den glühend heißen Felsen des Zuckerhuts. Bevor uns der Hitzschlag trifft, sitzen wir bereits zu Mittag am Vermelha Strand und schlürfen unsere geliebten, grünen Kokosnüsse. Wir haben diese Stadt und die Cariocas (Bewohner Rios) gleich ins Herz geschlossen. Lebensfreude, Fröhlichkeit und Hilfsbereitschaft wirken ansteckend.





Rio de Janeiro, Brasilien nach Punta del Este, Uruguay / 26.11.-09.12.2002

Wir verlassen Rio mit neuer Crew und wenig Wind. So bleibt es auch die nächsten 400sm bis Porto Belo. Bei ruhiger See zeigt sich das Bordleben von seiner gemütlichen Seite, und die täglich frisch gefangene 1m Goldmakrele verhilft uns zu einer herrlichen Fischdiät. Nach vier Tagen ankern wir vor Porto Belo im Schutz einer kleinen, dschungelbewachsenen Insel mit herrlichem Sandstrand, der von riesigen runden Granitblöcken unterbrochen wird. Natürlich gibt es auch hier einen piekfeinen Yachtclub, zu dem die eleganten Bootseigner mit Privathubschrauber eingeflogen werden.



Wir kommen gerade recht zum heurigen Motorradtreffen, die Stadt ist voll mit in Leder gekleideten, wild aussehenden Rockertypen, heißen Motorrädern sowie Würstl- und Marktbuden. Je länger Antarctica (sprich: Antoktschika = brasilian. Biermarke,) und Caipirinha fließen, desto ausgefallener und waghalsiger werden die vorgeführten Motorradkunststücke. Bevor wir den ersten Crash mit ansehen müssen, verlassen wir den Schauplatz lieber und treffen Peter Wiedemann, den ortsansässigen Stützpunktleiter des Trans Ocean Vereins, zum Abendessen. Peter hat ein Herz für Segler und verspricht, uns auf den nächsten rauen Etappen in den Süden per Funk zu begleiten und mit Wetterberichten zu versorgen.



Bereits einen Tag später segeln wir wieder hinaus in den Südatlantik und zur Begrüßung erwischt uns gleich nach wenigen Stunden einer der gefürchteten „**Pamperos**“. Das ist in dieser Gegend die Rückseite einer Kaltfront mit Sturm aus Süd bis Südwest. Die „schiache“ Böenwalze ist zwar nicht zu übersehen, dennoch nähert sich das Unwetter schneller als erwartet. Gerade noch rechtzeitig packen wir unser riesiges Bimini weg, binden 2 Reffs ins Groß und rollen die Genau komplett ein. Wolf steht beim Mast, um das 3. Reff vorzubereiten, doch daraus wird nichts mehr. Tarek am Steuer versucht NOMAD vor dem Wind zu halten und signalisiert uns die Windspeed. Innerhalb von Sekunden zeigt er 3 Finger (30kn), 4 Finger (40kn), dann 5 Finger, schließlich weht es mit über 50kn. Der Sturm peitscht weiße Gischt übers Wasser und NOMAD beschleunigt auf 10kn. Nach kurzem Aufkreischen, die Flügelspitzen sind jetzt wohl im Überschall-Bereich, verstummt endlich unser Windgenerator, er hat sich automatisch abgeschaltet. Als der Sturm auf 40kn nachlässt, drehen wir bis zum Abend bei. Die nächsten Tage bleiben ruppig und unbeständig, der Wind dreht weiter im Uhrzeigersinn. Der Himmel zeigt sich grau und bedeckt, es wird merklich kühler, die Tropen liegen hinter uns und auf 30° Süd erblicken wir unseren ersten Albatros. Am 5. Tag auf See lassen wir die Küste Uruguays achteraus und segeln in das grünbraune Wasser der flachen, 200sm breiten La Plata Mündung. Bei aufbrisendem Starkwind aus Süd bolzen wir in einer finsternen Nacht gegen unglaublich steile Seen, die durch den ansteigenden Meeresboden, starke Strömungen und Mischung von Salz- mit Süßwasser verursacht werden.

Durch das starke Phosphorisieren der See hinterlässt das Kielwasser eine hell leuchtende Spur und die brechenden Wellenkämme blinken wie unzählige Sterne. Dann geht nichts mehr - 140sm vor Mar del Plata drehen wir bei und hoffen auf eine Winddrehung. Doch Peters Abendwetterbericht verspricht leider keine Änderung in den nächsten 48 Stunden. So beschließen wir, umzukehren und ankern am 8. Dezember 2002 in Punta del Este, Uruguay, hinter dem Bojenfeld der Marina.

Das Einklarieren funktioniert blitzschnell und unbürokratisch, nach einer halben Stunde bummeln wir bereits durch die verwaisten Hochhausschluchten. Hafen, Stadt und die herrlichen Strände dieses einst mondänen Badeortes zeigen sich gespenstisch leer. Zwar ist jetzt Vorsaison, aber wahrscheinlich werden auch heuer die zahlungskräftigen Touristen aus Buenos Aires ausbleiben. Grund dafür ist die schlechte Wirtschaftslage in Argentinien. Was uns gleich auffällt: Maté ist das Nationalgetränk der Einheimischen. Vor allem bei den Frauen sieht es witzig aus, wenn beim Stadtbummel statt der Handtasche eine Thermoskanne (heißes Wasser zum Aufgießen des Tees) an der Schulter baumelt und sie den unvermeidlichen Matébecher mit silbernem Saugröhrchen in der Hand halten.

Punta del Este, Uruguay nach Mar del Plata, Argentinien / 09.12. - 15.12.2002

Die nächsten 230sm über den Rio de la Plata laufen dann wie geschmiert, bei östlicher bis nordöstlicher Brise erreichen wir in eineinhalb Tagen Mar del Plata, dessen 10km lange Hochhausreihe schon von weitem zu erkennen ist.. Durch einen schmalen Kanal mit Drehbrücke fahren wir in das innerste Hafenbecken und legen uns längsseits zum Yachtclub Mar del Plata. Kaum angekommen, werden wir von unserem steirischen Freund Gerald herzlich in Empfang genommen. Er bringt ersehnte Ersatzteile aus der Heimat und hilft in den nächsten Tagen tatkräftig mit, unsere NOMAD für den rauen Süden vorzubereiten. Am wichtigsten ist der Einbau unseres Reflekt-Diesellofens: den kleinen 20 Liter Tank montieren wir in der Backskiste, verlegen einen Treibstoffschlauch quer durchs halbe Schiff, schneiden ein Loch ins Deck für den Rauchfang, legen unseren Gemüseschrank lahm, denn vor diesem schrauben wir den Ofen an den Bodenbrettern an. Weiters installieren wir ein Navtex-Gerät für aktuelle Wetterberichte. Ein Kinderspiel, denn dazu müssen wir nur den Plafond im Salon abschrauben, um ein Kabel zu verlegen und weitere drei Löcher für die Antenne ins Deck bohren. Übrigens: der Navtex funktionierte nur im Hafen von Mar del Plata, dann nie wieder. Nebenbei besorgen wir noch eine neue Starterbatterie (die alte war zu schwach), Detailkarten von Staateninsel und Feuerland, eine 100m / 18mm-Leine, checken das Rigg, usw.

Im Yachtclub liegt eine Handvoll Fahrtenyachten, die alle wie wir Richtung Süden wollen. Überall wird fieberhaft gewerkelt und geschraubt. Selten haben wir an einem Platz so viele robuste und gute Fahrtschiffe gesehen, die meisten aus Stahl. Gerne hätten wir bei unserer Bootssuche solche Superschiffe zur Auswahl gehabt. Schnell schließen wir Kontakt, denn in diesen Breiten rücken die Yachties wieder enger zusammen. Hier lernen wir auch Gisela und Peter von der deutschen SY Comodo kennen, mit ihnen gewinnen wir nicht nur Reisepartner für die nächsten Monate, sondern auch sehr liebe Freunde.

Wie auch auf den Kap Verden und in Rio, nützen wir die kurzen Landaufenthalte, um uns mit Laufen fit zu halten. Bei unserer 8km langen Hafentrunde in Mar del Plata, kommen wir an einer bestialisch stinkenden Seehundkolonie vorbei. Die grunzenden Kolosse suhlen sich putzmunter zwischen Wracks und alten Fischerbooten im öligen Wasser. Wir verschärfen unser Lauftempo.

Argentinien ist derzeit für uns sehr billig, in einem Tenedor Libre-Restaurant (Essen vom Büfett mit Vor-, Haupt- und Nachspeise soviel man kann) schlemmern wir z.B. um 6,- argent. Pesos pro Person (knapp 2,- Euro).



Mar del Plata zur Halbinsel Valdez / 15.12.2002 - 28.12.2002

Seit unserem Pampero in Brasilien verfolgen wir sehr aufmerksam das Wettergeschehen. Obwohl wir noch nicht genau wissen, was auf uns zukommen wird, lässt uns das tägliche Wetterfax am Computer die Stürme im tiefen Süden schon erahnen. Wenn irgendwie möglich holen wir zusätzliche Informationen über Internet und Kurzwelle ein. Einen ziemlich Dämpfer versetzt uns knapp vor unserer Abfahrt von Mar del Plata die furchtbare Nachricht, dass unsere TO-Clubkollegen Klaus und Johanna mit ihrer Ole Hoop nordwestlich von Kap Hoorn in einem schweren Sturm verschollen sind.



Am Sonntag, d. 15.12.2002 stehen Brigitte, Ferry und Arno mit riesigen Seesäcken und Tatendurst am Steg des Yachtclubs. Wie zum Hohn wird das Wetter, das sich seit einer Woche von seiner besten Seite gezeigt hat, nun unbeständig - zwei Kaltfronten sind im Anmarsch mit bis zu 60kn Wind. Für einen Nachmittag wird der Hafen gesperrt, erst danach geht's los. Die „**roaring forties**“ empfangen uns mit Sonne, Gewittern, Fronten und heftigem Auf und Ab der Barometerkurve. 500sm weiter im Süden laufen wir am Weihnachtsabend unseren ersten patagonischen Hafen an - Puerto Madryn an der Halbinsel Valdez gelegen. Hier gibt es sogar einen Club nautico, der fünf Bojen ausgelegt hat. Gott sei Dank, denn ein Hafen im eigentlichen Sinn existiert nicht. Man liegt auf Reede in einer riesigen nach Osten offenen Bucht. Bei Nordostwind steht Seegang herein, der sich am Strand bricht, unsere Landgänge werden oft zu einem naßkalten Vergnügen. Bereits eine Stunde nach unserer Ankunft befinden wir uns in der tollsten Weihnachtsparty. Gemeinsam mit französischen und portugiesischen Fahrtenseglern sind wir im Club nautico zu Gast. Ein zehngängiges Menü, Wein und Sekt heizen die Stimmung an, die um Mitternacht in einem Feuerwerk gipfelt.

Die Argentinier feiern Weihnachten wie wir Silvester. Wir tanzen bis in die Morgenstunden und es wird schon hell, als wir an Bord zurückkehren. Besinnlich sitzen wir erst am nächsten Morgen bei einem großen Katerfrühstück mit dicker, roter Weihnachtskerze, Weihnachtsgeschichte, österreichischen Vanillekipferln und der Comodo-Crew zusammen.

Trotz guter Bordstimmung sehen wir uns mit einem Problem konfrontiert: bedingt durch den verspäteten Start läuft uns die Zeit davon. Um das Risiko auszuschließen, dass unsere drei Gäste den Rückflug von Ushuaia verpassen, beschließen wir gemeinsam, den Törn schon im Süden der patagonischen Küste enden zu lassen und dirigieren die nächste Crew ebenfalls um.



Puerto Madryn nach Puerto Deseado / 28.12.2002 - 14.01.2003

Mit nördlichen Winden segeln wir durch den Golfo Nuevo, der bekannt ist für seine Wale, leider zeigt sich heute kein einziges Exemplar. An der gesamten argentinischen Küste setzt der Falklandstrom nordwärts, hinzu kommen starke Tidenströme. Am zweiten Tag werfen 30kn bis 40kn Nordnordostwind und 3kn Gegenstrom eine steile, brechende See auf. Unser guter Autohelm 6000 gibt den Geist auf. So heißt es handsteuern wie in alten Zeiten, denn unsere Windsteueranlage funktioniert leider nur bei leichten bis mittelstarken Winden und wenig Seegang. Deshalb sind wir wirklich froh, am Abend die große Bucht von Puerto Santa Elena zu erreichen. Meter für Meter kämpfen wir mit Motorunterstützung die letzte Meile gegen den Wind. Fallböen fegen uns Gischt um die Ohren, mühsam bergen wir das heftig schlagende, dreifach gereifte Groß. Am Horizont grasen einige Guanakos, das einzige Lebenszeichen in dieser gottverlassenen Gegend.

Der nächste Tag dafür wie Sahne, es hat sich ausgeblasen. Eine leichte Brise treibt uns zum Cabo Dos Bahias. Große Albatrosse, Seeschwalben und Tölpel begleiten uns, Pinguinfamilien schwimmen wie Enten auf dem Wasser und tauchen gemeinsam ab, wenn wir zu nahe kommen. Caleta Hornos ist die einzig rundum geschützte Bucht an dieser Küste, deren schmale Einfahrt man erst in einem Abstand von 100m erkennt. Der mit 30m hohen Felswänden flankierte Fjord ist für 2 Yachten fast zu eng, so liegen wir mit Comodo im Päckchen und bringen eine Landleine aus. Ein Traumplatz in der einsamen patagonischen Steppe. Am Morgen ist es so warm, dass wir kurz in das 15°C kalte Wasser springen.



Mitten im Golfo San Jorge sehen wir am Abend einen Tanker vorbeiziehen. Wolf funkt ihn wegen Wetterbericht an. Plötzlich ändert er seinen Kurs, kommt ganz nahe ran und tutet wie verrückt. Dies sind die ersten Neujahrswünsche, denn das alte Jahr dauert nur mehr drei Stunden. „Railway“ können wir am riesigen Heck entziffern und winken aufgeregt hinüber. Bordkoch Ferry zaubert uns ein herrliches Silvestermenü und beim Wachwechsel um Mitternacht knallt der Sektkorken.

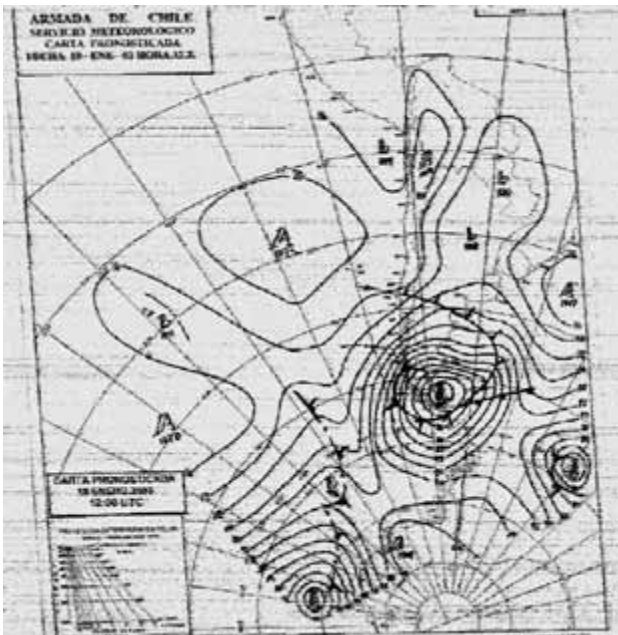
Das neue Jahr empfängt uns mit Nieselregen und dickem Nebel, der sich erst bei der Ansteuerung von Puerto Deseado lichtet. Über eine Stunde suchen wir eine nach einer geeigneten Liegemöglichkeit, schlussendlich ankern wir auf einer Sandbank vor dem Ende der Kaianlagen für Fischer und Frachter. Unsere Crew verlässt uns hier, und wir verholen uns zum südlichen Flussufer, wo wir zwischen Kelp (Blasentang) einen etwas besser geschützten Ankerplatz außerhalb des Tidenstromes finden. Dafür arten bei starkem Wind Dingyfahrten zur 1km entfernten Stadt quer über den Fluss in Expeditionen aus. In voller Montur, sprich mit Ölzeug und Stiefel, Straßenschuhe und Taschen in wasserdichte Beutel verpackt, kämpfen wir uns mit 4PS durch die Wellen. Stunden verbringen wir mit Einkäufen und Besorgungen sowie im Locutorio (Kommunikationszentrum mit Telefon- und Internetanschluss), um bei Hubert Ober die richtigen Ersatzteile für unseren Autohelm zu bestellen.



Das Schöne an Puerto Deseado ist, mit Atilio und seiner Familie Freundschaft zu schließen. Eines Tages, als wir wieder mal pitschnass mit dem Dingy anlanden, steht er lächelnd am Strand und ladet uns sogleich auf eine heiße Dusche zu sich nach Hause ein. Natürlich ist Atilio auch Segler und trotz Sprachschwierigkeiten (unser Spanisch ist leider noch immer miserabel) haben wir zu ihm sofort einen guten Draht. Von ihm erhalten wir gute Tipps für die Weiterfahrt und erfahren auch, dass in den nächsten Tagen eine zweite Mooringboje vor dem Club nautico versetzt wird, die wir benützen könnten. Dieses Angebot nehmen wir gerne an, denn Puerto Deseado ist eine windige Ecke. Beim Durchzug einer Kaltfront steigt bei 55kn Wind unser 60kg schweres Dingy samt Außenbordmotor wie ein Drachen auf und landet kopfüber im Wasser! Dabei gehen Dingyanker samt Leine und Kette, Benzinkanister und Pütz verloren - wird unter Lehrgeld verbucht. Nach einer Süßwasser- und Öldusche schnurrt er wieder, unser 4PS Yamaha.

Puerto Deseado nach Puerto San Julian / 14.01. - 23.01.2003

Mit der neuen Crew kommt auch der nächste Starkwind. Das Einkaufen müssen wir um einen Tag verschieben, da wir mit dem Dingy nicht anlanden können. Peter, mein Skipper und ich leiden unter Brechdurchfall, und das Internetwetter lässt gegen Ende der Woche ein Sturmtief erahnen. Kein guter Törnbeginn also bei dieser ohnehin schon heiklen Strecke. Irgendwie schaffen wir es, am Dienstag, 14.01.2003, am frühen Nachmittag loszusegeln. Wind ideal, Nord bis Nordwest 25kn - 35kn. Bis zum nächsten Morgen fällt das Baro um 18 mb und mit der Front dreht auch der Wind auf WSW, d.h. also genau gegenan. Am Abend stehen wir vor der Einfahrt von Puerto San Julian. Gegen die untergehende Sonne sind flachen Bänke sowie Peilbaken schwer auszumachen. Seekarte und GPS stimmen nicht überein, laut Seehandbuch soll man den Kanal Sur benützen. Nach kurzer Grundberührung und einigen Landpeilungen finden wir dann doch tiefes Fahrwasser. Beim Einklarieren am nächsten Tag erfahren wir bei der Prefectura Naval, dass die südliche Einfahrt wegen veränderlicher Untiefen nicht mehr benützt wird. Nach dem Behördengang führt unser erster Weg zum Internet wegen aktuellem Wetterbericht, denn wir wollen so schnell wie möglich weiter. Mit hängenden Köpfen kehren wir an Bord zurück.



Es tritt die Situation ein, die für Crew und Skipper gleichermaßen unangenehm ist: ein schwerer Sturm ist vorausgesagt und Wolf entscheidet, nicht auszulaufen. Damit gerät natürlich unser Terminplan durcheinander, denn bis zum Nadelöhr Le Maire Straße sind es noch gut 400sm, dazwischen liegen nur zwei sehr schlechte Häfen. Einerseits haben alle Verständnis, andererseits sind die Gäste natürlich enttäuscht, was wir auch verstehen können.. Vielleicht erinnert sich ein Teil unserer Crew auch an Magellan, der hier in San Julian im Jahre 1520 überwinterte. Stefan Zweig schrieb: ... und zu ihrem Erstaunen und Erschrecken erfährt die Mannschaft, dass ihr Admiral beschlossen hat, hier in San Julian, dieser unbekannt, unbesiedelten Bucht im 49. Breitengrad, an einem der düstersten und abgelegensten Ort der ganzen Welt, den noch nie ein Seefahrer erkundet, Winterquartier zu halten ... Ein paar Tage später sind wir allein und um eine Erfahrung reicher. In Zukunft werden wir bei schwierigen Überstellungen auf Crew verzichten. Zu groß ist die Diskrepanz zwischen Zeitlimit der Mitsegler und Verantwortung des Skippers.

Zusätzlich zu unserem 25kg Bügelanker mit 50m 10mm Kette graben wir vorsorglich den 20kg Brittany-Plattenanker bei Niedrigwasser am Strand ein und schäkeln Kettenvorlauf und eine 100m Leine daran. Das vorhergesagte Tief zieht am 19. Jänner durch die Magellan-Straße mit einem Kerndruck um die 950 mb. In San Julian weht es konstant mit 50kn bis 70kn. Zitat aus meinem Tagebuch: Mir ist zum Heulen, ich kann das Kreischen des Windes nicht mehr hören. Trotz unserer zwei Anker habe ich Angst ums Schiff. Wolfi sitzt im Ölzeug im Cockpit. Ich packe unsere wichtigsten Dinge, wie Kameras, Filme, Pässe, Geld, Schiffspapiere und Tagebuch in wasserdichte Beutel.



Fenster und Luken sind blind von getrockneten Salzkristallen und vom Sand, den es von Land herüberweht. Funke mit Comodo, die 500m von uns entfernt liegt. Den beiden geht es auch nicht besser, haben bis zu 74kn Wind gemessen... Am Abend flaut der Sturm endlich auf 40kn ab und am nächsten Morgen ist der Spuk vorbei. Vielleicht haben wir Euch etwas zuviel vom Wetter erzählt, doch der Wind bestimmt in Patagonien unser Sein, er ist das Maß aller Dinge hier, er diktiert die Form der Bäume und lehrt die Menschen Geduld und Respekt.



Nachdem wir in mehreren Schnorchelgängen im 14^o kalten Wasser unser Unterwasserschiff reinigten, lassen wir uns an einem ruhigen Vormittag vor dem Ort trocken fallen. Da unsere Schwerthydraulik noch immer nicht funktioniert, müssen wir richtig Anlauf nehmen und fahren mit 3kn - 4kn Geschwindigkeit bei Hochwasser auf den weichen Sandstrand. Der Tidenhub beträgt hier bis zu 8m und bei Niedrigwasser streichen wir Antifouling aufs Unterwasserschiff.

San Julian ist eine typisch patagonische, trostlose Ortschaft im modern geplanten Schachbrett-Grundriss, sehr weitläufig, mit vielen bunten Wellblechhäusern, den notwendigsten Läden und einigen streunenden, gutmütigen Hundegangs. Man hat das Gefühl, dass die freundlichen, ruhigen Menschen hier nur provisorisch leben, kurzfristig den ewigen Winden trotzen.

Puerto San Julian zur Staateninsel / 23.01. - 28.01.2003

Gemeinsam mit Comodo segeln wir weiter in den Süden. Noch einmal suchen wir vor einem heranziehenden Sturm Unterschlupf in Santa Cruz, an der gleichnamigen Flussmündung gelegen. Flaches Wasser, veränderliche Barren, neue Baken, die mit der Karten nicht übereinstimmen und bis zu 11m Tidenhub mit entsprechend starken Tidenströmen würzen die Ansteuerung. Unzählige wunderschöne, schwarz-weiße Tonina overa begleiten uns, die Delphine vom Ende der Welt. An der Landungsbrücke von Punta Quilla können wir längsseits an einem Pilotboot festmachen. Zwei Stunden brauchen wir zum Vertäuen von Comodo und Nomad, da starker NW-Wind und 6kn gegenlaufender Flutstrom das Wasser kochen lassen, sodass Brecher übers Heck ins Cockpit schwappen. Bei Niedrigwasser müssen wir vom Pilotboot über eine 15m hohe, schwindelerregende Leiter klettern, um an Land zu kommen. Wie auch in allen anderen argentinischen Häfen, pilgern wir zur Prefectura zum Ein- und Ausklarieren. Dort erfahren wir auch, dass sich ganz selten Yachten hierher verirren, die letzte vor zwei Jahren. Auch Magellan ankerte hier mit seiner Flotte, bevor er den nach ihm benannten Seeweg in den Pazifik entdeckte.



Zwei Tage später haben wir an Steuerbord Cabo Virgenes querab - die Einfahrt zur Magellanstraße. Immer tiefer tauchen wir beim am-Wind-Segeln mit dem Bug in die Seen und entdecken plötzlich, dass der Ankerkastendeckel einen Spalt offen steht und Wasser herauschwappt. Verzweifelt schöpfen wir am Bauch liegend mit der Pütz ca. 200 Liter Wasser aus. Die Abläufe sind mit Sand und Schlamm verstopft. Also Kette raus. Wolf hängt kopfüber im Ankerkasten und stochert mit Draht und Schraubenzieher die Lenzlöcher frei. Natürlich hat das Seewasser durch die Kabeldurchbrüche der elektrischen Ankerwinch seinen Weg auch ins Schiffsinnere gefunden, die Bilge ist fast voll. Wieder trocken segelt es sich dann doch etwas leichter.

Bis auf eine schwache Kaltfront, die uns 30kn Wind bringt, bleibt das Wetter ruhig. Die Nächte sind eisig, aber in der Kajüte verbreitet unser Dieselofen wohlige Wärme. Zu dieser Jahreszeit wird es in diesen Breiten nie richtig dunkel, auch um Mitternacht leuchtet noch ein heller Streifen am australen Horizont.

Staateninsel / 28.01. - 04.02.2003

Am 28. Jänner 2003 schälen sich im ersten Morgenlicht gespenstisch wild gezackte, teils schneebedeckte Berge aus dem Regenvorhang - die Staateninsel, letzte Auffaltung der Anden im Südatlantik. Jetzt sind wir wirklich am fin del mundo angekommen, denn am Nordost-Zipfel der heute unbewohnten Insel steht tatsächlich der fast vergessene Leuchtturm am Ende der Welt aus Jules Vernes gleichnamigen Roman. Auflandiger Wind und Seegang drücken uns durch die äußere Einfahrt von Puerto Hoppner. Schnell verliert sich der Schwell in dieser großen Bucht, an deren Ende kaum sichtbar ein bei Niedrigwasser nur 6m-7m breites Nadelöhr Zutritt zum völlig geschützten Ankerplatz gewährt. Mit angehaltenem Atem und fliegendem Puls schießen wir durch dieses haarsträubende, klippengespickte Wildwassertor. Aufgespannt wie eine Spinne liegen wir gemeinsam mit Comodo zwischen einem Inselchen und dem Ufer. Sechs Landleinen, die an Krüppelbuchen vertäut sind, machen einen Anker überflüssig.

Über feuchte Moosteppe und dichtes Gestrüpp erklimmen wir einen steilen Berghang und besteigen den Gipfel über unserem Ankerplatz. Unser Blick schweift über eine unberührte, naturbelassene Inselandschaft, über schroffe, unbestiegene Grate, Wasserfälle und Süßwasserteiche. Wäre da nicht das Meer am Horizont, könnte man glauben, unsere Nomadenschwebe auf einem Gebirgssee in den heimischen Alpen.



Eine Woche lang hält uns dieser magische Platz gefangen. Die Tage sind wie Balsam auf unserer Seele, wir erholen uns von den letzten Wochen und genießen es endlich einmal, keine Sorge ums Boot zu haben - dieser Ankerplatz ist absolut schussicher. Mit unseren lieben Freunden Peter und Gisela verbringen wir viel schöne Zeit, oft laden wir uns gegenseitig zum Essen ein, hören Musik und plaudern bis spät in die Nacht.

Le Maire Strasse - Ushuaia / 04.02. - 12.02.2003

Mit Hilfe des Tidenkalenders planen wir minutiös unseren Aufbruch. Im letzten Tageslicht kreuzen wir gegen eine immer steiler werdende See um das Nordwestkap der Staateninsel. Steifer Nordwind und starker, mitlaufender Tidenstrom drücken uns in die berühmte Le Maire-Straße, die Meerenge zwischen der Staateninsel und Feuerland. Hier befindet sich einer der größten Schiffsfriedhöfe der Welt, denn bei Sturm gegen Strom stehen hier verheerende, bis zu 12m hohe, brechende Seen. In nur fünf Stunden haben wir die 40sm bis zum Cabo Buen Suceso geschafft, dann verlassen uns Wind und mitlaufender Strom, wir werfen die Maschine an und tuckern dem Beagle Kanal und einem fantastischen Sonnenaufgang entgegen. Den ganzen Tag motoren wir über eine völlig glatte See, in der sich die Berge Feuerlands spiegeln.



Unser Anker fällt am Abend vor der Estancia Haberton, der ersten Schaffarm Feuerlands, 1886 vom englischen Missionar Thomas Bridges gegründet. Sein Wörterbuch Yamana Englisch, welches 1933 in Österreich gedruckt wurde, ist ein wichtiges Dokument der heute ausgerotteten Ureinwohner Feuerlands.

Die 40sm bis Ushuaia kämpfen wir gegen 25kn - 30 kn Westwind. Wieder lernen wir etwas dazu: Bei Gegenwind im Beagle Kanal startet man im Morgengrauen und nicht zu Mittag, wenn es zu blasen beginnt. Schon von weitem erkennt man die in den letzten Jahren schnell gewachsene Stadt. Mit einigen anderen Charter- und Fahrtenyachten liegen wir längsseits im Yachtclub Afasyn. „Comodo“ haben wir leider am Weg „verloren“, ihre Maschine streikte, spät in der Nacht wird sie von „Auryn“, die gerade von Puerto Williams kommt, hereingeschleppt. In den nächsten Tagen bereiten wir uns und unser Schiff auf den Törn zum Kap Hoorn vor.

Aus der einstigen Strafkolonie hat sich die „**südlichste Stadt der Welt**“ entwickelt. Ushuaia ist eine nette, lebhafteste Kleinstadt mit vielen Touristen und Tor für die Kreuzfahrtschiffe zur Antarktis. Antarktis ist überhaupt das magische Wort. Junge Rucksackreisende klappern die Yachten am Steg ab und fragen unbedarft, ob es vielleicht einen ride in die Antarktis gibt. Wir schütteln über soviel Ahnungslosigkeit den Kopf. Besuchen zwei sehenswerte Museen: das Yamana-Museum sowie das Presidio, das ehemalige Gefängnis von Ushuaia mit interessanten Ausstellungen über die Antarktis und Alberto Agostini. Zwei gegensätzliche Denkmäler am Hafen geben uns zu denken. Das eine zeigt eine unscheinbare, kleine Büste von Vito Dumas, dem ersten argentinischen Weltumsegler (1942-1943). Das andere ist eine riesige meterhohe Betonwand, die an den sinnlosen Falkland-Krieg erinnert. „Volveremos“ steht darunter, d.h. **Wir werden wieder kommen!** „Tante Sara“ wird unser Lieblingscafe mit knusprig, warmen medialunas und herrlichem Capuccino. Unser steirischer Freund Gerald heuert am 10. Februar auf „Nomad“ an. Er hat uns nämlich den Floh ins Ohr gesetzt, hierher zu segeln, obwohl sein Schoner LA NERA vor etwa 20 Jahren in Patagonien strandete.





KAP HOORN

Puerto Williams - Kap Hoorn - Puerto Williams 13. - 20.02.2003

Mit auffrischendem Westwind im Rücken segeln wir 25sm quer über den Beagle Kanal nach Puerto Williams auf der chilenischen Insel Navarino. Melden unsere Ankunft über UKW und kaum an der alten „Micalvi“ festgemacht, kommen auch schon die Behörden, um uns ordnungsgemäß einzuklarieren.



Die „Micalvi“, ein gestrandetes, deutsches Munitionsschiff beherbergt den südlichsten Yachtclub der Welt, an dem längsseits im Päckchen buntes Yachtvolk aus aller Herren Länder liegt. Am Abend trifft man sich auf ein Glaserl Pisco Sour in der gemütlichen Bar mit Kaminfeuer im Bauch des schräg liegenden Wracks. Diese Schräglage erschwert auch die Körperpflege in der finsternen, grindigen Dusche im Gang nebenan.

Die gute Wetterlage nützend holen wir unser „Zarpe“ (Fahrgenehmigung) von der Armada und legen am nächsten Morgen bereits Richtung Kap Hoorn ab. Knapp 30 sm sind es bis Puerto Toro, der südlichsten Ansiedlung der Welt. Vertäuen unsere NOMAD mit allen verfügbaren Fendern plus Fenderbrett (alter Gangwaypfosten) am Stahlrohrgerüst des halb vermoderten Anlegers. In den Wellblechhäusern am Hügel leben nur wenige Familien, es gibt eine Schule, eine Polizeistation und eine kleine Kapelle. Schieben hier einen Pausetag ein, da es draußen mit 40kn fegt. Der Strand ist voll mit riesigen Miesmuscheln und Napfschnecken, die aber wegen „marea roja“ -einer Art Rotalgenverseuchung - hoch giftig, sprich tödlich sind. Leider sind alle Küsten Patagoniens seit über 10 Jahren davon betroffen.



Bei Flaute tuckern wir über die gefürchtete Bahia Nassau zu den Wollaston Inseln gen Süden und ankern am Abend nach 55sm in der gut geschützten Caleta Maxwell. Das Wetterfax sieht entmutigend aus, dennoch starten wir am verregneten Morgen hinaus in den südlichen Ozean. 15sm vor uns liegt es nun, das legendäre Kap Hoorn, dieses steinerne Symbol so vieler Seefahrermythen. Das Wetter hält und wir haben Glück, zu Mittag runden wir die berühmte Südspitze Amerikas. Ein Traum ist heute in Erfüllung gegangen und ein schwieriger Meilenstein unserer Reise erreicht. Auch Gerald freut sich über seine dritte Fahrt um den berühmten Kap Hoorn Felsen. Glücklich ankern wir in der Caleta Martial und begießen dieses Ereignis mit einer Flasche Sekt.

Tags darauf machen wir uns auf den Weg Richtung Norden, als plötzlich Sonnenstrahlen durch den grau verhangenen Himmel dringen. Wir geben uns einen Ruck, wenden, nehmen die Schoten dicht und segeln noch einmal zurück zum Hoorn. Auf 20m Wassertiefe fällt unser Anker im Lee der Hoorn Insel. Mit dem Dingy überschlagen wir uns fast in der schäumenden Brandung und steigen „waschlnaß“ die steilen Stufen zur Kap Hoorn Station hinauf. Besuchen Hector und Ingrid, die hier ein Jahr lang ihren einsamen Dienst versehen und lassen unser Logbuch stempeln. Stiefeln zur kleinen Kapelle, zum Leuchtturm und zum Denkmal, ein Wahnsinnsgefühl hier oben zu stehen!





Mit 30kn aus Südwest rumpeln wir über die holprige Bahia Nassau zurück in den Beagle Kanal nach Puerto Williams. Unter der prasselnd heißen Dusche der „Micalvi“ schweifen unsere Gedanken noch immer ums Kap. Haben wir es nun wirklich umsegelt, bezwungen? Nun ja, sicher nicht im klassischen Sinn wie es die alten Rahsegler vor hunderten Jahren machten. Wir wollten einfach diesen großartig historischen und geographischen Platz besuchen. Respektvoll haben wir uns herangetastet und wurden kurz von dieser übermächtig starken Natur geduldet. Dankbar und demütig fühlen wir uns, dass wir diese für uns besonderen Momente erleben durften.

Puerto Williams - Ushuaia - Puerto Williams / 21.02. - 11.03.2003

Obwohl Nachbarstädte gibt es zwischen dem chilenischen Puerto Williams und dem schräg vis-à-vis liegenden argentinischen Ushuaia keine Verkehrsverbindungen. Deshalb nehmen wir drei französische Rucksackreisende mit an Bord, als wir am 21. Februar nochmals nach Ushuaia segeln, um Nomad für den langen Weg durch die patagonischen Kanäle Richtung Norden fit zu machen. Der Einfachheit halber legen wir uns wieder zum Steg des Yachtclub AFASYN gegenüber der Stadt. Pro Tag bezahlen wir hier US\$ 6,-. Einige Male fegt es mit über 50kn, die Yachten schieben Lage am Steg, Fender werden völlig plattgedrückt. Gut, dass wir zwei Autoreifen mit dabei haben, ohne Felgen natürlich! In den nächsten Tagen sind wir voll beschäftigt: Organisieren zusätzlich acht Stück Dieselkanister, somit führen wir nun außer den lächerlichen 180 Litern im Dieseltank 370 Liter in Kanistern mit, insgesamt also 550 Liter Treibstoff, das sollte für ca. acht Tage Motorbetrieb bzw. knappe 1.000sm Reichweite langen. Unser kleiner Reflekt-Diesellofen arbeitet sehr ökonomisch, bei ständigem Heizen benötigen wir ca. 20 Liter in der Woche. Weiters durchforsten wir die Supermärkte Anonima und Norte und verstauen etliche Taxiladungen Verpflegung für die nächsten Monate an Bord. Zur Isolierung werden Salon und Kojen mit einem hässlich provisorischen Teppich ausgelegt, damit wir nicht unter kalten Füßen leiden, denn die Wassertemperatur beträgt hier 8° C im Sommer. Im WC-Raum fixieren wir einen Duschvorhang an der Decke, als Brausetasse fungiert eine alte Plastikwanne, da wir keinen fixen Abfluss installieren wollen. Montieren eine alte Kunststoffseilrolle für unsere 100m Schwimmleine am Mastkorb, die leider nur eine Woche Hafenbetrieb überlebt. Die Chartergäste der an uns längsseits liegenden Tari II brechen die Seilrolle beim ständigen übers-Deck-Latschen in Stücke.

An einem strahlend feuerländischen Spätsommertag unternehmen wir mit Ken von der amerikanischen Pelagic (die erste Motoryacht übrigens, die um Kap Hoorn fuhr) eine Bergtour zum Martial-Gletscher. Da wir Deppen Steigeisen und Pickel am Schiff lassen, bleibt uns der Gipfelsieg versagt, denn das Eis hat nur eine dünne Schneeeauflage und ohne Ausrüstung erscheint uns der weitere Aufstieg zu riskant. Bereits seit Tagen werkelt Ken, ein passionierter Mechaniker, selbstlos an Comodo's Maschine, leider ist noch kein Ende abzusehen. Hier in Ushuaia verabschieden wir uns von Pelagic und Comodo sowie von unserem Freund Gerald, der Heimweh nach seiner Freundin in Buenos Aires hat. Am 02. März segeln wir vor bis zu 50kn Wind zurück nach Puerto Williams, um wieder in Chile einzukarieren und das Zarpé für die Weiterreise zu beantragen. Gerade noch rechtzeitig kommen wir zur sonntäglichen Grillparty am Heck der Micalvi. Buntes Yachtvolk hat sich versammelt, von einigen Segler, die sich schon seit Jahren in dieser Gegend aufhalten, bekommen wir viele Ezzes für den nächsten Reiseabschnitt. Unter diesen riesigen, robusten Stahl- und Aluminiumyachten, die teilweise extra für die hohen Breiten gebaut wurden, zählt unsere Nomad zu den kleineren Schiffen. Eines Tages macht die stäbige Santa Maria, gerade aus der Antarktis kommend, längsseits bei uns fest. Freudiges Wiedersehen mit Wolf Kloss, den wir das letzte Mal vor acht Jahren in der Karibik getroffen haben. Am Abend sitzen wir vorm warmen Ofen im Haus von Wolf und Jeannette und erzählen alte Geschichten. Die beiden leben mit ihren zwei Kindern seit einigen Jahren in Puerto Williams, betreiben ein Gästehaus und die Firma Sea, Ice and Mountain Abenteuerreisen mit der Santa Maria.