

Wolfgang J. Krauss

Ihr Hafen ist die See

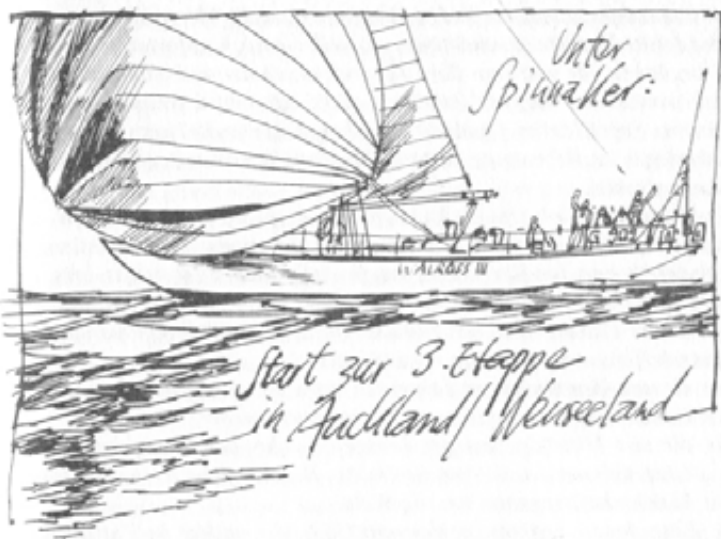
Skipper-Report

**mit Zeichnungen
von Kurt Schmischke**



ein Ullstein Buch





Ekhart Hahn

Wir leben in einer Zeit, in der es üblich geworden ist, Unmögliches möglich zu machen. Ob es nun an der fortgeschrittenen Technik liegt oder an unseren von Generation zu Generation besser trainierten Gehirnen (oder an beidem) – dem Erdenbewohner ist die eigene Kugel zu klein geworden. Seit er lernte, sie mit Raumfähren in wenigen Stunden zu umkreisen, sucht er nach neuen, entfernteren Zielen. Der Mond ist abgehakt, die anderen Planeten unseres Sonnensystems werden bereits erforscht.

Man kann gut verstehen, daß es Menschen gibt, denen dieses Zeitraffertempo nicht behagt. Sie meinen, technischen Fortschritt gut mit dem atavistischen Wunsch vereinen zu können, die Erde nach Art ihrer Großväter – unter Segel – zu umrunden. Obgleich winzig im Verhältnis zur Tonnage der schnellen Teeklipper und rahgetakelten

Weizensegler, die einst die Handelsgüter über die Meere brachten, sind moderne Yachten seetüchtiger, schneller und komfortabler als ihre Vorgänger. Sie verfügen über Kommunikations- und Navigationsmittel, von denen unsere Vorfahren nicht einmal zu träumen wagten, fahren Segel, deren Qualität den alten Leinwandtüchern bei weitem überlegen ist, haben gute Motoren für Notfälle und unbegrenzt haltbare Lebensmittel.

Manchen Globetrotter lockt eine gemütliche Bummel um den Erdball, um Land und Leute fremder Kontinente kennenzulernen. Andere haben den Ehrgeiz, es möglichst schnell hinter sich zu bringen, und segeln Regatten. Es gibt sie auf allen Revieren und auf Strecken über alle Distanzen. Aber zwei Methoden, die Welt regattamäßig zu umschiffen, stehen einsam an der Spitze:

- a) die seit den sechziger Jahren in etwa vierjährigem Abstand von Einhandseglerbestrittenen Weltregatten sowie
- b) die seit Mitte des vorigen Jahrzehnts alle vier Jahre von großen Unternehmen unter wechselnden Bezeichnungen veranstalteten Mannschaftsregatten um die Welt.

Eine davon beginnt in Newport/USA, die andere in Portsmouth. Beide führen mit drei kurzen Unterbrechungen in Südafrika, Australien und Südamerika ohne weitere Aufenthalte um die drei Kaps der südlichen Hemisphäre. Teilnehmer sind die erfahrensten Skipper mit den besten Crews auf schnellen, bestausgerüsteten Hochsee-Rennyachten. Die im Schnitt 200 bis 300 Segeltage dauernden Regatten gelten als die härtesten und längsten Seerennen der Geschichte.

Über fast alle wurde in den Medien des In- und Auslands ausführlich berichtet; zahlreiche Bücher wurden geschrieben und Filme gedreht. Es gab wertvolle nationale und internationale Preise und Medaillen; selbst Adelstitel und hohe Orden wurden verliehen. Dabei verliefen die Regatten durchaus nicht immer ohne Zwischenfälle: Yachten strandeten, wurden havariert, sanken oder gaben auf; Teilnehmer ertranken, erkrankten und stiegen vorzeitig aus. Über alles wurde die Weltöffentlichkeit erschöpfend informiert.

Wenn ich trotzdem eines dieser großen Rennen herausgreife, tue ich es in der Absicht, ein spezielles Problem deutlich zu machen: die Einsamkeit des Skippers, wenn es darum geht, schwerwiegende Entscheidungen zu treffen, die nicht die Billigung der Crew finden. Mag an Bord auch sonst in freundschaftlichem Einvernehmen »parlamentarisch« regiert werden – in entscheidenden Situationen liegt die Verantwortung nur bei einem: dem Skipper. Daß dies bei einer Crew von zehn,

zwölf oder fünfzehn gestandenen Seeseglern und Einzelpersonlichkeiten mitunter leichter gesagt ist als getan, beweist der nachfolgende Bericht.

Er stammt von Dr.-Ing. Ekhart Hahn, Skipper der 16-m-Sloop WALROSS III des Akademischen Segler-Vereins (ASV) Berlin, die am Whitbread Round the World Race 1981/82 teilnahm. Hahn führte die Yacht auf der zweiten und dritten Etappe des Rennens von Kapstadt über Auckland/Neuseeland nach Mar del Plata/Argentinien. Er und seine Crew wurden für diesen Teil der Reise mit einer der höchsten Trophäen des deutschen Segelsports ausgezeichnet – dem Silbernen Globus der Bremer Segelkameradschaft WAPPEN VON BREMEN (SKWB). Obgleich die damals schon elf Jahre alte Yacht sich bei 29 teilnehmenden Schiffen nur weit hinten platzieren konnte, erhielten Skipper und Besatzung diese hohe Auszeichnung (nebst einigen weiteren) für ihre »außergewöhnliche navigatorische und seemännische Leistung und hervorragende sportliche Einstellung«.

Ein Wort zu Skipper Hahn selbst: Der 1942 in Stettin als Sohn eines Arzt-Ehepaares Geborene macht schon mit sieben Jahren Bekanntschaft mit dem Wasser – beim Jollensegeln mit dem Vater auf dem Dümmer. Mit zehn hat er das erste eigene Boot – der umgebaute Zusatztank eines US-Bombers. Mit vierzehn ist er Eigner eines Regatta-Piraten. Mit sechzehn erlebt er den ersten Seetörn auf der zur Glückstädter Yachtschule gehörenden SY OSTSEE des Deutschen Hochseesportverbandes Hansa e. V. (DHH). Danach finden Wattfahrten in der Nordsee auf einem Kielschwerter statt.

Als er mit achtzehn das Abitur in der Tasche hat, heuert er auf dem Hapag-Motorschiff DRESDEN als Messejunge an und fährt nach Ostasien. Mit zwanzig beginnt er in Berlin das Architekturstudium und tritt dem dortigen ASV bei. Drei Jahre später segelt er mit der ASV-Segelyacht WALROSS II nach Südnorwegen, wird Ausbildungsleiter des ASV, segelt wieder Jollenregatten und schippert – 25jährig – die WALROSS II als Steuermann zu den Shetlands.

Im ASV setzt Hahn in den folgenden Jahren neue Segelmaßstäbe: Mit seiner Steuermannsreise zu den Shetland-Inseln führt er 1967 mit geliehenem Funkpeiler und Sextanten die Hochseefahrt auf vereinseigenen Schiffen ein und erweitert die traditionellen Reviergrenzen von Ostsee und südlicher Nordsee. Ein Jahr später nimmt er auf der PETER VON DANZIG vom ASV Kiel an der Transatlantik-Regatta teil. 1969 geht seine erste Reise als Schiffsführer nicht, wie sonst im Verein üblich, in die dänische Inselwelt, sondern zu den Färöern und weiter

nach Island, bis Sturm und Eis ihn und seine Crew in der Dänemarkstraße zur Umkehr zwingen.

1971 (mit 29) bringt ihn eine aufsehenerregende Reise in die Presse: Er segelt die alte WALROSS II hoch ins Europäische Eismeer, bis zur Packeisgrenze an Spitzbergens Nordkap! Hierfür gibt es wertvolle Preise (Schlimbachpreis '72, Trans-Ocean-Medaille, Tanja-Preis u. a.).

Hahn hat es geschafft; er hätte sich jetzt auf seinen Meriten ausruhen können. Statt dessen setzt er gegen mancherlei Widerstände beim ASV die Anschaffung einer neuen Hochseeyacht durch: die als JAN POTT IV bei den Admiral's-Cup-Rennen bereits zu Ehren gekommene, 1971 bei Nautor in Finnland gebaute Slup des Typs Swan 55 – die jetzige WALROSS III. (Nebenbei: Bei den Berliner ASVern heißt es nicht »die«, sondern »das« WALROSS. Sie legen auf diesen Unterschied großen Wert!)

Um sich »einzusegeln«, unternimmt Hahn mit wechselnden ASV-Crews mehrere kurze Trimmfahrten auf der neuen WALROSS und segelt mit ihr die stürmische Nordseewoche 1975. Vier Jahre später überquert er mit ihr den Atlantik und besegelt die karibische Inselwelt. In den Jahren dazwischen macht er mit französischen Freunden mehrere Mittelmeerreisen. Danach folgt 1981 das Whitbread Race, das die WALROSS III um die Welt führen wird.

Bei der Vita dieses fanatischen Seglers ist mir nicht ganz wohl: Da steht viel vom Segeln, aber nur wenig von seinem sonstigen Leben. Deshalb soll kurz hinzugefügt werden, daß Ekhart Hahn zwischen all seinen Segelunternehmungen von 1963 bis 1969 in Berlin Architektur und Städtebau studierte, das Studium mit der Promotion zum Dr.-Ing. abschloß, fünf Jahre als wissenschaftlicher Assistent und Lehrbeauftragter an der Technischen Universität Berlin arbeitete und seitdem als freier Wissenschaftler und Berater tätig ist. Soweit das Segeln ihm dafür Zeit läßt, betreibt er in freien Stunden Natur- und Landschaftsfotografie.

Doch nun Hahns Bericht, der die persönlichen Eindrücke des Skippers während der Ansteuerung und Umsegelung Kap Hoorns wiedergibt. (Den Verlauf der gesamten Reise um die Welt schildert die WALROSS-Crew in ihrem Buch »Nichts wie hinterher«, Delius Klasing, 1983.)

Skipper Hahns Report entkräftet überzeugend die Theorie mancher Fortschrittsapostel, »an Bord von Hochseerennnyachten sei der Skipper überflüssig geworden, da die taktischen Entscheidungen von Compu-

tern getroffen würden und die Ausführung in den Händen von Spezialisten läge«.

Die Wirklichkeit sieht anders aus:

Unruhige Tage vor Feuerland

Notizen vom Whitbread Race 1981/82

Mittwoch, 20. Januar 1982: Heute ist der 27. Reisetag, seit wir Auckland/Neuseeland verlassen haben. Nach einem 207-sm-Etmaal stehen wir auf 56°03' Süd und 80°14' West, also etwa dreihundert Seemeilen westlich von Kap Hoorn und gute zwei Segeltage davon entfernt. Der stark böig auf 7 bis 8 Beaufort aufgebriste, achterliche Westwind hat unseren Segeln einige Schäden zugefügt, die unterwegs ausgebessert wurden, uns aber doch Sorgen machen. Wir laufen zur Zeit mit doppelt gerefftem Großsegel und ausgebaumtem Reacher – vorübergehend sogar unter Spinnaker – bis zu 17 Knoten Höchstfahrt, um das Kap so rasch wie möglich hinter uns zu lassen. Die Stimmung an Bord ist gut, wenn man von kleineren Reibereien absieht, die auf einer so langen Regatta wohl unvermeidlich sind.

Gestern haben wir über Funk erfahren, daß unsere Konkurrenten FLYER und CERAMCO bereits das Etappenziel Mar del Plata in Rekordzeit erreicht haben. Auch EUROMARCHÉ und CHARLES HEIDSIECK, die nur 60 sm auseinander liegen, haben es nicht mehr weit bis zum Einlaufen. ROLLY GO rundete das Kap heute und meldete Sturm von über 60 Knoten, dazu rauhe See. Wir selbst haben typisches Rückseitenwetter mit steigendem Luftdruck (fast 20 Millibar in 24 Stunden). Der Seegang hat seit gestern erheblich zugenommen. Rings um uns türmen sich bedrohliche Kumulonimbus-Wolken auf, mit mächtigen Ambossen. Nachts ist es nur 6° C (Grad Celsius) warm.

Zusammen mit ALASKA EAGLE sind wir heute *Duty boat*, was heißt, daß wir die »Kinderstunde« zu leiten haben. In ihr melden alle teilnehmenden Yachten täglich zur festgelegten Zeit über Funk ihre Positionen und wichtigen Ereignisse. Die *Duty boats* sammeln diese Meldungen und geben sie an die Rennleitung weiter. ALASKA EAGLE übernimmt die vorderen Yachten, wir die hinteren. Im Anschluß an die Durchsagen findet die sogenannte *Chat hour* (Plauderstunde)

statt, in der Insider-Informationen ausgetauscht werden. Diesmal ist es ein ausgedehnter Klönschnack mit dem chilenischen Marinetender LIENTUR – auf deutsch!

Donnerstag, 21. Januar: Heute, am 28. Reisetag, hat der bisher steife bis stürmische West etwas nachgelassen, aber wir fahren bei 6 bis 7 Beaufort immer noch die Schwerwetterbesegelung von gestern. Sicher ist sicher. Vom Kap trennen uns nur noch rund zweihundert Seemeilen.

Es ist 02.00 Uhr. Ich habe mich hinters Funkgerät (»Funke« genannt) geklemmt und warte auf die eingehenden Kinderstunde-Meldungen. Da fange ich folgenden Funkspruch auf: »Pan pan – pan pan – pan pan – this is yacht BUBBLEGUM – Is any ship hearing us?« Es ist ein Notruf, eine sogenannte Dringlichkeitsmeldung, die besagt, daß die schottische Konkurrentin BUBBLEGUM sich in unmittelbarer Gefahr befindet, die sie mit eigenen Mitteln nicht abwenden kann; daher benötigt sie Hilfe.

Solch ein internationaler Alarmruf schreckt alle Schiffe ringsum auf. Und auch ich versuche sofort, den Funksprechverkehr mit der Schottin aufzunehmen. Es dauert einige Zeit, bis die Verbindung endlich steht, dann erfahre ich vom BUBBLEGUM-Skipper McGowan-Fyfe, was los ist.

Am Morgen des Vortages war ihnen das komplette Ruder aus dem Rumpf gebrochen. Das Leck ist so groß, daß die sechsköpfige Crew nicht in der Lage war, den Wassereinbruch zu stoppen. Ein Besatzungsmitglied sprang trotz einer Wassertemperatur von nur 6° C in die brodelnde See und versuchte, das Leck von außen zu dichten. Vergeblich! Danach hatte Skipper McGowan stundenlang Mayday gefunkt, den Alarmruf der höchsten Dringlichkeitsstufe. Aber niemand hatte die Notrufe der steuerlos treibenden und gegen das eindringende Wasser kämpfenden BUBBLEGUM gehört.

Unter äußersten Anstrengungen gelang es der Crew bis zum Abend, durch Abschotten der Achterpiek das Wasser unter Kontrolle zu bekommen. Außerdem wurde mit Hilfe eines Spinnakerbaumes ein Notruder installiert, mit dem die Yacht einigermaßen auf Kurs gehalten werden konnte. Aber inzwischen war sämtliches Dichtungsmaterial verbraucht, und bei Wetterverschlechterung mußte mit einem erneuten Aufbrechen des Lecks gerechnet werden.

Verständlicherweise fiel unter diesen Bedingungen eine Kap-Umsegelung für BUBBLEGUM aus. Statt dessen hatte sich der Skipper dafür entschieden, in die Magellanstraße einzulaufen, um in Punta Arenas

das Leck zu dichten und ein Ersatzruder zu montieren. Vielleicht konnte man dann die Reise nach Mar del Plata fortsetzen.

Die nächste Einlaufmöglichkeit in die geschützten Gewässer Feuerlands bot der Cockburn-Kanal. Doch für die Ansteuerung dieser schmalen, gewundenen, unbetonnten Wasserstraße hätte es einer Spezialkarte bedurft. Und eben diese fehlte. Deshalb bat die seit Ausbringung des Notruders mit drei bis vier Knoten in Richtung des Kanals mehr treibende als segelnde BUBBLEGUM dringend um Navigationsunterstützung. Allerdings hatte sie keine konkrete Vorstellung, wie eine solche aussehen sollte. Immerhin rechnete sie aber damit, bei gleichbleibenden Wetterbedingungen den Kanal in etwa vierzig Stunden zu erreichen.

Die Hilfsaktion

Ich überlege angestrengt, wie der Schottin jetzt am wirksamsten geholfen werden kann. Zu dem »Kanal« muß gesagt werden, daß er alles andere als eine sichere Schiffsstraße ist. Er ist allenfalls ein schmaler Einschnitt in die wildzerklüftete Südküste Feuerlands, dessen Zugang hinter vorgelagerten Inseln und Klippen nicht leicht zu finden ist. Außer uns liegt unsere Konkurrentin TRAITÉ DE ROME in der Nähe. Da wir aber wesentlich dichter dran sind, übernehmen wir den Funkverkehr und machen uns daran, eine großangelegte Hilfsaktion zu organisieren.

Als erstes muß Kontakt zum chilenischen Marinetender LIENTUR aufgenommen werden, der sich ja in diesen Gewässern befindet. Da die Batterien der Havaristin durch ihre ständigen Funkversuche ziemlich erschöpft sind, übernehmen wir diese Aufgabe. Mit Erfolg: LIENTUR bietet an, zum Cockburn-Kanal zu kommen und von dort BUBBLEGUM nach Punta Arenas – etwa in der Mitte der Magellanstraße – zu begleiten. Sie weist aber darauf hin, daß sie voraussichtlich erst nach der Yacht am Kanaleingang eintreffen wird und BUBBLEGUM dort nach Möglichkeit vor Anker auf sie warten solle.

In was für einer gefährlichen Situation die Schottin sich befindet, wird mir erst klar, als ich mich anhand der nautischen Unterlagen über den Cockburn-Kanal und seine komplizierte Ansteuerung eingehender informiere. Der britische South America Pilot sagt darüber unter anderem folgendes (frei übersetzt):

»Die Ansteuerung ist durch eine Vielfalt von Gefahren und starke, wenig bekannte Strömungen sehr unübersichtlich, und es kann keine

geeignete Durchfahrt empfohlen werden. Wichtigstes navigatorisches Hilfsmittel ist die Seekarte. Zusätzlich sollte ständig gelotet und die Wasseroberfläche von einem möglichst hochgelegenen Standort beobachtet werden. Das Einlaufen sollte nur bei Tage sowie bei klarem Wetter und ruhiger See erfolgen.»

Und in diesen unbetonnten, unbefeuerten und durch keinerlei Landmarken bezeichneten Schlauch will BUBBLEGUM unter Notruder, also mit begrenzter Manövrierfähigkeit, mit einer nervlich und körperlich völlig erschöpften Crew einlaufen! Wer weiß, wie sich die Wetterbedingungen bis dahin entwickeln? Immerhin sind wir am äußersten Zipfel des südamerikanischen Halbkontinents, an der sturmreichsten Küste aller Weltmeere überhaupt, mit einer Sturmhäufigkeit von mehr als dreißig Prozent im Jahresmittel.

Nein, mir wird klar, daß es so nicht geht. Wir müssen den Kurs ändern und zumindest den Versuch machen, der schottischen Yacht zu helfen. Zur Zeit stehen wir nur etwa 50 sm südwestlich von BUBBLEGUM und könnten sie in acht bis zehn Stunden erreichen. Vielleicht ist es möglich, ihr die für die Küstenansteuerung erforderliche Karte zu übergeben. Auf jeden Fall aber können wir so lange in ihrer Nähe bleiben, bis uns die noch mehr als 300 sm entfernte LIENTUR ablöst. Es besteht für mich kein Zweifel, daß unsere Hilfeleistung jetzt vorrangig ist – auch wenn dies für uns ein zeitliches Opfer bedeutet. Schon die Gewißheit, daß ein Schiff in ihrer Nähe ist, wird für die entkräfteten Männer der BUBBLEGUM eine Erleichterung sein.

Bei der Mehrheit der Crew stößt mein Entschluß auf wenig Gegenliebe. Als ich den Steuermann und die ablösende Wache über die Lage der havarierten Schottin informiere und meine Absicht bekanntgebe, den Kurs auf BUBBLEGUM abzusetzen, wird dies murrend zur Kenntnis genommen. Steuermann und Wache sind der Meinung, wir würden sie ohnehin nicht finden. Daher reiche es vollkommen, wenn LIENTUR mit ihren sehr viel besseren Hilfsmöglichkeiten zu Hilfe eile. Wir selbst würden nur wertvolle Regattazeit verlieren und uns möglicherweise selbst in Gefahr begeben.

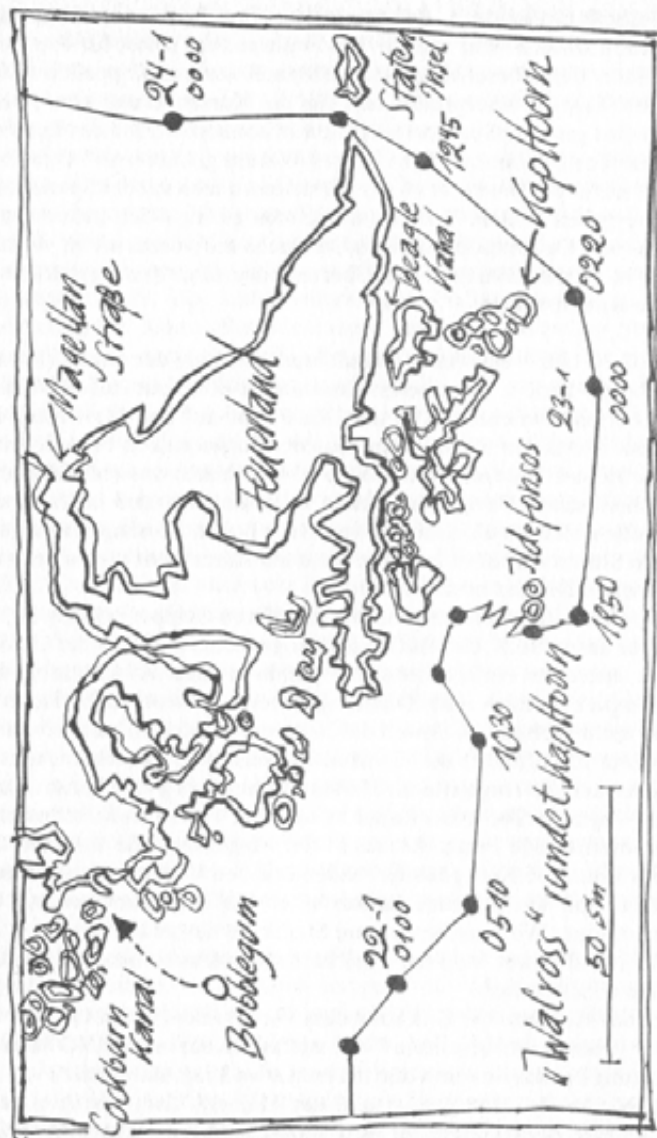
Sicher ist auch dieser Standpunkt – besonders in einer so harten Regatta wie dieser – nicht falsch und zur Not auch moralisch vertretbar. Aber er deckt sich nicht mit meiner Auffassung von der Pflicht zur Hilfeleistung auf See. Und in diesem Fall bin ich nicht bereit, Kompromisse einzugehen. Es ist einer jener »einsamen Kapitänsentschlüsse«, die man in prekären Lagen als Skipper durchzustehen und zu rechtfertigen hat – auch vor sich selbst.

Deshalb bin ich froh, daß wenigstens Opa Pele, unser Smut, die Situation ähnlich sieht wie ich. Und während ich selbst für den Rest der Nacht damit beschäftigt bin, die Standlinien und Koppelkurse der letzten Tage zu überprüfen, um für die Kursänderung von einem möglichst genauen Standort ausgehen zu können, wird in der Kombüse eine Torte gebacken. Eine Torte? Warum gerade jetzt? Opa Pele bäckt sie für die BUBBLEGUM, der wir sie zusammen mit der Spezialkarte übergeben wollen. Toll, wenn uns das gelänge! Ich kenne Opas Koch- und Dekorationskunst und versuche mir vorzustellen, wie auf mich in solcher Situation die Überreichung einer frischgebackenen Torte wirken würde.

Um 02.30 Uhr – eine halbe Stunde nach Eingang der ersten Notrufmeldung – ändern wir unseren Kurs von rw 090 Grad auf 040 Grad. Wir hoffen, zwischen 14.00 und 16.00 Uhr auf den Havaristen zu stoßen. Dabei bin ich mir durchaus der Schwierigkeit bewußt, eine unter kleiner Besegelung fahrende 43-Fuß-Yacht ausschließlich mit astronomischen Navigationsmitteln zu orten. Ich muß mich darauf einstellen, daß ich die Schottin wegen der hohen Dünung der vergangenen Sturmtage selbst bei guter Sicht auf kaum mehr als ein bis zwei Seemeilen Distanz ausmachen kann.

Um 09.00 Uhr erreicht uns ein Anruf von Skipper McGowan, in dem er uns mitteilt, daß das Leck zwar gedichtet sei, aber die Gefahr eines erneuten Aufbrechens der provisorischen Abschottung der Achterpiek bestehe. Alles Dichtungsmaterial sei verbraucht, Reserve nicht mehr vorhanden. Soweit das Notruder es zulasse, halte er weiter Kurs auf die Einfahrt des Cockburn-Kanals. Mit Erleichterung reagiert er auf die eingeleiteten Hilfsmaßnahmen: 1.) daß LIENTUR auf dem Weg zum Cockburn-Kanal ist und ihre Hilfe für die schwierige Weiterfahrt nach Punta Arenas in der Magellanstraße anbietet; 2.) daß wir unseren Kurs geändert haben und den Versuch unternehmen wollen, ihm die fehlende Seekarte für die Küstenansteuerung zu überbringen. Wir tauschen unsere Standorte aus und vereinbaren, in Zukunft alle zwei Stunden Funkkontakt aufzunehmen und unsere Kurse abzustimmen.

Zunächst haben wir Glück mit dem Wetter. Bei gut 6 Bft laufen wir unter Reacher und gerefftem Groß mit fast 9 Knoten auf NNO-Kurs in Richtung BUBBLEGUM und dürften jetzt etwa 35 sm südwestlich von ihr stehen. Da die Sicht gut ist und der Himmel klar, bestehen ganz brauchbare Bedingungen für astronomische Standortüberprüfungen,



die wir nutzen wollen, zumal auch die hohe Dünung vom Vortag langsam nachläßt.

In der Morgendämmerung, als ich noch in der »Funke« beschäftigt bin, gelingt es der Wache, den Stern Canopus zu peilen. Die sofort ausgerechnete Standlinie stimmt gut mit unserem Koppelkurs überein. Ähnlich günstig verläuft die Sonnenpeilung, die ich um 08.40 Uhr mache. Doch bei der Standlinieneintragung der anschließenden Peilung von 11.50 Uhr gibt es ein böses Erwachen. Die ausgerechnete Standlinie steht im krassen Gegensatz zum ausgerechneten Koppelkurs. Wenn sie richtig ist, haben wir eine Versetzung von fast 30 sm nach NNW gehabt, was eine völlig andere Position gegenüber BUBBLEGUM bedeuten und unsere gesamte Planung für ein Treffen in Frage stellen würde. Mir läuft es kalt den Rücken hinunter...

Wo steckt der Fehler? Mehrere Kontrollrechnungen bestätigen die neue Standlinie. Mir bleibt nicht viel Zeit zum Nachdenken, denn es ist gleich 12.00 Uhr, und ich muß meinen Bericht und unseren Standort an die Whitbread-Flotte und an BUBBLEGUM durchgeben.

Ich sauge mir also einen Standort aus den Fingern, der nicht in totalem Widerspruch zu unserer vorausgegangenen Positionsmeldung steht, andererseits aber die neue Situation mit berücksichtigt. Nun wird auf dem WALROSS während der nächsten Stunden mit drei Standorten gearbeitet: a) dem neuen richtigen, b) dem alten, dessen Fehler noch nicht analysiert ist, und c) einem fingierten, um nach außen keine Verwirrung zu stiften. Außerdem gewinnen wir dabei etwas Zeit zum Luftholen.

Schlechte Aussichten

Wir tragen der neuen Situation Rechnung und ändern den Kurs von bisher 040 auf 095 Grad. Der neue Kurs ist so festgelegt, daß weiterhin eine Chance besteht, die Schottin zu treffen. Andererseits ist aber auch das Aufgeben dieses Plans und ein Abdrehen auf Kap Hoorn einkalkuliert. Der Zeitpunkt für ein Treffen verschiebt sich unter den neuen Bedingungen auf den späten Nachmittag. Leider – denn je später es wird, desto ungünstiger werden die Sichtverhältnisse und damit auch die Chancen, den Kameraden zu orten.

Außerdem verschlechtert sich das Wetter; eine Front zieht auf, die Bewölkung nimmt zu und die Sicht rasch ab. Jetzt geht es darum, dem Navigationsfehler auf die Spur zu kommen. Wie war das möglich? Noch in der Nacht vor der Entscheidung, unseren Kurs zu ändern,

hatte ich die Sternberechnungen der Wachen überprüft, aber keine Abweichung festgestellt; die gezeichneten Standlinien stimmten mit dem Koppelkurs überein. Die von den Wachen angenommene Stromversetzung vom gestrigen Vormittag hatte ich dann *nicht* mehr kontrolliert.

Daß *hierin* neben einigen anderen Ungenauigkeiten der entscheidende Fehler lag, sollte sich erst in den nächsten Stunden herausstellen. Zur Zeit vermute ich jedoch noch keine Divergenz, denn auch die letzte Standlinienberechnung des Sternes Canopus bestätigt (anscheinend) die angenommene Stromversetzung. Doch dann entdecke ich, daß die Wache bei der Übertragung der Werte in die Karte einen kräftigen Bock geschossen hat. Es ist eine der merkwürdigen Verkettungen von Zufällen, bei denen der eine Fehler den anderen aufhebt, so daß ich eine Kontrolle der Eintragungen zunächst nicht für erforderlich hielt. Nun muß dies mit Nachdruck geschehen, und zwar rasch. Doch leider sind mir Wachführer und Steuermann dabei keine Hilfe; ihr Einsatz erschöpft sich in Rechtfertigungsversuchen, die eher Zeit kosten, als daß sie zur Klärung beitragen. Die Stimmung ist gespannt, und wer kann, zieht sich in die Kojen zurück.

Der Zustand ist höchst unbefriedigend, und ich mache mir Gedanken: Vielleicht ist es meine Schuld, weil ich von der Navigation bis zu den ständigen Funkkontakten alles selber erledigte. Die Navigationspannen sind mir unter die Haut gegangen, und ich mache mir Vorwürfe, daß ich die Eintragungen der Wachen nicht genau überprüft habe. Gott sei Dank bestätigt die Standlinie um 14.00 Uhr den neuen Standort, und ich finde langsam meine Ruhe zurück.

Um 14.10 Uhr fragt LIENTUR nach BUBBLEGUMS neuester Position, ihrem derzeitigen Kurs und Lagebericht. Der Tender kann erst morgen nachmittag am Cockburn-Kanal eintreffen und bittet uns, diese Nachricht an die Schottin weiterzugeben.

Zu 15.00 Uhr war ein neuer Funkkontakt zwischen McGowan und uns vereinbart. Aber der Skipper meldet sich nicht. Wir versuchen vergeblich, ihn über UKW-Kanal 16 und auf anderen Frequenzen zu erreichen. Umsonst. Was jetzt? Ich entscheide mich, unseren bisherigen Kurs beizubehalten, der alle Möglichkeiten einschließt: das Zusammentreffen mit dem kaum weiter als 20 bis 30 sm entfernten Havaristen, notfalls aber auch ein Abdrehen auf Kap Hoorn.

Der Himmel hat sich inzwischen zugeschmiert, so daß wir auf weitere Sonnenstandlinien verzichten müssen. Da auch die Sicht nachläßt, verschlechtern sich die Voraussetzungen für ein Treffen be-

trächtlich. Ich mache mir große Sorgen um unsere schottischen Freunde; war alles umsonst?

Um 15.30 Uhr ruft uns das Antarktis-Forschungsschiff der britischen Navy ENDURANCE. Es hat gerade den Beagle-Kanal verlassen und befindet sich auf dem Weg zum Kap Hoorn, um sich an der Hilfsaktion für BUBBLEGUM zu beteiligen. Wir geben einen ausführlichen Lagebericht, woraufhin die ENDURANCE uns mitteilt, daß sie das Kap voraussichtlich kurz nach Mitternacht erreichen und dann erneut Kontakt mit uns aufnehmen wird.

Um 17.00 Uhr liegt immer noch kein Lebenszeichen der Schottin vor, und auch unsere Anrufversuche auf allen Frequenzen bleiben unbeantwortet. Als sich LIENTUR kurz danach meldet, können wir ihr nur sagen, daß unser Kontakt zu dem Kameraden seit Stunden abgerissen ist. Unter diesen Umständen sind die Chancen für ein Treffen sehr gering geworden. Bald wird es dunkel sein, und wir stehen nur noch 40 sm vor der Küste!

Obwohl BUBBLEGUM zu diesem Zeitpunkt nur ein paar Seemeilen von uns entfernt sein kann, scheint es mir unsinnig, aufs Geratewohl nach ihr zu suchen. Ich werde noch den nächsten Funkkontakt mit ENDURANCE und LIENTUR abwarten, dann aber in Richtung Kap Hoorn abdrehen. Zuvor werden wir jedoch nach Einbruch der Dunkelheit noch einige weiße Signalkörper abfeuern, da eine kleine Möglichkeit besteht, daß die Kameraden sie auf eine Entfernung von einigen Seemeilen wahrnehmen und mit Leuchtsignalen antworten können.

Um 21.00 Uhr suchen wir erneut Funkkontakt zu BUBBLEGUM aufzunehmen – wieder vergeblich. Wir sind jetzt seit sechs Stunden ohne jedes Lebenszeichen von dem Havaristen und kündigen auf allen vereinbarten Frequenzen an, daß wir um 21.20 Uhr zwei weiße Raketen schießen werden. Falls bis zehn Minuten danach keine Antwort per Funk oder irgendein Lichtsignal erfolgt, werden wir direkten Kurs auf Kap Hoorn nehmen.

Eine halbe Stunde vergeht; unsere Leuchtsignale bleiben unbeantwortet. Es hilft nichts – wir müssen abdrehen, um nicht selbst in Gefahr zu geraten. Der neue Kurs wird auf 128 Grad festgesetzt. Er führt geradewegs zum Kap. Mir ist dabei alles andere als wohl: Acht Stunden sind wir jetzt ohne Lebenszeichen von BUBBLEGUM! Da bleibt es jedermanns Phantasie überlassen, sich die schlimmste Situation auszumalen, in die eine Yacht an dieser unwirtlichen Küste geraten kann. Ein schwacher Trost ist, daß das Wetter ziemlich handig bleibt

und LIENTUR in spätestens 15 bis 20 Stunden vor dem Cockburn-Kanal eintreffen wird.

Probleme an Bord

Als ich mich nach diesem anstrengenden Tag ein wenig langlege, finde ich keine Ruhe. Nicht einmal eine so außergewöhnliche Situation wie der Hilferuf einer anderen Yacht und die sich nähernde Küste Südamerikas läßt die in den letzten Wochen an Bord aufgebauten Konflikte so weit in den Hintergrund treten, daß wir zu gemeinsamem, solidarischem Handeln kommen. Meine Anweisungen werden zwar befolgt, aber lustlos und ohne verantwortliches, kreatives Mitdenken. Kein Wunder, daß es dabei zu Navigationsfehlern kommt, die sehr ärgerliche, wenn nicht sogar folgenschwere Konsequenzen haben können. Doch was ist *mein* Anteil an dieser Situation? Wie konnte es dazu kommen? Warum gelang es weder mir noch einem anderen Crewmitglied, einen Weg zu finden, die schwelenden Konflikte auszutragen? Oft habe ich darüber nachgedacht – eine Antwort hat keiner von uns gefunden.

Ich bin an sich gern bereit, die Schwierigkeiten auf die sehr junge und seglerisch wenig erfahrene Crew zurückzuführen. Doch ich weiß, daß damit höchstens ein Teil unserer Probleme erklärbar ist. Eine nicht unwesentliche Rolle spielt sicher auch meine mangelnde Beteiligung in der entscheidenden Vorbereitungsphase und mein beruflicher Streß vor Beginn der Reise. Eigenartig ist nur, daß die Konflikte in erster Linie bei seglerischen und navigatorischen Problemen entstehen, während wir sonst im Bordalltag recht gut miteinander auskommen. Nicht nur beim Skatspielen, sondern auch bei vielen anderen Aktivitäten gibt es Gemeinsamkeiten und Spaß. Doch richtet sich der häufigste Vorwurf gegen meine Art der Schiffsführung und dagegen, daß ich zu grob mit Schiff und Material umgehe, die Segel zu spät kürze und zu gewagt segle. Ich selbst aber rege mich darüber auf, wenn bei Manövern zu sehr abgefallen und wertvolle Höhe verschenkt wird, wenn die Fallen nicht richtig durchgesetzt, die Schoten zu lose gefahren werden oder am Ruder geschludert wird.

So ist der heutige Tag – als Folge und vielleicht als Symbol dieser Kontroverse – dadurch gekennzeichnet, daß ich in letzter Zeit immer mehr zum Alleinakteur wurde, die anderen immer weniger in Entscheidungsprozesse einbezog und glaubte, mich nur noch auf mich selbst verlassen zu können. Genau das aber muß unterschwellig zu

weiterer Eskalation geführt haben. Besonders deutlich wurde es am Verhalten des Steuermanns. Als ich ihn kurz nach 21.00 Uhr darum bat, die beiden Raketen aus dem Signalschapp zu holen, weigerte er sich entschieden mit dem Argument, wir hätten nur sechzehn davon und könnten es uns nicht leisten, für einen solchen Zweck zwei zu verschwenden. Erst nach einem massiven Hinweis auf den vorliegenden Notstand und das zwingende Gebot, alles zur Hilfeleistung nur Mögliche zu tun, wurden die Raketen geholt und widerwillig abgefeuert. Leider ohne Erfolg. Es war ohnehin das letzte, was wir für die Kameraden da draußen tun konnten...

Auch die anschließende Diskussion um die zweckmäßigste Ansteuerung von Kap Hoorn führt zu keiner Einigung oder gemeinsam getragenen Entscheidung. Wieder muß ich von meiner »Schifferautorität« Gebrauch machen. Es ist keine gute Voraussetzung für die möglicherweise schwierigen nächsten Tage. – Noch einmal überprüfe ich in Gedanken meine Argumente für die Ansteuerung der Küste und des Kaps:

a) Der äußerste Zipfel Südamerikas ist außerordentlich zerklüftet und reich an Fjorden, die tief ins Land vordringen, sowie zahlreichen, der Küste vorgelagerten Inseln, Klippen und Untiefen. Auf dem relativ flachen Küstenschelf ist mit Strömungen zu rechnen, die in Stärke und Richtung schwer einzuschätzen sind. Auch das Seehandbuch macht hierüber nur sehr ungefähre Angaben. Wichtigste Navigationshilfe bei dem hier flach und signifikant ansteigenden Küstenschelf ist das Echolot. Das aber hatten wir von Auckland per Flugzeug nach Deutschland schicken müssen, da eine Reparatur des defekten Gerätes in Neuseeland nicht möglich gewesen war. Erst in Mar del Plata wird es wieder einsatzfähig an Bord sein. Ein schwacher Trost!

b) Die Ansteuerung der Hermite-Inselgruppe mit ihrem südlichsten Punkt, Kap Hoorn, macht bei guten Sichtbedingungen wenig navigatorische Schwierigkeiten. Das Kap selbst ist ein hoher Felsen und weithin sichtbar. Bei Nacht oder schlechter Sicht umsegelt man ihn tunlichst in weitem Bogen.

c) Hinsichtlich des Wetters scheint gedämpfter Optimismus angebracht. Der Luftdruck ist in den letzten Stunden gleichmäßig gefallen, die Sicht hat sich verschlechtert, und der Wetterbericht, den wir von der ENDURANCE für die Nacht und den folgenden Tag erhalten haben, lautet: »Zunehmende Schauertätigkeit bei westlichen Winden um 5 Beaufort. Verschlechterung der Sichtverhältnisse in Regenböen auf 3 bis 5 Seemeilen.« Zudem warnt das Seehandbuch vor sehr plötzlich

auftretenden Stürmen – ohne vorherige Ankündigung am Barographen. Die relative Sturmhäufigkeit liegt im Januar bei über dreißig Prozent!

d) Aus alledem folgt für mich ganz klar, daß unter den gegebenen Umständen eine direkte Ansteuerung der Hermite-Gruppe mit dem Felsen von Kap Hoorn zu riskant ist. Es gibt in dieser Gegend zu viele Untiefen und Felsenriffe – nicht umsonst ist die Zahl der hier gestrandeten Schiffe so groß! Das geringere Übel wäre dann schon, das Kap überhaupt nicht in Sicht zu bekommen und in großem Bogen die Staaten-Insel zu umsegeln, statt durch die Le-Maire-Straße nordwärts zu gehen.

Nach diesen, wie ich finde, ziemlich einleuchtenden Überlegungen fällt mir der Entschluß leicht, zunächst auf 128 Grad weiterzulaufen. Auf diesem Kurs liegen die Islas Ildefonso, eine kleine Inselgruppe, die uns eine sichere Standortbestimmung ermöglicht. Dieser Zwerg-Archipel liegt 12 bis 14 sm vor der Küste und rund 65 sm vom Kap entfernt. Er hat ringsum freies tiefes Wasser, ist also gefahrlos anzusteuern und obendrein gut zu finden, da seine Felsen fast zweihundert Meter hoch schroff aus dem Wasser ragen. Nichts scheint mir logischer, als diese Gelegenheit für eine eindeutige Ortsbestimmung zu nutzen.

Soweit also die Überlegungen, die ich in meiner Kojen für den weiteren Reiseverlauf anstelle, nachdem wir seit acht Stunden ohne Verbindung mit unseren schottischen Freunden sind. Wir befinden uns jetzt etwa 120 sm von den Ildefonsos entfernt und können damit rechnen, sie am nächsten Tag um die Mittagszeit zu passieren. Einen besseren Ausgangspunkt für die Umsegelung des Kaps können wir uns gar nicht wünschen.

Wachführer und Steuermann beurteilen die Lage indes völlig anders. Ihnen ist ein Kurs so dicht unter der Küste und eine direkte Ansteuerung der Ildefonso-Gruppe zu gefährlich. Sie wollen lieber weiter südwärts parallel zur Küste weiterlaufen und ohne festen Bezugspunkt das Kap dann direkt ansteuern. Sie sind sicher, es auch bei Nacht und ohne Echolot zu finden.

Mir kommt das recht optimistisch vor, und ich halte meine Entscheidung, die Ildefonsos als Peilobjekt zu nutzen, nach wie vor für richtiger. Doch nach längerem Palaver lasse ich mich auf den Kompromiß ein, zunächst parallel zur Küste zu laufen und erst mit Hellwerden die Inselgruppe anzusteuern.

Um 22.30 Uhr meldet sich das britische Marineforschungsschiff ENDURANCE ein letztes Mal. Dort hat man entschieden, die Hilfsaktion abubrechen und in den Beagle-Kanal zurückzulaufen. Unter den gegebenen Wetterbedingungen reiche es aus, daß die chilenische LIENTUR Kurs auf den Havaristen genommen habe, die ihm ja auch wesentlich näher sei.

(Wie wir später in Mar del Plata von den Offizieren der ENDURANCE erfahren, war dort in diesen Stunden allerlei los. Auf mehreren Kanälen lief der Funkverkehr gleichzeitig zwischen LIENTUR, den Küstenstationen und Buenos Aires. Dabei fielen die Einschätzungen recht unterschiedlich aus: Während ein Teil der Verantwortlichen der Meinung war, daß sich hier eine britische Yacht in einer äußerst gefährlichen Lage befinde und die Hilfsaktion erst abgebrochen werden dürfe, wenn die Yacht eindeutig außer Gefahr sei, wollte der andere Teil die Hilfe gleich einstellen, da man politische Verwicklungen in den chilenischen und argentinischen Grenzgewässern befürchtete. Uns fehlte damals das rechte Verständnis dafür, aber die Ereignisse des Falklandkrieges erscheinen uns heute als späte Rechtfertigung.)

Wir schreiben Freitag, den 22. Januar – es ist der 29. Reisetag dieser Etappe. Um 02.00 Uhr empfangen wir endlich ein Lebenszeichen von BUBBLEGUM! Großes Aufatmen und allgemeine Erleichterung! Die Erklärung für ihr langes Schweigen ist folgende: Kurz nach dem letzten Funkkontakt mit uns um 13.00 Uhr brach auf der Schottin der als Notruderpinne verwendete Spinnakerbaum. Wieder trieb die Yacht einige Stunden ruderlos in der schweren See, bevor der zweite Spi-Baum als Ersatz montiert werden konnte. Bei diesen Arbeiten muß die Erdung der Antenne gebrochen sein, ohne daß es bemerkt wurde. Das war, wie sich jetzt erst herausstellte, der Grund für die erfolglos gebliebenen Funkversuche. McGowan bittet uns, ein Telegramm an die Angehörigen in Schottland zu übermitteln, was uns mit Relais-Unterstützung der spanischen Yacht LICOR dann auch gelingt.

Um 03.40 können wir BUBBLEGUMS neue Position und einen Lagebericht an LIENTUR weitergeben. Darauf nimmt das chilenische Kriegsschiff direkten Kurs auf den Havaristen und trifft ihn am Nachmittag des folgenden Tages in der Einfahrt des Cockburn-Kanals. Das ist mehr als Glück, denn LIENTUR kann im letzten Augenblick verhindern, daß die Yacht auf einer gefährlichen Untiefe strandet. Bald danach trifft ein zweites chilenisches Schiff ein, das

BUBBLEGUM auf den Haken nimmt und nach Punta Arenas einschleppt. Hier erhält sie ein neues Ruder, und auch das Leck wird repariert. McGowan folgt später dem Feld, aber die Regatta ist für ihn natürlich gelaufen.

Navigation ist, wenn man...

Damit ist das Kapitel BUBBLEGUM für uns abgeschlossen. Aber unsere nautischen Probleme sind, wie sich bald zeigen soll, keineswegs gelöst. Nachdem ich einige stichwortartige Aufzeichnungen über die wichtigsten Ereignisse der letzten Stunden gemacht habe, gehe ich um 04.30 mal wieder zur Kojе. Aber die zum Schlafen notwendige Entspannung will sich nicht einstellen – zu viel geht mir im Kopf herum. Ich versuche es mit Joga-Übungen und Atemtraining und spüre, wie ich mich von den Anstrengungen der letzten Tage langsam löse.

Als ich nach einer Stunde wieder wach bin, fühle ich mich gestärkt und entspannt. Im Unterbewußtsein muß mich auch während des Schlafes die bevorstehende Umsegelung des Kaps beschäftigt haben, denn schon beim Aufwachen sind meine Gedanken voll auf den vor uns liegenden Tag konzentriert. Die verschiedensten Möglichkeiten gehen mir durch den Kopf: Was wird, wenn kurz vorher einer dieser plötzlichen starken Stürme aufkommt? Der Zustand unserer Besegelung ist nicht der allerbeste. Und was, wenn wir außerdem schlechte Sicht haben? Zu dumm, daß wir ohne Echolot sind; das macht alles noch komplizierter.

Auch die Entscheidung, zunächst die Ildefonsos anzusteuern und dann erst Kap Hoorn, wäge ich wegen der massiven Einwände der anderen Crewmitglieder nochmals sorgfältig ab, komme aber zum gleichen Ergebnis wie am Vorabend. Ich gehe Dauer und Ablauf der verschiedenen Manöver durch, überdenke dabei alle nur möglichen Komplikationen, Sicherheitsprobleme, Ausrüstungsfragen und den bestmöglichen Einsatz eines jeden Crewmitglieds. Danach drängt es mich aus der Kojе.

Es ist kurz vor 06.00 Uhr. Das Anemometer zeigt 6 Bft, der Himmel ist bedeckt, die Sicht liegt bei etwa acht Meilen, und es sieht nach Regen aus. Die See hat sich leicht beruhigt, unter der Windsee steht aber immer noch eine sehr lange Dünung von mehreren Metern Höhe. Der Luftdruck ist auf 999 Millibar gefallen. Nach Auskunft der Wache zeigt der Wind zunehmende Tendenz.

Unter Deck studiere ich noch einmal Handbücher und Karten.

Dann bitte ich die Wache, den Himmel genau zu beobachten und mich sofort zu rufen, sobald die Sonne sich nur einen Moment zeigt. Jetzt muß jede Möglichkeit zur Überprüfung unseres Standorts genutzt werden. Gegen 09.00 Uhr scheint eine solche Chance gegeben: In der Nähe der Sonne wird der Himmel etwas heller. Dann kommen hin und wieder für wenige Sekunden zwischen den dahinjagenden Wolken die Sonnenränder schwach durch. Die Kimm ist grau verschwommen; Wasser und Himmel sind in ihrer Farbe kaum zu unterscheiden. Die Sonne ist so blaß, daß ich ohne Filter arbeiten muß. Unser WALROSS macht erhebliche Sprünge, und der Seegang ist so hoch, daß er nur selten die vermeintliche Kimm freigibt. Noch nie habe ich unter so ungünstigen Bedingungen eine Sonnenpeilung gemacht. Aber was soll's? Wir brauchen dringend einen Standort!

In dieser Situation kommt es zu dem schwersten Eklat der Etappe. Die Wache hatte kurz vorher die Segel geschifft; das eigentliche Manöver war bereits beendet. Da die Sonne bei meinen Peilversuchen häufig hinter dem Reacher verschwindet, weise ich den rudergehenden Wachführer an, so zu steuern, daß sie für mich sichtbar bleibt. Darauf antwortet er, das Manöver sei noch nicht beendet, und ich könne die Sonne ja anschließend schießen... Ich bin wütend und außer mir über so wenig verantwortliches Mitdenken eines Wachführers in einer navigatorisch so kritischen Situation – auch wenn er erst 22 Jahre alt ist und gerade seine ersten Wachführererfahrungen sammelt. Ist unser Ausbildungskonzept richtig, jedem auf dieser Reise die Chance zu geben, Wachführererfahrungen zu machen? Mir kommen Zweifel – in Situationen wie dieser wäre mir ein erfahrener und reiferer Wachführer lieber; aber auch die Frage nach *meinem* Anteil an der verfahrenen Situation stellt sich gleich wieder. Unter Deck empfängt mich eisiges Schweigen. Ich spüre, wie nahe ich daran bin, erneut zu explodieren. Die Überprüfung meiner Messungen ergibt eine Standlinie fast parallel zur Küste, die mit geringen Abweichungen zum Koppelkurs paßt. Danach sind es noch etwa 20 sm bis zu den Islas Ildefonso. Ich kalkuliere einen mitlaufenden Strom von 1 bis 1½ Knoten ein und ändere den Kurs auf 073 Grad, um direkt auf die Inselgruppe zulaufen zu können. Da mir der errechnete neue Kurs etwas merkwürdig vorkommt, löse ich den Wachführer am Ruder ab und bitte ihn um eine Kontrollrechnung zu meiner Standlinienberechnung.

Die Sicht hat sich weiter verschlechtert. Sie beträgt nur noch 2 bis 4 sm, während der Wind kräftig zulegt. Um 11.00 Uhr stecken wir das

zweite Reff ein und eine halbe Stunde später das Sturmreiff. Mittlerweile weht es mit gut 9 Bft von achtern. Der schwere Reacher wird immer noch ausgebaumt an Steuerbord gefahren, und wir laufen mit ihm Rekordgeschwindigkeit von 18 Knoten im Surf. Unser Speedometer steht mal wieder am Anschlag. Was für ein faszinierendes Segeln!

Aller Ärger ist wie weggeblasen. Unser WALROSS schießt auf den Wellenkämmen dahin, das Ruder beginnt zu singen, der Rumpf zu summen. Man spürt, wie das Rigg aufs äußerste belastet ist, und auch der Rumpf steht unter Hochspannung und fängt an, leicht zu zittern. Bei der Wache kommt echte Segelbegeisterung auf. Adolf beobachtet gespannt das Speedometer und verkündet händereibend jeden Anschlag. Adam läßt sich weniger anmerken, aber auch seine Augen leuchten.

Es ist einige Zeit vergangen, als der Wachführer wieder an Deck kommt. Da er nichts sagt, gehe ich davon aus, daß meine Rechnung richtig war. Erst nachdem er eine Weile im Cockpit gehockt hat, bemerkt er beiläufig, meine Standlinie sei falsch, und ich hätte mich im Azimut vertan. Mich trifft fast der Schlag: eine so wichtige Nachricht ganz nebenbei – und so viel verlorene, wertvolle Zeit in einer Situation, in der es auf jeden Moment ankommen kann! Ich habe Mühe, mich zu beherrschen.

Sofort lasse ich mich am Ruder ablösen und eile in die Navigation. Richtig – ich habe einen Flüchtigkeitsfehler gemacht und eine um 30 Grad falsche Standlinie eingetragen. Gut, das muß ich auf meine Kappe nehmen. Aber wie kann ein Wachführer eine derart wichtige Information so lange zurückhalten? Wir sind also seit einer Stunde mit falschem Kurs der zerklüfteten Küste Feuerlands entgegengejagt und stehen womöglich schon dicht davor.

Nach unserem Koppelbesteck sind wir zu diesem Zeitpunkt keine 10 sm von der Ildefonso-Gruppe entfernt. Die Unsicherheit, die durch den Fehler entstanden ist, zwingt uns jetzt zu äußerster Wachsamkeit und ständigem Ausguck nach allen Seiten.

Auch der Himmel wird weiter beobachtet. Vielleicht scheint die Sonne ja ein weiteres Mal durch den Wolkenschleier – selbst wenn es noch so verschwommen ist. Die Sicht beträgt weiterhin nur knappe 4 Meilen, und der Wind hat noch mehr zugelegt. Es regnet; die Aussichten für eine Peilung sind alles andere als gut. Schließlich gelingt doch eine neue Peilreihe. Jede Peilung wird sofort an die Navigation weitergegeben, wo der Steuermann sie so schnell wie

möglich auswerten und ein Plotting zeichnen soll.

Unsere Situation ist verdammt ungemütlich! Die Ildefonsos können jeden Moment an Backbord, Steuerbord oder voraus auftauchen. Wir lassen den Horizont ringsum nicht mehr aus den Augen, und ich überlege, ob es nicht ratsam sei, wegen der schweren Sturmböen von inzwischen über 50 Knoten (Windstärke 10) den Reacher zu bergen. Doch wir lassen ihn stehen; vier Meilen Sicht sind eine ausreichende Sicherheit für schnelle Manöver, um uns von etwa direkt voraus auftauchenden Felsen freizusegeln. Trotzdem machen mich die Unsicherheit unseres Standortes und das sich rasch verschlechternde Wetter ziemlich nervös.

Bange Stunden

Um 12.30 Uhr kann ich querab an Backbord ganz schwach die Silhouette einer Bergkuppe oder Insel ausmachen. Sie ist nur schwer zu erkennen und verschwindet zwischendurch immer wieder in Dunst und Regen. Demnach stehen wir südlich der Ildefonsos, also just dort, wo wir stehen sollen. Den Abstand schätze ich auf etwa 5 Meilen, und auch die Höhe von knapp 200 Metern dürfte hinkommen. Also alles in Ordnung? Skepsis und Vorsicht bleiben angebracht – ich lasse den Kurs ändern, weiter nach Süden, parallel zur Küste.

Wenig später herrscht große Unruhe unter Deck. Nach den Standlinienergebnissen des Steuermanns befinden wir uns nicht *südlich*, sondern *nördlich* der Inselgruppe! Die Bergkuppe an Backbord würde danach nicht zu den Ildefonsos, sondern zum nördlich davon gelegenen Festland gehören. Eine so große Abweichung vom Koppelkurs scheint mir unwahrscheinlich – eher mißtraue ich meinen Sonnenpeilungen, bei denen ich den Horizont mehr geschätzt als wirklich gesehen habe. Zunächst bleibe ich an Deck und halte mit der Wache angespannt Ausguck nach weiteren Küstenlinien. Nichts zu sehen. Wenn wir wirklich nördlich der Inselgruppe stehen sollten, müßte doch mehr zu sehen gewesen sein als diese eine Bergkuppe, oder zumindest hätten jetzt weitere auftauchen müssen. Die Sicht hat sich nicht verschlechtert. Ein gewisser Trost ist es, daß die gefährlichen Klippen in diesem Gebiet erst unmittelbar vor der Küste bzw. den Inseln anfangen und wir außerdem sauberes Wasser haben. Beim besten Willen kann keiner von uns etwas Verdächtiges ausmachen. Ich gehe deshalb unter Deck, um mir Plotting und Karte anzusehen.

Zu verstehen ist da unten nichts; alle schreien durcheinander. Als

ich den Steuermann um sein Plotting bitte, redet er wie wild auf mich ein und bemüht sich, mir etwas klarzumachen, was ich aber nicht verstehe. Ich versuche abzuwehren und will die Karte und seine Eintragungen sehen. Statt des Plottings mit den Ergebnissen meiner fünf Messungen gibt es aber nur eine einzige Eintragung – und die ist, wie auf den ersten Blick erkennbar, auch noch falsch, da das Plotting falsch angelegt ist. Entsprechend falsch ist dann auch die Übertragung in die Karte. Aber er redet weiter mit kaum zu bremsendem Wortschwall auf mich ein, ohne zu merken, daß es jetzt Wichtigeres zu tun gibt, als sich zu rechtfertigen. Mir wird klar, daß er noch nie ein Standlinienplotting gezeichnet hat und wohl zu stolz war, sich das einzugestehen oder sich helfen zu lassen. Da sein Gerede uns nicht weiterbringt, bitte ich ihn, an Deck zu gehen und so konzentriert wie möglich Ausguck zu halten. Ich mache mich derweil an die Überprüfung seiner Berechnungen und das Zeichnen eines neuen Plottings.

Wenige Minuten später erklingt an Deck großes Geschrei. Jemand ruft: »Land an Backbord – Land an Steuerbord!« Kurze Zeit später folgt der Ruf: »Land voraus!« Ich eile an Deck. Es hat etwas aufgeklärt, und in einer Entfernung von knapp 5 sm ist tatsächlich zu beiden Seiten Land zu erkennen. Auch voraus werden verschwommene Küsten- oder Inselformationen sichtbar. Es steht jetzt eindeutig fest: Wir befinden uns etwa in der Mitte zwischen den Ildefonsos und der Küste. Bei dem Entschluß, die Inseln direkt anzusteuern, hatte ich diese Möglichkeit bei den unsicheren Stromverhältnissen genauso einkalkuliert wie ein seewärtiges Passieren. Die jetzt mehr und mehr aus dem Dunst auftauchenden Küstenlinien haben aber wenig mit dem zu tun, was ich nach Karten- und Seehandbuchstudium erwartet habe.

Irritierend ist vor allen Dingen, daß in der Passage zwischen Inselgruppe und Festland eine Menge Riffe, Inseln und Küstenlinien auszumachen sind. Gerade dort aber müßte eigentlich die Durchfahrt zur Hermite-Gruppe mit dem Felsen von Kap Hoorn entlangführen. Statt dessen nun dieses Inselgewirr! Es mag an unserer Null-Perspektive liegen, aber unheimlich ist es doch. Zudem wird die Orientierung dadurch erschwert, daß die tiefhängenden Wolken nur hin und wieder einen Blick auf die Inselvielfalt freigeben und Täuschungen leicht möglich sind.

Nein, die Sache ist mir zu unsicher! Ich entschieße mich, abzdrehen und die Ildefonsos *westlich* zu umsegeln – auch wenn wir dadurch

10 sm gegen Wind und Strom aufkreuzen müssen. Alles andere scheint mir jetzt zu riskant. Viel Zeit ist nicht zu verlieren: »All hands – alle Mann an Deck!« brülle ich durchs Luk in den Niedergang. Dann folgen die Manöveranweisungen: »Großsegel schiften – in Lee des Großsegels die ausgebaut Fock 2 bergen – jetzt den Spinnakerbaum mit dem Reacher einholen – Stagfack setzen – so hoch wie möglich an den Wind gehen!«

Was das bei mittlerweile 11 Bft und gewaltigen Sturmseen bedeutet, weiß nur, wer selbst dabei war. Das Vorschiff ist fast ständig unter hohen Seen begraben. Riesige Brecher stürzen sich auf unser Schiff und überspülen es von vorn bis achtern. Es gibt bald kaum noch einen trockenen Platz an Bord – auch unter Deck. Jeder hat seine Sicherheitsleine doppelt eingepickt, denn er weiß, daß kaum Rettung möglich ist, wenn er jetzt über Bord gewaschen wird.

Aber die Manöver klappen vorzüglich. Noch nie habe ich erlebt, daß auf dem Vorschiff unter so extremen Bedingungen derart schnell und präzise gearbeitet wurde. Wir haben zwar nach allen Seiten noch einen guten Sicherheitsabstand von 3 bis 4 sm untiefenfreien Wassers, aber jeder spürt, daß er jetzt voll gefordert ist. Auf einmal wird deutlich, zu welchen Leistungen diese Crew fähig ist. Alle Lethargie ist wie weggeblasen, keine Spur von Aggression mehr. Schade, daß wir nicht immer so an einem Strang ziehen.

Ich bitte Andreas, mit dem Peilkompaß alle erkennbaren Landmarken zu peilen, und gehe dann unter Deck, um die von mir bereits genommenen Peilungen auszuwerten.

Während das WALROSS unter kleinem Zeug mühsam gegen Sturm, Regen, hohe See und starke Strömung ankämpft, um genügend Luv für die Umsegelung der Ildefonsos gutzumachen, messen wir Windgeschwindigkeiten von über 60 Knoten, also Windstärke elf. Ich habe große Sorge, daß unsere Segel das nicht lange mitmachen werden. Wenn wir das Großsegel nicht gerade erst vor einigen Tagen – genau für solche Situationen – so gründlich nachgenäht hätten, wäre es schon längst aus den Lieken geflogen. Aber auch so traue ich ihm nicht. Trysegel und Sturmklüver werden klargemacht, um in kürzester Zeit gesetzt werden zu können. Damit können wir auch bei weiterer Zunahme des Sturmes, ja selbst bei einem Wegfliegen der zur Zeit gesetzten Segel unsere Höhe wenigstens so lange halten, bis Wetter und Sicht sich gebessert haben.

Das also ist einer dieser gefürchteten, plötzlich auftretenden Kap-Hoorn-Stürme! Und wir stecken mittendrin! Dabei kommen mir die

Ereignisse der letzten Stunden vor wie eine Erzählung aus der alten Segelschiffszeit. Schiff und Segel sind zwar besser, aber für die Navigation stehen auch uns nur Karte, Kompaß und Sextant zur Verfügung.

Zwischen 14.00 und 15.00 Uhr erreicht der Wind sein Maximum, dann läßt er leicht nach. Der Windmesser geht zurück auf 45 bis 55 Knoten (Windstärke zehn), aber das Segeln wird kaum einfacher, denn wir haben immer noch gegen eine gewaltige See anzukämpfen. Während des Freikreuzens von den Inseln nehme ich ständig Peilungen, um das mühsame Vorankommen unter Kontrolle zu halten.

Nach fünfstündigem hartem Gegenanknüppeln und sechs Kreuzschlägen, die so angelegt sind, daß die Inseln nie außer Sichtweite geraten, haben wir genügend Reservehöhe, um die *Islas Ildefonso* auf raumen Kurs südlich passieren zu können. Alles atmet auf.

Kurs Kap Hoorn

Es ist kurz nach 17.00 Uhr. Wir nehmen Kurs auf das noch 60 sm entfernte Kap. Die Sicht ist wieder schlechter geworden und beträgt nur noch 3 sm. Der Wind hat auf 8 bis 9 Bft abgenommen. Es ist ein gutes Gefühl, von einem eindeutigen Standort aus das Kap ansteuern zu können. Auch über die Strombedingungen wissen wir inzwischen mehr. Ich möchte das Kap möglichst nahe passieren, um es auch bei schlechten Sichtbedingungen peilen zu können, und lege den neuen Kurs zunächst auf 6 sm Abstand zum Land fest. Doch das ist dem Steuermann und den Wachführern wieder zu dicht – sie möchten einen größeren Sicherheitsabstand. Erneut brechen Spannungen auf.

Während die Freiwache in ihren Kojen verschwindet, klare ich die Navigation auf. Der Sturm hat hier alles durcheinandergeworfen, und meine Koje ist zum Depot für die aus dem Bücherschapp geflogenen nautischen Utensilien geworden. Am Peilkompaß, an dem ich auch unter Deck den Kurs des Rudergängers immer gut im Auge behalten kann, beobachte ich, daß die Wache den von mir angegebenen Kurs nicht einhält, sondern aus Furcht, dem Kap zu nahe zu kommen, gut 10 Grad zu weit südlich steuert. Da mir nicht nach neuem Streit zumute ist, ziehe ich es vor, das Ruder selbst zu übernehmen. Schließlich sind es nur noch etwa vier Stunden.

Draußen herrscht schwärzeste Finsternis; Wind, Gischt und gewaltige Brecher machen einen Höllenlärm. Der Sturm hat wieder zugenommen, von achtern kommen Böenfronten mit zehn bis elf Wind-



stärken herangerauscht. Wir fahren immer noch das dreifach gereifte Großsegel und haben die Fock 2 nach Steuerbord ausgebaumt. Hin und wieder überlaufen uns von achtern gewaltige Brecher. Da wir dabei gefährlich ins Geigen kommen, lasse ich die Bullentalje besetzen, damit der Großbaum beim Eintauchen ins Wasser sofort losgegeben werden kann.

Gegen Mitternacht klart es endlich etwas auf, und einige Sterne werden sichtbar. Es ist der 23. Januar – der 29. Reisetag dieser Etappe. Um 00.30 Uhr ruft Olaf, der am Deckshaus die Bullentalje besetzt hält, er glaube, an Backbord Land gesichtet zu haben. Wenig später sind alle Zweifel beseitigt: *Es ist Kap Hoorn!*

Bald darauf sehen wir sie alle: die zur Hermite-Gruppe zählende Hornos-Insel mit dem über vierhundert Meter hohen »Cabo de Hornos« – unsere Wendemarke. Und während das WALROSS vor meterhohen schwarzen Seen mit Höchsthfahrt nach Osten jagt, sind alle Mann an Deck, um das wichtigste Ereignis unserer Erdumsege-

lung nicht zu verpassen – die Umschiffung des südamerikanischen Kontinents mit seinem berühmt-berüchtigten Kap Hoorn.

Um 02.00 Uhr peilt das Kap mit nur zwei Meilen Abstand querab. Wir haben es geschafft! Es ist der Augenblick der navigatorischen Umrundung. Die Zweiliterflasche Charles Heidsieck wird entkorkt, und ich erinnere in einer kurzen Ansprache an die Seeleute, die hier zur Segelschiffszeit im Winter gefahren sind. Wir haben im antarktischen Sommer um dieses Kap kämpfen müssen, und es war hart genug. Doch nun wird uns überreich gelohnt, was wir an Kraft, Zeit und Mühe eingesetzt haben.

Das Gefühl, das mich in diesem Augenblick überkommt, dürfte dem eines Bergsteigers ähneln, der nach härtesten Anstrengungen einen hohen Gipfel bezwungen hat. Ein großes Ziel ist erreicht...

Je mehr die Morgendämmerung sich durchsetzt, um so faszinierender werden die Farben und Stimmungen. Gelb-Orange und zartes Blau taucht neben den noch immer bedrohlich düsteren Böenwolken auf – und setzt sich durch. Keine Kamera kann einfangen, was wir mit allen unseren Sinnen aufnehmen.

Es ist eigenartig, wie manchmal Dinge zusammenspielen, als seien sie inszeniert. Der Höhepunkt ist erreicht und gleitet über in einen sanften, entspannenden Ausklang: Kaum ist das Kap passiert, läßt der Sturm nach, und der eben noch dramatische Himmel klart auf. Im Schutz der feuerländischen Küste beruhigt sich die See rasch. Und auch die Spannungen an Bord lockern sich zusehends.

Ich fühle, wie meine Glieder anfangen, den Dienst zu verweigern. Die Knie werden weich, die am Ruder verkrampften Hände lösen sich, eine merkwürdige Leere und Abwesenheit überkommt mich. Mir wird plötzlich bewußt, daß ich seit mehr als sechs Stunden am Ruder stehe und seit siebzig Stunden nicht geschlafen habe.

Erschöpft, aber auch erleichtert sinke ich in meine Kojе.