1300 mijl door de Patagonische wildernis

DIESEL OP RANTSOEN

Uit principe gebruiken Ivar en Floris hun dieselmotor zo min mogelijk. Een tocht van 1300 mijlen door de onbewoonde wildernis met vrijwel constante tegenwind en tegenstroom stelt dit duurzaamheidsprincipe danig op de proef. “Alleen als het gevaarlijk dreigt te worden, mag de motor aan.”

Tekst en foto’s IVAR SMITS en FLORIS VAN HEES

Het is dé vraag van de dag onder zeilers in Puerto Williams: ‘Wanneer vertrekken jullie?’ Ons antwoord trekt steevast verbaasde blikken. ‘We wachten op oostenwind’ is hier geen gebruikelijke strategie. Zijn we sarcastisch of serieus? Het waait hier bijna nooit uit het oosten, dus we begrijpen de verwarring. Ook als andere boten westwaarts dieselen op een zeldzame windstille dag, blijven we vastberaden. Als *sailors for sustainability* gaan we duurzaamheidsuitdagingen niet uit de weg. Al sinds ons vertrek uit Nederland nemen we het zeilen serieus en motoren we alleen als het echt niet anders kan. Om CO_2-emissies en brandstofkosten tot een minimum te beperken, gebruiken we ook tijdens onze reis naar Puerto Montt zoveel mogelijk de kracht van de wind in plaats van de motor. De brandstof blijft dus op rantsoen en, in tegenstelling tot veel andere boten, zetten we geen volle dieseljerrycans aan dek.

Deze ruim 1300 mijl lange etappe zal dwars door de onbewoonde wildernis gaan. Met maar een paar dorpen om onderweg te provianderen zullen we het vooral moeten doen met wat we aan boord hebben. In de weken voor ons vertrek vullen we alle hoeken en gaten van onze boot met voedsel. Het vooronder stouwen we vol met brandhout voor de kachel. Dagelijks bekijken we het weerbericht en zien we op het scherm een bevestiging van de ervaringen van andere zeilers in de zuidelijke zomer: harde tegenwind en veel regen. “Dit deel van het continent vangt als een reusachtige arm alle depressies in de zuidelijke Pacific op en

dirigeert ze onze kant op”, verzucht Ivar. De ene na de andere depressie trekt langs en zorgt voor gierende tegenwind in het Beaglekanaal.

Valse start

Na twee weken met harde westenwind wordt eindelijk een noordelijke wind voorspeld. “Beter dan dit wordt het niet,” roept Floris, dus gooien we ’s ochtends vroeg de trossen los. Helaas treffen we een bladstil Beaglekanaal aan. “Misschien zitten we in de luwte en waait het verderop meer,” zegt Ivar hoopvol. Floris aarzelt om direct al van ons voornemen af te wijken en zet met tegenzin de motor aan. Helaas komt de beloofde wind nooit en varen we op de motor naar Bahía Yendegaia. We voelen ons behoorlijke mislukkelingen, maar de spectaculaire omgeving biedt troost. Een groene vallei, ingesloten door bergen en gletsjers, vormt de achtergrond van een vervallen boerderij. Het spits is eraf, en bij wat een pittoreske eerste ankerplaats!

Herwilderd Yendegaia

We roeien naar de kant en ontdekken dat de verlaten boerderij nog veel sporen van zijn vroegere bewoners vertoont, een gaucho en zijn Belgische vriendin. Stukken meubilair en gereedschap liggen verspreid in en rond de gebouwen en geven het geheel een wat griezelige ambiance. In de voormalige moestuin hebben sommige planten zich weten te handhaven en Ivar oogst enthousiast rabarber, frambozen en verse munt. Onder een stralend blauwe hemel wandelen we rond het terrein over half vergane paden. Wilde paarden blijven op afstand. Zouden ze zijn achtergelaten toen de gaucho zich terugtrok van de boerderij?
Het land dat zich voor ons uitstrekt, werd ooit gekocht door Tompkins Conservation. Deze stichting is opgezet door de Amerikanen Doug en Kris Tompkins om grote delen van Patagonië te beschermen en te ‘herwilderen’. Dankzij hun investering kan de natuur hier z’n gang gaan. Een aantal jaar geleden schonk de stichting het terrein aan de Chileense regering om er een nationaal park van te maken. Omdat er nog geen openbare weg naartoe gaat, zijn we hier helemaal alleen.

In het ritme

Al snel slaat het weer om en krijgen we wekenlang de omstandigheden die typisch zijn voor deze etappe. Vanwege tegenwind kruisen we op door de ‘kanalen’: passages tussen ontelbare eilanden die ons afschermen van de Stille Oceaan. Onze voortgang naar het westen en noorden is daardoor traag. Op sommige dagen komen we slechts een schamele twintig mijl verder.
De hele dag sturen we met de hand; er zijn voor onze windvaan Herbie te veel windvlagen en -schiftingen die dit gebied teisteren. Bovendien moeten we zo’n beetje elke vijf minuten overstag. We zijn het helemaal ontwend, maar komen langzaamaan in een ritme. Als beloning krijgen we alle hoeken van dit geweldige gebied te zien en ankeren we in vele prachtige *caleta*’s, zoals de beschutte ankerbaaien in het Spaans heten. Bergen komen soms

▲ Langs de Micalvi in Puerto Williams.
◀ Floris roeit de lange lijnen uit.
▼ Adembenemend uitzicht op Caleta Coloane.

loodrecht uit zee. Mossen, struiken en kleine bomen trotseren de barre omstandigheden en bedekken elke vierkante centimeter van de kust, tot de rotsen te steil worden of gletsjers het overnemen. Zelfs als het regent en grijze wolken de hemel bedekken, stralen deze ijsmassa’s een helderblauwe tint uit.
Op dagen met stormachtige wind – vrijwel altijd uit het noordwesten – wachten we in de beschutting van een caleta. Dan werken we aan blogs en vlogs, of verkennen we de omgeving. Rond sommige caleta’s is de begroeiing zo dicht dat we niet verder komen dan de oevers. Op andere plaatsen klimmen we omhoog tot we een panoramisch uitzicht hebben op de uitgestrekte wildernis om ons heen. We voelen ons klein en kwetsbaar.

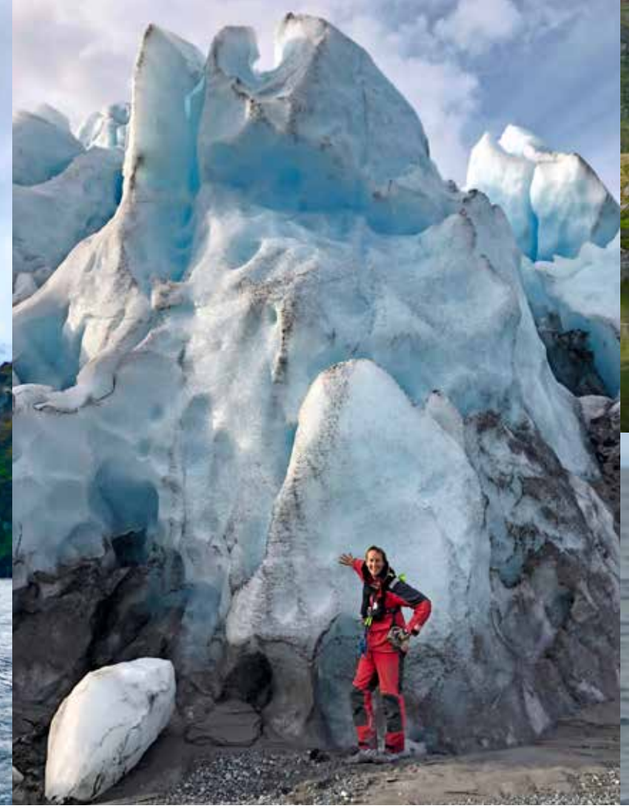
Onze dagelijkse routine

De dagen vliegen voorbij. Soms hebben we geluk en beloven de gribs zuidelijke wind. “Hoera, vandaag geen overstag!” roept Floris dan dolblij. Om het meeste uit zo’n zeldzame dag met gunstige wind te halen, staan we bijzonder vroeg op. Omdat het dan nog donker is en ijskoud in de kajuit, kost opstaan serieuze wilskracht. Eenmaal in thermokleding en na een ontbijtje maken we de boot van binnen en van buiten klaar voor vertrek.

COMMUNICATIE IN CHILEENS PATAGONIË

De Chileense Armada (marine/kustwacht) houdt alle scheepvaart in haar wateren nauwkeurig in de gaten. In elke haven van betekenis worden zeilers geacht zich bij zowel aankomst als vertrek te melden op het Armada-kantoor. Bij vertrek wordt een ZARPE, een soort vaarvergunning, afgegeven tot de volgende haven. Er dient een hele vragenlijst te worden ingevuld, alsmede een gedetailleerde (toegestane) route en tijdsindicatie. Onze ervaring is dat de gedetailleerdheid van de ZARPE nogal afhangt van de beambte van dienst. Onderweg zijn we af en toe schepen van de Armada tegengekomen die ons consequent oproepen met de VHF, maar een fysieke controle hebben we niet gehad. Midden in de wildernis zitten een aantal bemande Armada-walstations die allemaal een eigen gebied in de gaten houden. Dagelijks om 08.00 en 20.00 uur dienen alle schepen zich te melden via VHF, HF of e-mail. Aangezien wij geen HF (SSB) radio aan boord hebben en de VHF meestal buiten zendbereik is, versturen we tweemaal daags een e-mail met onze positie via onze satelliettelefoon.
Overigens heeft de Big Brother-ijver van de autoriteiten soms ook veiligheidsvoordelen. Zo is de Armada ooit een zoektocht gestart toen zeilers in hun volgende haven hun opgegeven aankomsttijd misten. Hun boot bleek door een gasexplosie gezonken en ze hadden ternauwernood zichzelf en enkele spullen kunnen redden. Ze kampeerden al twee weken op de kant in een caleta en waren de wanhoop nabij.

Eindeloos opkruisen in de kanalen met prachtige vergezichten.



▲ Lange lijnen losmaken in Caleta Mousse.
◄ We kunnen geen genoeg krijgen van de meezwevende albatrossen.
◄◄ Floris bij de smeltende ijsmuur van Pío XI.

Bij het eerste daglicht roeit Floris met de bijboot naar de kant om de lange lijnen los te maken die om bomen of rotsen zitten en *Luci* stevig op haar plaats houden. Terwijl hij van de ene lijn naar de andere roeit, haalt Ivar ze binnen en bergt ze netjes op in zeilzakken. Dat kost tijd, maar het scheelt 's avonds veel gedoe; in de volgende caleta willen we tenslotte geen lijnenspaghetti.
Nadat de bijboot aan dek is, haalt Floris – met de ankerlierbediening in de ene hand en een broodmes in de andere – de ankerketting langzaam omhoog. Hij stopt regelmatig om kelp weg te snijden die om de ketting is gewikkeld. Als ook de flinke bos kelp van het anker zelf is verwijderd, borgt Floris het anker op de boegrol en hijst daarna de zeilen, terwijl Ivar voorzichtig uit de caleta manoeuvreert. Gedurende de dag sturen we om beurten en houden we scherp uitkijk. Omdat dit vaargebied niet overal goed in kaart gebracht is, moeten we altijd bedacht zijn op onbekende rotsen en andere obstakels.
Tegen het einde van de dag kiezen we een geschikte caleta die we nog bij daglicht kunnen bezeilen. Dankzij de 'Patagoniëbijbel', hét pilotboek dat veel ankerplaatsen langs de hele route beschrijft, kunnen we er altijd wel een vinden in het labyrint van eilanden. Bij aankomst voeren we het ochtendritueel in omgekeerde volgorde uit: we laten het anker vallen, roeien met de bijboot naar de kant en binden meerdere lange lijnen aan bomen of rond rotsen. Hoe meer lijnen, hoe meer werk. Maar stevig vastmaken voor windvlagen uit alle mogelijke richtingen is wel zo goed voor onze nachtrust. Als de laatste lijn vastzit, steekt Ivar de houtkachel in de kajuit aan. Tijd om bij te komen en om onze vaak natte zeilkleding te laten drogen.

Natuur op z'n best

Het zeilen door de Chileense kanalen vergt veel van ons uithoudingsvermogen, maar dankzij de adembenemend mooie uitzichten en talloze wilde dieren is de stemming aan boord opperbest. We zien regelmatig bultruggen en sei-walvissen, speelse dolfijnen, verlegen pinguïns en nieuwsgierige zeehonden. Bij elke caleta verwelkomt een paartje reuzenbooteenden ons, net voordat ze in paniek raken en er met hun vleugels vliegensvlug vandoor peddelen; ze kunnen namelijk niet vliegen. Nieuwsgierig steekt vlak naast de boot een otter z'n kop boven water. In de verte zweeft de machtige andescondor, die wel drie meter vleugelspanwijdte kan halen. We spotten ook reuzenijsvogels, albatrossen en vele andere vogels. Nooit eerder hebben we zoveel ongerepte natuur gezien. Een groot deel van het gebied is nationaal park; daarom weten we dat er niet veel veranderd is sinds 1820 toen Fitzroy en Darwin hier op de *HMS Beagle* zeilden.

Benen strekken

Na drie weken bereiken we de eerste nederzetting: Puerto Natales. Om er te komen moeten we eerst nog door een smalle passage die de hoge Andesbergruggen doorklieft. De doorgang is een beruchte windtunnel-met-stroomgat, die enige timing vereist. Eenmaal erdoorheen laten we de wolken en buien achter ons en naderen we Puerto Natales. Tegenover de steiger van de Armada pakken we een mooring op, zodat we makkelijk voorraden kunnen aanvullen. Maar om onze boot alleen achter te laten gaan we bij de boerderij Estancia Eberhard liggen: we moeten ons visum voor Chili vernieuwen en de eenvoudigste manier is even de grens met Argentinië over te gaan. We willen onze huurauto optimaal benutten en gebruiken het tripje ook om de benen te strekken. Een paar uur rijden ten noorden van de grens ligt El Chaltén, dé wandelhoofdstad van Argentinië. Het gebied stelt niet teleur. Om de uitzichtpunten te bereiken die het spectaculairste uitzicht op Fitzroy en de omliggende bergen bieden, krijgen onze benen een stevige workout. En dat alles onder een strakblauwe hemel met een warm zonnetje, wat een verademing!

Smeltende schoonheid

Terug in de Chileense kanalen varen we een korte omweg naar de Pío XI-gletsjer. Met een stralend zonnetje en een windje van achteren gennakeren we langzaam naar de indrukwekkende ijsmuur. Hoewel de pilot voor drijvende ijsbergen waarschuwt, komen we nog geen ijsklontje tegen. Als we de gletsjer bereiken, begrijpen we waarom: het ijs bereikt de zee niet meer. Tot onze stomme verbazing scheidt een honderden meters breed grijs, kleiachtig strand de ijsmuur van het zeewater. We gaan voor anker en zien met onze eigen ogen hoe smeltwaterrivieren onder de ijsmassa vandaan komen en zich via het strand een weg banen naar zee.
Hoewel het nog steeds spectaculair is, stemt het ons ook bedroefd. Net zoals vrijwel alle gletsjers in Patagonië smelt ook deze door de wereldwijde opwarming. Als de mensheid niet snel handelt om de klimaatcrisis te beperken, zouden we weleens de laatste generatie kunnen zijn die van deze magnifieke schoonheid kan genieten. Bovendien zal dan het water dat zich in deze ijsmassa's bevindt, verder bijdragen aan gevaarlijke zeespiegelstijging.

Pittige Peñas

In de kleine nederzetting Puerto Edén ontmoeten we vier andere zeilboten die ons de afgelopen weken hebben ingehaald, waaronder Nederlandse zeilers Minke en Jaap van *SY Eastern Stream*. Gezamenlijk wachten we op de wekelijkse veerboot die verse groenten en fruit bij de minisupermarktjes aflevert. Ook wachten we op een gunstig weervenster om een beruchte barrière over te steken die steeds dichterbij komt: de ongeveer 100 mijl lange, onbeschutte Golfo de Peñas.
Bij harde, aanlandige wind loopt de bijbehorende hoge deining vanaf de oceaan hier tegen de relatief ondiepe baai aan, met gevaarlijke brekers als gevolg. Dat soort omstandigheden willen we natuurlijk vermijden;

Mooie uitzichten als beloning voor de wandeling in Fitzroy.

En weer een dagje opkruisen.

MINKE LOHRENGEL

DAGLICHT ALS VOORWAARDE

Onze verre voorvaderen bezeilden deze wateren zonder motor. Hoe ze dat precies voor elkaar kregen, weten we niet, maar wat ons betreft zijn het echte helden. Omdat maar weinig kanalen goed in kaart zijn gebracht en verlichte bakens uiterst schaars zijn, is daglicht voor ons een voorwaarde voor een veilige vaart. Daarom hebben we vrijwel alle nachten in een caleta geankerd. Met name voor het in- en uitvaren van de soms krappe caleta's is een motor onmisbaar vanwege de luwtes en de valwinden. Verreweg de meeste van de ruim zeventig motoruren die we deze etappe hebben gemaakt, waren voor de 44 caleta's die we onderweg hebben aangedaan. Om zo zuinig mogelijk met onze dieselvoorraad om te gaan, zetten we bij aankomst in een caleta de motor uit zodra het boeganker houdt. Tijdens het uitroeien van de lange lijnen hoeft de motor dan niet te draaien. We lagen meestal wel andersom, vergeleken met de schetsen in de pilot, die op veel plaatsen de voorkeur geeft aan ankeren met de kont naar de kant (lees: hogerwal). Met de boeg in de wind beviel ons echter prima. Onze motor doet de grootste aanslag op onze dieseltank van 350 liter, met een gemiddeld verbruik van zo'n drie liter per uur. Maar de Kabola-kachel, die voor warmte en warm water zorgt, verbruikt natuurlijk ook. Ondanks dat de temperatuur in de Patagonische zomer meestal slechts rond de 5 graden Celsius schommelt, hebben we ook het dieselgebruik voor de Kabola laag weten te houden, door onze houtkachel te gebruiken en wat minder vaak te douchen. Natuurlijk dromen ook wij wel eens van fossielvrij motoren met een elektrische aandrijving. Maar onze huidige motor is nog prima terwijl de elektromotoren, schroefas-generatoren en accu's steeds beter en betaalbaarder worden. Voorlopig doen we dus nog maar even zo zuinig mogelijk met diesel.

daarom wachten we totdat er een gunstige zuidwesten wind op de gribs verschijnt. "Uitstekend voor onze noord-westelijke koers naar de overkant," stelt Ivar vast. Maar zodra we uit de luwte van de eilanden komen, neemt de wind toe tot 25, dan 35, en in de vlagen zelfs tot 40 knopen. Onder kotterfok en dubbel rif bruisen we halve wind door de steeds groter en steiler wordende golven. Plotseling slaat een grote breker tegen de romp uiteen en wordt *Luci*'s lijgangboord met kracht onder water gedrukt. "Het moet niet veel gekker worden", zegt Ivar, die toch met enige zorg naar de opbouwende golven kijkt. "Ik zal met de hand sturen," zegt hij nadat hij onze windvaan Herbie uit-schakelt. "Dan loef ik snel op als er weer zo'n breker aankomt." Het werkt. De volgende brekers komen schuin van voren en rollen probleemloos onder ons door. Enkele uren later wordt de oceaan peilloos diep en worden de golven langer. Het comfort aan boord wordt ook beter en we voelen ons minder katterig. Helaas valt aan het eind van de nacht plotseling de wind weg. Zonder druk in de zeilen slingeren de golven ons ruw heen en weer. Er zit niets anders op dan te motoren naar de dichtstbijzijnde veilige caleta, voor de volgende depressie zich aandient.

Beschaving nadert

Ook de andere boten zijn ongedeerd de Golfo overgestoken en de volgende dagen delen we caleta's met hen en zeilen we samen op. We brengen een nacht door in de jachthaven van het kleine Puerto Aguirre, waar de havenmeester ons zelfs uitnodigt voor een gezellig feestje met versgemaakte *empañadas*. Samen met Minke en Jaap varen we verder noordwaarts, ontdekken we prachtige eilanden en dineren we afwisselend bij elkaar. Er ontstaat zelfs een heuse klaverjascompetitie! Behalve aan de gezelligheid merken we ook in de omgeving een groot verschil ten opzichte van de kanalen ten zuiden van de Golfo de Peñas. De bomen zijn groter en de begroeiing is diverser, vanwege een minder winderig en zachter klimaat. Het minder ruige landschap telt ook meer kleine nederzettingen en boten. Maar we zien eveneens steeds meer negatieve kanten van de beschaving. Zo schoon als de meeste oevers in het zuiden waren, zo vol met plastic afval ligt het hier: van de vele duizenden witte piepschuimbolletjes die ooit dienden als vulling voor een grote oranje mooringboei, tot grote stukken kunststof van een oude zalmkooi. De gigantische hoeveelheid aangespoelde troep verbijstert ons.

Zalmboycot

Het vele plastic is afkomstig van de vele zalmkwekerijen. Deze *salmoneras* zijn ook om andere redenen controversieel. Het vismeel dat als voer dient draagt bij aan overbevissing van de oceanen. En er worden typen antibiotica gebruikt om ziektes te bestrijden, die in andere landen verboden zijn. De resten hiervan zorgen, samen met de uitwerpselen van de zalmen, voor water- en bodemvervuiling. Eventueel ontsnapte ziektekiemen infecteren de wilde vispopulatie en bedreigen zo de ecosystemen en het levensonderhoud van traditionele vissers. Ten slotte zijn veel van deze kwekerijen in buitenlandse handen, wat betekent dat de winsten niet ten goede komen aan de lokale bevolking. Eerder in Puerto Williams demonstreerden we met medezeilers en een grote groep bezorgde inwoners en lokale vissers tegen salmoneras in het Beaglekanaal. Ook ondertekenden we een petitie tegen uitbreiding van deze drijvende vorm van bio-industrie. En besluiten we om geen Chileense zalm te eten.

Hervonden luxe

Hoe noordelijker we komen, hoe beter het weer wordt. De bredere en beter verlichte kanalen laten toe dat we twee keer door de nacht zeilen om maximaal gebruik te maken van gunstige zuidelijke winden. Bij het eiland Chiloé zien we zelfs de zon weer regelmatig. Als we daar bij het eerste ochtendlicht aankomen, wanen we ons in Zuid-Engeland. De schapen en koeien op glooiende, met gras begroeide heuvels vormen een schril contrast met de ruige bergen die we eerder zagen. Als we ankeren bij Dalcahue, is er weer mobiel internet en vers eten. We genieten enorm van de hervonden luxe, maar verbazen ons er ook over hoe snel dat weer went. Als de wind weer naar zuid draait, zeilen we het laatste stuk noordwaarts naar Puerto Montt. Midden in de nacht komen we aan en we besluiten te ankeren tegenover de drie jachthavens. De volgende ochtend blijkt er flink onderhandeld te kunnen worden over de liggelden en niet veel later staan we onder de warme douches van Marina del Sur.

Gelukt!

We zijn blij dat het is gelukt vrijwel het hele stuk te zeilen én dat we het hebben gered op één brandstoftank. Andere boten maakten de reis veel sneller, maar die vertrouwen voornamelijk op dieselvermogen. Wij hebben ervaren dat het goed mogelijk is om op te kruisen in de kanalen van Chileens Patagonië en zelfs wind voor een rechtstreekse koers af te wachten, op voorwaarde dat je de tijd neemt. Het heeft onze overtuiging versterkt dat we zuinig moeten zijn op deze prachtige, unieke, maar kwetsbare natuur.

Het laatste stuk naar Puerto Montt.

GEBRUIKTE PILOTS, KAARTEN EN APPS

- *Nautical Guide to Patagonia & Tierra del Fuego* – Mariolina Rolfo en Giorgio Ardrizzi; ook bekend als dé Patagoniëbijbel.
- *Imray pilot Chile* – Andrew O'Grady
- *World Cruising Routes* – Jimmy Cornell
- *Noonsite.com* – de online informatie-bron voor langeafstandzeilers
- Navionics-kaarten op de iPad en plotter
- Gribfiles met mooie animaties via windy.com en de windy-app
- Predictwind-app voor gribfiles via de IridiumGo-satelliettelefoon.

▼ Voor anker bij Dalcahue, Chiloé.