

Fin del mundo – Am Ende der Welt Mit einem Windjammer um Kap Hoorn

von Rainer Ratke

Einmal das berühmt-berüchtigte Kap Hoorn umsegeln! Amerikas felsige Südspitze war und ist für manchen Segler magisches Traumziel und Alptraum zugleich. Was macht den Reiz aus, die stürmischste Ecke der Meere zu umfahren? Durchschnittlich 300 Tage im Jahr Regen oder Nebel sowie Orkane mit bis zu 200 km/h versprechen keine gute Aussicht. Das ist auch der Hauptgrund für die über 800 Wracks, die dort auf dem Grund liegen. Nach oft wochenlangem Kampf – das Vollschiiff *Susanna* benötigte im südlichen Winter 1905 volle 99 Tage für die Kap-Umrundung – gegen Strömung und Weststurm wussten die Nautiker oft nicht, wo sich das Schiff befand. Sie brauchten für den Sexanten doch gelegentlich einen Blick auf die Sterne. Aber auch noch im Zeitalter von GPS ist Kap Hoorn nicht immer eine gemütliche Kaffeefahrt.

Als meine Liebste und ich im letzten Jahr davon Wind bekamen, dass die russische Viermastbark *Sedov* im Rahmen einer Weltumsegelung auch einen Törn von Ushuaia (Feuerland, Argentinien) nach Santiago de Chile anbietet, waren unsere Meinungen bald klar, aber unterschiedlich. „Das machst Du alleine! Wahrscheinlich liegt Ihr dort bei geschlossenen Bullaugen alle seekrank in der Koje“ und „Da muss ich mit – das gibt es nicht alle Jahre“. Mit einer Fahrtenyacht wäre das nicht mein Ding. Die *Sedov* aber, über 90 Jahre alt und das größte noch aktive Segelschiff der Welt, ist für dieses Revier gebaut. Und die Krupp-Germania-Werft hat bei ihrem Bau nicht gespart, sondern bestes 16 mm starkes Stahlblech vernietet, das einmal für U-Boote vorgesehen war. Die durften aber 1920 in Deutschland nicht mehr gebaut werden. Also los, eine Mail an Tallshipfriends¹ geschrieben und nach billigen Flügen gesucht. Es war sehr richtig, das schon im Winter zu tun, denn der Trip war sehr früh ausgebucht – die rabattierten Karten waren nach wenigen Tagen vergriffen.

Am 29. September mittags döse ich noch ein wenig in der vollbesetzten 747. Es ist nichts zu se-

hen, die argentinische Pampa liegt unter einer dichten Wolkendecke und ich habe schon (mit Zwischenlandungen in Madrid und Buenos Aires) rund 25 Stunden Flug hinter mir. Plötzlich aber bin ich hellwach: Kein einziges Dekowölkchen mehr am Himmel und unter uns liegt schon Feuerland in strahlender blauweißer Pracht! Wir fliegen tief über den Beagle-Kanal² und eine Viertelstunde später stehe ich vor dem kleinen Flughafengebäude von Ushuaia.



Anflug auf Ushuaia, unter uns der Beagle-Kanal

Die Sonne lacht, es bläst ein frischer kühler Wind und mir eröffnet sich eine unglaublich klare Sicht auf eine grandiose Bergwelt. Wenige Kilometer weg liegt Ushuaia, bunte Holzhäuser mit rund 50.000 Einwohnern, dazu Touristen – hier kann man beispielsweise ganzjährig Ski laufen.



Am Flugplatz, die Stadt vor prächtiger Kulisse

Für fünf US-Dollar bringt mich ein Taxi zu meinem kleinen Hotel am Stadtrand; einen Tag Luft einzukalkulieren schien ratsam. Denn wegen eines verpassten Anschlusses nur noch das Hecklicht der *Sedov* zu sehen... Genau das ist wohl geschehen, denn, obwohl ausgebucht, blieben doch zwei Traineeojen leer.

¹siehe www.tallshipfriends.de

²benannt nach dem Schiff, das Charles Darwin einst nach Galapagos brachte



Quartier für eine Nacht: Bella Vista

Vom Hotelfenster aus kann ich mein Traumschiff durchs Fernglas erkennen, natürlich liegt der Hafen am entgegengesetzten Ende der Stadt. Die erkunde ich noch am Abend zu Fuß. Grüppchen von Kadetten sind dort unterwegs, zum Einkaufen und vor allem, um sich einige Biere einzuverleiben – an Bord herrscht für sie nämlich striktes Alkoholverbot. Ich sehe mich noch etwas um in der Stadt, kaufe 25 Ansichtskarten, die werde ich in den zwölf Tagen auf dem Schiff schon beschreiben. Früh gehe ich zu Bett, endlich wieder richtig ausstrecken! Die beiden Reisetage waren doch recht anstrengend.



Morgen geht es los: Die Sedov am Kai von Ushuaia

Über Nacht hat sich das Wetter geändert. Bei feinem Geniesel schleppe ich meinen Seesack den langen Weg zum Schiff, die Gangway hoch, dann bei der Pass- und Fahrkartenkontrolle plötzlich ein Gefühl von Zuhause. Auf diesen Planken habe ich schon eine Reise gemacht³ und an

Bord wird Englisch gesprochen. Grigorij, zweiter Offizier und für die Betreuung der Trainees zuständig, übernimmt mein Gepäck und bringt mich nach unten zur Kabine. Die früheren Zwölfbetträume sind geteilt worden, was ich nicht für einen großen Fortschritt halte – es ist noch enger geworden. Aber eine Luxuskreuzfahrt hatte ich ja nicht gebucht. Die Kabine Nr. 5 teile ich mit drei älteren Fahrensleuten, die die unteren Betten belegen. Dann sind da noch Sibylle, die später bei fast jedem Segelalarm in den Kreuzmast kraxelt, und Chris, den wir an den ersten beiden Tagen kaum zu Gesicht bekommen, weil er erst eine heftige Erkältung auskurieren muss. Insgesamt sind wir vierzig Trainees aller Altersklassen, vorwiegend Deutsche, dazu Anna aus Schweden, Jan von den Aalandinseln; eine Handvoll Russen komplettiert die Miteisenden. Weiter segeln rund fünfzig Leute der Stammbesatzung und hundert Kadetten mit.

Es geht heute aber noch nicht los. Einige von der Reise Montevideo-Kap Hoorn-Ushuaia sind noch an Bord; Georg ist schon seit Brest dabei und macht auch noch den Törn nach Valparaíso mit. Schnell machen wir uns miteinander bekannt; auf solche Reisen gehen immer nur Menschen mit ähnlichen Vorlieben. Da uns noch nicht nach der Schiffsküche zumute ist, unternehmen wir noch einen abendlichen Stadtbummel und beschließen diesen Tag mit einem saftigen Steak nebst samtigen Rotwein (Malbec) aus Mendoza. Solche herrlichen Dinge werden wir in den nächsten Tagen noch vermissen.



Adios, Ushuaia!

³Stockholm-St. Petersburg, siehe www.r-ratke.de

Der erste Oktober überrascht uns wieder mit strahlend blauem Himmel. Viertel vor zehn „Leinen los!“, großer Auflauf im Hafen, langes Winken. Der Schlepper hat uns am Haken und zieht uns in den Beagle-Kanal. Sollte das Wetter so klasse bleiben? Es ist ja noch eine Tagesreise bis zum Kap. Unter Maschine laufen wir den Kanal entlang, er ist zu schmal zum Segeln. In Port Williams, einem winzigen Nest ohne große Attraktivitäten, verlässt der argentinische Lotse die *Sedov* und zwei Chilenen übernehmen die Führung. Fast alle Reisenden stehen an Deck, mit Fernglas oder Kamera, bis der Kanal sich weitert und kleine Inseln auftauchen. Dann wird es dunkel. Gegen 22 Uhr treffe ich Georg auf der Back und er zeigt mir das Kreuz des Südens. Sehr tiefen Eindruck machte es nicht auf mich, seine Sterne sind nicht so hell wie die unseres Orions. Sehr schön aber ist das Sternbild Skorpion, das sich über den halben Südhimmel hinwegzieht.

Lange geschlafen hat in dieser Nacht keiner von uns. Bei allererstem Licht raus aus der Kojе und nach oben: Wir haben einen Sechser im Wetterlotto gezogen! Dunkelblau bis goldfarben der Osthimmel, nur fünf Beaufort, kaum zwei Meter Wellenhöhe, der zackige Felsen von Kap Hoorn liegt in den ersten Sonnenstrahlen weniger als eine Meile entfernt von uns.



Kap Hoorn ist nur der südlichste von...⁴



...vielen gefährlichen Felsen am Ende der Welt.

Immer noch mit Dieselmotor laufen wir langsam

daran vorbei. Bald darauf der erste Segelalarm, Kapitän Zortschenko lässt bis auf Besan und die Royals alle Segel setzen, das sind immer noch 26 Laken. Dann halst die *Sedov*, dasselbe Panorama noch einmal von der anderen Seite! Bald darauf versammeln sich die Trainees, Kapitän Zortschenko und Grigorij auf der Poop. Otto, Kapitän der Kogge *Roland von Bremen* hat eine Flasche Rum mitgebracht und so gibt es ein zünftiges „Besanshot an“. Aus Ottos Jackentasche lugt dabei *Mahmout* heraus, eine Ratte, die das Schiff nie verlassen soll – außer im Hafen.



„Besanshot an!“ (Nur aus medizinischen Gründen...)⁵



Dritte Passage unter Segeln ums Kap⁵

Nach einer weiteren Halse nehmen wir endgültig Kurs in den Pazifik. Ein denkwürdiger Vormittag hatte uns gebracht, wovon wir kaum zu träumen wagten. Ganz allein waren wir an diesem Vorgebirge der neuen Welt allerdings nicht. Albatrosse und Riesensturmvögel umkreisten das Heck und ein Kreuzfahrtschiff begegnete uns auch. Dessen Passagiere beneideten wir keinesfalls; es ist etwas ganz Unvergleichliches, auf diesem 91 Jahre alten Windjammer Kap Hoorn zu umsegeln.

⁴Fotos: R. Sander

⁵Fotos: R. Zimmer



L: Kapitän Zortschenko vor Kap Hoorn⁵

R: Die Sedov eine Woche zuvor, bei ganz wenig Wind⁶

Die Mitreisenden der ersten Umrundung waren wohl nicht ganz so glücklich, zu wenig Wind zum Segeln hier – das ist auch nicht typisch. Aber das Beiboot konnte ausgesetzt werden, so schoss S. Apreljew die beiden traumhaften Aufnahmen.



26. 9. 2012: Sedov vor Kap Hoorn⁶



In der Magellanstraße

Nur wenige Grad über dem Gefrierpunkt, der Himmel zog sich zu und der Wind wurde bald

böig und stürmisch. So verzogen wir uns bei Cooks Bay in das Nordwestende der Magellanstraße. In unseren Schulatlanten ist diese Bucht nicht verzeichnet; überhaupt vermitteln sie ein ganz unvollkommenes Bild dieser so bizarr zerklüfteten Inselwelt. Wie die alten Seefahrer sich hier durchgeschlagen haben, bleibt mir rätselhaft. Nebenbei: Vergeblich hat Englands Marine hier lange nach dem kleinen Kreuzer *Dresden* gesucht, der ihnen nach der Schlacht vor den Falklandinseln entkommen konnte. Sie fassten ihn erst später weiter im Norden.

Die Karten waren noch sehr lückenhaft; nach dem ersten Weltkrieg hat sie Gunther Plüschow (der Flieger von Tsingtau) aus der Luft vervollständigt. Die nächsten beiden Tage verbringen wir in der Magellanstraße, sicher geleitet von unseren beiden Lotsen. Wenn die Wolken aufreißen, blicken wir auf eine menschenleere Wildnis zu beiden Seiten. Schnee- und eisbedecktes Felsengebirge um uns – mit dem möchten wir keine nähere Bekanntschaft machen. Ab und an taucht ein Seeleopard auf und ständig wiegen sich die großen Seevögel im Winter hinter unserem Heck. Aufsteigend gegen den Wind und hinunter mit ihm, ziehen sie Energie nur aus der Scherströmung. Stundenlang sieht man keinen Flügelschlag. Nur bei Windgeschwindigkeiten unter 15 km/h ist es vobei mit dem dynamischen Segelflug.



L: Tolles Design: Kaptaube (ein Sturmvogel)⁵

R: Schwarzbrauenalbatros (über 2m Spannweite)⁵

Unter Deck geht es eng zu. Steile Stiegen und ein schmaler Gang führen zu unseren Unterkünften.

⁶Fotos: S. Apreljew



L: Kabinengang mit Schwarzem Brett⁵



R: Schlichter Waschraum, aber 24 Stunden Heißwasser⁵

Handtücher und Bettwäsche werden gestellt, aber beziehen müssen wir die Kojen selbst. Überhaupt ist Anfassen bei uns Trainees angesagt, d.h. alles mitmachen, was wir uns zutrauen, bis hin zur Arbeit im Rigg – nach Einweisung. Aber es gibt auf den russischen Schulschiffen kein Muss.



Traineeekabine⁵

Der Tagesablauf wird um 8, 12, 16 und 20 Uhr durch die Mahlzeiten unterbrochen, das sind die Zeiten des Wachwechsels. Die Hälfte der Kadetten (die anschließend auf Wache gehen) isst vorher gemeinsam mit den Trainees der Kabinen 1 bis 3. Der Rest hat die halbe Stunde danach und deswegen leider oft nur noch lauwarmes Essen. Das ist einfach und kalorienreich, das wird auch benötigt. Nudeln, Kascha, Kartoffeln und Weizengraupen mit Fisch, Fleisch oder Wurst, garniert mit Salat, gekochten Tomaten halten uns bei Kräften. Immer gibt es Suppe vorweg, dazu manchmal noch warmes Brot aus der Bordbäckerei mit Butter sowie Tee, Nescafé, Milch oder „Kompott“, das ist mit reichlich Wasser aufge-

kochtes Backobst.



Gulasch mit Nudeln und Salat

Nur mit Gewürzen ist die Kombüse etwas sparsam! Senf, Ketchup und Mayonnaise stehen aber immer bereit. Seeluft und die Mitarbeit auf Deck machen hungrig, so nimmt auch manches seinen Weg, was auf dem häuslichen Speiseplan eher selten anzutreffen ist. Ich lasse nichts aus!

Langweilig wird es nie auf dem Schiff, jede hilfreiche Hand ist willkommen. Das Aufgeien der Segel, wie auch das Brassen erfolgt ohne jede Motorunterstützung. Das Drehen der tonnenschweren Rahen (die Unterrahen sind etwa 30 m lang) in den Wind wird aber durch die Jarvis-Brasswischen sehr erleichtert. Deren konische Walzen geben gerade so viel Lose wie nötig, so dass beide Rahnocks unter leichtem Zug bleiben. Nach den Segelmanövern liegen jedes Mal Knäuel von Tauenden auf Deck, die aufklarisiert werden müssen.



L: Aufgeien der Segel ohne Elektrowinsch⁵

R: Wiederaufschließen von bis zu 30 km laufendem Gut⁷

Wind und Wasser setzten dem Schiff andauernd zu. Es wird während der Fahrt instand gehalten.

⁷Foto: C. König



Segelmanöver, Sibylle auf der Kreuzmastsaling

Rost klopfen, Malen, Tausendfüßer aus Schnipseln von aufgedröseltem Tauwerk knüpfen, Messing putzen – es ist immer etwas zu tun. Dabei kommen wir gelegentlich ins Gespräch mit den Kadetten. Die werden von einer Englischlehrerin unterrichtet und probieren ihre neuen Kenntnisse aus.



Bekleiden von Drahttauwerk

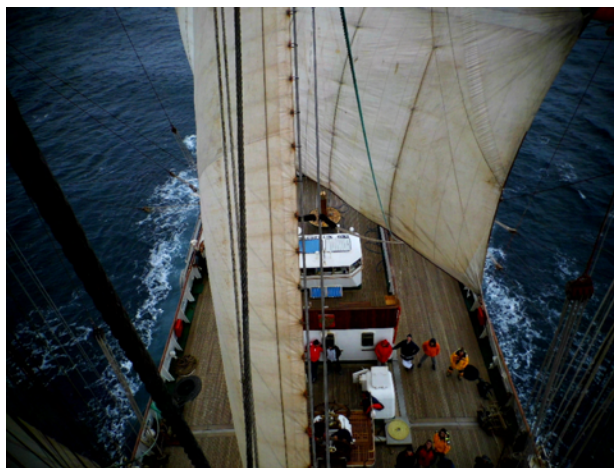


Entrosten und Malen, hier an der Brasswinsch

Auf dem Humboldtstrom zieht die *Sedov* nach

Norden. Wärmer ist es geworden, die Küste wird bewaldet, mit dem Fernglas sehen wir jetzt auch manchmal Häuser. Der Wind kommt achterlich und gleichmäßig. Nachts bin ich einmal mit Chris auf der Brücke, während Andreas sich für volle vier Stunden bei den Rudergasten eingereiht hat. Dabei stellen wir fest, dass die *Sedov* unter Segeln allein 14 Knoten Fahrt über Grund macht (mit den 2000 PS des Schiffsdiesels erreicht sie nur zehn).

Am 7. Oktober ruft uns Grigorij an den Großmast, teilt Klettergeschirr aus. Endlich dürfen auch wir nach oben. 63 m lang sind die beiden mittleren Masten vom Kiel bis zum Flaggenknopf, ca. 50 m verbleiben noch über Deck. Gute Kondition und etwas Mut braucht, wer ganz nach oben will. Aber bis zur Marssaling ist die Sache relativ leicht und gefahrlos. Denn das Schanzkleid ist sieben Meter weg vom Mast, entsprechend gering die Steilheit der Unterwanten, die ja ganz außen beginnen. Mir reicht diese erste Etage völlig aus.



Blick von der Marssaling

Einer der schönsten Plätze befindet sich vorn auf dem Bugspriet. Vor uns das ganze schlanke Schiff; sieben Meter unter uns die See, die vom Vorsteven mit schäumender Bugwelle rauschend durchpflügt wird – ein grandioser Anblick! Auch dort ist man eingepickt. Das Netz schützt zusätzlich vor einem Absturz, aber nicht vor allem Ungemach. Einer der russischen Trainees rutschte von dem glatten Stahl ab und brach sich dabei den Fuß. Der wurde im Bordhospital sofort fachmännisch eingegipst und ein Paar Krücken lag dort auch parat.



Reinhard auf dem Klüberbaum

Für diejenigen, denen das an sportlicher Betätigung nicht genug ist, wurde der „Pumakäfig“ unter der Back eingerichtet. Hanteln und andere Geräte stehen hier zur Entspannung nicht nur der Kadetten bereit.



Gut bestückter Fitnessraum⁴



Abends im Lenin-Raum⁵

Wir Trainees aber ziehen dazu den Lenin-Raum vor. Hier gibt es exklusiv für uns Dosenbier, chilenische Weine, Hochprozentiges und anderes.

Jeder schreibt im Trinkerpass selbst auf, was er konsumiert hat. Abgerechnet wird zum Schluss und die Preise sind moderat. Hier verbringen die meisten von uns die Abende mit Klönschnack und Begutachten der Fotos vom Tage. Die letzten Tage vergehen schnell. Vorbei an der großen Insel Chiloe, die ich anschließend noch besuchen möchte, geht es mit vierkant gebrastten Rahen immer näher ans Ziel. Bevor die *Sedov* an den Kai geht, wird sie aber auf Hochglanz gebracht. Es werden ja viele Schaulustige und Gäste erwartet.



Das Schiff wird landfein gemacht

Am vorletzten Tag haben die Frühaufsteher unter uns noch eine Sternstunde: Im Morgendunst bläst ein Buckelwal! Dann kommt er der *Sedov* recht nahe und präsentiert sich den Fotografen in voller Größe. Pech hatte, wer noch bei der Morgentoilette war.



Wal, da bläst er!⁵ (Zusammenschnitt aus drei Aufnahmen)

Eine Nacht lang treiben wir noch vor den zusammengewachsenen Städten Valparaíso und Viña del Mar. Am Morgen ist es soweit:



Am Steuerrad, die gesamte Mannschaft in Ausgehuniform

Auch diese herrliche Reise hat leider ein Ende. Nach 1872 Seemeilen legen wir am 12. Oktober in Valparaíso an. „Paradiesisches Tal“, besser konnte die prächtige Lage schwerlich beschrieben werden; von Tsunamis wussten die Stadtgründer sicher noch nichts.



Großer Bahnhof mit Musik

Mit Marschmusik werden wir empfangen und bald setzt ein zunehmender Zuschauerstrom ein. Wir nehmen Abschied, tauschen Adressen aus; dann durch den Zoll – das wars!



Tschüß! Renate habe ich inzwischen wiedergefunden.

Zum guter Letzt: Ich möchte alle etwas ermuntern, die jung (geblieben) sind und für wenig Geld ein kleines Abenteuer wagen möchten. Die beiden russischen, einst in Deutschland gebauten Schulschiffe *Sedov* und *Kruzenshtern* sind solide Schiffe in ordentlichem Zustand. Das Mitreisen auf ihnen ist preisgünstig und macht viel Spaß. Seekrank wird man darauf nicht so schnell, weil die Segel an den hohen Masten dem Schaukeln reichlich Widerstand entgegensetzen. Ich selbst hoffe noch auf weitere Reisen mit ihnen, aber die 22 Fahrten von Sibylle werde ich sicher nicht toppen.

Reiseziel Chile: Ein faszinierendes Land, das sich mit abwechselnden malerischen und großartigen Landschaften über vier Klimazonen erstreckt. Unterkünfte, Verpflegung und Busfahrten sind preislich weit unter unserem Niveau angesiedelt – Flüge Hamburg-Santiago und zurück waren im Herbst für unter 900 Euro buchbar. Den „Kleinen Süden“ haben wir anschließend bereist. Eindrücke davon sind als kleiner Film zu finden unter

www.r-ratke.de ⇒ *Das Letzte*

Auf dieser Webseite findet sich auch ein weiterer Reisebericht (*Mit der Sedov nach St. Petersburg*) mit Details zum Schiff, die ich hier nicht wiederholt habe.