



AUF DEN SPUREN DER SEEFahrts- GESCHICHTE

Am Süden des amerikanischen Kontinents verbindet eine Meerenge den Atlantischen mit dem Pazifischen Ozean – die Magellanstraße. Sie trennt das südamerikanische Festland von der Insel Feuerland. Osvaldo E. Escobar Torres berichtet von diesem gefährlichen Segelrevier.

Text: Osvaldo E. Escobar Torres · Übersetzung: Jutta Walter · Fotos: Segelreisen Polarwind

Die Magellanstraße galt seit ihrer Entdeckung als gefährliches Gewässer und schwierig zu befahren, denn die für Patagonien typischen starken Winde sowie starke Strömung und unberechenbare Fallwinde stellten ein großes Risiko dar. Dennoch war die Durchfahrt eine beliebte Alternative zur Umrundung des berühmten Kap Hoorn. Ihren größten Ruhm erlangte die Magellanstraße vor dem Bau des Panamakanals, als sie wichtige Station auf dem Seeweg an die Westküste Amerikas war. Trotz genauester Wettervorhersagen und modernster Navigationsgeräte birgt die Magellanstraße auch heute noch ein gewisses Risiko. Aber genau dort wollen wir segeln.

489 Jahre nach der Entdeckung der Magellanstraße flogen wir also Anfang Oktober in den Süden Chiles. Im Vergleich zu der Expedition des portugiesischen Seefahrers und Entdeckers Fernando Magellan, von dem die Meerenge ihren Namen hat, erreichen wir unser Ziel relativ schnell: 15 Flugstunden von Frankfurt a. M. bis Santiago de Chile und dann noch einmal vier Stunden mit einem Inlandsflug südwärts bis Punta Arenas. Unsere Crew besteht aus drei erfahrenen Seglern.

Nach unserer Ankunft geht es direkt an Bord der Yacht Chonos, deren Eigner unser Freund und der in Chile berühmte Taucher Francisco Ayarza Ordenes ist. Francisco kennt die Magellanstraße wie seine Westentasche. So ist er der ideale Begleiter, um das große Labyrinth aus Kanälen, Inseln und Fjorden zu erforschen, denn die Magellanstraße ist immerhin 373 Seemeilen (ca. 670 km) lang, aber an der engsten Stelle nur 2,5 Seemeilen (ca. 4,5 km) breit.

Während wir noch in der Stadt sind, um die letzten Lebensmittel zu bunkern und die entsprechenden Berechtigungen für den Törn von der chilenischen Marine zu organisieren, klingelt mein Handy: Francisco teilt mir mit, dass in der Magellanstraße

momentan ein starker Ostwind von 45 Knoten bläst, mit Böen bis 60 Knoten. Dadurch sind wir gezwungen, bessere Wetterbedingungen abzuwarten. So verzögert sich unser Törn in Richtung Süden. Uns bleibt nichts weiter zu tun, als abzuwarten – es sollte nicht das letzte Mal sein, dass uns das Wetter während unseres Törns einen Strich durch die Rechnung macht. Wir nutzen die Wartezeit für einen Stadtbummel. Punta Arenas ist die Hauptstadt der Region Magallanes und direkt an der Magellanstraße gelegen. Die Stadt hat ca. 130.000 Einwohner. Viele von ihnen sind Nachkommen von Einwanderern verschiedenster Nationen: Kroaten, Spanier, Schweizer, Deutsche, Italiener etc. Zu Wohlstand kam die Stadt einst zum einen durch die Schafzucht, zum anderen durch den Handel auf einem der wichtigsten Seehandelswege. Heute lebt die Bevölkerung immer mehr vom Tourismus. Nachdem wir uns an einem Aussichtspunkt einen Überblick über die Stadt verschafft und die imposanten Gebäude aus der Kolonialzeit im Zentrum bewundert haben, besuchen wir das Marinemuseum von Punta Arenas.

Die Entdeckung der Magellanstraße

Die Magellanstraße wurde im Jahr 1520 von dem portugiesischen Kapitän Fernando Magellan entdeckt. Er war davon überzeugt, dass es in Südamerika eine Durchfahrt in den Pazifik geben musste. Am 10. August 1519 brach er von Sevilla in Spanien mit seiner aus fünf Schiffen bestehenden Flotte zu einer Weltumseglung auf, um eben diese Durchfahrt zu suchen. Nach einem längeren Aufenthalt an der brasilianischen Küste sowie am Rio de la Plata und einer Überwinterung in Puerto San Julian an der argentinischen Küste, entdeckte er am 21. Oktober 1520, in der Nähe des 52. Breitengrades ein Kap, das



1 LONSDALE. Nur einige Kilometer südlich von Punta Arenas liegt das Wrack der Lonsdale am Strand.

2 SY CHONOS. Die SY Chonos verlässt unter Segel Punta Arenas für einen zweiwöchigen Törn durch die Fjorde und Kanäle der Magellanstraße.

3 ON TOUR. Osvaldo Escobar Torres und Francisco Ayarza an Bord der SY Chonos bei Beginn des Törns durch die Magellanstraße.



OSVALDO E. ESCOBAR

Torres (34) ist Chilene. Mit 15 Jahren trat er in die chilenische Marine ein und ist seitdem in ständigem Kontakt mit dem Meer. Sechs Jahre lang war er während seiner Zeit in der Marine im Archipel Feuerland in verschiedenen Marinestationen eingesetzt und u. a. Leuchtturmwärter



auf Kap Hoorn. Nach seinem Austritt aus der Marine reiste er ein Jahr lang durch Südamerika und studierte danach Tourismus in Punta Arenas, Patagonien, Chile. Nach erfolgreichem Abschluss seines Studiums machte er sein Hobby zum Beruf und wurde Skipper. Mit der SY Santa Maria segelte er mehr als 37 Mal rund um das Kap Hoorn und begleitete sechs Antarktis-Expeditionen. In der Marine erwarb er alle notwendigen chilenischen Kapitänspatente und im Jahr 2003 den Yachtmaster Offshore in England. Er ist Mitglied der chilenischen Sektion der Kap Hoorniers. Seit 2006 lebt er in Deutschland und ist Geschäftsführer der Firma Polarwind, die Segelreisen und Expeditionen zum Kap Hoorn und in die Antarktis organisiert. Osvaldo Escobar ist verheiratet und hat einen Sohn.

er Cabo Virgenes, zu deutsch Kap der Jungfrauen, nach dem Tag seiner Entdeckung, dem Tag der 11.000 Jungfrauen, benannte. Einige Tage später wurden zwei seiner Schiffe bei einem Sturm in eine große Bucht getrieben. Erst später stellte sich heraus, dass es sich dabei um den Eingang zur Durchfahrt in den Pazifischen Ozean handelte – Magellan hatte also Recht gehabt, es gab sie! Mit dreien seiner Schiffe erreichte Magellan am 8. November 1520 den Pazifischen Ozean. Ein Schiff war desertiert und nach Spanien zurückgekehrt, eines hatte bei einer Erkundungsfahrt Schiffbruch erlitten. Magellan nannte die entdeckte Meerenge zunächst Estreito de todos los Santos, den Kanal von Allerheiligen.

Auf seiner weiteren Reise kam Magellan im Jahr 1521 auf der Insel Mactan auf den Philippinen ums Leben, doch sein Schiff Victoria erreichte Spanien und somit war die erste Weltumsegelung gelungen. Eine ganze Reihe berühmter Seeleute hat im Folgenden Kurs auf die Magellanstraße genommen, um zu überprüfen, ob es sich wirklich um eine neu entdeckte Route in dieser Tierra australis incognita, diesem unbekanntem Land im Süden, handelte. Unter ihnen waren: Sir Francis Drake 1578, Sarmiento de Gamboa 1579, Tomas Cavendish 1587, Ricardo Hawkins 1494 und Olivero van Noort 1599.

Unter Segeln durch die Magellanstraße

Endlich flaut der Wind ab und wir legen ab. 35 Seemeilen geht es an der Nordküste der Magellanstraße entlang südwärts. Noch im Stadtgebiet von Punta Arenas sehen wir am Ufer den Rumpf eines alten Segelschiffes, an dem sich die Wellen brechen. Es sind die Überreste der Lonsdale, eines historischen Segelschiffes, das 1889 in England mit einem Stahlrumpf gebaut wurde. Zu seiner Zeit wurden mit der Lonsdale kommer-

1 LONSDALE. Eine gefährliche Küste. Zahlreiche Wracks wie dieses zeugen davon.

2 AMADEO. Das Wrack der Amadeo vor der Estancia San Gregorio.

3 ANLAUFHAFEN. Punta Arenas wird von vielen Kreuzfahrtschiffen, Forschungsschiffen und auch Yachten auf dem Weg zum Kap Hoorn oder in die Antarktis angelaufen.

4 EXOTISCH. Auf der Insel Magdalena, die 30 Seemeilen von Punta Arenas entfernt liegt, befindet sich eine der größten Magellan-Pinguin-Kolonien Patagoniens.



zielle Reisen zwischen Singapur, Sydney, Rio den Janeiro, Buenos Aires und New York gemacht. Oft segelte sie am Kap Hoorn vorbei und überstand die schlimmsten Unwetter. Im Jahr 1902 wurde sie allerdings durch einen starken Sturm beschädigt und schaffte es gerade noch nach San Francisco in den USA. Während einer Reise zwischen Hamburg und Mexiko, vorbei am Kap Horn, bricht am 6. Oktober 1909 ein Feuer an Bord aus. Das Schiff wurde nach Punta Arenas gebracht und bis 1940 als Lagerraum genutzt. Später wurde das Schiff fast im Zentrum von Punta Arenas, wo es auch heute noch liegt, seinem Schicksal überlassen.

Wir segeln weiter und ankern in der Fischerbucht Bahia Mansa. Dort besuchen wir das historische Fort Bulnes, eine Festung, die von den Chilenen im Jahr 1843 an strategisch günstiger Stelle erbaut worden war, um die Meerenge zu überwachen. Zurück an Bord nehmen wir Kurs auf das Kap Froward, allerdings nicht ohne einen besorgten Blick zum Himmel. Die Windböen werden immer stärker, Schaumkronen bilden sich an der Wasseroberfläche, aber solange Francisco ruhig bleibt,

versuchen wir ganz unbesorgt den Törn zu genießen. Das Kap Froward ist der südlichste Punkt des südamerikanischen Kontinents und stellt zugleich den südlichsten Punkt der Magellanstraße dar. Der englische Freibeuter Thomas Cavendish benannte das Kap im Januar 1587 nach den starken Niederschlägen und Winden, die er hier erlebte. Der Name Froward bedeutet soviel wie hässlich oder rebellisch – sehr zutreffend für diesen entlegenen Winkel der Erde, wie alle Segler und lokalen Fischer, die es umrunden, bestätigen können. Auf dem Hügel über dem Kap wurde zu Ehren von Papst Johannes Paul II. ein 24 m hohes Metallkreuz errichtet. Von weitem sehen wir das riesige Kreuz, aber da gibt unser Skipper das Kommando zur Umkehr – Sicherheit hat in diesen Breitengraden oberste Priorität. Wir kehren so schnell es der nun ständig drehende Wind zulässt in unsere geschützte Bucht zurück. So langsam bekommen wir eine Ahnung davon, wie unberechenbar das Wetter in Patagonien ist. Über Funk hören wir abends die Wettervorhersage: Sturm ist angekündigt; d.h. bis auf weiteres bleiben wir in der Bucht.





Aber schon nach 15 Stunden Warten mit ständiger Ankerwache wagen wir es, Anker auf zu gehen. Der Tag begrüßt uns mit Nebel und Regen – durchaus typischem Wetter in Patagonien. Wir sind gespannt, wie sich das Wetter weiter entwickelt. Die Einheimischen sagen, dass man in Patagonien alle vier Jahreszeiten an einem Tag erleben kann und so langsam beginnen wir zu glauben, dass es stimmt. Unser Kurs führt uns von der Küste weg zur Insel Carlos III, wo wir Wasser bunkern wollen. Francisco zeigt uns auf der Seekarte, wo in der Nähe des Jeronimo-Kanals abgelegene Gletscher in den Fjorden kalben – genau da wollen wir hin. Plötzlich tauchen ein paar Buckelwale an Backbord auf. Wir sind völlig hingerissen von dem Naturschauspiel, das sie uns bieten und können uns einfach nicht satt sehen.

In der Abenddämmerung suchen wir uns eine geschützte Bucht. Das Ankermanöver klappt sofort und wir sind froh, Schutz für die Nacht gefunden zu haben. Unser Skipper erzählt uns Anekdoten aus seinem Seefahrerleben, mit seinem weißen Bart und der Pfeife im Mund sieht er aus wie ein echter Seebär. Früh am nächsten Morgen gehen wir Anker auf mit Kurs auf den Seno Ballena. Dort lassen wir das Dingi ins Wasser und starten zu den Gletschern. Wir sind überwältigt.

Letzte Station auf unserer Erkundung im Süden der Magellanstraße ist der Estero Condor. Allerdings verschlechtern sich die klimatischen Bedingungen, das Barometer fällt beständig und Kumuluswolken bedecken den Himmel, der uns noch vor wenigen Stunden die letzten Sonnenstrahlen zwischen den hohen Bergen der Fjorde sehen ließ.

So segeln wir zurück nach Punta Arenas. Unterwegs unterhalten wir uns über die Route des englischen Seefahrers Fitz Roy in diesen Kanälen. An der Mole Capitán Prat legen wir schließ-

lich an. Sie bekam ihren Namen von einem der großen Helden Chiles im Pazifikkrieg 1879. Punta Arenas ist die einzige Hafenstadt im chilenischen Teil Patagoniens. Kreuzfahrtschiffe, Frachter, Fischkutter, Forschungsschiffe auf dem Weg in die Antarktis, Segelyachten auf Weltreise sowie immer mehr Kreuzfahrtschiffe liegen im Sommer, also zwischen Dezember und März, dicht an dicht in dem kleinen Hafen.

Am nächsten Tag brechen wir zur Erkundung des Ostteils der Magellanstraße auf. Wir segeln an der Nordküste entlang, um alte Schaffarmen, sogenannte Estancias, und Wracks aufzusuchen. Mit einem Nordwind von 15 Knoten kommen wir gut voran und ankern nach 40 Seemeilen vor der Estancia San Gregorio. Gegründet wurde sie im Jahr 1870, sie war die erste Estancia Patagoniens. Die nun verlassenen Gebäude erinnern uns eher an ein ganzes Dorf als an eine einzige Farm. Wir sind sichtlich beeindruckt von der Größe. Zur Estancia gehörten 91.300 ha Land; 130.000 Schafe, 400 Rinder und 500 Pferde wurden dort gehalten. Aus den verlassenen, aber gut erhaltenen Gebäuden hätte man in Deutschland wahrscheinlich längst ein Freilichtmuseum gemacht. Hier sind sie frei zugänglich, was leider auch einen gewissen Verfall mit sich bringt. Aber wir lassen uns von kaputten Fensterscheiben nicht abschrecken und wir stöbern stundenlang in diesem begehren Andenken an die goldenen Jahre der Viehzucht in Patagonien.

Direkt am Strand neben der Estancia liegt das Wrack der Amadeo, dem ersten in den Schiffsregistern von Punta Arenas 1893 eingeschriebenen Dampfschiff. Dieses eher kleine Schiff von nur 400 Tonnen hat eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung Patagoniens gespielt und wurde 1972 zum nationalen Schiffahrtsdenkmal Chiles erklärt.

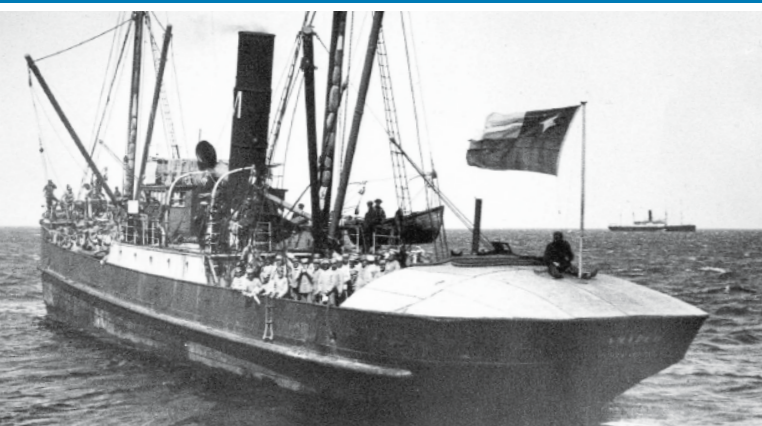
Nur einige Meter weiter liegen die rostigen Überreste eines großen Segelschiffes aus Eisen. Es handelt sich um den englischen Klipper Ambassador, mit 692 Tonnen. Er war einer der berühmten "Tea-Clipper", die um 1870 die Route zwischen den chinesischen Häfen von Canton, Shanghei und London verbanden. Dieses Schiff sowie das Segelschiff Cutty Sark, das sich in Greenwich, England befindet und dort als Museumschiff dient, sind die letzten Klipper, die aus der Zeit der Wettrennen um den Teetransport übrig geblieben sind. Wir sind völlig verblüfft, hier am Ende der Welt Wracks von Schiffen zu finden, die nicht nur regional, sondern auch in der Schiffahrtsgeschichte weltweit so eine große Rolle gespielt haben.

Weiter geht es ostwärts, an der sogenannten Punta Delgada, der engsten Stelle der Magellanstraße vorbei, wo eine Fährverbindung das Festland mit Feuerland verbindet. Und dann sichten wir in der Ferne den Leuchtturm von Punta Dungeness. Wir haben das östliche Ende der Magellanstraße und damit unser Ziel erreicht, vor uns liegt der Atlantik. Wir drehen ab und nehmen Kurs auf Punta Arenas.

Viel zu schnell sind diese 14 Tage Abenteuer auf den Spuren der Seefahrtsgeschichte vergangen. Aber noch bevor wir von Bord gehen, steht für uns fest: Wir freuen uns auf eine Dusche, auf die Zivilisation und zu Hause, aber es war bestimmt nicht unser letzter Törn an diesem gleichzeitig so unwirtlichen wie faszinierenden Ende der Welt. ★

1 FORT BULNES. In der Nähe des Fort Bulnes wurde 1848 die Magellanstraße zu chilenischem Territorium erklärt.

2 SY CHONOS. Die SY Chonos segelt langsam Richtung Süden, im Hintergrund sind die hohen Berge der Darwin-Kordillere zu sehen.



DIE AMADEO

Auf dieser historischen Aufnahme ist die Amadeo noch in voller Pracht zu bewundern. Heute ist nur noch das Wrack übrig.