

VORSTOSS IN DIE ANTARKTIS

Crew-Zuwachs: Der Countdown läuft — Stürmischer Jahreswechsel — Noch Frieden auf den Falklands — Wärmflaschen für die Drake-Passage — Schock im Nebel: Der erste Eisberg — Antarktistaufe

Am Nachmittag geht FREYDIS im Hafen von Montevideo an die Mooring. Nach Erledigung der üblichen Formalitäten sitzen wir noch bis spät abends im Terrassencafé des Yachtclubs und überdenken alles, was es in den nächsten Tagen zu erledigen gibt. Die Abendsonne erreicht unseren kleinen Tisch und gibt uns wohlige Entspannung. Wie lange würden wir wohl auf unserer weiteren Reise auf so friedvolle Stunden verzichten müssen? Diese aufkeimenden Sentimentalitäten werden jäh unterbrochen durch das Erscheinen von drei vollbepackten Gestalten in zünftigen Overalls – Thilo, Uli und Claus, die noch fehlenden Crewmitglieder, werden stürmisch begrüßt: Thilo, der Jüngste, studiert Gartenbau und ist leidenschaftlicher Bastler, was auch unserem Schiff schon häufig zugute kam. Uli hat gerade sein Medizinstudium beendet, und Claus kommt aus dem Verlagswesen. Alle drei sind erfahrene Segler.

Aber wo war unser siebter eingeplanter Mann, der Christian? Ausgerechnet am Abreisetermin mußte er wegen eines Leistenbruchs operiert werden und kann zu unser aller Bedauern die vor uns liegende Etappe nicht mitsegeln, doch er wird später in Chile zusteigen und dann mit uns beiden die Westküste Südamerikas entlangsegeln.

In aller Frühe geht es zum Segelmacher und dann zum Schmied, der das gebrochene Auspuffrohr schweißt. In einem Geschäft für Schiffszubehör besorgen wir uns endlich zwei neue Riemen für unser Dingi. Dann hasten wir zum Handelshafen, um ein Schiff mit dem Namen POLAR-QUEEN zu suchen, das unter norwegischer Flagge in die Antarktis fahren soll. Bereits in Deutschland hatte Folkmar mit einigen Crewmitgliedern der POLAR-QUEEN Kontakt aufgenommen. Wir haben großes Interesse daran, mit ihnen in Funkkontakt zu treten, da uns an möglichst vielseitigem Informationsaustausch liegt. Aber weder die zahlreichen Schiffsagenturen, die wir ansprechen, noch die deutsche Botschaft wissen etwas über den Verbleib des Schiffes.

An Bord wird unterdessen fieberhaft gearbeitet, um die Yacht wieder voll in Schuß zu bringen. Dazu gehören Inspektions- und Ausbesserungsarbeiten an der Maschine, am Hilfsdiesel, am stehenden und laufenden Gut sowie an der Windsteueranlage.

Die zahlreichen Segel, beträchtliche Mengen an zusätzlich gekauftem Proviant und die persönlichen Ausrüstungsgegenstände müssen so verstaut werden, daß sie griffbereit liegen. Zunächst scheint es fast unmöglich, Ordnung in dieses Chaos zu bringen, mit der Zeit findet aber doch alles einen festen Platz in den Schapps, in den Kunststoffkörben, die auf der nicht belegten Lotsenkoje festgelaßt werden, in den Säcken an neuangebrachten Haken, in den Netzen und Schwalbennestern über den Kojen.

Sorgen machen wir uns um Thilos Seesack, der als einziges Gepäckstück der Crew nicht angekommen ist, und in dem sich auch unsere gesamte Post sowie ein für uns gebackener Weihnachtsstollen meiner Freundin befindet. Thilo hatte den Verlust bei seiner Ankunft sofort gemeldet und bestätigen lassen. Nun fragen wir täglich am Flugplatz und im Büro der Luffahrtgesellschaft an. Aber wir erfahren nichts, was weiterhilft.

Die beiden Neuen, Uli und Claus, erwartet eine besondere verantwortungsvolle Aufgabe. Sie sollen vor dem Auslaufen eine Liste sämtlicher Sicherheits- und Seenot-Ausrüstungsgegenstände aufstellen. Das behagt den beiden gar nicht, zumal sie vom Rest der Crew nur sarkastische, nichtssagende Antworten bekommen.

Beleidigt machen sie sich daran, FREYDIS durchzuschneffeln und alles auszuräumen, was nach Rettung und Sicherheit aussieht. Sie breiten ihre Fundsachen so übers ganze Schiff aus, daß bald jeder freie Platz belegt ist. Der Weg von Achterkammer zum Vorschiff wird zum Hindernislauf über Schwimmkrägen, Markierungsbojen, orangefarbene Flaggen, Signalpistolen, Nebelhörner, Lecksegel, Notsender und Feuerlöscher. Nach mehreren Stunden findet sich erstaunlicherweise wieder alles, wo es hingehört. Skipper Erich vergleicht die fertige Liste mit seiner eigenen auf Vollständigkeit. Dann werden in einer Crew-Besprechung diverse Notfälle und die Handhabung der jeweiligen Rettungsmittel durchgespielt.

Es gibt zwar viele Theorien über das Verhalten bei schweren Stürmen, doch allgemein gültig ist keine. Auch wir wissen nicht, was für uns in diesem Fall das beste sein würde: Unter Sturmbesegehung wie Moitessier vor dem Orkan und den Brechern dahinzujagen, oder beizudrehen, oder aber vor Topp und Takel mit ausgebrachtem Treibanker bzw. alten Autoreifen, die wir uns in Montevideo noch besorgt haben, zu lenzen. Jedenfalls liegt alles erforderliche Material griffbereit oben in den Backskisten.

Für den Fall, daß ein Brecher unser Deckshaus zerstören sollte, in das wir vor unserer Abreise noch einen starken Niro-Überrollbügel eingeschweißt hatten und dessen Fenster aus Spezial-Verbundglas bestehen, ist vorgesorgt: Einzöllige Teakbretter in Form eines Steckschottes riegeln im Ernstfall das Cockpit vom Schiffsinnern ab. Das wäre auch dann ein Vorteil, wenn Brecher das Cockpit vollschlagen würden und das eingedrungene Wasser nicht schnell genug durch die vier Lenzrohre abfließen könnte. Unsere große Sorge galt einer möglichen Durchkenterung, und wir verwendeten allergrößte Sorgfalt darauf, in diesem Fall den Schaden möglichst klein zu halten.

Die Möglichkeit einer Kenterung ist ja nicht nur eine Ausgeburt unserer schreckhaften Phantasie. Berühmte Beispiele sind die Tzu HANG mit den Smeeton, die auf der Route um Kap Hoorn zweimal durchkenterte, die Masten verlor und die Umrundung erst im dritten Anlauf schaffte, und auch die ICE BIRD mit David Lewis, die dreimal durchkenterte und ebenfalls das Rigg verlor.

Wir arretieren unseren drehbaren Kiel mit einem starken Bolzen. Er soll verhindern, daß bei Kopfstand der zweieinhalb Tonnen schwere Kiel in den Schwertkasten fällt und das Schiff sich nicht wieder aufrichten kann. Der Mast war vor der Abreise zusätzlich mit Backstagen und einem Fockstag gesichert worden. Alle Entlüfter werden in Montevideo verschlossen, damit kein Wasser ins Schiff dringen kann. Sämtliche Schapps werden verriegelt, alle Bodenbretter kentersicher festgeschraubt, jede Koje bekommt zwei Gurte, um die Schlafenden zu sichern. Für den Fall eines größeren Wassereintruchs haben wir mit drei großen Handlenzpumpen und je einer Impellerpumpe an der Hauptmaschine und dem auch mit Handkurbel anwerfbaren Hilfsdiesel vorgesorgt. Die Leistung einer Impellerpumpe beträgt 20 000 Liter pro Stunde.

In meiner Bordapotheke sind alle Medikamente wasserdicht in Folie eingeschweißt. Bisher immer stolz auf meine reichhaltige Ausrüstung, werde ich nun von Uli verunsichert, der mir ein „Trumm“ von Bohrmaschine zeigt, dessen Kopf er für zahnärztliche Zwecke umgebaut hat. Aus Angst vor „antarktischen Zahnschmerzen“ hat er sogar die 30 Kilogramm Übergewicht beim Fluggepäck in Kauf genommen.

Mit Folkmars Studienkollegen, Lutz Zornin, einem Uruguayer deutscher Abstammung, und seiner Familie, die wir schon in Deutschland unseren Freunden und Verwandten als Kontaktadresse angegeben hatten, machen wir am nächsten Tag einen Ausflug nach Punta del Este.

Dieses wohl modernste Seebad Südamerikas machte in neuerer Zeit politische Schlagzeilen: 1961 wurde hier auf einer inter-amerikanischen Konferenz die für die wirtschaftliche Entwicklung Lateinamerikas wichtige Charter von Punta del Este unterzeichnet, 1967 das Abkommen, nach dem bis 1980 ein gemeinsamer lateinamerikanischer Markt gegründet werden sollte.

Gar zu gerne hätten wir weitere Ausflüge in die Umgebung Montevideos gemacht, aber die notwendigen Arbeiten am Schiff gehen natürlich vor. Außerdem haben die Neuankömmlinge mit den Tücken der Nahrungsumstellung sehr zu kämpfen.

Die Stadt Montevideo selbst haben wir trotz der knappen Zeit recht gut kennengelernt, wozu

Die Stadt Montevideo selbst haben wir trotz der knappen Zeit recht gut kennengelernt, wozu uns die unzähligen mehr oder minder erfolgreichen Besuche in Werkstätten, Ausrüstungsläden und Supermärkten verholfen haben. Im Gegensatz zu den brasilianischen Städten wirkt Montevideo fast wie eine europäische Großstadt. Der Verkehr, besonders in den Hauptstraßen, ist trotz der wirtschaftlichen Probleme des Landes von nervenaufreibender Dichte mit einem Schuß südamerikanischer Unbekümmertheit. Ein gravierender Unterschied gegenüber Europa besteht allerdings: Nirgends sonst sieht man so viele Oldtimer, darunter wahre Schmuckstücke des Automobilbaus vergangener Jahre.

Am 21. Dezember ist Countdown vor dem Auslaufen. An Bord werden die letzten freien Stellen in der Kühltruhe und den Proviantschapps ausgefüllt. Für einige Wochen sind wir nun mit Nahrungsmitteln versorgt. An mir ist es jetzt, für möglichst rationellen Verbrauch der leicht verderblichen Nahrungsmittel zu sorgen.

Von Thilos Gepäck nach wie vor keine Spur. Aus unserer sehr reichlich mitgenommenen warmen Kleidung kann er trotzdem hinreichend ausgerüstet werden. Traurig ist es aber schon, daß wir nun keine Weihnachtspost erhalten, also auch keine Neuigkeiten von unseren Lieben zu Hause.

Dann endlich Leinen los. Mannschaften uruguayischer und argentinischer Nachbarschiffe winken mit Signalflaggen und blasen die Nebelhörner. Viele der anderen im Hafen liegenden Schiffe stimmen in die Abschiedszeremonie mit ein. Sie rufen von allen Seiten „Good luck, merry Christmas, hasta Luego, feliz Navidad“.

Bis Montevideo hatten wir sowohl nördlich wie auch südlich des Äquators sämtliche gleichartig verlaufenden Windzonen durchquert. Das ändert sich jetzt: Montevideo liegt in der Grenzzone zwischen den Roßbreiten und den westlichen Winden. Dieses Gebiet gilt als „ein Kampfplatz der subtropischen und polaren Winde“ („Handbuch des atlantischen Ozeans“, Band 2). Gefürchtet sind hier die „Suestados“, Stürme, die schnell und ganz unvorhergesehen aufkommen. Erste Kostproben hatten wir ja schon kurz vor Montevideo erhalten.

Im „Ocean-Passages of the World“ wird empfohlen, sich für die Fahrt zu den Falkland-Inseln möglichst weit westlich zu halten, wegen der auf der direkten Linie vorwiegend starken Westwinde. Die Hochdruckgebiete über dem Südatlantik als auch auf der anderen Seite des südamerikanischen Kontinents, die bei zirka 30 Grad Süd nahezu stationär liegen, und subpolare von West nach Ost ziehende Tiefdruckgebiete sind Ursache dieser starken Luftströmungen.

Bekanntlich dreht der Wind auf der Südhalbkugel im Uhrzeigersinn in ein Tief hinein: Beim Durchzug eines derartigen Druckgebietes ergeben sich somit Windrichtungen von Nordwest nach Südwest. Diese Winde führen besonders in der Falkland-Region oft zu schweren Stürmen mit hohem Seegang.

Die unmittelbar vor uns liegende Zone der La-Plata-Mündung ist berüchtigt für ihre zusätzlichen unregelmäßigen, starken Windströmungen. Wir entschließen uns – entgegen den Empfehlungen – zunächst einen östlichen Kurs einzuschlagen, um möglichst schnell vom Mündungsgebiet Abstand zu gewinnen. Erst dann laufen wir in südlicher Richtung weiter.

Wir wollen versuchen, unseren Zeitplan einzuhalten, der vorsieht, daß wir Anfang Januar die Falkland-Inseln wieder verlassen haben müssen, um spätestens Mitte Januar in der Antarktis zu sein. (Wie sich anschließend zeigte, hat sich dieser Zeitplan im Hinblick auf die späteren kriegerischen Auseinandersetzungen zusätzlich bewährt.) Auf diese Weise können wir hoffen, an Kap Hoorn vorbeizukommen, ehe die Sturmhäufigkeit dort allzusehr zunimmt. Zugleich bietet dies die Möglichkeit, das sturmreichste und gefährlichste Gebiet der Erde, die „Roaring Forties“ und „Furious Fifties“, möglichst schnell und senkrecht zur dort gewöhnlich herrschenden Windrichtung zu durchqueren.

Mit mäßiger Brise aus Südost segeln wir am Leuchtturm der Isla de Flores vorbei. In der Nacht dreht der Wind auf Nordost, dann auf Nord und danach Nordwest. Wir gehen drei Wachen von 00.00 Uhr bis 04.00 Uhr, 04.00 Uhr bis 08.00 Uhr und 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr, die mit zwei Mann besetzt werden. Da ich Smut bin und daher wachfrei, fehlt auf einer Wache der zweite Mann. Hierfür springt aus den anderen Wachen jeweils einer umschichtig ein.

Der Wind läßt nach, wir wechseln von der Fock auf die Genua und später auf den Spinnaker. Seelöwen äugen aus dem Wasser, ein Albatros verfolgt schon lange unser Schiff; der Himmel ist den Tag über bewölkt, nur am Nachmittag scheint für zwei Stunden noch einmal kräftig die Sonne. Die Lufttemperatur beträgt 20°C, wie das Wasser. Die wachfreien Crewmitglieder liegen auf dem Deckshaus oder dem Vordeck und genießen die warme Sonne.

Der Wind frischt auf. Wir bergen den Spinnaker und baumen statt dessen die Genua aus. Auch am folgenden Tag bleibt der Wind gleichmäßig.

Heiligabend. Am Morgen klettern Erich und ich über unsere Kojen-Leebretter. Es duftet schon nach Kaffee. Draußen strahlender Sonnenschein und wolkenloser Himmel. In der Sonne kann man noch schwitzen. Wir befinden uns auf 37° 54' Süd und 54° 58' West. Den „Forties“ sind wir also schon sehr nahe. Wir rechnen mit einer baldigen Wetterverschlechterung und genießen daher diesen herrlichen Tag um so mehr. Ich setze mich zu den anderen ins Cockpit und lese „Magellan“ von Stefan Zweig – sehr anschaulich und für mich geradezu hautnah. Thilo und Folkmar montieren die etwas stärkere elektronische Steueranlage auf einen Holzsockel an der Steuersäule. Das Sägen, Bohren und Feilen verwandelt das Cockpit in eine Tischlerwerkstatt. Selbst Robis Freßnapf bleibt nicht verschont von Sägemehl.

Gegen 16.30 Uhr ist es Zeit, Funkkontakt aufzunehmen. Wir hören Ottos Stimme aus Ostfriesland und die von Peter aus Ilha Grande.

Wir geben unsere wichtigsten Botschaften durch, unter anderem, daß wir Christian in Puerto Natales erwarten werden statt in Punta Arenas, und daß unsere gesamte Weihnachtspost mit Thilos Seesack verlorengegangen ist. Zum Schluß spricht jeder persönlich seine Weihnachtsgrüße. Das Ganze wird von Otto auf Band aufgenommen und kann dann unseren Angehörigen vorgespielt werden.

Zur gemütlichen Teestunde zaubert Claus als Überraschung einen echten Weihnachtsstollen aus seinem Gepäck. Robi schleicht um die Angel und läuft miauend von einem zum anderen. Sie hat Hunger. Getrocknetes Katzenfutter aus Montevideo, angerührt mit Trockenmilch, lehnt sie als Festessen ab. Ich erbarme mich und öffne eine Dose Thunfisch. Kaum hat sie sich darüber hergemacht, als ein ausgewachsener Bonito als Weihnachtsbraten an die Angel geht. Robi frißt noch Herz und Leber und säubert dann genüßlich ihr Maul auf Claus' frischem „Bunny-Hemd“, das er für besondere Gelegenheiten reserviert hatte.

Nach dem Abendessen, mit Käse überbackene Brote mit Tomaten, Cervelatwurst, Kapern und Champignons, dazu Mayonnaise, mixt Claus uns einen Drink aus Rum, Zitronensaft und Zucker mit geschälter Zitronenscheibe am gezuckerten Glasrand. Überwältigt von so hoher Barkeeper-Kunst wird die Stimmung immer ausgelassener.

Dennoch, verglichen mit der Frühzeit der christlichen Seefahrt, geht's bei uns durchaus zahm zu. Am 7. Dezember 1768, über zwei Jahrhunderte vor uns, segelte Cook von Rio aus in den Süden, auf der Suche nach einem dort vermuteten Kontinent. Cooks Mitsegler Banks beschreibt die Weihnachtsfeier so: „Alle guten Christen – d.h. die Mannschaften an Bord – betranken sich fürchterlich, so daß es kaum noch einen nüchternen Mann auf dem Schiff gab; Wind Gott sei Dank sehr mäßig, was sonst aus uns geworden wäre, weiß nur der Herr.“

Auch bei uns reicht es zu einer beschwingten Bescherung. Ein großer Kiefernzapfen, der mit einer Kerze an der Spitze dekoriert ist, dient als Weihnachtsbaum. An die Zapfenblätter habe ich fünf kleine Geschenke aus Uruguay gehängt. Thilo hat für jeden etwas Hübsches aus Deutschland mitgebracht. Erich und ich bekommen Lesestoff, Folkmar eine Schiefertafel, damit er besser Navigationsberechnungen durchführen kann, Uli einen Mini-Zinnhumpen, damit er sein Bier nicht mehr aus der Dose trinken muß, und Claus eine kleine Windmühle, die sicher gute Arbeit verrichtet in den „brüllenden Vierzigern“. Uli, mit viel Watte in seiner Antarktis-Montur auf Weihnachtsmann getrimmt, verteilt reihum liebevoll eingepackte, kleine Geschenke aus dem täglichen Bordleben. Weise Reden und viel Spaß begleiten diese ungewöhnliche Bescherung. Wir sitzen noch lange im Cockpit zusammen und feiern unseren stimmungsvollen Heiligabend auf hoher See.

Weihnachten. Unsere Festtagsstimmung wird schon in der Frühe iäh gestört. Ein Bolzen der

vermachen. Unsere Festtagssammlung wird schon in der ersten Jan gestört. Ein Bolzen der Lichtmaschinenhalterung ist gebrochen. Die Folgen: ein gerissenes Kabel und Kurzschluß in der Bordelektrik. Die Spezialisten sind gefordert. Folkmar, der Ingenieur, und Thilo, der Hobbybastler, reparieren mit viel Mühe die Schäden. Mittags wird die Arbeit nur kurz unterbrochen durch eine Festtags-Fischmahlzeit.

Ich sitze nach dem Essen wieder im Cockpit, mit Robi auf dem Schoß, lese Magellan und freue mich über einige Robben, die uns begleiten und mit Kunststücken unterhalten. Erst wenige Tage sind wir nun als Crew zusammen. Jeder bemüht sich, seinen Platz in der Gemeinschaft zu finden. Noch ist keine Wolke zu sehen, die das Zusammenleben stören könnte. Wie sich die Crew unter widrigen Umständen verhält, wird sich wohl bald herausstellen, denke ich.

Nach unserer Mittagsposition, 41° Süd, 52° West, sollten wir bereits in den sogenannten „brüllenden Vierzigern“ sein. Statt dessen wechseln Totenflaute mit leise säuselnder Windstärke 2 ab. In den nächsten Tagen regnet es häufiger und bleibt trübe. Die Sonne schaut nur gelegentlich einmal hervor. Der Wind bläst aus Nordwest mit 4 bis 5 Beaufort. Wir kommen gut voran. Wassertemperatur 14°C, Lufttemperatur 17° C.

Thilo ist tagelang eifrig mit Klopfen, Hämmern und Sägen beschäftigt. Uli meint, wenn wir ihn drei Wochen allein auf dem Schiff ließen, würde er die FREYDIS sicherlich zum Dreimaster mit Festkiel umbauen. So bleibt es aber im wesentlichen dabei, daß die stärkere Selbststeueranlage endlich zum Arbeiten gebracht wird. Sie ist jedoch nicht nur stärker, sondern auch wesentlich lauter, und macht sich bei Unterhaltungen im Cockpit unangenehm bemerkbar.

Unser ostfriesisches Teestündchen wird – bisher jedenfalls – täglich pünktlich um 17.00 Uhr eingehalten. Der Tee wird natürlich auch jetzt auf hoher See mit Kluntje und Tubensahne serviert. Wahrscheinlich würde es eine Meuterei an Bord geben, wenn irgendwann auf der Route – die Gefahr besteht derzeit noch nicht, da Thilo Nachschub an Ostfriesen-Tee wohlweislich mitbrachte – die Vorräte an Kluntje, Ostfriesen-Tee und Tubensahne verebben sollten.

Uli, Thilo und Erich spielen lautstark ihre Skatrunden mit einem besonderen Blatt, das anstelle der üblichen Hofgesellschaft auf den Bildern Figuren aus einer „Dreigroschen-Opern“-Welt zeigt. Eine schwarzhaarige Ganovenbraut hat es Uli besonders angetan. Mit der „Schönen“ ziehen wir ihn noch häufig auf und trösten ihn damit, daß sie sicherlich auf den Falklands auf ihn warte.

Währenddessen flüchten wir übrigens öfter mit unserer Lektüre in die Messe. Mit Zweigs „Magellan“ bin ich fast zu Ende. Das Buch hat mir erst so richtig die Bequemlichkeiten unseres Bordlebens bewußt gemacht. Bei Folkmar und Claus, wie auch allen anderen, ist das ansteckende „Hornblower“-Fieber ausgebrochen. Gierig wird das vielbändige Werk Forresters von fünf Leuten gleichzeitig verschlungen.

Eine Nacht, ein Tag und wieder eine Nacht nichts als nervenaufreibende Flaute und schlagende Segel. Ein Albatros schwimmt wie eine Gans um unser Boot herum. Sonnenschein, Windstille und nur leichter Seegang sind das richtige für Robi. Sie spielt mit allen Tampen, die ihr in den Weg kommen. Besonders interessant findet sie es, wenn wir auf Proviantssuche gehen. Wie eine Schlange schlüpft sie zwischen die Dosen in die Schapps. Manchmal wird sie eingeschlossen. Dann zwingt sie sich entweder durch ein kaputtes Lüftungsgitter wieder heraus oder miaut kläglich bis zu ihrer Befreiung.

Mehrmals sehen wir die Umrisse großer Haie dicht beim Schiff. Beruhigend, daß unsere FREYDIS einen soliden Stahlrumpf hat und nicht ein gebrechliches Faltboot ist, etwa wie das von Franz Romer, mit dem er 1928 den Atlantik überquerte. Sein eigentümliches Segelfahrzeug bestand nur aus einem mit Gummihaut überzogenen Lattengerüst von sechs Meter Länge. Auf hoher See war er von Haien angegriffen worden. Nur heftigste Gegenwehr mit dem Flaggenstock rettete ihn vor den Zähnen dieser Biester.

Plötzlich, am nächsten Tag, Wind um 5 Beaufort. Wir setzen den Blister und machen gute Fahrt. Gegen Mittag nimmt der Wind weiter zu. Der Zeiger des Barographen sinkt in den Keller. Über ein Millibar Luftdruckabfall pro Stunde! Gewitterböen bis Stärke 9 und Regen fegen über uns hinweg. Unsere Selbststeuer-Anlage hat ihre Arbeit eingestellt. Wir haben sie zur Schalldämmung in zuviel Schaumgummi gepackt, und nun war sie heißgelaufen. Jetzt muß

zunächst einmal die Crew bei dem üblen Wetter steuern und für den Unsinn büßen.

Die Lufttemperatur geht zurück. Sie beträgt nur noch 12° C, Wassertemperatur um 10° C. Die Zeiten für Wasch- und Plansch-Partien sind endgültig vorbei.

Silvester. Gegen Morgen weht böiger Südwest zwischen 6 und 8. Wir müssen gegenankreuzen. Der Wind hält den ganzen Tag an, nimmt sogar noch zu. Hoher Seegang hat sich aufgebaut. Was im Schiff nicht niet- und nagelfest ist, fällt krachend und scheppernd herunter. Es gibt nur noch Suppe und Eintopf.

Von unseren Funkerfreunden in Südafrika, Südamerika und Deutschland müssen wir daran erinnert werden, daß heute Silvester ist. Silvester auf den Falkland-Inseln, daraus wird leider nichts mehr. Der Barograph zeigt für die letzten eineinhalb Stunden wieder einen atemberaubenden Sturz an, noch bevor es richtig losgeht: 8 mit extrem langen, schweren Regenböen. Die „brüllenden Vierziger“ zeigen uns, daß sie ihren Namen nicht umsonst führen.

Um 24.00 Uhr MEZ denken wir an unsere Angehörigen und Freunde zu Hause und schlürfen, in viel Wolle gehüllt, im Cockpit einen fast alkoholfreien Drink aus Zitrone, Ananas und Pfirsichsaft aus der Dose mit einem kleinen Schuß Aquarente. Uli meint nachdenklich, für diese Entziehungskur habe er nun so viel Geld ausgegeben. Aber, verschoben ist nicht aufgehoben. Wir werden eben etwas verspätet auf den Falkland-Inseln unsere Dreiliter-Super-Sekt-flaschen-Korken knallen lassen, das nehmen wir uns jedenfalls vor.

Windstärke 9. Regen und Hagel peitschen durchs Cockpit. Grobe See mit schweren Brechern und Kälte machen das Rudergehen in fast völliger Dunkelheit zu einer enormen Strapaze.

Kurz vor Eintritt in die „wütenden Fünfziger“ und dem Beginn der klassischen Kap-Hoorn-Umrundung, die von 50 Süd bis 50 Süd führt, fällt der Barographen-Anzeiger wieder in den Abgrund. 12 Millibar in 24 Stunden, und nach leichtem Anstieg erneut beängstigendes Abfallen. Ein gewaltiger Sturm aus Südwest mit Böen bis 60 Knoten verbunden mit sehr hohem Seegang machen ein Aufkreuzen nach Port Stanley zunächst unmöglich.

Sogar der Skipper ist seekrank und hat starke Kopfschmerzen. Sein Magen streikt. Er muß in die Koje. Kartoffelbrei und Kakao am Abend tun gut. In ihrer Not – anscheinend ist sie auch seekrank – frißt auch Robi davon. Sie liegt bei Erich und verschläft den ganzen Tag.

Wir haben noch niemals einen solchen Sturm erlebt. Doch FREYDIS schlägt sich so tapfer, daß unser Vertrauen in sie ständig wächst und damit gleichzeitig unser eigenes Selbstbewußtsein gestärkt wird. Prost Neujahr!

Wir hatten gehofft, daß uns das in der nautischen Literatur angegebene Flugfunkfeuer von Port Stanley die Annäherung an die Falklands erleichtern würde. Aber nichts ist zu sehen. Wie wir später erfahren, wird es nur einmal in der Woche für zwei Stunden eingeschaltet, während der Landung eines Flugzeugs aus Argentinien.

Der Sturm aus Südwest mit Böen bis zu 55 Knoten (10 bis 11) hält zwei Tage an. Wir haben noch 120 Seemeilen bis zu den Falkland-Inseln, aber durch das ewige Kreuzen werden es wesentlich mehr. Die Luft ist kalt, nur 6° C. Wir träumen von einer heißen Dusche und einem gemütlichen Landgang.

Die Wachhabenden brauchen mindestens alle zwei Stunden etwas Warmes zu essen oder trinken, sonst droht gefährliche Unterkühlung. Jeder entwickelt seine eigene Methode, sich während der Nachtwache warmzuhalten. Uli zum Beispiel schwört auf im Kochtopf gewärmtes Bier und Folkmar auf echte Leererener Plastikmüllbeutel in seinen sonst wasserdurchlässigen Snowboots.

Am 3. Januar gegen Morgen läßt der Wind nach. Ab und zu kommt Sonne durch. Nach unserer Standortbestimmung befinden wir uns nun in den „wütenden Fünfzigern“; nach den Stürmen der „Roaring Forties“ zeigen sich erstaunlicherweise die „Furious Fifties“ zahmer. Hoffentlich hält das bessere Wetter eine Weile an. Jetzt kann man wieder etwas aufwendiger kochen als in den letzten Tagen. Mittags gibt es Kalbfleischragout mit Nudeln.

Robi ist in der Nacht mit dem Skipper Wache gegangen und hat sich ein Auge erkältet. Jetzt schaut sie ganz verkniffen, wackelt aber unentwegt hinter Erich her und setzt sich, wo immer es

geht, auf seinen Schoß. Gemeinsam durchstandene Seekrankheit verbindet. Folkmar leidet unter Bauchkrämpfen, wahrscheinlich hat er sich ebenfalls nachts unterkühlt.

Um 14.00 Uhr Bordzeit kommen endlich die Falkland-Inseln in Sicht. Die ersten Pinguine haben wir bald danach als Begrüßungsabordnung um unser Schiff. Wir passieren die Ansteuerung von Port William, Mengeary Point und Cape Penbroke. Hier steht der Leuchtturm des Hafens. 1845 wurde der Vorgänger errichtet, dessen acht Öllampen ihr Licht 14 Meilen weit aufs Meer hinaus sandten und den Kap-Hoorn-Umseglern, Wal- und Robbenfängern als Orientierung dienten, 1906 wurde der heutige erbaut – wesentlich stärker, aber auch jetzt noch teilweise handbetrieben.

Wir glauben in Schottland zu sein: gedrungene Berge und weite Hochebenen, Flächen mit kargem Grasbewuchs und dazwischen einige Sandstrände.

Ein steifer Siebener steht gegenan und peitscht den Regen über das Schiff. Zwei große alte Frachter liegen in Port William auf Reede.

Aber was man sich nur unter Port vorstellt? Ein Naturhafen ohne ein einziges Gebäude oder eine Straße. Backbord warnen tangbewachsene Stellen vor blinden Klippen. Schließlich tut sich eine riesige Bucht mit der kleinen Stadt Port Stanley vor uns auf. Wir sind am Ziel.

Dies ist die einzige Stadt der Inseln und gleichzeitig der Regierungssitz. Trotz des schlechten Wetters steht wohl die Hälfte der Einwohner an der Pier, als Les Halliday, der Hafenmeister, uns einweist.

Nach der problemlosen und schnellen Erledigung der Formalitäten gehen Erich und ich auf den ersten Erkundungs-Landgang. Es ist dunkel. In den stillen Gassen dieses 800 Einwohner zählenden Städtchens, in denen uns die wenigen entgegenkommenden Menschen freundlich grüßen, riecht es überall würzig nach Torf, der auf den an die Stadt grenzenden Torffeldern gestochen wird. Das Post-Office ist in unmittelbarer Nähe unserer Pier. Mitten im Dorf gibt es auch zwei Supermärkte. Die bunten Holz-, Blech- und Betonhäuschen mit ihren Glasveranden voller Zierpflanzen wirken freundlich und einladend. Pferde- und Schafkoppeln am Rande des Ortes. Nur ein- oder zweimal müssen wir einem entgegenkommenden Landrover ausweichen. Ungewohnt, so wenig Verkehr an Land.

Die übrigen Crewmitglieder feiern übermütig den Landfall. Seit sie unter den Zuschauern am Kai eine schwarzhaarige Dame entdeckt haben, der eine gewisse Ähnlichkeit mit jener auf unserem Kartenspiel nicht abzusprechen ist, wurde Uli wieder Zielscheibe ausgelassener Sprüche.

Sie besuchen die MV-FORREST, ein Regierungsschiff für Tiefenmessungen, auf dem sie von Frank, dem Koch, in seine kleine, karge Messe eingeladen werden. Als heimlicher Betreuer aller Yachtleute ist er ein wirkliches Original mit einem besonders guten Whisky und vielen interessanten Geschichten, auch über die Antarktis.

In vollem Genuß wiedergewonnener Freiheit nach fast sechzehn Tagen auf See kehren alle erst spät in der Nacht mit frischem Brot, Butter und echter englischer Shivers-Marmelade an Bord zurück, wo sie todmüde in ihre schwankenden Kojen fallen.

Die Falkland-Inseln sind ein 12 000 Quadratkilometer großer, aus über hundert Inseln bestehender Archipel, wenig kleiner als Schleswig-Holstein, 350 Seemeilen von Kap Hoorn entfernt. Es herrscht ein kühl-feuchtes Klima vor mit Temperaturen, die nur wenig vom Mittelwert von plus 8°C abweichen. Die Tiefdruckgebiete, die durch die Drake-Straße ziehen, sind Ursache für nahezu ständig starke Westwinde.

1592 wurden die Inseln von J. Davis, einem Seefahrer unter Elisabeth I., entdeckt; möglicherweise auch schon von Amerigo Vespucci oder 73 Jahre vorher durch E. Gomez, dessen Schiff zur Flotte Magellans gehörte. 1616 wurden die Inseln von Le Maire und Schouten gesichtet, als sie auf der Suche nach einer Route zum Pazifik Kap Hoorn umrundeten. Sicher ist, daß sie 1690 von J. Strong mit seinem Schiff WELFARE angelaufen wurden. Er gab ihnen ihren Namen nach dem damaligen Schatzmeister der britischen Marine, Viscount Falkland.

In der Folgezeit wechselten die Inseln noch mehrfach den Besitzer: 1710 kamen die Franzosen und nannten sie Îles Malouines, nach ihrem französischen Heimathafen St. Malo, und danach

und nannten sie Iles Malouines, nach ihrem franzosischen Heimatorten St. Malo, und daraus entstand später der spanische Name Malvinas. 1766 wurden die Inseln den Spaniern überlassen, die Schafe, Rinder und Nutzpflanzen herüberbrachten.

Als Argentinien unabhängig geworden war, erhob es 1823 Anspruch auf die Malvinas. Nach wiederholten Streitigkeiten zwischen Robben- und Walfängern verschiedener Nationalitäten, in die auch die USA eingriffen, erneuerten 1829 die Engländer ihren Anspruch und nahmen die Inseln 1832 durch ein Kriegsschiff wieder in Besitz.

Querelen um diesen Archipel gab es also bereits seit seiner Entdeckung. Die ständig wechselnden Besetzungen oder Inbesitznahmen durch verschiedene Nationalitäten haben auch dazu beigetragen, daß der völkerrechtliche Status der Falklands bis heute noch umstritten ist. Diese Rechtsunsicherheit war zum Teil auch ein Grund für den militärischen Konflikt im Jahre 1982, dem wir nichtsahnend gerade noch davonselten.

Am nächsten Tag kommt in der Frühe Les Halliday und begleitet uns zur kleinen Wetterstation, wo wir unseren Barographen justieren können und die aktuellen Wetterprognosen bekommen. Sie sagen für die Drake-Passage in den nächsten Tagen kein außergewöhnliches Tiefdruckgebiet voraus.

Ian Smith, Chef-Pilot des „Government Air/Service“, verschafft uns Kontakte zum „British Antarctic Survey“ (BAS), einer Organisation, die alle antarktischen Einsätze koordiniert und für die Unterhaltung der Stationen sowie der Schiffe und Flugzeuge zuständig ist.

Die neuesten Eisberichte der BAS melden: Die Süd-Shetlands sind mit Ausnahme von Eisbergen eisfrei. Erst ab der Gerlache-Straße noch viel Treibeis. Das bedeutet für uns, daß wir Deception Island, wie geplant, anlaufen können. Eine gute Nachricht!

Ob wir anschließend noch weiter nach Süden vordringen können, muß später an Ort und Stelle entschieden werden. Wir vereinbaren täglichen Funkkontakt mit Ian über Amateurfunk. Er will uns jeweils den aktuellen Eisbericht der BAS durchgeben. Außerdem vermittelt er uns Funkkontakt zu einem Funker auf der Insel Signy, die zu den Süd-Orkneys gehört. Dieser wiederum tauscht täglich Informationen aus mit der amerikanischen Station auf Anvers Island. Wir werden also auf dem gesamten vor uns liegenden Streckenabschnitt wichtige Wetterinformationen erhalten – eine unerläßliche Voraussetzung für das gute Gelingen einer solchen Reise.

Da auf den Inseln in der saisonbedingten Schafschur gerade Hochbetrieb herrscht, kann Peters Freund nicht kommen, um den großen Sack Kokosnüsse und den Kaffee abzuholen, die wir für ihn mitgebracht haben. Den Transport will George erledigen, Kapitän eines Schiffes, das zwischen den Inseln verkehrt. Der staunt im übrigen nicht schlecht über unsere neuen englischen Hafenkarten der Falklands und ist hocheifrig, als wir ihm eine davon überlassen. Als Gegengeschenk bringt er uns später ein Viertel Schaf für meine hungrige Katze.

Am Nachmittag lädt uns Ian zu einer Inselrundfahrt im Landrover ein. Der superweiße Sandstrand ist diesmal nicht mehr von Palmen umsäumt; deren Zonen haben wir längst hinter uns gelassen. Er ist vielmehr bevölkert von den zahlreichen watschelnden und bäuchlings rutschenden befrackten Gestalten der Falkland-Pinguine.

Um unsere friedliche Absicht zu demonstrieren, gehen wir sehr langsam bis dicht an die Gruppen stehender, palavernder Gestalten heran und filmen. Dabei gelingt es uns, herrliche Szenen aus ihrem „Gesellschaftsleben“ einzufangen, und wir wundern uns zugleich über die Zutraulichkeit der Tiere. Wurden hier doch noch vor knapp hundert Jahren massenweise Pinguine zur Trangewinnung abgeschlachtet. Drei bis vier Millionen sollen es gewesen sein.

Zurück an Bord erwarten wir einen Redakteur der Lokalstation zu einem Interview über uns, unsere Reise, unsere Pläne. Das Gespräch soll übermorgen gesendet werden, zu einer Zeit, wo wir uns schon wieder auf See befinden.

Les und seine Frau Peggy laden uns zum Abendessen ein. Die beiden sind stolz darauf, alle Segler, die hier angelegt haben, persönlich zu kennen, so zum Beispiel auch Naomi James, die dort während ihrer Weltumsegelung an Land ging. Les erzählt, er sei sogar zu ihrer Fernsehshow nach London eingeladen worden. Zwar sind wir von echt englischer Küche schon häufig enttäuscht worden, doch Peggy verwöhnt uns mit einem lukullischen Mahl: Gemüsecremesuppe

entdeckt werden, doch Peggy verwehrt sie mit einem lakonischen Mann: Schokolade, zarter Lambraten mit grünen Bohnen und erlesene Süßspeisen. Drei große Superkatzen, denen man die gute Behandlung ansieht, sind bei Les und Peggy zu Hause. Als Katzenfreund zu Katzenfreund beichte ich ihnen, daß wir Robi an Bord haben.

Wir hatten befürchtet, auf englischem Territorium ihretwegen Schwierigkeiten zu bekommen und sie deshalb für die kurze Zeit der Formalitäten-Erledigung in die Segelkammer gesperrt. Das wäre allerdings gar nicht notwendig gewesen, denn wir bekommen lediglich die Auflage, sie nicht an Land gehen zu lassen. Folkmar gibt Auskunft über Robis Stellung an Bord: „Sie hat bei uns in Brasilien nach dem Prinzip, Tatze gegen Koje“ angeheuert und ist hauptverantwortlich in Sachen Fischfang“, „und -verwertung“, ergänze ich.

Am 5. Januar nehmen wir an einem ungewöhnlichen Schauspiel teil. Vor dem Postgebäude findet die Neujahrsparade der Abordnungen der Royal Marines statt, die der Gouverneur der Falkland-Inseln, Sir Rex Hunt, inspiziert und abschreitet. Eine Augenweide sind die farbenprächtigen Uniformen der Beteiligten, und wir kommen mit den Kameras voll auf unsere Kosten.

In der anschließenden Neujahrsrede des Gouverneurs klingen u. a. auch schon die Schwierigkeiten mit Argentinien an. Wie ernst es darum stand, hat zu diesem Zeitpunkt wohl niemand geahnt. Uns fällt besonders auf, daß nicht nur in der Neujahrszeremonie, sondern im gesamten Verhalten der Falkland-Bewohner starkes Traditionsbewußtsein zum Ausdruck kommt, ja manches sogar „britischer“ als im Mutterland wirkt.

Während die Männer später auf der FREYDIS noch notwendige Reparaturen erledigen, fahre ich mit Peggy zum Supermarkt und kaufe Kekse, Schokolade, Salami in Dosen und reichlich Käse ein. Kartoffeln, Gemüse und Eier suche ich vergeblich. In dieser Hinsicht ist jeder Falkländer autark. Damit wir dennoch unseren Bedarf decken können, wird die benötigte Menge einfach im Radio durchgegeben, und es ist kaum zu glauben: alles wird von den Einwohnern gesammelt und uns an Bord gebracht.

Zum Abendessen haben wir Peggy, Les und Archie, Peggys 78jährigen Vater, ins „Upland-Goose-Hotel“ eingeladen und versuchen, uns damit ein wenig für ihre überaus nette Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft zu bedanken. Alle Crewmitglieder können hier sogar eine heiße Dusche nehmen und kommen blitzsauber in die Hotelbar.

Les kann sich allerdings erst mit einiger Verspätung unserem delikaten Wildenten-Dinner anschließen. Er muß noch bei der Ankunft eines kleinen Flugzeuges anwesend sein, um die Passagiere einzuklarieren und eingeführte Nahrungsmittel zu begutachten. Die Falkländer sind besonders vorsichtig beim Import von Fleisch. Da sie fast ausschließlich von der Schafzucht leben, wäre es für sie eine Katastrophe, wenn die im Norden Argentiniens verbreitete Maul- und Klauenseuche eingeschleppt würde.

Noch etwas zur Gastfreundschaft auf diesen Inseln: In Port Stanley gibt es keinen Bäcker, also auch kein frisches Brot. So will man uns aber nicht ziehen lassen; im Wildgänse-Hotel wird deshalb nur für uns am nächsten Morgen Brot gebacken – zwölf herrlich duftende, heiße Brotlaibe nimmt die mit Proviant nun vollgestopfte, startklare FREYDIS natürlich noch mit Freuden auf. Diese Geste läßt uns den Abschied von Peggy, Les und Archie noch schwerer werden. Wir stoßen an auf ein Treffen in Deutschland und auf die nun immer näher rückende Tour in die ewige Kälte. Erich bläst das Nebelhorn, langes Winken. Bye bye – schön war's auf eurer Insel.

Nun sind wir endgültig auf dem Weg zur Antarktis, die Etappe der großen Einsamkeit hat begonnen. Dieser Seeweg wird so gut wie gar nicht von Schiffen befahren. Voraussichtlich werden wir daher auch wochenlang nur Funkkontakt zur Außenwelt und kaum die Möglichkeit haben, im Notfall Hilfe zu bekommen.

Im Gegensatz zu dem sehr ausgebildeten Rettungswesen in der Zone gleicher Breite im Norden sind wir hier völlig auf uns selbst gestellt, gleichgültig, ob es sich um Schäden am Schiff oder um Verletzungen und Unfälle der Mannschaft handelt. Wer schon würde hier unsere Seenot-Funkboje auf 2185 Kilohertz oder unseren auf der zivilen und militärischen Flugnotfrequenz sendenden „Locat“ hören? Von UKW ganz zu schweigen.

Unser Ziel ist die 760 Seemeilen entfernte antarktische Halbinsel, 1500 Kilometer langes Anhängsel des sonst fast runden südpolaren Kontinents. Zugänglich ist diese Halbinsel nur von Westen her. Die eisbedeckte Wedell-See macht eine Annäherung von Osten her unmöglich. An der Westküste aber sind Fjorde und Inseln vorgelagert, in deren Gewässern man sich unter günstigen Bedingungen während der Sommermonate für kurze Zeit bewegen kann.

Die antarktische Halbinsel mit ihren Dreitausendern ist zwar geologisch eine Fortsetzung der südamerikanischen Anden, aufgrund ihrer extremen geographischen Lage aber ist fast alles Land von Gletschern bedeckt. Küstenlinien sind unter dem ewigen Eis kaum erkennbar. Standortbestimmung und Navigation werden dadurch ungemein schwierig. Wir rechnen nicht damit, an Küsten anzulegen und die Gletscher betreten zu können, außer an den wenigen Stellen, an denen Forschungsstationen unterhalten werden. Eine Ausnahme bildet die Süd-Shetland-Insel Deception auf 63° Süd. Sie ist der antarktischen Halbinsel vorgelagert und besteht aus noch tätigen Vulkanen, die an manchen Stellen die Vereisung verhindern. Deshalb wurden hier auch von Engländern, Chilenen und Argentinern Stationen unterhalten, bis Vulkanausbrüche vor Jahren zum Verlassen der Insel zwangen.

Eine angenehm gleichmäßige westliche Brise bläst uns zügig voran, und mit dem 80 Seemeilen von Port Stanley entfernten Inselchen Beauchene kommt bald das letzte Fleckchen Land in Sicht und verschwindet wieder.

Malheur bereits am Nachmittag: Der 150-qm-Blister zerknallt plötzlich wie ein Luftballon in einzelne Fetzen. Offenbar haben zu häufige Nutzung und zu intensive Sonnenbestrahlung das Segel zermürbt. Schade, denn gerade dieses Segel ist ideal für leichte bis mittlere halbe und raume Winde. Wir wechseln auf die Genua.

Der Wind legt zu, als wir die Burdwood-Bank passieren, ein riesiges Flach in Höhe der Le-Maire-Straße. Die See ist rauh, aber noch erträglich. Bei entsprechenden Winden bauen sich hier oft hohe Seen auf. Anscheinend haben wir eine günstige Zeit für die Durchquerung erwischt. Die Kälte während der Nachtwachen wird immer beißender. Die Wassertemperaturen liegen um nur 5° C.

Allmählich müssen wir uns auch auf Eisberge gefaßt machen. Jeder anscheinend schmale, helle Wolkenstreifen, der durch die Dunkelheit schimmert, könnte ein Tafeleisberg sein. Glücklicherweise ist beinahe Vollmond, und die Phasen völliger Dunkelheit sind kurz.

In der Drake-Straße lange Dünung und zunächst häufig wechselnde Windrichtungen, Nordnordwest, dann Südost, später Südsüdost. 7°C Lufttemperatur, Nieselregen. Wir scheuen keine Manöver, auch in der Nacht nicht, um durch optimales Segeln möglichst schnell vorwärts zu kommen und dieses sturmreiche, gefährliche Gebiet hinter uns zu bringen.

In der Messe steht der mit Falkland-Eiern gefüllte Karton. Nicht vorstellbar, was daraus würde, wenn der nächste Sturm uns so überrascht. Also packen wir es an – Ei zum Frühstück, Bauernomelett zu Mittag, Bouillon mit Eierstich am Abend. Wir werden es schon schaffen.

Die Stimmung an Bord ist gut. Erich, Thilo, Claus und Uli spielen Skat, soweit sie nicht auf Wache sind. Ich nehme mir nochmals die Proviantliste der ENDEAVOUR vor, die unter James Cook 1775 durch die gleiche Zone segelte. Den Erfindern der Konservendose gebührt der ganz besondere Dank der Seefahrer. Sie ermöglicht es uns, eine Vielfalt von Lebensmitteln mitzunehmen, nicht zu vergleichen mit der dürftigen Auswahl auf damaligen Schiffen. Monatelang gepökelttes Schweinefleisch und Schiffszwieback, oft halb verdorben, sonst nichts. James Cook wußte allerdings schon, daß Sauerkraut gegen den gefürchteten Skorbut schützt, und nahm davon große Mengen in seinen Proviant auf.

Delphinschulen kommen immer häufiger zu Besuch. Die Tiere unterscheiden sich deutlich von allen Arten, die wir in wärmeren Gewässern trafen. Es sind große, originell gezeichnete, schwarzweiße Burschen, genauso verspielt wie ihre Verwandten weiter nördlich.

Auch unsere Begleiter, die Sturmvögel, sind seit den Falklands wieder um uns. Mächtige Albatrosse, groß wie Schwäne, schweben im Segelflug auf Späherposten über uns oder nutzen gekonnt die Aufwinde der Wellentäler zu verwegener Flugakrobatik. Dicht über dem Wasser folgen ihr Flug ein wechselnder Balanceakt auf jeweils einem Flügel, die etwas kleineren

logen, mit Flug um wechsellagerbare Barriere auf jeweils einem Flügel, die etwas kleineren schokoladenbraunen Riesen-Sturmvögel.

Das Angelfieber früherer Tage ist in diesen unwirtlichen Zonen abgekühlt. Trotzdem wird Robi nach ihrem Geschmack satt. Ich habe auf den Falklands ein Dosen-Katzenfutter entdeckt, das so intensiv nach Fisch riecht (sollte man sagen, stinkt?), daß auch sie es mit Genuß frißt.

Beim ersten Licht schließt sich ein einsamer Wal der FREYDIS an. Er bläst uns seine Atemfontäne bis ins Cockpit. Guten Morgen, nach Walart?

„Harte Männer“ sind manchmal zu bedauern. Sie müssen hilfreich angebotene Wärmflaschen weit von sich weisen. So auch Folkmar, der wieder einmal total unterkühlt nach der Morgenwache in seinen klammen Schlafsack hastet. Den Kopf umwickelt, die Ohren mit Oropax verkleistert und die Augen mit dichtem Handtuch verbunden, versucht er, sich von der hellen und rücksichtslos lärmenden Außenwelt abzuschotten. Von Kälteschauern geschüttelt, wartet er vergebens auf erholsamen Schlaf. Vielleicht muß man Wärmflaschen ganz einfach aufdrängen? Der Erfolg gibt mir recht. Kaum habe ich das heißwassergefüllte Gummikissen auf seine Füße geschmuggelt, haucht Folkmar aus tiefstem Herzen „Ich fühle mich wie im Himmel“, streckt sich und schläft ein. Moral: Harte Segler sind auch nur Menschen.

Bei mäßigem Seegang und südwestlichen Winden passieren wir am 9. Januar um 06.00 Uhr früh den Breitenkreis von Kap Hoorn – 56° Süd. Die Sonne geht bereits um 03.00 Uhr morgens auf und erst gegen 24.00 Uhr wieder unter. In der kurzen Nacht haben wir zur Zeit Vollmond, günstige Voraussetzungen, um mögliche Eisberge frühzeitig zu erkennen.

Pünktlich um 16.00 Uhr wieder Funkkontakt mit Otto und Peter. Grüße werden ausgetauscht. Otto gibt durch, daß die Ersatz-Selbststeuer-Anlage nicht mehr rechtzeitig genug beschafft werden kann, um sie Christian mitzugeben. Der Transformator von 12 auf 24 V kommt jedoch. Wenigstens etwas. Wie immer geben wir unsere Position durch: 56° 44' Süd und 61° 02' West, Lufttemperatur 6°C, gegen minus 12°C in Leer. Da sind wir ja noch gut dran! Otto hat nachgerechnet, daß wir mehr als 13 000 Kilometer von der Heimat entfernt sind.

Gegen Abend kommt die Sonne durch, und das freundliche Wetter hebt auch die Stimmung der Crew. Wir werden geradezu übermütig. Mit Spannung sehen wir unserem bevorstehenden Landfall auf Deception Island entgegen, weil uns ja niemand sagen kann und konnte, was uns erwartet. Die unbewohnte Insel wird nur sehr selten von Schiffen besucht, und Veränderungen sind bei der noch regen Vulkantätigkeit jederzeit möglich.

Offiziell wurden die Süd-Shetland-Inseln 1819 von dem englischen Handelskapitän William Smith entdeckt und von Marineoffizier Eduard Brainsfield kartiert. Den Robbenfängern, wie dem Amerikaner Nathaniel Palmer, waren diese Inselkette und die antarktische Halbinsel jedoch schon Jahre vorher bekannt. Sie dienten ihnen als besonders ertragreiche Jagdgründe, deren Lage sie deshalb verständlicherweise nicht preisgeben wollten. Als der Engländer James Wedell 1823 die Inseln besuchte, fand er keine einzige Pelzrobbe mehr. Die Robbenjäger hatten ganze Arbeit geleistet. Diese Gefahr der Ausrottung ganzer Tierarten durch rein wirtschaftlich orientierte Interessengemeinschaften besteht heute leider noch genauso wie damals, obwohl man doch eigentlich dazugelernt haben müßte.

Am Tag darauf – es ist ein naßkalter Sonntag – gibt es zum Frühstück Weißbrot von den Falkland-Inseln, dazu brasilianischen Honig, englische Marmelade, holländische Butter, dänische Cervelatwurst und Falkland-Eier, außerdem heißen Kakao oder Kaffee. Die Katze bekommt ein besonders großes Entenei aus unseren Falkland-Beständen. Sie hat sich nun schon einen dichten Pelz für die Antarktis zugelegt, der in keiner Weise mehr an das schütterere, glanzlose Fell ihrer Vor-FREYDIS-Zeit erinnert.

Das Seegebiet um die antarktische Halbinsel hat seine besonderen Probleme. – Auf Seekarten ist wenig Verlaß, da sie zu viele Ungenauigkeiten infolge mangelhafter Vermessungen enthalten. Auch mit Magnetfeld-Instabilitäten ist in diesen Breiten zu rechnen. Der „Antarctic Pilot“ und das „Handbuch II des atlantischen Ozeans“ warnen uns. Beiderseits des Polarkreises herrschen lebhaftes Wettergeschehen und große Unruhe in den Luftbewegungen, über die nur wenige Beobachtungen vorliegen, weil diese Breiten von Handelsschiffen eben

nicht betahren werden. Kollisionen mit Riffen, Eisbergen und Walen drohen uns. Andererseits kann man damit rechnen, daß die Küsten mit den davorliegenden Inseln im Südsommer gewöhnlich frei von Packeis sind. Die zu erwartenden Temperaturen liegen um den Gefrierpunkt.

Wie auf den Falkland-Inseln vereinbart, nehmen wir am Abend Funkkontakt mit Ian aus Port Stanley und einem Funker von Signy-Inland auf. Diesmal ist auch Bob von der amerikanischen Palmer-Station auf Anvers Island mit von der Runde.

Gespannt lauschen wir den Eis-Informationen. Jetzt würde es sich endgültig entscheiden, ob wir Palmer-Station auf Anvers Island anlaufen können. Dann gibt Bob die von uns allen mit Jubel begrüßte Information durch – „Palmer-Station ist bis auf isolierte Eisberge – packeisfrei“. Definitiv steht es für uns nun fest: Wir werden uns in die Antarktis wagen.

Mitten in der Drake-Straße segeln wir am 11. Januar über den 60. Breitengrad. Dabei haben wir das Glück, daß die „kreischenden Sechziger“ sich mit nur 5 bis 6 Beaufort relativ heiser gebärden.

Es wird immer kälter: Luft 2° C, Wasser 1,7° C. Mittags ziehen dicke Nebelschwaden mit eisiger Kälte übers Wasser. Am späten Nachmittag lichtet sich der Nebel etwas. Tiefblaues Wasser, blendendweiße Gischtkronen und in Richtung Sonne ein diffuses Licht. Extrem lange Dünung. Nachts wird es jetzt nicht mehr dunkel. Um 01.00 Uhr beginnt es für etwa zwei Stunden zu dämmern; das ist alles, was von der Nacht noch übrig ist.

Am Morgen des 12. Januar rechnen wir aufgrund unserer Meßergebnisse damit, bald die östlich der Brainsfield-Passage gelegenen Süd-Shetland-Inseln zu erreichen. Der kürzeste Weg zu unserem ersten Ziel, Deception Island, wäre die Englische Passage. Sie ist gespickt mit Klippen und weist starke Strömungen auf. Bei dem herrschenden dichten Nebel scheint uns dieser Weg zu riskant. Wir nehmen den Umweg über die Brainsfield-Passage.

Ein Mann geht auf dem Vorschiff ständig auf Ausguck. Wir sind voll gespannter Erwartung auf die erste Landschaft. Inzwischen haben wir die 100-m-Tiefenlinie unterschritten. Ein Mann steht am Echolot und trägt alle fünf Minuten die Wassertiefe in die Logbuchkladde ein. Langsam wird es flacher. Bei 85 Meter enden seine Eintragungen. In diesem Augenblick rast Uli mit dem Schreckensruf „Eisberg, ein Eisberg!“ in panischer Angst vom Vorschiff zum Cockpit. Und dann sehen wir ihn alle – aus dem Nebel kommt eine Eiswand auf uns zu: drohend, unerbittlich, hoch wie ein vielstöckiges Haus. Kaum 30 Meter sind es mehr bis dorthin, und wir hören die Brandung rauschen. Ich habe Erich noch nie so schnell ins Cockpit stürzen sehen; Ruder hart backbord. Der Diesel startet auf Antrieb. Wußte er, worum es geht...? Endlich bewegen wir uns parallel zur Wand, hoffentlich dehnt sie sich nicht unter Wasser in unserer Fahrtrichtung aus... Nichts dergleichen. Der Eisberg verschwindet schemenhaft hinter der Nebelwand. Aufatmen – und um uns herum siedet das Wasser von Purzelbäume schlagenden Pinguinen.

Einzelne Growler und kleine Eisschollen wandern wippend an uns vorbei. Der Nebel lockert sich stellenweise etwas auf. Bevor er wieder alles einhüllt, haben wir die markanten Eddy Stone Rocks nahe der Westküste von Livingston Island ausgemacht. Stromeinflüsse, auf die auch der „Antarctic Pilot“ hinweist, hatten uns stark nach Osten gedrängt. Wie durch eine Geisterwelt segeln wir zwischen steil aufragenden Felsklippen, gestrandeten Eisbergen, Growlern und Nebelschwaden hindurch an der Küste Süd-Shetlands entlang. Castle Rock taucht auf, imposant und drohend. Es gleicht einem vieltürmigen „Schloß“, erbaut aus senkrecht aus dem Wasser aufsteigenden, pechschwarzen Lavagestein. Zunehmender, eisiger Wind von achtern reißt den Nebel plötzlich ganz auf. Vor uns liegt die Eiswüste von Snow Island. Wir preschen in die Brainsfield-Passage vor. Noch etwa 30 Seemeilen von ihr entfernt kommen bereits die Umrisse von Deception Island in Sicht. Gegen 19.00 Uhr erreichen wir die schneegestreiften Lavahänge.

Die Insel „Deception“ (= Täuschung, Betrug) entstand durch gewaltige Eruptionen. Fortgesetzte Vulkantätigkeit bis in die jüngste Zeit verhinderte weitgehend ihre Vereisung und änderte immer wieder ihre Form. Dem ankommenden Seefahrer wird eine Insel mit sieben Seemeilen Durchmesser vorgetäuscht. In Wirklichkeit bildet sie aber nur die Begrenzung eines fast kreisförmigen Kratersees mit allein vier Seemeilen Durchmesser, der über eine schmale Öffnung mit dem Meer verbunden ist. Wir hoffen, in diesem vom Meer überspülten Innenkrater einen vor

Stürmen sicheren und eisfreien Ankerplatz zu finden. Nach den neuesten Seekarten hätte uns eigentlich ein Funkfeuer die Navigation erleichtern sollen, aber wir müssen bei der Annäherung feststellen, daß es nicht mehr in Betrieb ist.

In der engen Einfahrt begleiten uns Hunderte behend im Schmetterlings-Stil schwimmende Pinguine. Durch die Öffnung des Kraterringes an der Südostseite, den „Neptuns-Rachen“, fahren wir in den Kratersee Port Foster ein. Wir müssen vorsichtig manövrieren und uns freihalten vom Wrack eines Walfängerschiffes, das den Eingang teilweise blockiert. Gleich dahinter liegt an der Ostseite des Sees die Walfängerbucht. Hier gehen wir vor Anker.

Landfall in der Antarktis! Das muß gefeiert werden! Erich holt die drei Liter fassende Superflasche Champagner aus Rio. Eigentlich war sie für Silvester bestimmt, aber mindestens ebenso gut erfüllt sie hier ihren Zweck. Der Sektkorken knallt über unseren Köpfen, und jeder bekommt eine zünftige Antarktis-Taufe. Natürlich sind auch sämtliche Foto- und Filmapparate im Einsatz. In euphorischer Stimmung sitzen wir noch eine Zeitlang im Cockpit und haben unseren Spaß an dem so menschlich ausschauenden Pinguin, der ein paar Meter von der FREYDIS entfernt am Sand auf- und abtrippelt. Immer wieder blickt er zu uns herüber, als hätte er eine wichtige Nachricht. Wir taufen ihn Herbert, und Herbert antwortet auch jedesmal auf die interessierten Fragen einiger Crewmitglieder mit heiserem „Ark“. Für uns bedeutet „Deception“ in diesem Augenblick keineswegs „Betrug“, sondern die Erfüllung eines Seglertraums.]