ANTARKTIS.NET

GeoRG
Geographische ReiseGesellschaft

Antarktis

Reisetagebuch

15. Januar - 08. Februar 2018: mit SY Anne-Margaretha zu den Südshetland Inseln und zur Antarktischen Halbinsel

Skipper und Eigner Heinz Wutschke und Greet Dekker haben die Anne-Margaretha *selbst als robustes Schiff für die rauesten Meere überall auf der Welt konzipiert und in fünfjähriger Arbeit gebaut. Sie hat einen soliden Stahlrumpf von 22 Metern Länge, zwei Masten, 49 Tonnen Verdrängung, hoch am Wind bis zu 240 Quadratmeter und vor dem Wind bis zu 515 Quadratmeter Segelfläche und eine 160 PS Maschine. Sie bietet bis zu 16 Personen Platz und fährt weltweit. Am liebsten sind Heinz und Greet aber in Arktis und Antarktis unterwegs.*

Mit

Kapitän – Heinz Wutschke
Steuermann – Maarten
Matrose – Laura
Matrose – Mareike
Matrose – Samuel

Fahrtleiter – Rolf Stange

Montag, 15. Januar 2018 – Ushuaia

14.00 Uhr: 54°48,8‘S/068°18‘4‘W, im Yachthafen von Ushuaia. Teilweise sonnig, 14°C. Fast windstill, 1001 hPa.

Nach langer Anreise, überwiegend mit Übernachtung in Buenos Aires, waren die meisten bereits gestern oder sogar vorgestern in Ushuaia, auf 54° Süd, angekommen. Eine halbe Weltreise, die teilweise in Form einer gewissen Müdigkeit ihren Tribut forderte, aber dafür wurden wir mit einer ganz neuen und ziemlich beeindruckenden Landschaft belohnt: Um den Beagle-Kanal erhoben sich schroffe Berge, unten von dichten, patagonischen Bergregenwäldern bedeckt, die nach oben hin schnell in den baumlosen, hochalpinen Bereich mit vereinzelten Schneefeldern und kleinen Gletschern übergingen.

Um den Hafen und ein Stück die Hänge hinauf erstreckte sich Ushuaia, ein gar nicht mehr so kleiner Ort, der in den letzten Jahrzehnten rapide auf einige Zehntausend Einwohner angewachsen war. Nicht ganz unumstritten, aber doch mit gewissem Recht nimmt Ushuaia für sich in Anspruch, die südlichste Stadt der Welt zu sein (Puerto Williams liegt ein paar Meter weiter südlich, ist aber deutlich kleiner).

Wir nutzten den warmen, sonnigen Tag überwiegend, indem wir kleine Ausflüge in die Umgebung machten. Dabei ging es vielfach in den westlich von Ushuaia gelegenen Parque Nacional Tierra del Fuego, und einige machten sich anschließend sogar zusätzlich noch zu einer kleinen Tour in Richtung der direkt oberhalb von Ushuaia gelegenen Berge auf.

Am späten Nachmittag schließlich versammelten wir uns auf der *Anne-Margaretha*, unserem Zuhause für die nächsten 25 Tage. Die auf den ersten Blick sehr klein erscheinenden Kabinen boten auf den zweiten Blick und nach etwas Organisation ausreichend Platz für Hab und Gut und Mensch und Maus. Zunächst nahmen wir uns Zeit, um uns häuslich einzurichten und lernten die Mitreisenden und die Mannschaft schon einmal kennen.

Schließlich war es Zeit für das Abendessen, und anschließend begrüßte Kapitän und Schiffseigner Heinz Wutschke uns, erzählte wichtige Dinge über das Leben an Bord, die Pläne für die nächsten Tage und Wochen und was sonst noch wichtig war. Mannschaft und Mitreisende stellten sich vor, und dann konnten wir den Abend gemütlich ausklingen lassen, die Kabinen fertig einräumen oder vielleicht noch die Gelegenheit für einen kleinen Abenspaziergang nutzen.

Dienstag, 16. Januar 2018 – Ushuaia, Beagle Kanal

08.00 Uhr: 54°48,8‘S/068°18‘4‘W, im Yachthafen von Ushuaia. Überwiegend sonnig, 14°C. Windstill, 991 hPa.

Pünktlich um 8 waren wir zum Frühstück versammelt und voller Erwartung, was der Tag alles bringen würde. Das Wetter zeigte sich von seiner freundlichsten Seite, es war sonnig, warm und windstill, so dass es sich lohnte, schon vor dem Frühstück einmal am Ufer entlang zu spazieren, die morgendlichen Sonnenstrahlen auf dem Gesicht zu genießen und zu schauen, was für Vögel so das Ufer bevölkerten.

Nach dem Frühstück machten wir uns alle zusammen noch einmal auf in die Stadt. Bei der Immigrationsbehörde am Hafen mussten wir noch einmal Präsenz zeigen, um alle Formalitäten zu erfüllen und Argentinien reibungsfrei verlassen zu können. Bald war das erledigt, und um 11 Uhr waren wir alle wieder an Bord versammelt und erwarteten gespannt die Abreise. Nachdem die Mannschaft die letzten Vorbereitungen erledigt hatte, verließen wir kurz vor 12 Uhr den Anleger und fuhren langsam aus der Bucht vor Ushuaia heraus und in den Beagle Kanal hinein.

Es wehte eine Brise aus Osten, so dass bald ein paar Segel gesetzt werden, die die Maschine bei der Arbeit unterstützen sollten. Wir teilten Gruppen in ein Wachschema ein, so dass wir uns am Steuer abwechseln konnten. Für jeden folgte auf 4 Stunden Wache eine achtstündige Pause (“Freiwache”). Zunächst aber blieben so ziemlich alle an Deck, um zu verfolgen, wie Ushuaia langsam hinter uns verschwand und die schöne Berglandschaft an uns vorbeizog. Unterdessen waren Wolken aufgezogen, und gelegentlich fielen ein paar Regentropen. Spätestens als kurz vor Puerto Williams ein heftiger Hagelschauer auf uns prasselte, suchten die meisten im Inneren Schutz.

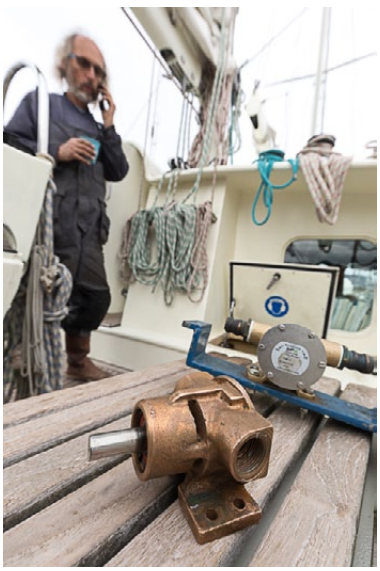
Puerto Williams war der letzte Vorposten der Zivilisation am Rande unseres Weges, und bald konnten die Mobiltelefone für längere Zeit verstaut werden. Schwarzbrauenalbatrosse, Riesensturmvögel und Seeschwalben flogen immer wieder in unserer Nähe, und ab und an ließ sich ein Magellanpinguin auf dem Wasser blicken.

Der Wind ließ wieder nach, und bald hatten wir den Ausgang des Beagle Kanals erreicht und nur noch ein paar vorgelagerte Inseln trennten uns vom offenen Meer. Es war Zeit zum Abendessen, und Heinz ließ das Schiff stoppen, damit wir noch in geschützten Gewässern das Abendessen genießen konnten. Gleichzeitig wollte er noch eben ein Ersatzteil am Generator austauschen – eine kleine Routineangelegenheit. Das sollte es zumindest sein und das wäre es auch gewesen, wenn das Ersatzteil das gewesen wäre, was es hätte sein sollten. Tatsächlich aber stellte sich heraus, dass das Teil entgegen expliziter Auskunft seitens des Lieferanten nicht genau passte. Ein Millimeter zuviel im Durchmesser einer Achse machte einen kleinen, aber entscheidenden Unterschied, der dazu führte, dass das Teil einfach nicht so passen wollte, wie es musste.

Hier war nicht viel zu machen. Notgedrungen entschied Heinz, noch einmal Kurs auf Ushuaia zu setzen. Es kam nicht infrage, ohne technisch einwandfreie Generatoren in die Antarktis zu fahren; ein weiterer Ausfall hätte das Schiff ansonsten komplett ohne Strom gelassen, ohne den aber weder die Navigation noch die Küche funktioniert. So bissen wir in den säuerlichen Apfel und fuhren wieder in den Beagle Kanal zurück.

Mittwoch, 17. Januar 2018 – Noch einmal Ushuaia und Beagle Kanal

08.00 Uhr: 54°48,8‘S/068°18‘4‘W, im Yachthafen von Ushuaia. Überwiegend sonnig, 8°C. Windstill, 998 hPa.



Gegen 5 Uhr früh hatten wir den kleinen Anleger im Yachthafen von Ushuaia wieder erreicht, so dass wir morgens beim ersten Blick nach draußen einen vertrauten Anblick hatten. Nach dem Frühstück dauerte es noch etwas, bis Läden und Werkstätten öffneten und Heinz seine Mission vollenden konnte. Es wurde beschlossen, dass wir einfach an Bord oder zumindest auf dem Gelände des Yachthafens bleiben würden, damit wir keine weitere Zeit mit Einreiseformalitäten verlieren würden und jederzeit in der Lage waren, in See zu stechen.

Gegen 12 Uhr waren denn auch alle Erledigungen besorgt und Formalitäten geklärt, so dass es hieß “Leinen los”. Dieses Mal aber wirklich! Bald glitten wir wieder in den Beagle Kanal hinaus und genossen die schöne Landschaft, während wir uns mit Broten stärkten, schließlich war es Mittagszeit. Einen Tag hatten wir nun verloren, aber laut Wetterbericht konnten wir direkt in die Drake Passage einfahren und Kurs auf die Südshetland Insel nehmen – je eher, desto besser, bevor das nächste Tiefdruckgebiet uns noch in die Quere kommen konnte.

Immerhin erwies sich das Wetter als ungemein freundlich, so dass wir große Teile der Passage des Beagle Kanals im Sonnenschein genießen konnten. Am späten Abend

passierten wir die Isla Nueva und erreichten damit die offene See, die sich zunächst als nahezu spiegelglatt erwies, so dass einer erholsamen Nacht nichts im Wege stehen sollte.

Donnerstag, 18. Januar 2018 – Drake Passage

08.00 Uhr: 56°08‘S/065°50‘W, Drake Passage. Bedeckt. Starker Wind aus NE (um 30 Knoten, Stärke 7 auf der Beaufort-Skala), 997 hPa.

Das hatte sich – keine Überraschung – über Nacht etwas geändert. Wir hatten unser Wachsystem erstmalig über Nacht weitergeführt, so dass zu jeder Tages- und Nachtzeit mehrere von uns wach waren und sich am Steuer abwechseln konnten. Neben den passionierten Seglern erwiesen sich noch weitere als begabte Steuerleute; andere mussten sich in die ungewohnte Tätigkeit in der ungewohnten und schwankenden Umgebung erst mal einfinden.

Der Wind hatte merklich aufgefrischt und erreichte im Laufe des Nachmittags in Böen Spitzengeschwindigkeiten von 35-40 Knoten (20 m/s oder 70 km/h, Stärke 8 oder “stürmischer Wind” auf der berühmten Beaufort-Skala). Dabei kam er aber aus einer einigermaßen günstigen Richtung, so dass wir einiges an Segelfläche im Wind halten konnten und gute Geschwindigkeit um 8 Knoten machten, so dass wir unserem Ziel, den Südshetland-Inseln, stündlich näherkamen. Unterm Strich vom Wetter her Alltag in der berühmt-berüchtigten Drake-Passage; weder ein besonders stiller noch ein besonders wilder Tag auf diesem rauen Meer.

Natürlich mussten alle sich an diesem ersten Tag an das Leben auf einem kleinen Segelschiff bei merklichem Seegang gewöhnen, und selbst die einfachsten Tätigkeiten wie Umziehen nahmen ungewohnt viel Zeit in Anspruch. Insgesamt erwiesen sich alle als recht seefest, auch wenn es zu dem einen oder anderen kleinen Anfall von Seekrankheit kam, aber letztlich hielt es sich doch deutlich in Grenzen und wir konnten durchaus stolz darauf sein, wie wir mit den Umständen klarkamen.

Man wechselte sich auf Wache ab und traf sich zu den Mahlzeiten, und so entwickelte sich eine Routine, die wir nun für mehrere Tage einhalten würden, bis die Südshetland-Insel erreicht waren.

Freitag, 19. Januar 2018 – Drake Passage

08.00 Uhr: 58°47‘S/064°43‘W, Drake Passage. Dünne Wolkendecke, teilweise sonnig ☺. Leichte bis frische Brise aus NW (15-20 Knoten, etwa Stärke 4-5 auf der Beaufort-Skala), 994 hPa.

In diesem Sinne ging auch dieser Freitag dahin. Der Wind hatte deutlich nachgelassen, aber die Dünung war noch kräftig. Morgens fand sogar die Sonne ihren Weg durch die Wolken und wärmte merkbar im Gesicht, aber später wurde es wieder grau und mitunter fielen ein paar Regentropfen.

Die Temperatur sowohl der Luft als auch des Wassers war um mehrere Grad gesunken (Wasser gestern ca. 5°C, heute 1°C), so dass die berühmte antarktische Konvergenz ganz in der Nähe sein musste. An dieser ozeanographischen Grenze stoßen an der Oberfläche kaltes, antarktisches Wasser und milder temperiertes, salzreiches Wasser aus nördlicheren Breiten aufeinander. Dies brachte im Ergebnis nicht nur eine merkliche Abkühlung auf dem Weg nach Süden und häufig Nebel, sondern auch eine hohe biologische Produktivität, von der die gewaltigen Zahlen von Pinguinen, Robben und Walen in der Antarktis und auf den umgebenden Inseln (z.B. Südgeorgien) profitieren.

Am späten Nachmittag querten wir auch den 60. Grad südlicher Breite und somit befanden wir uns auch politisch in der Antarktis, nämlich im Geltungsbereich des Antarktis-Vertrages. Gegen Abend wurde es etwas neblig-diesig, dafür schlief der Wind weitgehend ein. Entsprechend wurde die Segelfläche weiter reduziert und das Steuern übernahm Alex (der Autopilot). Die Aufgabe der Wachhabenden verlagerte sich entsprechend vom manuellen Steuern weg auf das Ausschauhalten nach Eisbergen, denn so langsam war mit den ersten, vereinzelten Eisstücken zu rechnen.

Sofern man angesichts der zeitlichen Kontinuität der Wachen und des fließenden Voranschreitens der Zeit davon reden konnte, den Tag zu beenden, taten wir das und erfreuten uns einer sehr moderaten Schaukelbewegung des Boots und damit einer guten Nachtruhe.

Samstag, 20. Januar 2018 – Drake Passage

08.00 Uhr: 61°03‘S/063°24‘W, Drake Passage. Dünne Wolkendecke. 25-30 Knoten Wind aus W (Stärke 6-7 = „starker Wind“ bis „steifer Wind“), 985 hPa.

Der Wind hatte wieder merklich aufgefrischt, was in etwas mehr Seegang, aber auch in guter Geschwindigkeit von gut 7 Knoten resultierte. Auf der Karte schienen die Südshetland-Inseln bereits in greifbare Nähe zu rücken, tatsächlich sollten wir sie morgen nach Mitternacht erreichten. Gute Aussichten! So gingen wir wieder motiviert ans Werk und hielten nach Eisbergen Ausschau, die sich aber bislang noch nicht zeigen wollten. Nun, wir würden auf jeden Fall noch reichlich zu sehen bekommen!

Dafür zeigte sich um die Mittagszeit eine Gruppe Schwertwale ganz nah beim Schiff. Es war sehr imposant, wie die mächtigen Tiere immer wieder aus den großen Wellen auftauchten; offensichtlich waren sie auch neugierig auf uns und kamen ganz in die Nähe, um ein Auge auf diese für sie sicher ungewohnte Erscheinung zu werfen. Es war eine kurze, aber sehr imposante Begegnung, die die allgemeine Motivation gleich deutlich ansteigen ließ und auch in einige beachtliche Fotos resultierte.

Während des Nachmittags ließ der Wind wieder nach, und eine wachsende Zahl von Kapsturmvögeln verriet, dass

das Land nicht mehr weit entfernt sein konnte. Auch der eine oder andere Südliche Eissturmvogel ließ sich blicken. Gegen Mitternacht hatten wir weniger als 30 Meilen Entfernung bis zu den Südshetland Inseln, aber die verhangene Sicht gab den Blick auf das Land noch nicht frei. Dafür passierten wir bald darauf den ersten Eisberg.

Sonntag, 21. Januar 2018 – Bransfield Strait. Deception Island: Telefon Bay

08.00 Uhr: 63°02‘S/060°46‘W, Bransfield Strait. Tiefe Wolkendecke. 25-30 Knoten östlicher Wind (Stärke 6-7), 972 hPa.

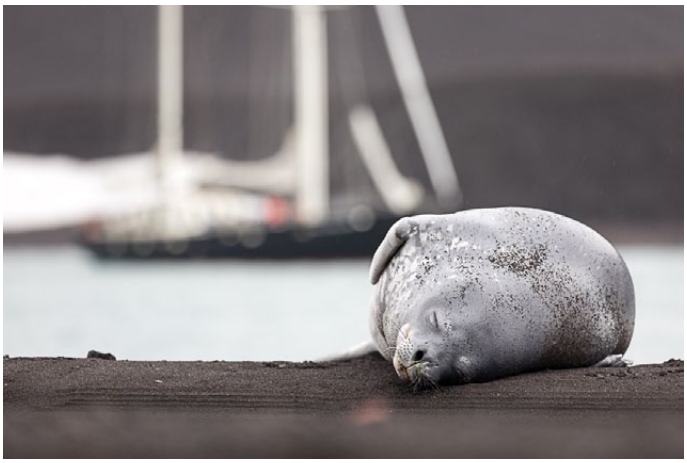
Nach Mitternacht waren wir zwischen Smith Island und Snow Island hindurch gefahren und hatten damit die Drake Passage verlassen und die Bransfield Strait erreicht. Dort hatten wir wieder ziemlich kräftigen Wind, der entgegen der Vorhersage nicht aus nördlicher, sondern aus östlicher Richtung kam, so dass die Inseln uns keinen Schutz boten. Stattdessen stampften wir kräftig gegen den Seegang an.

Naheliegenderweise verkürzten wir die Strecke etwas, indem wir den zunächst geplanten Halt in Yankee Harbor ad acta legten und stattdessen direkt Deception Island anliefen. Im Zickzackkurs, um nicht ganz frontal gegen Wind und Wellen anzulaufen, näherten wir uns über den Vormittag hinweg der berühmten Vulkaninsel an, und gegen 11 Uhr passierten wir den schmalen Eingang, genannt Neptune’s Bellows. Hier war bei der nautischen Besatzung, namentlich Kapitän Heinz, Konzentration gefragt, denn der Eingang war schmal und mitten drin lag zudem noch ein Fels, der schon das eine oder andere Schiff aus Walfängerzeiten auf dem Gewissen hatte.

Sobald wir Port Foster (der innere Teil von Deception Island) erreicht hatten, ließ der Seegang schlagartig nach. Allerdings blies der Wind immer noch steif mit bis 30-40 Knoten und die Sicht war durch tiefe Wolken beeinträchtigt, so dass wir uns erst mal in Stancomb Cove, einer kleinen Bucht innerhalb von Telefon Bay, einen geschützten Ankerplatz suchten und fanden.

Nun war zunächst mal Zeit, durchzuatmen, sich wieder zu organisieren und ein wenig aufzuräumen. Bald brutzelten Spiegeleier und wir saßen zum ersten Mal seit mehreren Tagen wieder alle zusammen um einen Tisch zum Essen. Es war herrlich, wieder herzhaft zuzulangen!

Natürlich drängte es uns, bald an Land zu gehen. Die Mannschaft bereitete die Beiboote vor, und bald konnte der erste Landgang beginnen. Wir gingen an einem schwarzen Strand aus vulkanischer Asche an Land und freuten uns, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben. An einer Landspitze lag eine Robbe, so dass wir zunächst einen kleinen Abstecher dorthin machten. Wie sich herausstellte, handelte es sich um eine Weddellrobbe, die sich gar nicht weiter von uns stören ließ, so dass wir schöne Bilder machen konnten. Wir genossen auch einfach die wild-romantische Stimmung mit Wind und tiefen Wolken.



Dann setzten wir uns in Bewegung. Zunächst mussten wir uns dicht am Rand der Lagune halten, da die schwarzkarge Fläche daneben ein sogenanntes ASPA war, ein "Antarctic specially protected area", ein spezielles antarktisches Schutzgebiet, wo Wissenschaftler den Gang der Sukkzession erforschen, seit ein Vulkanausbruch alles Leben dort im 20. Jahrhundert zerstört hatte.

Wir stiegen einen kleinen Rücken hinauf, der wie alles hier aus schwarzer Vulkanasche bestand. Oben blies ein kräftiger Wind uns den Schneeregen, der nach und nach in Schnee überging, horizontal um die Ohren. Eine wahrlich antarktische Atmosphäre! Im Grau von Schneetreiben und tiefen Wolken sahen wir um uns herum eine düstere Mondlandschaft, in der außer ein paar Seeschwalben und Skuas nichts zu leben schien.

Der weitere "Weg" führte über einen kleinen Schmelzwasserlauf hinweg über einen weiteren Rücken und hinab in ein Tal, in dem ein ausgetrockneter, kleiner See eine weitere, andersartige Mondlandschaft geschaffen hatte. Es ging noch einen weiteren Rücken hinauf, den erodierten Rest eines Kraterrandes, und dann waren wir schon auf der Zielgeraden auf der Südseite der Ankerbucht (Stancomb Cove), die wir somit einmal komplett umlaufen hatten. Nachdem wir einen letzten Hügel als Aussichtspunkt erklommen hatten, stiegen wir zum Ufer hin ab, wo Maarten uns alsbald mit dem Beiboot wieder abholte. Das war somit unser erster Landgang in der Antarktis und wahrscheinlich die längste Wanderung der gesamten Reise; die landschaftlichen Besonderheiten von Deception Island bringen es mit sich, dass es hier mehr Platz an Land gibt als irgendwo sonst.

Zurück an Bord, versuchten wir so gut wie möglich, die nun ziemlich nassen Klamotten zum Trocknen in den Kabinen aufzuhängen, und dann freuten sich alle über die Gelegenheit zum Duschen, die wir während der Tage auf offener See nicht gehabt hatten. Dann war es Zeit, mit einem schönen Glas Bier oder Wein auf die gelungene Überfahrt und die erste Landung anzustoßen – auch das (Alkohol) war ein Vergnügen, auf das wir auf hoher See verzichtet hatten.

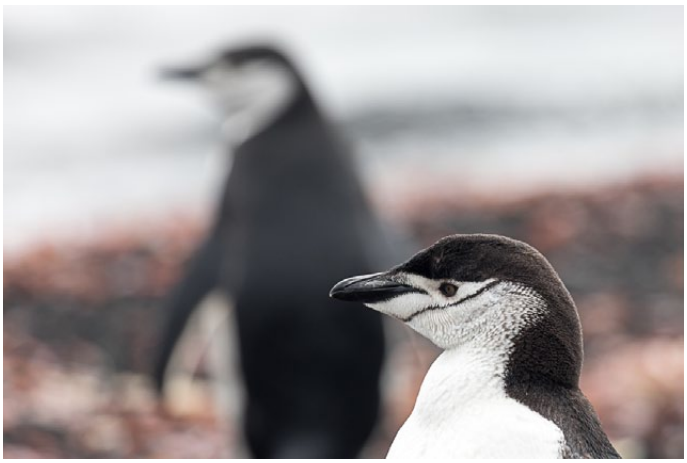
Unterdessen war Samuel fleißig in der Kombüse, und bald war es Zeit für ein deftiges, gutes Essen.

Zuguterletzt bot Rolf den ersten Teil seines Vortrags über Plattentektonik an, wobei es um die allgemeinen Grundlagen der Materie ging.

Montag, 22. Januar 2018 – Deception Island: Argentinische Station „Base Decepcion", Whalers Bay, Pendulum Cove

08.00 Uhr: 62°55'S/060°41'W, Stancomb Cove. Tiefe Wolkendecke, leichter Regen. 6°C. 10 Knoten östlicher Wind, 977 hPa.

Nach einer ruhigen Nacht vor Anker in Stancomb Cove, während der wir einzeln nacheinander Ankerwache gehalten hatten, begann der Tag zunächst trüb und regnerisch. Nach dem Frühstück lichtete die Mannschaft den Anker und wir fuhren hinaus in Port Foster. Wir waren gespannt, was der Tag so bringen würde; Rolf hatte schon ein paar Möglichkeiten beschrieben.



Laura nahm Funkkontakt mit der argentinischen Station Base Decepcion auf und fragte, ob ein Besuch dort möglich war. Es war möglich, und prompt erhielten wir für 11 Uhr vormittags eine Einladung. Natürlich waren wir alle gespannt, wie so eine Antarktis-Station wohl aussehen mochte. Die Base Decepcion liegt auf der Westseite von Port Foster, landschaftlich schön direkt neben einer großen Lagune. Wir wurden von zwei Argentiniern am Ufer sehr freundlich empfangen, Carlos und Gustavo, und brachten die Unterhaltung auf spanisch und englisch in Gang.

Es stellte sich heraus, dass diese Station nicht oft von Touristen besucht wird, so dass die beiden sehr freundlich und motiviert waren, seltenen Gästen die Station zu zeigen. Am Ufer standen ein paar große Amphibienfahrzeuge und ein großes Gebäude, das im Fall eines Brandes als Ausweichstation dienen konnte. Weiter ging es zum Hauptgebäude, vor dem ein kleiner, weißer Obelisk stand, der dem großen, berühmten Obelisk in Buenos Aires nachempfunden war. Im Hauptgebäude wurden wir ins Wohnzimmer geführt und mit Keksen (diesbezüglich war eine gewisse Überlegenheit der argentinischen Station gegenüber der *Anne-Margaretha* nicht zu verleugnen) und Kaffee bewirtet. Es gab Urkunden, mit denen der Besuch der Station offiziell beglaubigt wurde, und wenn man wollte, einen Stempel in den Pass oder wohin auch immer. Carlos erzählte von den Aufgaben der Stationsbesatzung, die aus 15 Personen (13 Männer und 2 Frauen) bestand. Diese gehörten der Armada an und ihre Mission bestand in der Reparatur der Gebäude und der Vorbereitung für den Winter. Neben dieser Kernbesatzung gab es noch eine weitere Gruppe für logistische Aufgaben (Pflege des Fuhrparks). Forschung oder Aufnahme von Wetterdaten gehörte nicht zu den Aufgaben der aktuellen Besatzung.

Schließlich bedankten und verabschiedeten wir uns und bald waren wir wieder an Bord. Der Anker ging hoch, und wir fuhren über Port Foster hinweg nach Whalers Bay. Die alte Walfangstation dort war unser nächstes Ziel, und nach einer kleinen Stärkung waren wir schon vor Ort und startklar für die Landung. Whalers Bay ist einer der bekanntesten und am häufigsten besuchten Orte weit und breit, und prompt lief hinter uns ein kleines Kreuzfahrtschiff in die Bucht ein. Lange würden wir nicht alleine sein, und so legten wir direkt los mit einem kleinen Rundgang durch die Reste der Station. Die Reste riesiger Tanks in der Nähe der Landestelle stammten aus dem zweiten Weltkrieg, als britische Streitkräfte sich mit einem Treibstofflager auf eventuelle Kriegshandlungen in dieser Region vorbereitet hatten. Dahinter fanden wir kleinere Kessel, in denen in den Tagen des Walfangs Speck zu Öl verkocht wurde – technisch gesehen, das Kernstück der Walfangstation. Damals gab es auch einen Friedhof mit mehreren Dutzend Gräbern, der aber 1969/70 durch den Vulkanausbruch komplett zerstört wurde; einer der alten Särge ist heute an der Oberfläche zu sehen, und daneben stehen zwei Kreuze. Die genaue Lage der alten Gräber war aber nicht mehr sichtbar.

Eines der alten Wohnhäuser wurde ab 1944 während der geheimen, britischen Operation Tabarin zu einer Station ausgebaut. Zunächst mit dem Gedanken eines kleinen, militärischen Stützpunkt etabliert, diente “Base A”, untergebracht in “Biscoe House”, nach dem Krieg noch viele Jahre lang wissenschaftlichen Zwecken, bis der Vulkanausbruch die Aufgabe erzwang. Heute sind die noch verbliebenen Gebäude alle in stark ruinösem Zustand. Das traf auch auf den

Flugzeughangar zu, den die Briten seinerzeit eingerichtet hatten; schon früher hatte Sir Hubert Wilkins 1928 von hier den ersten Flug gestartet, den es überhaupt in der Antarktis gegeben hat.

Auf dem Rückweg fanden wir am Ufer noch einen schläfrigen Seebären, der uns nur müde anblinzelte. Die Gäste des anderen Schiffes waren schon zahlreich überall unterwegs, so dass wir uns alsbald wieder aus dem Staub machten.

Der Anker ging hoch, und wir setzten Kurs auf Pendulum Cove auf der Nordostseite von Port Foster. Hier hatten wir unsere Ruhe (tatsächlich ankerte bald noch ein weiteres Segelboot vorm Ufer, was aber nicht allzu sehr ins Gewicht fiel).

Der touristische Klassiker an den durch vulkanische Hitze erwärmten Stränden von Deception Island ist das berühmt-berüchtigte antarktische Schwimmen, und diese Möglichkeit war hier gegeben. Tatsächlich wollten aber alle lieber in Ruhe umherspazieren und die Gegend erkunden. In der Nähe der Landestelle lagen zwei Weddellrobben friedlich am Ufer, misstrauisch beäugt von einer Skua.

Ein kleines Stück landeinwärts befanden sich Reste der chilenischen Station Pedro Aguirre Cerda, die wie auch die britische Base A in Whalers Bay dem Vulkanausbruch zum Opfer fiel und seitdem in Ruinen liegt. Nicht weit davon befand sich wieder ein ASPA, das nicht betreten werden durfte. Stattdessen orientierten wir uns in die andere Richtung, zu einem kleinen Bach, der aus einem Eisfeld austrat. In der Nähe lagen einige gewaltige Brocken aus Lavagestein herum. Alles in allem eine kleine Ecke, in der es so einiges zu sehen gab.

Schließlich senkten sich die Wolken und Wind und Feuchtigkeit nahmen zu, so dass wir nach Beendigung unserer diversen Runden genau zum richtigen Zeitpunkt wieder an Bord kamen. Während wir gemütlich vor Anker liegend zu Abend aßen, drehte die *Anne-Margaretha* ganz von alleine zusammen mit dem aufkommenden Wind die übliche Rou-

tine um und fuhr schon einmal los, ohne vorher den Anker zu lichten. Das erledigte die Mannschaft dann auch noch, so dass wir wieder Kurs auf Stancomb Cove setzen konnten, unsere gut geschützte Ankerbucht in Telefon Bay. Sobald dort der Anker fiel, hatten wir unsere heutige Deception-Runde beendet und mit der Aussicht auf die Ankerwache zog es uns auch bald in die Kojen.

Dienstag, 23. Januar 2018 – Bransfield Strait. Greenwich Island: Yankee Harbour.

08.00 Uhr: 62°55‘S/060°41‘W, Stancomb Cove. Bedeckt, 3°C. 8-10 Knoten Wind aus SW, 990 hPa.

Nach einer ruhigen Nacht vor Anker, im Einzelfall jeweils von der Ankerwache unterbrochen, frühstückten wir zunächst einmal gemütlich, und dann ging der Anker hoch. Zeit, sich von Deception Island zu verabschieden. Rolf hatte angekündigt, dass wir, bevor es weiter nach Süden zur Antarktischen Halbinsel ging, den Südshetland Inseln noch einen Besuch abstatten wollten. Neben der landschaftlichen Abwechslung hatten wir dort vielleicht die Chance, Kehlstreifpinguine am Brutplatz und See-Elefanten zu sehen.

Zunächst ging es durch Port Foster hindurch und wir verließen Deception Island durch Neptune’s Bellows, wobei das Wetter deutlich besser war als bei der Einfahrt vorgestern, so dass wir uns die Passage dicht bei den wuchtigen, düsteren Felsen nicht entgehen ließen. Bald nachdem wir in die Bransfield Strait eingelaufen waren, sichteten wir einen Buckelwal, den ersten von mehreren, die in den nächsten Stunden noch folgen sollten. Nun war die passende Gelegenheit für den zweiten Teil von Rolfs Vortrag über Plattentektonik, wobei es um die Entwicklung der Antarktis durch den Zerfall von Gondwana und die Bildung des Südozeans bis zur Öffnung der Drake Passage und der Bransfield Strait ging.

Es ging entlang von Livingston Island nach Nordosten. Für eine Weile konnte sogar die Maschine abgestellt werden, so dass wir uns ausschließlich mit Hilfe des Windes bewegten. Die Aussicht auf Livingston Island war fantastisch: Hohe, schroffe Berge, fast vollständig von wilden, zerklüfteten Gletschern bedeckt. Ein sehr abweisendes, aber überirdisch schönes Land und ein guter Vorgeschmack darauf, was uns landschaftlich in den nächsten Tagen so erwarten würde. Unterdessen brutzelten Rita und Maarten herrliche Pfannkuchen (sächsisch: Eierkuchen), wahlweise süß oder herzaft (oder “herzig”, wie Maarten sagte).

Die Sonne schien kräftig durch die dünne Wolkendecke hindurch und wir genossen die schöne Passage an Deck. Schließlich hatte der Wind allerdings so weit nachgelassen, dass wir die Pferdchen im Keller wieder zur Arbeit treiben mussten, um heute noch irgendwo anzukommen.

Bald bogen wir in die McFarlane Strait ein, wobei sich noch einmal ein spektakulärer Blick auf die Südküste von Livingston Island bot. Hier blies uns ein kräftiger Wind entgegen, aber es war nicht mehr weit, bis wir eine lange, schmale Kieszunge passierten, die aus einer Bucht auf Greenwich Island den bestens geschützten Naturhafen Yankee Harbour machte. Dort hatten wir beste Bedingungen, und so fiel bald der Anker und dann ging das Beiboot aufs Wasser.

Wenig später standen wir an Land. Rolf erläuterte kurz die Möglichkeiten: am Ufer der Landzunge lagen verschiedene Robben hier und da verstreut, darunter ein paar See-Elefanten, die natürlich zuerst die Aufmerksamkeit auf sich zogen. Dann zog jeder ganz der eigenen Nase nach los. Die meisten schauten zuerst noch ans äußerste Ende der Landzunge und schlugen dann den Weg zum landwärtigen Ende ein. Unterwegs gab es an mehreren Stellen Weddellrobben und Seebären sowie Skuas zu sehen. Wo die Landzunge ins “Festland” überging, erinnerte ein großer, rostiger Topf an das blutige Unwesen, das die Robbenschläger einst hier getrieben haben. Auf einer Kiesterrasse etwas weiter oben brüteten Eselspinguine zu hunderten. Einzelne waren uns unterwegs schon entgegengekommen, aber hier standen wir zum ersten Mal an einer Brutkolonie von Pinguinen! Klar, dass wir hier einige Zeit verbrachten. Es gab genügend Platz, um langsam am Rand der Kolonie entlang zu spazieren und nebenbei den Blick auf die Gletscher zu genießen, die die Bucht von mehreren Seiten umgaben.

So gingen drei Stunden schnell herum, und ein kleiner, einsetzender Regen war für die meisten das Startsignal, sich wieder zur Landestelle zu begeben. An Bord hatte die Mannschaft bereits Chili con carne vorbereitet, das besten Anklang fand. Anschließend gingen die meisten früh in die Koje, da in der Nacht noch die Ankerwache bevorstand.

Mittwoch, 24. Januar 2018 – Bransfield Strait, Gerlache Strait: unterwegs nach Süden.
08.00 Uhr: 62°31,7‘S/059°47‘W, Yankee Harbour. Bedeckt, 4°C. 17 Knoten Wind aus N, 990 hPa.

Nach einer ruhigen Nacht vor Anker, einem ausgiebigen Frühstück (bzw. Ausschlafen bei ein paar fleißigen Ankerwächtern) und erfolgreichem Abschluss von Klempnerarbeiten durch Heinz wurde der Anker gehoben und wir verließen diese gut geschützte Bucht.

Der Wind hatte noch nicht die vorhergesagten 25 Knoten erreicht, aber trotzdem wurden gleich die Segel gesetzt. Tiefe Wolken und leichter Regen reduzierten die Sicht, so dass man guten Gewissens in der Freiwache gemütlich lesen oder eine Siesta halten konnte, ohne viel zu verpassen. Zwischendurch tauchten zwei Buckelwale nahezu synchron nahe beim Boot auf, und wer schnell draußen war, sah beim Abtauchen die Fluken – ein wunderschöner Anblick, der einigen von uns zum ersten Mal überhaupt vergönnt war! Nicht zum letzten Mal, wie wir mit Blick auf die nächsten Tage hofften.

Später nahm der Wind zu, so dass es munter unter Segeln vorwärts ging. Schließlich wurde es allzu munter, so dass die Segelfläche reduziert werden musste; dazu kam, dass der Wind mit bis zu 34 Knoten (Windstärke 7-8) aus südwestlicher Richtung und somit fast von vorn kam. Das ließ den späteren Nachmittag bis in die späten Nachtstunden hinein zu einem ziemlich bewegenden Erlebnis werden, worauf die meisten sicher gerne verzichtet hätten. Aber dafür brachte die Fahrt uns ein weites Stück nach Süden, zur Antarktischen Halbinsel.

Donnerstag, 25. Januar 2018 – Gerlache Strait, Enterprise Island.
08.00 Uhr: 62°31,7‘S/059°47‘W, Yankee Harbour. Bedeckt, 4°C. Fast windstill, 986 hPa.

Am frühen Morgen war der heftige Seegang der letzten Nacht komplett verschwunden, stattdessen lag eine schwere Stille um uns herum. Nun hatten wir die Antarktis sensu strictu ohne Zweifel erreicht: Hier und dort trieben riesige Eisberge unter dem bleigrauen Himmel, und im Osten erstreckte sich die schroffe, wilde Berg- und Gletscherküste der Antarktischen Halbinsel. Im Westen waren Inseln vorgelagert und boten guten Schutz vor der offenen See. Am frühen Morgen hatten sich wieder einige Buckelwale blicken lassen.

Wir drehten um einen besonders schönen Eisberg eine Runde. Ein einsamer Seebär saß mitten auf einer weiten, blanken Eisfläche, kurz über der Wasserlinie.

Am späten Vormittag erreichten wir Enterprise Island. Auf der Ostseite dieser Insel befanden sich ein paar kleine Inseln und Buchten, die schon die Walfänger vor gut 100 Jahren als gute Naturhäfen gekannt und genutzt hatten. In einer dieser Buchten lag das Wrack des Walfang-Fabrikschiffs *Guvernoren* (“Der Gouverneur”), das 1915 in Brand

geraten war. Voll mit leicht entzündlichem Walöl, war es nicht zu retten, so dass der Kapitän es hier auf Grund setzte. Die gesamte Mannschaft, 85 Seelen, wurde wohlbehalten von anderen Walfängern aufgenommen, das Schiff war aber nicht mehr zu retten und liegt noch heute hier als rostendes Wrack. Es wird von Seeschwalben und Segelbooten wie dem unseren als Rastplatz genutzt: Die Seeschwalben saßen auf dem Wrack und veranstalteten ein großes Spektakel, als wir längsseits gingen. Tatsächlich waren wir nicht das einzige Segelboot, ein weiteres war schon dort gewesen und machte alsbald neben uns fest, und bis zum Abend folgten sage und schreibe zwei weitere Boote! Ein erstaunlicher Verkehr, was aber tatsächlich Zufall war: Rolf war schon viele Male hier gewesen, ohne hier jemals ein Segelboot gesehen zu haben.

Wir ließen die beiden Beiboote zu Wasser und machten uns auf, um die Inselwelt um Enterprise Island zu erkunden. Nicht weit entfernt fanden wir einen Felsen, auf dem Blauaugenscharben (Kormorane) brüteten. Auf der Südostseite von Enterprise Island waren mehrere kleine Inseln vorgelagert, auf denen die Walfänger ihre Spuren hinterlassen hatten. Wir gingen auf einem winzigen Inselchen an Land, wo zwei alte Holzboote lagen, teilweise von dickem Schnee bedeckt. Wir ließen uns Zeit, um alles in Ruhe anzuschauen, zu fotografieren und in Stille die eisig-schöne Landschaft zu genießen, bevor wir die Fahrt fortsetzten. Auf einem weiteren Inselchen lagen zwei müde Seebären, von denen der eine erwachte und begann, aktiv zu werden. Vorsichtig ging es weiter um die Insel herum, wobei Laura und Rolf die Boote streckenweise behutsam durch flache Gewässer steuern mussten. Die ganze Zeit über waren wir von hohen Schnee- und Eiswänden umgeben, und im Wasser drifteten einige kleinere Eisberge, von denen wir uns ein paar aus der Nähe ansahen.

Auf der West- und Nordseite von Enterprise Island wurde das bislang ganz stille Wasser etwas bewegter, und der Wind ließ die kalten Temperaturen deutlich spürbar werden, so dass wir etwas Gas gaben und die restliche Fahrt ein wenig abkürzten. Dennoch waren wir am Ende etwa drei Stunden unterwegs gewesen, so dass die Kälte doch kräftig unter den einen oder anderen Handschuh gekrochen war. Umso mehr freuten wir uns über eine heiße Dusche und ein Glas Glühwein, den Mareike vorbereitet hatte.

Sobald alle sich wieder aufgewärmt und gestärkt hatten, stellte Rolf uns am Bildschirm noch die Robbenarten vor, die es in der Antarktis gab. Von sechs hier heimischen Arten durften wir immerhin hoffen, fünf zu sehen (nur die sehr seltene Rossrobbe kommt in dieser Region praktisch nicht vor, selbst im Rossmeer ist sie nur selten zu sehen). Dazu gab es ein paar allgemeine Hintergründe zum Thema.

Pünktlich im Anschluss hatte Samuel das Abendessen fertig: Drei große Pötte Nudelauflauf, die besten Anklang fanden. Ein Film über Shackletons berühmte *Endurance*-Expedition, den Heinz für uns auflegte, rundete den Abend ab.

Freitag, 26. Januar 2018 – Enterprise Island, Wilhelmina Bay

08.00 Uhr: 64°32‘24“S/061°59‘54“W, Enterprise Island. Bedeckt, leichter Schneefall, 2°C. Fast windstill, 987 hPa.

Da Heinz noch ein paar Dichtungsringe am Getriebe auszutauschen hatte und es draußen ohnehin recht grau war, konnten wir es zunächst gemütlich angehen, in Ruhe frühstücken und dann die Zeit ein wenig nutzen, um Tagebuch zu schreiben, Fotos zu sichten oder zu lesen.

Gegen 10 Uhr hatte es schließlich so weit aufgeklart, dass wir mit den Booten aufbrachen. Schöne Eisberge, vielleicht ein kleiner Landgang, eventuell sogar Wale – irgend etwas würde sich ergeben. Wir fuhren zunächst ein Stück in die Wilhelmina Bay hinaus und legten die Boote in der Nähe eines großen Eisberges still. Auf dem Eisberg saßen ein paar Dutzend Dominikanermöwen, die meisten davon Jungtiere. Das Wasser lag spiegelglatt, kein Lüftchen regte sich und die Sonne wärmte sogar durch die dünne Wolkendecke hindurch spürbar. Es war wunderbar, die Eindrücke in Ruhe auf sich wirken zu lassen und sich ein Stück weit in die antarktische Zeitlosigkeit fallen zu lassen.

In der Ferne entdeckten wir die Blase mehrerer Wale. Die Entfernung schien groß zu sein, aber nichts sprach dagegen, einen Versuch zu machen. Also tuckerten wir in die Richtung und nach einer Weile waren wir kurz vor einem dunklen Etwas im Wasser, das man auch für ein Stück Treibgut halten konnte. Tatsächlich handelte es sich aber um eine schlafenden Buckelwal. Oder, genauer gesagt: um drei schlafende Buckelwale! Die Meeresriesen dümpelten gemütlich unter der Wasseroberfläche. Ab und an war ein lautes Prusten zu vernehmen, und eine Fontäne stieg in den Himmel, wenn es wieder Zeit für einen Atemzug geworden war. Die drei Wale hatten offensichtlich nichts von uns mitbekommen. Wir drifteten still und leise mit den Booten und setzten nur gelegentlich die Paddel ein, wenn einer der Buckelwale allzu nah in unsere Richtung getrieben kam. So verbrachten wir eine ganze Weile – sicher mehr als eine halbe Stunde – in der Nähe der großen Tiere und genossen die wunderbare Situation. Schließlich zogen zwei der drei Wale ein Stück weiter, augenscheinlich ohne dabei aufzuwachen.

Da unmöglich zu sagen war, wann wieder mehr Aktivität einsetzen würde, zogen wir irgendwann von dannen und überließen die Wale wieder sich selbst. Bald hatten wir Enterprise Island wieder erreicht. Nun hätte man zur *Anne-Margaretha* zurückkehren und mit dem Ausflug mehr als zufrieden sein können, aber wir hielten noch einmal bei einer kleinen Insel und nutzten die Chance, an Land zu gehen. Auf den ersten Blick nur ein kleines, verlassenes Eiland mit einem felsigen Ufer und weitgehend von Schnee und Eis bedeckt, fanden wir hier ein kleines, antarktisches Paradies, in dem wir uns eine Weile niederließen und dabei auch innerlich ein gutes Stückweit an diesem schönen Ende der Welt ankamen. Oben auf dem Felshügel keiften ein paar Dominikanermöwen um die Wette; ihre Küken standen ganz in der Nähe. Daher stiegen wir nicht weiter aufwärts, sondern blieben in Ufernähe. Ein großer Haufen alter Bretter erwies sich als ein Lager zerfallener Fässer aus Walfängerzeiten. Dahinter saß ein paar Skuas und schimpfte, sobald sich einer von uns in die Nähe begab.

Wir setzten uns irgendwo hin, wo es uns gefiel, und ließen den Blick schweifen und die Seele baumeln. Maarten hatte noch die gute Idee, die mittägliche Stärkung per Funk zu bestellen und mit dem Boot zu holen (wie war das mit dem Berg und dem Propheten?), und so genossen wir den antarktischen Tag und ließen die Zeit ins Land streichen.

So war aus dem ursprünglich für vielleicht zwei Stunden gedachten Ausflug eine ausgewachsene Tour von über vier Stunden Länge geworden, als wir die *Anne-Margaretha* wieder erreichten.

Dort hatten die mechanischen Arbeiten gute Fortschritte gemacht, und der wieder zusammen gesetzte Getriebekasten verschwand soeben wieder im Maschinenraum, um an seinem Platz eingebaut zu werden.

Müde und zufrieden, wie wir waren, war es Zeit für eine schöne Pause an Bord. Die Fotografen widmeten sich den Antipodenseeschwalben, die das Wrack der Guvernoren bevölkerten und ständig um uns herum flogen. Mit ihrem schnellen, unsteten Flug waren sie eine fototechnische Herausforderung, die sich gewaschen hatte, aber am Ende gab es das eine oder andere scharfe Bild. Fleißige Hände machten Abwasch und begannen bald mit den Vorbereitungen für das Abendessen, während die meisten ein gutes Buch genossen oder die Foto-Ausbeute des Tages sichteten.

Nach dem Essen fuhr Rolf mit Franz, Mareike und Samuel noch einmal kurz hinaus aus unserer Parkbucht, um zu schauen, ob Wale in der Nähe waren. Das war nicht der Fall, und so konnten wir den Abend in aller Gemütlichkeit an Bord ausklingen lassen.

Samstag, 27. Januar 2018 – Enterprise Island, Wilhelmina Bay, Gerlache Strait, Errera Channel, Paradise Harbour: Waterboat Point/Gonzales Videla Station

08.00 Uhr: 64°32‘24“S/061°59‘54“W, Enterprise Island. Dünne Wolkendecke, die Sonne scheint durch ☺ 9°C (Thermometer wahrscheinlich in der Sonne). Windstill, 993 hPa.

Nach dem Frühstück war es Zeit, diesen schönen Ort, der uns viel gegeben hatte, zu verlassen. Kurz nach 9 Uhr warfen wir die Leinen los und gegen 09.30 Uhr glitten wir in die Wilhelmina Bay hinaus. Es war leicht bewölkt, aber still und klar, und so freuten wir uns auf die vielen, grandiosen Landschaften und hoffentlich Begegnungen mit Walen und Pinguinen, die der Tag so bringen mochte.

Wir sollten nicht enttäuscht werden. Schon bald ertönte der Ruf „Wal!“ und alle griffen zur Kamera. Eine erste, kleine Gruppe von Buckelwalen zeigte sich eher schläfrig und wenig aktiv, nur ganz zum Schluss wurde eine Fluke vor der grandiosen Kulisse sichtbar. Überall drifteten kleinere und große Eisberge im nahezu spiegelblanken Wasser, und wir hatten eine unbeschreibliche Aussicht auf die vergletscherten Inseln auf der einen Seite, während auf der anderen Seite der Horizont komplett von der ewig langen Küste der Antarktischen Halbinsel mit ihren schroffen Bergen und wilden Gletschern beherrscht wurde.

Es blieb nicht bei dieser einen Walsichtung. Immer wieder sichteten wir kleinere Gruppen von Buckelwalen, die teilweise auch sehr freundlich ihre Fluken zeigten. Kurz vor Verlassen der Wilhelmina Bay stießen wir auf eine größere Gruppe (beziehungsweise mehrere Gruppen gleichzeitig), die teilweise sehr aktiv waren. Mehrfach kam ein Wal mit dem Kopf aus dem Wasser und überall stiegen die Fontänen und Fluken hoch. Für einige atemberaubende Momente kamen mehrere Wale sehr dicht zum Schiff. Wir konnten sie in allen Einzelheiten hören, sehen und sogar riechen – ein intensives oder sogar heftiges Erlebnis für alle Sinne!

In der Gerlache Strait hatten wir kräftigen Nordwestwind und die Ufer rückten etwas mehr in die Ferne, so dass manche diese Passage für eine kleine Siesta nutzten. Auch der anschließende Errera Channel war vom Wetter her eher ungemütlich, beeindruckte dafür aber mit seiner ungemein imposanten Landschaft. Überall an den Ufern hohe, steile, schroffe Berge und große, wilde Gletscher. Im Wasser trieben viele Eisberge, und auf den kleineren lagen immer wieder Gruppen von Krabbenfresserrobben. Auch im Errera Channel stießen wir noch einmal auf Buckelwale, die für einige wunderschöne Augenblicke sich ganz in der Nähe blicken ließen.

Wir querten Andvord Bay und liefen in den nördlichen Eingang von Paradise Harbour ein, wo wir hofften, bei Waterboat Point einen brauchbaren Ankerplatz für die Nacht zu finden. Der kräftige Nordwind sollte uns auf der Südseite dieser kleinen (Halb)insel die Eisberge vom Leib halten, eine Rechnung, die letztlich auch aufging. Mithilfe von zwei Uferleinen brachte die Mannschaft die *Anne-Margaretha* in eine stabile Position, was eine Weile dauerte, dann aber gut funktionierte.

So ergab sich auch noch die Gelegenheit für einen kleinen Landgang. Waterboat Point ist ein kleiner Felshügel, der bei Niedrigwasser mit dem nur einen Steinwurf weit entfernten Festland verbunden ist, bei Hochwasser aber zu einer Insel wird. Mit etwas gutem Willen konnten wir dort aber sagen, auf dem Kontinent Antarktis zu stehen. Auf Waterboat Point befindet sich die Station Gonzales Videla der chilenischen Luftwaffe und Armada. Nach einem nasskalten Ritt zum felsigen Ufer wurden wir sowohl von brütenden Eselspinguinen als auch vom Personal der Station freundlich begrüßt und zum Stationsgelände geführt. Die Führung begann direkt mit einer Besonderheit, für die Waterboat Point weithin bekannt ist: Es gibt dort seit vielen Jahren eine kleine Anzahl leuzistischer Eselspinguine, was bedeutet, dass sie aufgrund einer Pigmentstörung weitgehend weiß sind (keine Albinos). Einer dieser Leuzisten brütete direkt neben dem Weg zum Steg am Nordufer der Insel. Neben dieser Besonderheit waren überall zahlreiche Nester von Eselspinguinen, jeweils besetzt von einem Altvogel, der meistens zwei Küken bei sich hatte. Diese waren hier noch sichtlich kleiner und weniger selbstständig als weiter nördlich, bei den Südshetland Inseln.

Sobald wir uns in diesem Bereich der Kolonie ausgiebig umgeschaut hatten, konnten wir zuerst einen kurzen Blick in eine gemütlich ausgestattete, allerdings unbeheizte Bar werfen, die thermisch nicht gerade zum längeren Verweilen einlud. Stattdessen ging es weiter ins „Museum“, einen großen Raum, an dessen Wände historische Fotos hingen. Die Lokalgeschichte begann mit der schwierigen Überwinterung der beide Briten Lester und Bagshawe (1920-22), die geplanterweise, aber unter sehr schwierigen Bedingungen einen Winter in einer sehr kleinen und primitiven Hütte verbrachten, die im Wesentlichen aus einem umgedrehten Boot, Steinen und Proviantkisten bestand. 1950-51 begann dann der Bau der chilenischen Station.

Mehr Aufmerksamkeit als die Fotos zogen aber die Tische in der Mitte des Raumes auf sich, wo man klassische Souvenirs wie T-Shirts, Aufnäher, Postkarten (einschließlich Briefmarke für „günstige“ 10 US-Dollar pro Stück) und chilenischen Rotwein (Spezialabfüllung der Armada) bekommen konnte.

Nachdem wir dort eine Weile verbracht hatten, schauten wir uns noch ein wenig auf dem Gelände um und wurden abschließend in das Hauptgebäude eingeladen, wo wir uns im Aufenthaltsraum gemütlich niederließen und mit Tee, Kaffee und heißer Schokolade (!) bewirtet wurden. Eine Weile ging das Gespräch über dies und das, bevor wir uns verabschiedeten und noch einen kleinen Abstecher auf den Aussichtsturm machten, von dem aus sich ein schöner Panoramablick in alle Richtungen bot.

Es war schon recht spät, aber umso gemütlicher, als wir uns an Bord um den Tisch zum Abendessen versammelten und den Tag beendeten. Die Ankerwächter behüteten Schiff und Schlaf.

Sonntag, 28. Januar 2018 – Paradise Harbour/Almirante Brown, Port Lockroy.

08.00 Uhr: 64°49,6‘S/062°51,4‘W, Waterboat Point. Bedeckt 4°C. Windstill, 984 hPa.

Die Nacht verlief ruhig, und nach dem gemütlichen Frühstück konnten Anker und Uferleinen eingeholt und die Fahrt fortgesetzt werden. Wir liefen in Paradise Harbour ein, eine Bucht, die schon unter Walfängern für ihre gewaltige, schöne Landschaft bekannt war. Die Berge stiegen über 1000 Meter hoch und waren von dicken Eiskappen gekrönt, von denen zerklüftete Gletscherarme zum Ufer herabflossen. Überall drifteten Eisberge, worauf in vielen Fällen Krabbenfresserrobben lagen und gemütlich dösten.

Wir genossen das grandiose Panorama in vollen Zügen und näherten uns unterdessen dem östlichen Ufer an. Wie so oft, befand sich auch hier am einzigen Ort weit und breit, wo es eisfreies, nicht allzu steiles Land am Ufer gab, eine Station. In diesem Fall war es die argentinische Basis Almirante Brown. Von der Besatzung bekamen wir vor Ort problemlos die Erlaubnis, eine Anlandung zu machen. Vom Ufer aus ging es eine kleine Holztreppe hoch zu den Gebäuden, schlichten, auffällig orangerot gestrichenen Holzbaracken. Nach einem Brand 1984 war die Station über längere Zeit hinweg mehr oder weniger aufgegeben worden. In jüngeren Jahren war sie nur gelegentlich besetzt, aber jetzt befand sich ein Team vor Ort, um die Station von Grund auf zu renovieren. Wie wir hörten, sollte sie in fünf Jahren wieder voll einsatzbereit sein und möglicherweise dann rund ums Jahr besetzt werden. All das wurde zum Empfang von einer argentinischen Biologin auf Spanisch erzählt und von Rolf mit einigem Nachfragen und mitunter sicher mehr schlecht als recht ins Deutsche übersetzt.

Hinter den Gebäuden brüteten Eselspinguine, und dahinter befand sich ein schneebedeckter Hang. Wir folgten einem kleinen, im Schnee ausgetretenen Trampelpfad, der sich nach ein paar Metern teilte. Man konnte über dem Ufer zu einer kleinen, felsigen Landspitze gehen, wo sich ein weiteres, zur Station gehöriges Gebäude befand, und dort in Ruhe den Blick schweifen lassen und die Stille genießen. Die meisten zog es aber einen kleinen Hügel hinauf. Von der felsigen Kuppe aus bot sich eine grandiose Aussicht über die gesamte Bucht Paradise Harbour, ein Blick, den wir bei dem schönen, windstillen Wetter über lange Zeit genießen konnten.

Der abschließende Höhepunkt dieses kleinen Ausflugs war für einige aber das Hinabrutschen über den Schneehang. Manche stiegen sogar noch einmal hinauf, um das Vergnügen ein zweites Mal zu haben.

Wir fuhren mit den Booten noch um die Ecke, um einen Blick auf die gewaltigen Gletscherabbruchkanten zu werfen.

Eigentlich war der Plan, dort in einer kleinen Nebenbucht zu ankern, aber da sich dort schon ein Segelboot befand und der Platz nicht für zwei reichte, mussten wir diese Idee aufgeben und setzten stattdessen Kurs auf Port Lockroy.

Zunächst ging es durch den Bryde Channel aus Paradise Harbour hinaus, wobei Landschaft und Eisberge noch einmal zu einem weiteren Höhepunkt kulminierten. In der Gerlache Strait wehte wieder ein kräftiger Wind aus Norden, so dass das Schwanken des Bootes zu einer kleinen Mittagspause einlud. Hier erreichten wir auch mit 64°58‘S/063°23‘W die südlichste Position unserer Reise.

Am späten Nachmittag liefen wir in den Peltier Channel ein, eine Passage bei Wiencke Island, die wegen mehrerer Untiefen von größeren Schiffen gemieden wird. Die Landschaft war mit ihren hohen, fast senkrechten Felswänden und Gletschern umwerfend beeindruckend, aber durch den kräftigen Nordwind war es auch eisig kalt.

Gegen Abend erreichten wir Port Lockroy. Auch hier blies der Wind kräftig, aber wir waren gut vor Seegang geschützt und und von einer beeindruckenden Gletscherkulisse umgeben. Heinz navigierte die *Anne-Margaretha* durch Felder von Brash Ice (dichtgedrängte, kleine Stücke Gletschereis) hindurch tief in die Bucht hinein, und schließlich fiel der Anker. Bodentopographie und Ankergrund waren hier soweit günstig, dass der Anker trotz des heftigen Windes das Schiff gut halten würde. Ein paar kleinere, treibende Eisberge mussten noch mit Holzstangen aus dem Weg bugsiert werden, während das Abendessen vorbereitet wurde. Später konnten wir noch einen Geburtstag feiern und stießen dazu mit Gin Tonic mit echtem Antarktis-Gletschereis an. Dazu gab es sogar frisch gebackenen Geburtstagskuchen! Ein schöner Abschluss für einen Tag, der wieder einmal reich an Eindrücken gewesen war.

Montag, 29. Januar 2018 – Port Lockroy.

08.00 Uhr: 64°49,5‘S/063°29,2‘W, Port Lockroy. Bedeckt, 4°C. Böiger (28-50 Kn, Stärke 7-10) Wind aus NE, 983 hPa.

Die Nachtruhe war mehrfach von größeren, treibenden Eisstücken unterbrochen worden. Wir hatten gehofft, dass der Wind zum Morgen hin nachlassen würde, aber das Gegenteil war der Fall. Heftige Böen von bis zu 50 Knoten Geschwindigkeit (90 km/h, Windstärke 10) bliesen über die Gletscher in die Bucht hinein und machten deutlich, dass jeglicher Gedanke an eine Tour an Land derzeit reines Wunschdenken war.

So hieß es, sich in Geduld zu üben. Rolf lud zu den ersten beiden Teilen seines Pinguinvortrags ein; von diesen Stars der Antarktis hatten wir ja schon so einige gesehen. Bilder wurden gesichtet und sortiert, Bücher gelesen und die politischen Probleme dieser Welt schön fernab von allen Orten jeglichen gesellschaftlichen Geschehens gelöst, jedenfalls in der Theorie. Auch der Nachmittag brachte vorerst keine Besserung, sondern vielmehr wieder ein Erstarken der Böen, die zwischenzeitlich zumindest scheinbar leicht nachgelassen hatten. So setzte Rolf seinen Pinguinvortrag fort und die Dusche wurde rege frequentiert. Später schauten wir uns noch einen Spielfilm an, der die berühmte *Endurance*-Expedition von Ernest Shackleton anschaulich und historisch recht originalgtreu umsetzte, und so ging der Tag gemütlich, aber ohne aufregende Erlebnisse dahin.

Dienstag, 30. Januar 2018 – Jougla Point, Port Lockroy, Neumayer Channel, Gerlache Strait, Dallmann Bay.

08.00 Uhr: 64°49,5‘S/063°29,2‘W, Port Lockroy. Dünne Wolkendecke, 4°C. Fast windstill, 986 hPa.

Schon gestern am späten Abend hatte der Wind merklich nachgelassen, und als wir heute früh die Köpfe hinaussteckten, lag das Wasser um uns herum nahezu spiegelglatt, von einzelnen Böen abgesehen, die aber auch bald abklangen. Natürlich griff die Freude auf einen Landgang um sich, und nach dem Frühstück waren wir bald startklar.

Zunächst steuerten wir Jougla Point an, eine felsige, kleine Halbinsel auf Wiencke Island, direkt gegenüber von Port Lockroy. In der Nähe der Landestelle lag eine Weddellrobbe auf dem Schnee. Auf kleinen Felshügeln waren mehrere Brutkolonien mit Eselspinguinen verteilt, und hier konnten wir diese Antarktis-Bewohner so richtig ausgiebig mit viel Zeit beobachten. Wir setzten uns in die Nähe der Kolonie und schauten uns das Treiben in Ruhe an. Wer geglaubt hatte, Pinguine stünden nur still herum, um Energie zu sparen, sah sich kräftig getäuscht. Tatsächlich herrschte andauernd Bewegung, die oft keinem ersichtlichen Zweck zu dienen schien. Wir sahen das berühmte Steinchenklauen vom Nest des Nachbarn und vielfach wurden Küken von Eltern, die aus dem Wasser zurückkehrten, mit einer Magenladung voll Krill gefüttert. Oft ging dem aber ein langes, wildes Wettrennen durch die ganze Kolonie voraus. Ab und an watschelte ein Pinguin direkt bei uns vorbei, ganz ohne von uns irgendwie Notiz zu nehmen.

So ging der Vormittag schnell dahin. Wer wollte, spazierte noch ein kleines Stück an eine Stelle, wo ein Walskelett rekonstruiert war aus Knochen, die seit den Zeiten der Walfänger dort lagen.

Mittags stärkten wir uns schnell an Bord und genossen dann noch eine Weile die erstaunliche Wärme der Sonne an Deck, während von den umliegenden Gletschern mehrfach Stücke unter großem Krachen ins Wasser fielen. Einmal fiel eine ganze, riesige Säule aus Eis um!

Gegen 13.30 Uhr fuhren wir wieder los, denn nun hatten wir eine Einladung für das “lebende Museum” von Port Lockroy. Die auf Goudier Island gelegene Station war ursprünglich 1944 als “Base A” von den Briten gebaut worden. Später wurde Base A aufgegeben und verfiel über viele Jahre hinweg, bis die Briten vor der Wahl standen, die Reste entweder zu entfernen oder zu renovieren. Die Wahl fiel auf letzteres, und so wurde Base A zum Historical Monument No. 61 unter dem Schutzregime des Antarktisvertrags und wird heute vom British Antarctic Heritage Trust (UKAHT) als “living museum” (lebendes Museum) betrieben. Das bedeutet, dass im Sommer (üblicherweise Ende November bis Anfang März) vier Personen vor Ort sind, um das Museum mitsamt zugehöriger Post und Souvenirladen für Besucher zu öffnen, notwendige Reparaturen vorzunehmen und die Tiere, vor allem Pinguine zu zählen. Bislang deuten die Ergebnisse übrigens darauf hin, dass die rege Besucherstrom keinen negativen Einfluss auf den Bruterfolg der Pinguine hat, obwohl Port Lockroy (wie Base A auf Goudier Island üblicherweise genannt wird, eigentlich ist Port Lockroy die Bucht) sich seitdem zu einem der beliebtesten Anziehungspunkte für Besucher im Bereich der Antarktischen Halbinsel entwickelt hat. Erfahrungsgemäß hat die Witterung einen deutlich größeren Einfluss auf den Bruterfolg; diese Saison hatte etwa ein heftiger Sturm am 21. Dezember viele Eier und Küken das junge Leben gekostet.

Wir wurden an Land von zwei Mitarbeiterinnen, Hannah aus England und Hannelore aus Norwegen, aufs Freundlichste empfangen und begaben uns auf den kurzen Weg zur ehemaligen Base A, wobei zu beachten war, dass Pinguine generell Vorfahrt haben. Diese brüteten zahlreich auf der ganzen Insel, auch neben dem Weg und unter Bransfield House, wie das alte Hauptgebäude heißt.

Darin befindet sich auch das Museum mitsamt Post und Souvenirladen, was sich alles großer Beliebtheit erfreute. Gerne nahmen wir die Gelegenheit wahr, wieder einmal etwas Geld auszugeben, wobei es zur Wahrung der guten Laune sinnvoll war, nicht allzu sehr auf Preise und Wechselkurse zu achten. Aber die Auswahl an diversen Bekleidungsstücken, Post- und Landkarten und diversem Spielzeug und Büchern war wirklich beeindruckend.

Im Museum bekam man einen guten Eindruck davon, wie das Leben auf einer britischen Antarktis-Station in den 1950er Jahren gewesen sein mochte, also in der frühen modernen Zeit. Küche, Wohnzimmer, Labor, Werkstatt, Radio- und Schlafraum waren originalgetreu eingerichtet und allesamt zugänglich. Als Besonderheit wiesen Wände und Türen teilweise Malereien von seinerzeit bekannten weiblichen Film- und Showstars auf, die den damals ausschließlich männlichen Überwinterern während des langen Winters dadurch in der Fantasie Gesellschaft leisteten.

Schließlich war es Zeit, sich zu verabschieden. Man hätte es sicher noch eine Weile an diesem freundlichen Ort aushalten können, aber überwintern wollte dann doch niemand. Stattdessen fuhren wir um die Ecke herum in den Neumayer Kanal ein und durch diesen nach Norden. Die Passage der um zwei scharfe Kurven herum führenden Wasserstraße wurde bei dem stillen, angenehmen Wetter durch die wahrlich spektakuläre Landschaft zum Hochgenuss, so dass viele noch etliche Stunden an Deck verbrachten. In der Gerlache Strait brach mehr und mehr die Sonne durch die Wolken

und zauberte leuchtende Flecken auf die Gletscher hier und dort, und nachdem wir in die Dallmann Bay abgebogen waren, leuchteten die weitläufigen, weißblauen Eiskappen auf Brabant und Anvers Island hell im Abendlicht. Immer wieder sichteten wir Buckelwale, die ihre gewaltigen Fluken beim Abtauchen zeigten. Sicher ein Abend, der lange in Erinnerung bleiben wird!

Kurz nach 23 Uhr erreichten wir die Melchior Islands, eine kleine Inselgruppe in der Dallmann Bay. Diese flachen und fast völlig eisbedeckten Inseln sind durch mehrere schmale Sunde voneinander getrennt, und in einen dieser Kanäle steuerte Heinz die *Anne-Margaretha* hinein und brachte sie mit Anker und zwei Uferleinen in eine sichere Position für die Nacht.

Mittwoch, 31. Januar 2018 – Melchior Islands, Drake Passage.

08.00 Uhr: 64°49,5‘S/063°29,2‘W, Port Lockroy. Dünne Wolkendecke, leicht sonnig ☺, 3°C. Windstill, 991 hPa.

Es war eine ruhige, aber recht kurze Nacht, während der es sich schon von Ankerwache zu Ankerwache weitgehend herumgesprochen hatte, dass Heinz und Rolf beschlossen hatten, das Frühstück auf sieben Uhr vorzuverlegen. So hatten wir die Möglichkeit, auf den Melchior Islands noch eine kleine, aber sehr feine Landung zu machen.

Zunächst aber genossen wir das Frühstück, namentlich Samuels feines Zopfbrot nach Schweizer Rezeptur (leicht gesalzen und mit Eiern!). Dann waren wir bald startklar für unseren letzten Landgang in der Antarktis. Bald waren wir am steinigen Ufer von Omega Island und stapften ein kleines Schneefeld hinauf zu einer Felsgruppe, auf der wir uns gemütlich niederließen. Es bot sich ein wunderschöner Panoramablick über die Schneefelder unserer Insel und der nahegelegenen Nachbarinseln, die dazwischenliegenden schmalen Sunde und die weite Dallmann Bay, die von den großen Inseln Anvers und Brabant Island umgeben war. Hier und dort drifteten Eisberge, und in der Ferne blies ein Wal seine Fontäne in die Luft. Wir genossen die antarktische Stille, während die Mannschaft an Bord bereits damit beschäftigt war, das erste Beiboot zu verstauen. Kurze Gänge erschlossen noch weitere Ausblicke, und schließlich war es Zeit, wieder

zum Ufer zu gehen, wo wir bald abgeholt wurden. Nur schweren Herzens verließen wir diese freundliche, kleine Insel und mit ihr antarktischen Boden.

Zurück an Bord, war es Zeit, das Schiff mit Mensch und Maus seefest zu machen. Die Uferleinen wurden eingeholt und das zweite Beiboot zusammengelegt, bevor Heinz die *Anne-Margaretha* zwischen den Inseln hindurch nach Norden in die Dallmann Bay Richtung offener See steuerte. Die Sonne schien, die nun merkbare Dünung brach sich heftig an vorgelagerten Felsen und Eisbergen und drei Buckelwale zogen dicht an uns vorbei und winkten wie zum Abschied mit den Fluken. Die meisten blieben lange an Deck und schauten zu, wie die Inseln langsam aus der Nähe in die Ferne glitten und im Laufe vieler Stunden hinterm Horizont zurückblieben. Wir hatten die Antarktis hinter uns, zu unserem großen Bedauern.

Wie Heinz vor Abfahrt erläutert hatte, lagen nun gut 500 Seemeilen bis zum Kap Hoorn vor uns. Für etwa zwei Tage durften wir auf wenig Wind hoffen. Im nördlichen Bereich der Passage würde der Wind wohl kräftiger wehen, aber das lag räumlich und zeitlich für den Moment noch weit genug weg. So nahmen wir die Routine der Wachen wieder auf und stellten uns auf vier Tage auf See ein.

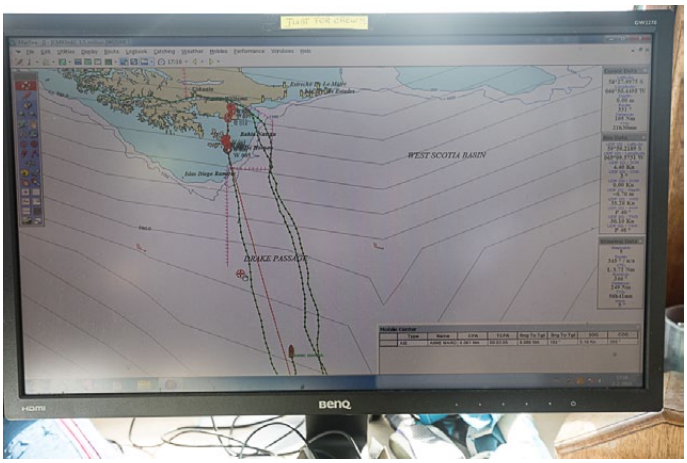
Nachmittags konnten wir das eher seltene Phänomen eines “Drake Lake” erleben, also eine Drake Passage ganz ohne Wind, und nur eine moderate Dünung erinnerte daran, auf was für einem Meer wir hier unterwegs waren. Als südwestlicher Ausläufer der Südshetland Inseln leuchtete Smith Island unter den Wolken zu uns herüber, und ab und an sprang ein Seebär aus dem Wasser.

Donnerstag, 01. Februar 2018 – Drake Passage.

08.00 Uhr: 62°12,8‘S/064°08‘W, auf See. Dünne Wolkendecke, leicht sonnig ☺, 3°C. Um 25 Knoten Wind (Stärke 6) aus NW, 986 hPa.

Während der Nacht hatte der Wind wieder aufgefrischt und blies uns morgens kräftig entgegen, so dass die täglichen Aspekte des Lebens an Bord mitunter zu einem bewegenden Erlebnis wurden. Vormittags nahm der Wind noch bis um 30 Knoten herum (Stärke 7) zu, was nicht überall zu Freude an Bord führte, und das eine oder andere Frühstück ging über den kurzen Dienstweg wieder an die Fische.

Immerhin machten wir weiter gute Geschwindigkeit zwischen 6 und 7 Knoten in die richtige Richtung – Kurs Kap Hoorn. Nachmittags ließ der Wind auch etwas nach, und das Leben an Bord wurde wieder merklich entspannter.



Freitag, 02. Februar 2018 – Drake Passage.

08.00 Uhr: 60°27‘S/065°03‘W, auf See. Blauer Himmel, sonnig ☺, 6°C. 30-35 Knoten Wind (Stärke 7-8) aus NE, 979 hPa.

Wind, Wetter und See waren die Themen, die die Gespräche und das Leben an Bord zu weiten Teilen beherrschten. Leider wollte der Wind nicht ganz so, wie wir es eigentlich bestellt hatten. Er blies als steife Brise, nur dummerweise aus der falschen Richtung. Anstelle eines schönen Segelwindes, der uns schnell über die Drake Passage gepustet hätte, wurde er so zu einem unangenehmen Gegenwind, der die Geschwindigkeit oft auf 3-4 Knoten reduzierte und das Schiff zudem merklich in Bewegung versetzte.

Die Reaktionen darauf waren durchaus unterschiedlich. Manche entdeckten den Seemann in sich und waren vom Steuerrad kaum wegzukriegen, andere klammerten sich lieber am Eimerchen fest – “aus Sicherheitsgründen”. Die meisten waren aber auf den Beinen. Die Wachen gaben dem Leben einen Rhythmus, und dazwischen wurde viel gelesen und geschlafen.

Samstag, 03. Februar 2018 – Drake Passage.

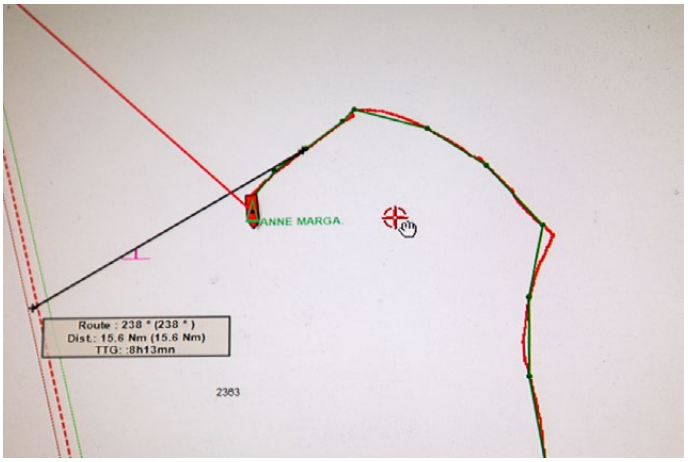
08.00 Uhr: 58°50‘S/065°14‘W, auf See. Überwiegend bedeckt, 8°C. 30 Knoten Wind (Stärke 7) aus NW, 991 hPa.

Über Nacht hatte der kräftige Nordwind angehalten, so dass Heinz sogar entschieden hatte, für zwei Stunden das Schiff beizudrehen und treiben zu lassen, da das heftige Stampfen bei der Fahrt gegen Wind und Wellen in keinem Verhältnis zu der mageren Strecke stand, die bei der geringen Geschwindigkeit zu machen war. Vormittags ließ der Wind aber auf 20-30 Knoten nach, so dass wir langsam, aber sicher dem Kap Hoorn entgegen wackelten.

Der schlechten Geschwindigkeit entsprechend, rechneten wir damit, nicht nur den heutigen Tag, sondern auch morgen noch komplett auf See zu verbringen. Immerhin tauchten heute diejenigen auf, die die letzten Tage weitgehend Neptun opfernd in den Kojen verbracht hatten. So wuchs die Schar der Gesichter um den Tisch wieder und die Stimmung war den Umständen entsprechend gut, auch wenn sich natürlich alle auf Land freuten und das eine oder andere „nie wieder“ zu hören war – wie gut, dass Seekrankheit keine bleibenden Schäden hinterlässt und meistens schnell gegenüber den vielen anderen, schönen Erinnerungen in den Hintergrund tritt, sobald man nur wieder festen Boden unter den Füßen hat. Unterm Strich war die Drake Passage mit Wind zwischen 30 und 40 Knoten auch immer noch freundlicher, also sie sonst oft ist; die Stürme in dieser Region sind legendär und Heinz und Rolf, die die Drake Passage beide schon vielfach gequert hatten, konnten noch ganz andere Geschichten erzählen. Die wollte aber niemand so recht hören ...

Im Laufe des Nachmittags nahm der Wind allerdings noch weiter zu. Die Anzeige des Windmessers fiel kaum noch unter 40 Knoten, stattdessen blinkte immer häufiger ein Wert über 50 und gelegentlich sogar von über 60 Knoten auf. Das Maximum lag bei 65 Knoten – mit anderen Worten, wir hatten eine beständige Windstärke 10 (48-55 Knoten, “schwerer Sturm”) mit häufigen Böen mit Windstärke 11 (56-63 Knoten, “orkanartiger Sturm” und einzelnen Spitzen von Windstärke 12 (über 63 Knoten, “Orkan”). Das volle Programm! Entsprechend war die Begeisterung. Tatsächlich war heute der erste Tag, an dem alle wieder gesichtet wurden. Das Schauspiel wollte wohl niemand verpassen! Und ob man es nun glauben wollte oder nicht: Auch die Gewöhnung an den Seegang setzte nach mehreren Tagen langsam ein. Beim einen mehr, beim anderen weniger, aber sie kam.

Ärgerlich war nur, dass der Wind weiterhin darauf bestand, aus Norden zu wehen. Da wir gegen den Seegang ohnehin kaum noch Fahrt machten und die Bewegung des Schiffes stark zunahm und damit auch die Unfallgefahr an Bord, steuerte Heinz die *Anne-Margaretha* auf einen Kurs im flachen Winkel zu den Wellen, in westsüdwestlicher Richtung. Wir entfernten uns somit tatsächlich langsam wieder von unserem Ziel, aber so blieb das Leben an Bord halbwegs praktikabel.



Gegen 20.30 Uhr beschloss Heinz, das Schiff stillzulegen. Die Maschine ging, die Segel waren ohnehin alle längst bis auf die Sturmfock gerefft und wir trieben langsam dahin. Es war erstaunlich, wie sehr das insgesamt dazu beitrug, die Bewegung des Schiffes zu reduzieren, wenn sie natürlich auch immer noch beträchtlich war. Die Ruderwachgruppe saß oben im Steuerraum und verfolgte gebannt Wind, Wellen und die einsetzende Dunkelheit – alles in allem ein sehr eindrückliches Naturschauspiel! Frank gelang ein Schnappschuss vom Windmesser, während er mehr als 60 Knoten Windgeschwindigkeit anzeigte, aber insgesamt war schon ein Nachlassen des Sturms zu bemerken.

Sonntag, 04. Februar 2018 – Drake Passage.

08.00 Uhr: 58°07,6‘S/065°10,5‘W, noch 145 nm bis Kap Horn. Bedeckt, 7°C. 30-40 Knoten Wind (Stärke 8) aus NW, 993 hPa.

Morgens blies es immer noch mit 30-40 Knoten aus nordwestlicher Richtung, so dass wir zunächst weiter drifteten; immerhin bewegten wir uns dabei mit 2-3 Knoten nach Nordosten, was gar nicht so schlecht war. Als der Wind am mittleren Vormittag aber begann, mehr und mehr unter 30 Knoten zu fallen, startete Heinz wieder die Maschine und die *Anne-Margaretha* wurde wieder auf Kurs und Geschwindigkeit gebracht.

Später wurden wieder mehrere Segel gesetzt, und endlich ging es wieder mit guten Geschwindigkeiten von 6-7 Knoten Richtung Kap Horn. Richtung Land! Das Aufatmen würde groß sein, wenn wir es endlich erreichten. Damit war heute allerdings nicht mehr zu rechnen, die Entfernung betrug immer noch deutlich über 100 Meilen.

Am Ende des Tages gab es einen sehr schönen Sonnenuntergang – der erste auf See, und wohlverdient, wie wir fanden – und für die Nachtschicht sogar einen Sternenhimmel, an dem unter anderem das berühmte Kreuz des Südens zu sehen war.

Montag, 05. Februar 2018 – Drake Passage.
08.00 Uhr: 55°51,1‘S/066°24,7‘W. Sonnig! 11°C. 20 Knoten Wind aus NW, 1004 hPa.

Beim frühen Blick nach draußen zeigte sich eine neue Welt. Nicht nur, dass der Wind auf vergleichsweise moderate 20 Knoten zurückgegangen war und die Sonne vom strahlend blauen Himmel schien, sondern wir hatten Land in Sicht! Land! Ein Anblick, den wir vor 6 Tagen zum letzten Mal hatten genießen dürfen. Umso willkommener war uns jetzt der Blick auf grüne Inseln mit Bäumen (die wir vor 3 Wochen als karg empfunden hätten). Kap Horn war im Westen in der Ferne sichtbar. Der heftige Wind der letzten Tage hatte es leider nicht erlaubt, näher in diese Richtung zu kommen.

Mit jedem Meter wurde es ruhiger, je mehr wir in die Nähe des Landes kamen. Schwarzbrauenalbatrosse und Kormorane flogen vorbei, und Delfine tauchten auf und sprangen munter aus dem Wasser, elegant-akrobatische Pirouetten drehend.

Wir hatten eigentlich geplant, Puerto Toro auf der chilenischen Insel Navarino anzulaufen, aber da uns über Funk die Genehmigung dazu verweigert wurde – ein nicht nachvollziehbarer, bürokratischer Unfug – steuerten wir stattdessen in Richtung Beagle Kanal. Rolf bot einen kleinen Vortrag zum Antarktis-Vertrag an, was wegen des schönen Wetters an Deck stattfand. Dabei kam wieder etwas mehr Wind auf, so dass die Mannschaft schließlich die Veranstaltung sprengte, um die Segel zu justieren, aber der Wind hielt sich in Grenzen und wir hatten nicht mehr mit nennenswertem Seegang zu tun.

Bei der Einfahrt in den Beagle Kanal wurden wir noch einmal von Delfinen begleitet, die sich untereinander einen Wettbewerb um die schönsten, akrobatischsten Sprünge zu liefern schienen.

Gegen Mitternacht fiel der Anker in der Bucht vor der Estancia Harberton. Zum ersten Mal seit 6 Tagen lag das Schiff vollkommen still.

Dienstag, 6. Februar 2018 – Beagle Kanal.

08.00 Uhr: 54°52‘S/067°19‘W. Überwiegend sonnig, 13°C. 3035 Knoten Wind aus NW, 993 hPa.

Mittlerweile hatten wir uns ja beinahe daran gewöhnt, dass das Wetter nicht ganz so wollte wie wir. So auch heute: Als wir erwachten – das Frühstück war heute etwas später angesetzt, um 9 Uhr – schien zwar Sonne von einem zu weiten Teilen blauen Himmel, dekoriert von ein paar Windwolken, die schön aussahen, aber nichts Gutes verhießen.

Tatsächlich pfiffen uns wieder einmal über 30 Knoten Wind um die Masten, und der Wetterbericht, den Heinz schon heruntergeladen hatte, verhieß eher noch eine Zunahme der Windstärken. Zudem sollte der Wind bis morgen von Nordwest auf West drehen. Das hörte sich gar nicht gut an für die weitere Fahrt durch den Beagle Kanal nach Westen, denn diese in west-östlicher Richtung verlaufende, von Bergen umgebene Wasserstraße wird gerne zum Windkanal und verstärkt den Wind noch weiter. Da wir die die Passage gegen Sturmwinde nach Ushuaia, wo bei solchen Verhältnissen zudem der Hafen gesperrt wird, gerne vermeiden wollten, änderten wir noch einmal unsere Pläne. So ging der Anker bereits nach dem Frühstück hoch, und wir setzten Kurs nach Westen, auf Ushuaia. Harberton war auch von dort aus noch über eine Straße erreichbar, das konnten wir somit guten Gewissens auf Morgen verschieben.

Wir passierten die kleine Isla Martillo in nächster Nähe und sahen Magellanpinguine am flachen Ufer und auf grünen Hängen sowie Kormorane auf einer steilen Klippe. Schwarzbrauenalbatrosse saßen in großer Zahl auf dem Wasser und flogen am Schiff vorbei, wie auch Kormorane und vereinzelte Riesensturmvögel und Seeschwalben. Etwas später zeigte sich sogar noch ein Buckelwal, eine Seltenheit im Beagle Kanal!

Im Schutz der etwas größeren Isla Gable hatten wir ruhige Verhältnisse, aber dann blies der Wind wieder kräftig auf und erreichte streckenweise über 40 Knoten. Wieder einmal. Als Ushuaia in Sicht kam, setzte pünktlich dazu auch noch Regen ein – bei ähnlichem Wetter hatten wir Ushuaia vor gefühlt sehr langer Zeit auch verlassen. Der Kreis begann, sich zu schließen. Geographisch tat er das kurz darauf, als wir kurz nach 17 Uhr anlegten.

Analog zu Abreise waren zunächst wieder die üblichen Formalitäten zu erledigen, so dass wir als erstes wieder geschlossen zur Einreisebehörde am Hafeneingang marschierten und damit wieder zu legalen Argentinien-Touristen wurden. Anschließend nutzten alle die Zeit noch für einen kurzen Gang durch die Stadt, bevor Samuel an Bord zu Pizza einlud. Der Herstellungsprozess war von einigen schon mit Hingabe begleitet worden und das Ergebnis fand hervorragenden Anklang.

Mittwoch, 07. Februar 2018 – Ushuaia, Harberton

08.00 Uhr: 54°48,8‘S/068°18‘4‘W, im Yachthafen von Ushuaia. Überwiegend sonnig, 17°C. Böiger Wind bis >40 Knoten, 990 hPa.

Nun hatten wir noch einen vollen Tag zur Verfügung, und wir hatten die Reihenfolge der ursprünglichen Pläne, Besuch in Harberton und Fahrt nach Ushuaia, letztlich ja nur wetterbedingt umgedreht. Heinz und Rolf besorgten Mietautos, und mit diesem aktuell recht ungewohnten Fortbewegungsmittel setzten wir uns alsbald in Bewegung.

Nach einem argentinisch kurzen Halt zur Aufstockung der Trinkwasservorräte verließen wir Ushuaia nach Osten. Zunächst blieben wir auf der Landstraße RN3, die entlang des Rio Olivia vom Beagle Kanal zum Valle (Tal) Tierra Mayor führte. Dort legten wir einen ersten Halt ein, um die Landschaft zu genießen und Fotos zu machen. Wir hatten eine weitläufige Talsohle mit einem bunten Flickenteppich aus verschiedenen Feuchtgebieten vor uns, umgeben von schroffen Bergen. Dann verließen wir die gut ausgebaute Straße und weiter ging es über eine einfache Piste entlang des Rio Lasifahaj (es scheinen verschiedene Schreibweisen zu existieren) weiter nach Osten. Spontan hielten wir ein weiteres Mal und “entdeckten” ein kleines Landschaftsparadies. Der Fluss war von dichtem Wald umgeben, aber hier einfach zugänglich, und wir setzten uns auf umgestürzte Stämme und genossen die Eindrücke bei schönstem Sonnenschein, mit nur einzelnen Zierwolken hier und dort am blauen Himmel.

Bei einer Gruppe windgepeitschter Bäume legten wir einen weiteren Halt ein. Das Grün der patagonischen Steppe und der flechtenverzierten Bäume machte sich hervorragend vor dem kräftigen Blau des Himmels mit weißen Schäfchenwolken.

Beim nächsten Halt hatten wir den Beagle Kanal schon in Sicht. Wie gewohnt war das blaue Wasser mit vielen Schaumkronen dekoriert, während uns auf dem Hügel der Wind um die Ohren pfiff. Ziel der fotografischen Begierde waren hier einige besonders vom Wind zurückgebogene Bäume, ein typisches Motiv für Feuerland und Patagonien.

Dann hatten wir die Estancia Harberton bald erreicht. Rolf erledigte am “Schlagbaum” schnell die Eingangsformalitäten (Tourismus ist hier mittlerweile die Haupteinnahmequelle, und vor dem Betreten des Geländes ist ein Eintritt fällig). Wir einigten uns darauf, uns um 17 Uhr wieder zur Abfahrt zu treffen, und dann zogen alle ihrer Wege. Schon vom Parkplatz aus hatte man einen schönen Blick über das gesamte Gelände der alten Farm, die malerisch direkt am Ufer in einer kleinen Bucht am Beagle Kanal lag.

Für viele war das “Casa de Te” eine erste Anlaufstelle, die sich als angenehmer Ort erwies, um sich in musealer Umgebung erst mal zu stärken. Dort begann bald auch eine kleine Führung über das Gelände, die sich als sehr informativ erwies. In einem kleinen Wald auf einem Hügel gab es neben dem alten, verwunschenen Friedhof 5 verschiedene Baumarten, die alle erklärt wurden, sowie Beeren, die recht scharf schmeckten (mit einem Hauch Ingwer, wie viele sich einig waren) und traditionell als Gewürz verwendet wurden. Es gab nachgebaute, sehr einfach und für uns mit Blick auf das hiesige Klima unzureichend erscheinende Hütten der Yámana (indigene Bevölkerung, durch von Europäern eingeschleppte Krankheiten heute weitestgehend ausgestorben) und jede Menge beeindruckender, altehrwürdiger Bäume.

Spannend war die Geschichte von Thomas Bridges, der die Farm Harberton im 19. Jahrhundert gründete. Sein Leben, soweit es bekannt wurde, begann als etwa zweijähriges Findelkind auf einer Brücke (daher der Nachname “Bridges”) in England, wo er bekleidet mit einem Hemd gefunden wurde, auf dem ein T zu lesen war (daher der Vorname “Thomas”). Er wanderte nach Argentinien aus, ließ sich am Beagle Kanal nieder, lernte die Sprache der Yámana, verfasste später das erste Wörterbuch dazu und gründete die Estancia Harberton, die bis heute von seinen Nachfahren geführt wird. Bis Mitte der 1990er Jahre war Schafzucht eine wichtige Einkommensquelle, die bis heute praktisch vollständig durch Tourismus ersetzt wurde.

Übersicht über unsere Haltepunkte auf der Fahrt nach Harberton:
1) Valle Tierra Mayor, 2) Rio Lasifahaj, 3) Beagle Kanal, 4) Harberton.

(Kartendaten© Google)

Die alten Gebäude erwiesen sich als Zeitmaschine, die uns mit ihren vielen Eindrücken von alten Gebrauchsgegenständen bis hin zum Geruch ins 19. Jahrhundert zurückversetzten, und die gesamte Umgebung war landschaftlich sehr schön. Insgesamt war der Ort äußerst inspirierend, und die Zeit verging schnell. Nach einem kurzen Besuch im Museum, wo es vor allem um Meerestiere ging – es waren viele Knochen und Skelette von Walen und Robben zu sehen, böse Zungen sprachen vom "Fischgrätenmuseum" – machten wir uns auf den Rückweg. Für die gut 90 Kilometer brauchten wir fast 2 Stunden, bis wir Ushuaia wieder erreichten.

Dort angekommen, wollten wir den letzten Abend würdig begehen. Sobald sich die Details des Wann und Wo geklärt hatten, versammelten wir uns im Restaurant Gustino um eine ungewohnt große Tafel, um uns einen schönen Abend lang an feinsten Speisen und Getränken und natürlich an der guten Stimmung und Gesellschaft zu erfreuen. Dies gelang erwartungsgemäß mit Bestnoten, und damit konnten wir den für eine Segelschiffreise etwas unkonventionellen Tag und damit auch letztlich die ganze Reise rundum positiv abschließen, bevor morgen noch die letzten Formalitäten und die Abreiselogistik anstanden.

Donnerstag, 08. Februar 2018 – Ushuaia

08.00 Uhr: 54°48,8'S/068°18'4'W, im Yachthafen von Ushuaia. Bedeckt, 7°C. Fast windstill, 991 hPa.

Das Wetter war deutlich grauer und kühler als gestern, was den Abschied etwas erleichterte. Unglaublich, wie schnell 25 Tage vorübergehen.

Nach einem letzten, gemütlichen Frühstück an Bord gingen warme Worte des Dankes und des Abschieds hin und her, und dann war es Zeit, zu packen und die Kabinen zu verlassen. Gegen Mittag wurden die Taxis bestellt. Wir verabschiedeten uns voneinander, vom Schiff und von der Mannschaft und zogen in die Hotels im Ort um, wo wir den Nachmittag noch in Ruhe genießen konnten. Morgen oder übermorgen standen die Flüge nach Buenos Aires auf dem Programm und dann nach einer Übernachtung oder zwei der lange Sprung über den großen Teich.

Eine an schönen Eindrücken reiche Reise lag hinter uns, und viele wussten bereits jetzt: Es sollte nicht der letzte Aufenthalt an den kalten Enden der Erde gewesen sein.

Rolf Stange, die Geographische Reisegesellschaft
und die Mannschaft auf der Anne-Margaretha bedanken sich bei Euch
für die Teilnahme und die gute Stimmung
an Bord und an Land in der Antarktis

– alles Gute und auf Wiedersehen, irgendwo zwischen den Polen!

Gesamte Fahrtstrecke (Ushuaia-Ushuaia): 1950 Seemeilen = 3611 Kilometer

Rolf schrieb dieses Reisetagebuch und sorgte für Fotos, Karten und Layout.

Vorträge, Referate & Schwerpunktthemen:

21.01.	Plattentektonik Teil 1 (Allgemein)
23.01.	Plattentektonik Teil 2 (Antarktis und Südozean)
25.01.	Robben
29.01.	Pinguine, Teil 1+2+3 (Evolution, Allgemeines, Arten, Sinne, Reproduktion, Ernährung, Gefährdung)
30.01.	Die Antarktis-Expedition von Adrien de Gerlache auf der Belgica (1897-99)
05.02.	Der Antarktisvertrag

Das Reisetagebuch, Fotogalerien und der reich bebilderte Blog sind auf www.antarktis.net verfügbar. Dort wird es auch die 360-Grad-Panoramabilder geben, die auf unserer Reise entstanden sind (wird nach und nach ergänzt), sowie viele weitere Fotos und Panoramen aus Arktis (hierzu siehe www.spitzbergen.de) und Antarktis.

Rolf Stange und die **Geographische Reisegesellschaft** werden weiterhin schöne Reisen in den Norden organisieren. Manche unserer Fahrten haben Themenschwerpunkte wie Fotografie oder das Motto "Spitzbergen für Fortgeschrittene", mit Schwerpunkt auf abgelegenen Gebieten und längeren Wanderungen in kleineren Gruppen. Neben **Spitzbergen** wird auch der **Scoresbysund** in **Ostgrönland** wieder auf dem Programm stehen.

Die Geographische Reisegesellschaft organisiert darüber hinaus **Wanderreisen** nach **Island** und **Grönland**. Gemütlicher geht es zu bei einer Exkursion in die **Weinlandschaften in der Eifel und an der Mosel**, und wer mit Fotograf Alexander Lembke und Rolf die **finnischen Natur- und Saunalandschaften** erleben will, sollte sich im Internet oder per Rundbrief auf dem Laufenden halten (lassen).

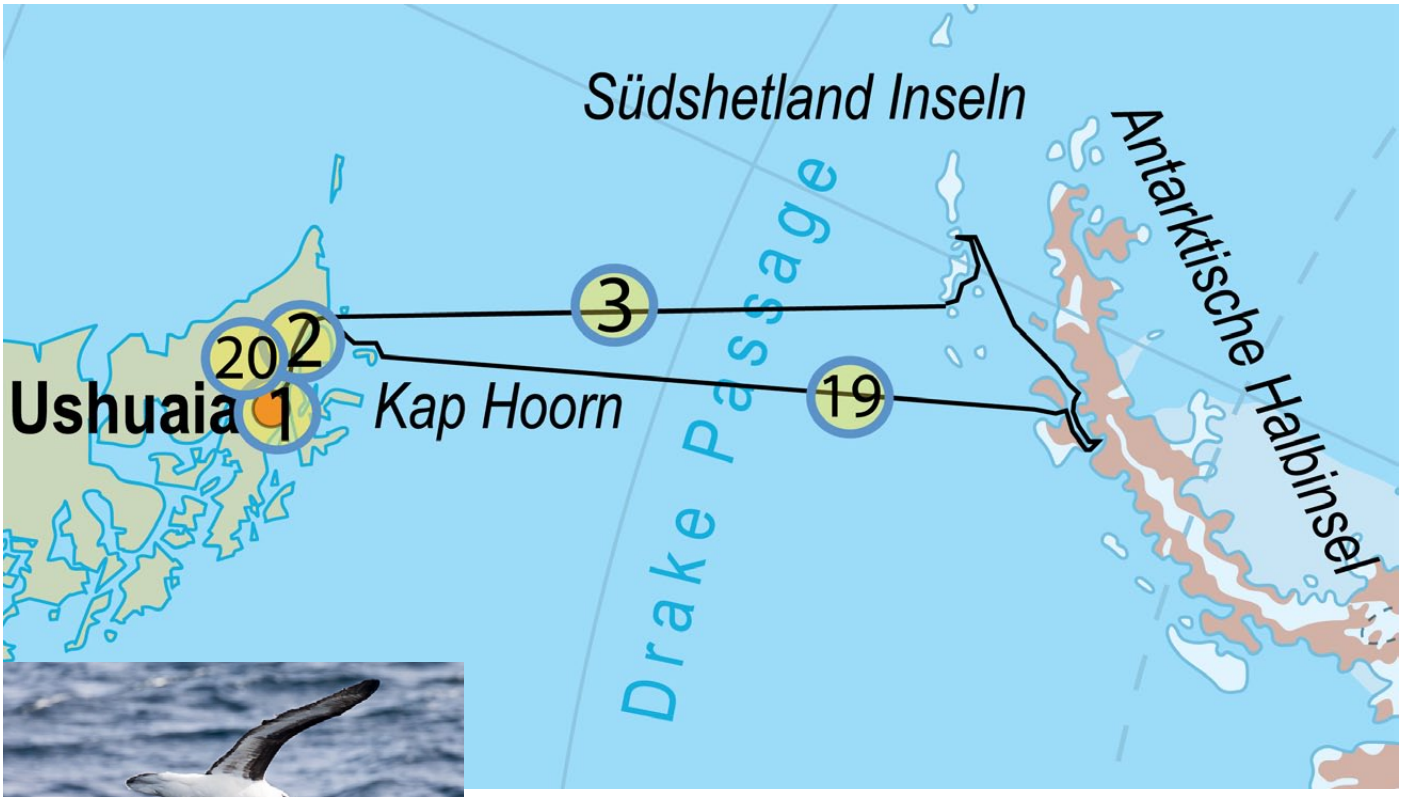
ANTARKTIS.NET

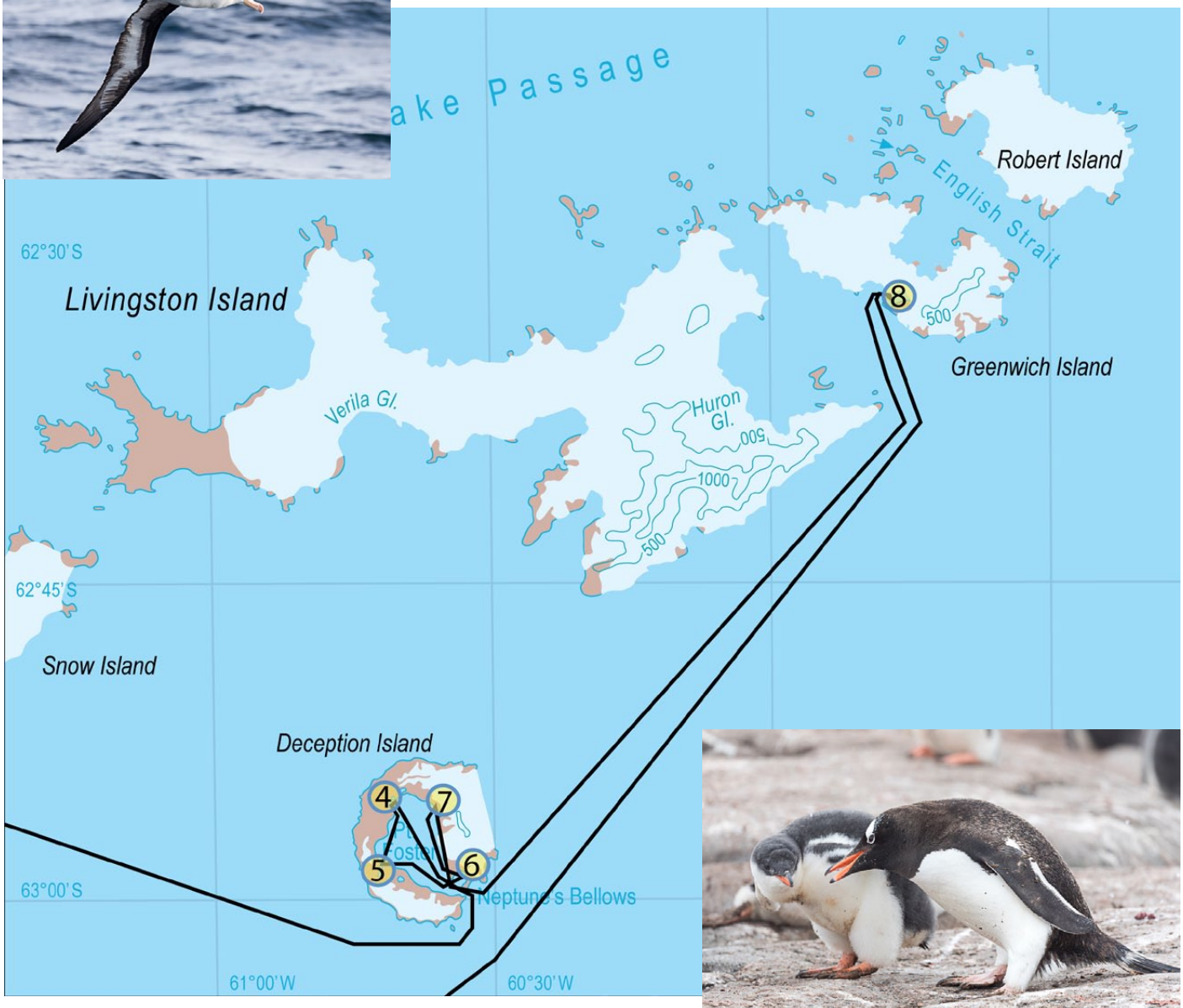
GeoRG
Geographische ReiseGesellschaft

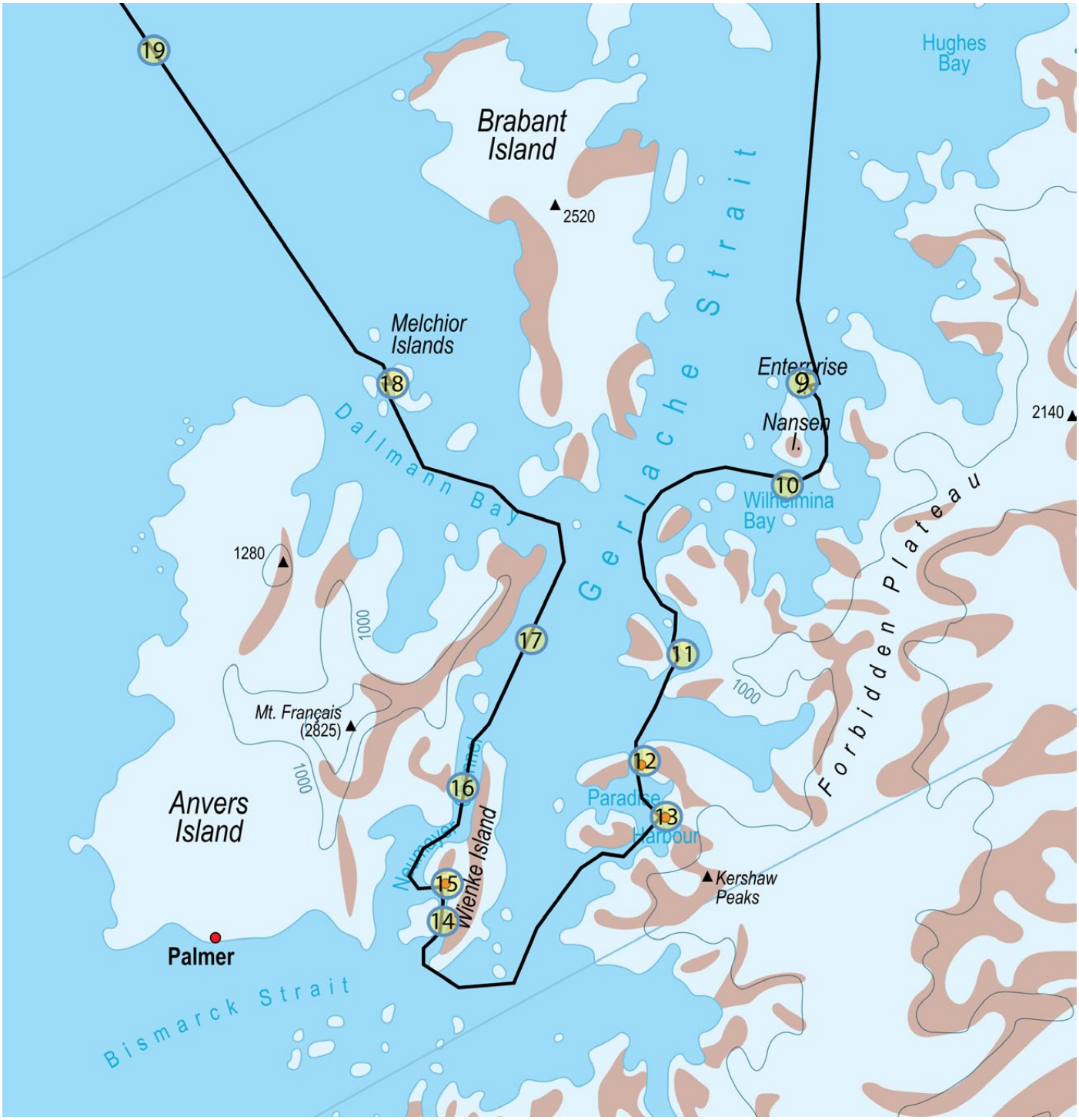
Rolf Stange
www.antarktis.net
rolf.stange@spitzbergen.de

Geographische Reisegesellschaft (Geo-RG)
Sporksfeld 93
D-48 308 Senden
Telefon: 02536 - 3435962

www.geo-rg.de
info@geo-rg.de


Südshetland Inseln
Antarktische Halbinsel
Drake Passage
Ushuaia
Kap Hoorn
1
2
3
19
20


Drake Passage
Robert Island
English Strait
62°30'S
Livingston Island
Verila Gl.
Huron Gl.
500
1000
8
Greenwich Island
62°45'S
Snow Island
Deception Island
4
7
5
6
63°00'S
Neptune's Bellows
61°00'W
60°30'W



1 *Ushuaia*
2 *Beagle Kanal*
3 *Drake Passage*
4 *Deception Island: Telefon Bay/ Stancom Cove (Ankerplatz, erste Landung)*
5 *Deception Island: Base Decepcion (argentinische Station)*
6 *Deception Island: Whalers Bay (alte Walfangstation)*
7 *Deception Island: Pendulum Cove (Ruine chilenische Station)*
8 *Greenwich Island: Yankee Harbour (Pinguinkolonie)*
9 *Enterprise Island (Wrack Walfangschiff)*
10 *Wilhelmina Bay (Buckelwale)*
11 *Errera Channel (Passage, Krabbenfresserrobben)*
12 *Waterboat Point: Gonzales Videla Station*
13 *Paradise Harbour: Almirante Brown*
14 *Peltier Channel (Passage)*
15 *Port Lockroy*
16 *Neumayer Kanal (Passage)*
17 *Gerlache Strait (Passage)*
18 *Melchior Islands*
19 *Drake Passage*
20 *Harberton*