

Ein Schiffsfriedhof am Ende der Welt

Jahrhundertlang war kein Ort unter Seglern gefürchteter, kein Mythos größer: Kap Hoorn. Die Umsegelung der berühmten südamerikanischen Landspitze galt als ein Abenteuer auf Leben und Tod. Rund 800 Schiffe gingen hier unter, etwa 10.000 Matrosen fanden den Tod.



Auch einer der bekanntesten Kapitäne versuchte sich an der Umsegelung von Kap Hoorn: William Bligh befand sich auf dem Weg von England nach Tahiti und kämpfte auf seiner «Bounty» einen ganzen Monat – vom 23. März bis zum 22. April 1788 – gegen Wind und Wetter. Dann brach er das Unternehmen ab und wählte die wesentlich längere Route über Afrika und Australien. Es wird spekuliert, ob die lange Zeit bei Kap Hoorn und der eingeschlagene Umweg zum Unwillen der Besatzung und schließlich zur berühmten Meuterei beitrug.

Den Rekord im Dauersegeln hält das Schiff «Susana» der Hamburger Reederei G. J. H. Siemers & Co., das 1905 sage und schreibe 99 Tage für die Umrundung in Ost-West-Richtung brauchte. Die meiste Zeit dabei – rund 80 Tage – herrschte Sturm mit einer Stärke von 10 und mehr auf der Beaufortskala. Aber auch das ist möglich: Kapitän Adolf Hauth brachte im November 1938 das Kunststück fertig, mit der Windjammer «Priwall» in nur fünf Tagen und 14 Stunden das Kap zu umrunden. Der Geschwindigkeitsrekord dieses berühmten Flying P-Liners steht bis heute.

Schwierige Segelbedingungen

Doch was macht das Kap Horn so unberechenbar? Praktisch ganzjährig weht in der Zone ein Wind aus Westen. Wer vom Atlantik kommend den Pazifik ansteuert, muss daher ständig gegen den Wind kreuzen, will heißen im Zickzackkurs vorankommen.

Die antarktische Polarströmung lässt die Lufttemperatur über das gesamte Jahr bei nur fünf bis acht Grad liegen. Dazu regnet es an 280 Tagen im Jahr. Schlechte Sicht, Stürme, Kälte, Regen, Eisberge und schwierige Strömungsverhältnisse machen die

Umseglung zu einer gefährlichen Herausforderung. «Selbst der Teufel würde in dieser Hölle erfrieren», soll Charles Darwin gesagt haben.

Die Landspitze – auf Spanisch Cabo de Hornos – auf der chilenischen Felseninsel Isla Hornos wurde erstmals am 29. Januar 1616 vom niederländischen Seefahrer Willem Cornelisz Schouten umrundet. Nach anderen Darstellungen war es dagegen der englische Freibeuter Francis Drake, der auf seiner Weltumseglung das Kap Horn 1578 entdeckte.

Doch diese Behauptung gilt als widerlegt. Immerhin, die Entdeckung der Meeresstraße zwischen der Südspitze Südamerikas und der Nordspitze der antarktischen Halbinsel wird dem Piraten zugeschrieben und wurde nach ihm Drakestraße benannt.

Praktisch bis zur Fertigstellung des Panamakanals 1914 war die Umseglung des Kaps die etwas günstigere Möglichkeit vom Atlantik aus zur südamerikanischen Westküste zu gelangen. Die vom Portugiesen Ferdinand Magellan bereits 1520 erstmals erkundete Magellanstraße bot zwar eine Alternative, barg aber vergleichsweise größere Risiken.

Und so fasste ein Kapitän über Kap Hoorn zusammen: «Der Wind ist dort härter, die Wechsel schneller, die Nächte länger, der Seegang höher, das Eis näher. Man bekommt keinen Schlaf. Man wird so lange so nass, dass sich die Haut mit den Socken ablöst, wenn man die Zeit hat, sie auszuziehen. Aber mit Glück kommt man an Kap Hoorn vorbei und mit Gottes Gnade bringt man niemanden um.»

Die Kap Hoorniers

Wer die Umseglung ohne Motor vollbrachte, der durfte Mitglied der Kap Hoorniers werden.

Die internationale Bruderschaft der Kapitäne wurde 1937 im französischen Saint-Malo gegründet und hatte bis 2003 Bestand. Die meisten der betagten Seebären, die in jungen Jahren ihr Geschick bewiesen, haben mittlerweile das Zeitliche gesegnet. Nur noch hier in Chile besteht eine Nachfolge-Organisation

(www.caphorniers.cl). Der letzte Handelssegler, der das Kap umrundete, war 1949 die deutsche Viermastbark «Pamir». Alle nachfolgenden Schiffe wie beispielsweise die «Alexander von Humboldt» oder die «Gorch Fock», das Segelschulschiff der Deutschen Marine, besitzen einen Hilfsmotor. Und das verstößt gegen die Statuen der Kap Hoorniers. Eine Zielsetzung der internationalen Bruderschaft war es, an die Seeleute zu erinnern, die in den Fluten der Meere umkamen.



So errichtete die deutsche Abteilung 1985 auf dem Altonaer Fischmarkt in Hamburg die «Madonna der Meere», eine Statue zum Gedenken an die in der See Gebliebenen. Eine kleine Kopie wurde 2001 in der Kapelle auf Cabo de Hornos aufgestellt.

Das Symbol der Kap Hoorniers ist der Albatros. Die Seeleute auf den Windjammern fühlten sich dem großen Seevogel traditionell verbunden, und zwar nicht nur, weil er den Schiffen auf den Ozeanen oft lange folgte. Laut altem Seemannsglauben nehmen die auf dem Meer verstorbenen Seeleute die Gestalt eines Albatrosses an. Es war daher tabu, diese schönen Seevögel zu töten. Auf der Insel Hornos kann heute ein Denkmal mit stilisierter Albatros-Figur sowie eine Stele der Bruderschaft besichtigt werden. Auf einer Tafel in der Nähe ist ein Gedicht der chilenischen Dichterin Sara Vial zu lesen:

*«Ich bin der Albatros, der am Ende der Welt auf dich wartet.
Ich bin die vergessene Seele der toten Seeleute,
die zum Kap Hoorn segelten, von allen Meeren der Erde.
Aber sie sind nicht gestorben im Toben der Wellen,
denn jetzt fliegen sie auf meinen Schwingen für alle Zeit in die Ewigkeit,
wo am tiefsten Abgrund der antarktische Sturm heult.»*

Die meisten Wracks um Kap Hoorn schlummern noch immer in der Tiefe des Meeres. Andere verrotten oben auf dem Sand oder ragen je nach Tide mal mehr oder weniger aus dem Wasser. Und andere untergegangene Schiffe werden jetzt erst entdeckt. So fand ein argentinisches Archäologenteam kürzlich die Stelle, an der am 10. Januar 1765 das spanische Handelsschiff «La Purísima Concepción» vor der Küste Feuerlands versank. Es hatte versucht, das stürmische Kap Hoorn zu umrunden, und war daran gescheitert.



Der Bericht ist aus dem Archiv der „PASSAT“