

# Jenseits von Amerika

Zehnmal im Jahr peilt die „Europa“ den gesamten Kontinent im Norden – wenn die Dreimastbark Kap Hoorn rundet. Und zwar ganz stillecht unter Segeln. Ein Charter-Abenteuer der Extraklasse



PHOTOS: J. FLORES, MORALES, DEL, P. FLORES (3)

Ein Holzblock wird abgeschliffen – die Arbeit zeichnet die Hände



*Ich bin der Albatros, der auf dich wartet am Ende der Welt.  
Ich bin die vergessene Seele der toten Seeleute,  
die von allen Meeren kamen und vor Kap Hoorn kreuzten.  
Doch sie starben nicht in den tobenden Wellen.  
Sie reisen heute auf meinen Schwingen in die Ewigkeit,  
mit dem letzten Aufbrausen der antarktischen Winde.*

Inskrift am Denkmal Kap Hoorn

Eine eisige Bö fällt von den schneebedeckten Bergen in die graue Bucht von Ushuaia ein und presst die „Europa“ gegen die Pier. Kapitän Klaas Gaastra steht barfuß an Deck, seinen schweren Mantel halb geöffnet, Rauschebart, lange Locken, Goldring mit Brillant im Ohr. Seine seemannische Tauglichkeitsprüfung besteht in einem festen Blick aus stahlgrauen Augen und einem langen, kräftigen Händedruck. Endlich nickt er, Test bestanden: „Wir haben noch genau zwei Kojen frei bis Valparaiso – eine ist deine. Willkommen an Bord.“ Dann dreht er sich dem jungen Stabij-Hund zu, der gerade seinen Darm an Deck entleert: „Sirius!!! Weg da, verdamm!!!“

An Bord herrscht rege Betriebsamkeit. Die Crew ist ein junger, bunter Haufen, die Arbeitssprache holländisch-international,

wasser- und Fäkalientanks. Über der Anreiche der Pantry lehnt Marianne, Gaastras Frau, und dirigiert alles an seinen Platz: Hunderte Liter Saft und H-Milch, Dutzende Paletten Bier und Konserven, schwere Reis- und Mehlsäcke sowie zentnerweise Fleisch, Käse, Obst und Gemüse. „Wir sind voll ausgebucht, das hatten wir noch nie“, sagt sie und pustet lässig eine Haarsträhne aus der Stirn. Sorgen, wie sie auf See 65 hungrige Segler verpflegen soll, scheint sie sich nicht zu machen.

In dem fensterlosen Crewlogis, ganz achtern über dem Maschinenraum, schlafen sechs der 17 Besatzungsmitglieder. Mikes Reise endet hier in Ushuaia, er packt gerade für den Heimflug nach Alaska, wo neue Aufgaben warten: „Schlittenhunde trainieren.“ Seine Koje wird für die nächsten Wochen das Zuhause des Neuankommflings sein. Etwas

Zwei Tage später ist die „Europa“ klar zum Auslaufen. Die Schiffsglocke läutet, und die Gäste versammeln sich um den Großmast. Kapitän Gaastra gibt das Programm für die nächsten Tage bekannt. Die „Europa“ wird sich der „Regata Bicentenario“ anschließen: Zehn Segelschulschiffe der Marine aus Südamerika, Spanien und Portugal umrunden anlässlich der Feiern zum 200. Jahrestag der Unabhängigkeit Südamerikas den Kontinent. Den gestandenen Kapitäninnen der sehr viel größeren Flaggschiffe, „Esmeralda“ aus Chile und „Libertad“ aus Argentinien, war die Nervosität anlässlich der geplanten Rundung Kap Horns beim gestrigen Kapitänsdinner deutlich anzumerken.

Für Gaastra und seine Crew ist das Kap Routine: Zwischen November und April quert die „Europa“ auf ihren dreiwöchigen Expe-

## Eisbrecher

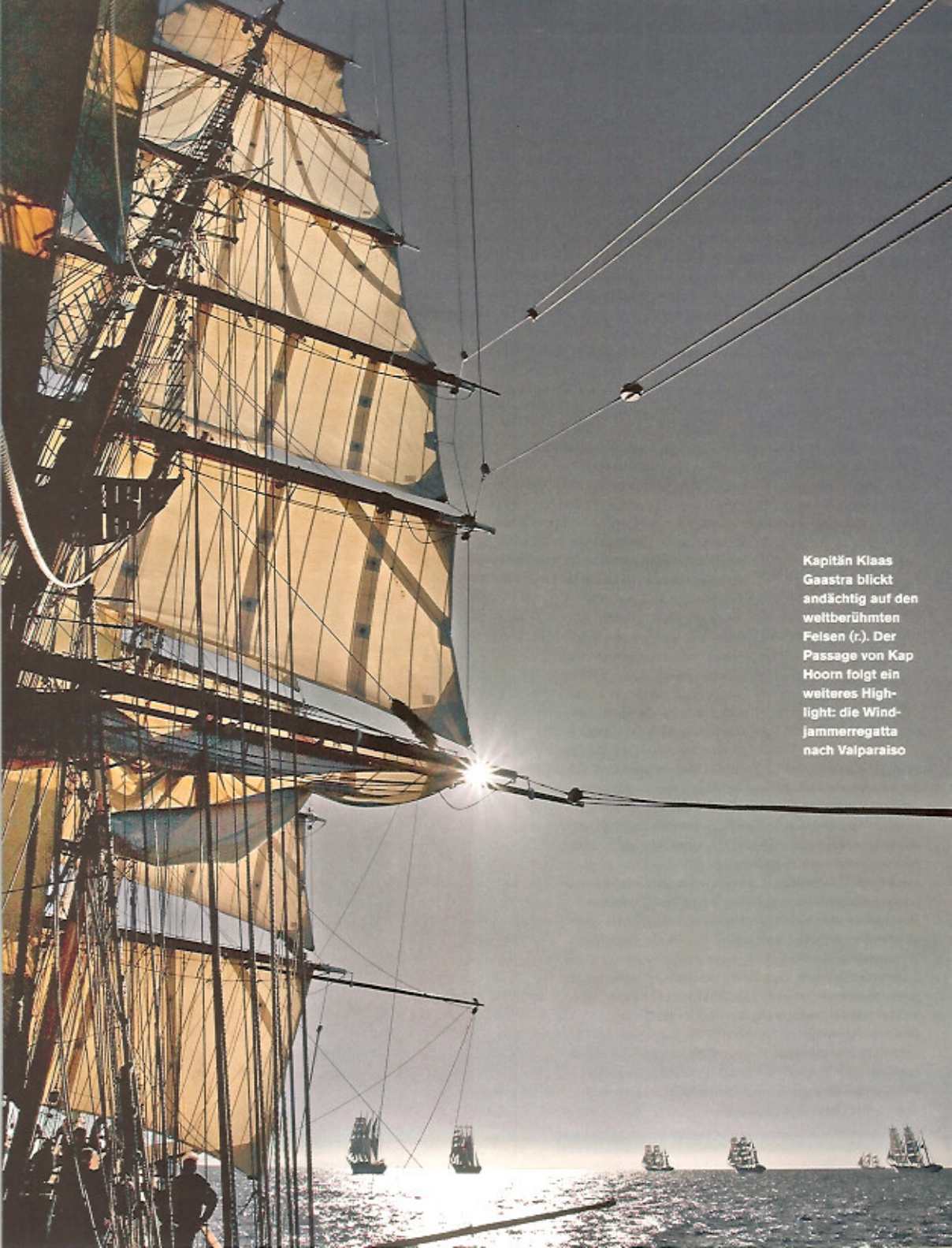
Vorsichtige Annäherung durch dicke Schollen, später klirren Gletscherbrocken im Gin

die Stimmung locker, aber professionell. Hand über Hand wandert Proviant für die nächsten Wochen von der Pier über die Gangway und verschwindet im Schiffsinneren.

Im engen Zwischendeck sind sämtliche Luken geöffnet, freier Blick auf Kühl- und Laderäume sowie gewaltige Diesels-, Frisch-

mitleidig schaut Mike auf dessen neue, schicke Segel hose, wühlt in seinem riesigen Seesack und kramt eine grob gewebte, schwarze Arbeitsjeans heraus. Modell Tischler, die vor Dreck fast stehenbleibt: „Nimm meine, wirst du brauchen“, sagt er und lacht. „Das erste Mal auf dem Schiff? Viel Spaß!“

ditionstörns in die Antarktis bis zu zehn Mal jährlich die berühmte Drakepassage – unter Segeln, als einziger Windjammer weltweit. „Die Kür kommt danach“, erklärt Jordi, der chilenische Expeditionsleiter: Zunächst geht es in die engen Fjorde Patagoniens zwischen Beaglekanal und Magellanstraße, auf



Kapitän Klaas Gaastra blickt andächtig auf den weltberühmten Felsen (r.). Der Passage von Kap Horn folgt ein weiteres Highlight: die Windjammerregatta nach Valparaiso

Darwins Spuren sozusagen. Und dann, vor Talcahuano, wird sich die „Europa“ wieder der Flotte anschließen, um tatsächlich um die Wette zu segeln – nach Valparaíso, der legendärsten Hafenstadt Südamerikas.

Das gewaltige Pressluft-Horn bläst einen fast von Deck, Festmacher werden eingeholt und „Sloopy“, das Rettungsboot, an Davits aus dem Wasser gehievt. Dann entert die Crew die Masten auf, setzt Segel, und die „Europa“ gleitet auf den Beaglekanal hinaus. Trotz der friedlichen Abendstimmung greift eine kaum merkbare Anspannung um sich, als das Schiff sich dem offenen Atlantik nähert. Eine leise Dünung rollt ihm entgegen. Gastra lässt lange Sicherungsleinen kreuz und quer über Deck spannen und starke Netze oberhalb des Schanzkleids: „Wir werden sie brauchen“. Dann zwei kurze Kommandos: „Brassen! Voll und bei!“ – die „Europa“ dreht auf Kurs Süd.

Zwei Tage später um acht Uhr morgens passieren zehn Windjammer unter vollen Segeln auf exakt 56 Grad Süd das berühmteste Kap der Welt, wie weiße Perlen an einer imaginären Schnur. Wie einst William F. Stark an Bord der „Pamir“, die 1949 als letzter segelnder Handelsfahrer Kap Hoorn rundete, lehnt Wachführer Ruud an der Reeling. „Ich glaube nicht, dass es so etwas jemals gegeben hat“, sagt er. „Noch nie!“

Die Männer auf den Großseglern früherer Zeiten waren froh, wenn sie den markanten, neben der „Europa“ steil und bedrohlich aus dem Wasser aufragenden Felsen nicht zu sehen bekamen. Heute dagegen ist mit bloßem Auge sogar der stählerne Albatros zu erkennen, Denkmal für all jene, die hier ihr Leben ließen – über 10 000. In der Tiefe ruhen die Wracks ungezählter Schiffe aus vier Jahrhunderten, mehr als 800 sollen es sein.

Die feierliche Stimmung ist geradezu greifbar. Morgan, mit 74 Jahren ältester Gast an Bord, hält sich mit beiden Händen am Großmast fest. „Das wollte ich in meinem Leben noch mal gemacht haben“, sagt er. Hanno aus Hamburg rückt seinen Elbsegler gerade.

Nur der Chef schaut besorgt auf die offene See – das Wetter. Die Besatzungen >

**Die „Europa“ am Garibaldiogletscher in Chile – mit seiner schroffen Schönheit ein Höhepunkt des gesamten Törns**



der „Libertad“ und der „Esmeralda“ bergen bereits die Segel, starten ihre schweren Schiffsdiesel und geben volle Kraft voraus. Steuermann Marteyn schickt zwei Mann in die Rahen, einer koordiniert die Arbeiten auf dem Vorschiff. Der Wind dreht innerhalb einer knappen Stunde von Süd auf West, nimmt auf gute 8 Beaufort zu und reißt graue Schaumkronen von den Wellen. Die „Europa“ flieht unter gerefften Segeln über die Bucht von Nassau zurück in den schützenden Beaglekanal.

Beim Mittagessen ist ungewöhnlich viel Platz in der Lounge. Schiffsärztin Berber geht von Kajüte zu Kajüte, verteilt Kaugummi und aufmunternde Worte. „Hat sich bisher noch jeder dran gewöhnt“, brummt der Kapitän. „Gale force“ steht im Wetterfax – als abends der Anker in der geschützten Bucht von Caleta Olla fällt, weht es draußen mit Orkanstärke.

Im Deckshaus wärmen sich die Wieder- genesenen an heißem Tee oder Rotwein und lassen das Erlebte Revue passieren. Sicher, im Vergleich zu den frühen Entdeckern bestehen heute mit detailgetreuen Karten, exakter Positionsbestimmung und starken Ma-

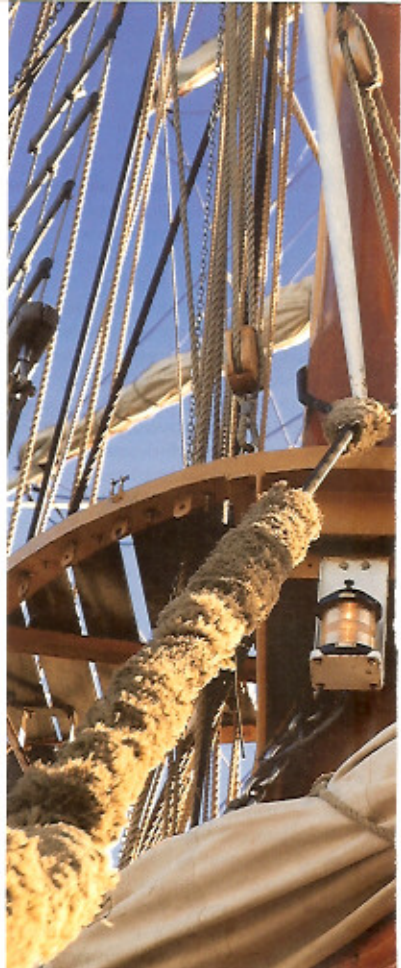
schinen ganz andere Möglichkeiten – doch die See ist noch immer die Gleiche. Heute hat sie einen kleinen Vorgeschmack auf das gegeben, was hier, am sturmmuttesten Punkt der Erde, jederzeit passieren kann.

Beim Morgenappell nimmt Steuermann Marteyn kurz die obligatorische Pfeife aus dem Mund und teilt die Gäste in Wachen ein: rot, weiß, blau. Reine Passagiere gibt es an Bord der „Europa“ nicht. Sie ist als Ausbildungsschiff registriert. Die Trainees gehen Ruder, halten Ausguck und helfen bei den Segelmanövern – wer will, auch oben in den Rahen, unter Anleitung, versteht sich. Die Crew arbeitet nach dem schwedischen Wachs- system: tagsüber je sechs Stunden vor- oder nachmittags, nachts entweder die Hundewache von Mitternacht bis vier Uhr morgens oder eben davor und danach, in der Summe zehn bis vierzehn Stunden pro Tag.

Das zehrt, insbesondere nachts, wenn nur fünf an Deck sind. Die Abendwache klart die Küche auf, backt Brot und kümmert sich um den Müll von 65 Personen: Nichts geht über Bord, Dosen werden gepresst, Glasflaschen zertrümmert, Kartons zerlegt und Biomasse eingelagert bis zum nächsten Hafen. Die Hundewache reinigt jede Nacht das gesamte Schiff, Toiletten putzen, Flure bohren, Bibliothek und Deckhaus legen. Die Morgenwache macht Frühstück. Und einer fettet jede Nacht die Propellerschäfte.

Zwischendurch ertönt immer wieder die Schiffsglocke, die zum nächsten Segelmanöver an Deck ruft. Nach wenigen Tagen sind die Hände vom stetigen Wechsel zwischen Segeltuch, Seifenlauge und sprödem Tauwerk rissig und rau. „Draufpinkeln“, sagt Roud, das helfe schon seit Jahrhunderten.

Tagsüber bekommt die Wache Verstärkung: Skippersgattin Marianne zaubert mit viel Liebe tolles Essen auf die Back. Valerie, Bootsfrau und somit die Nummer drei an Bord, kümmert sich um die Instandhaltungsarbeiten und bringt den Trainees Knoten, Spleißen und Takeln bei. Jordi und Christina organisieren Landausflüge, halten Vorträge über Magellan oder Darwin und berichten aus aktuellen Forschungsprojekten zur patagonischen Tier- und Pflanzenwelt. Alles wird getragen von einer tollen Atmosphäre, die sich insbesondere beim täglichen Ritual des „Ten-o'clockie“ zeigt: Gaastra verkündet den aktuellen Wetterbericht und die weitere Rou-



Die Eiswache peilt die Lage, damit nicht wieder ein Malheur passiert – die Kollision mit einem Growler hat die Vorgängerin die Galionsfigur (l.) gekostet



te. Jordi die geplanten Tagesaktivitäten; danach gibt es Kaffee und eine kurze Verschnaufpause auch für die Crew, die sich meist in Lee des Steuerhauses einfindet.

Als besonderen Höhepunkt hat Jordi den engen Garibaldijord angekündigt. Er reicht acht Meilen ins Landesinnere, auf beiden Seiten ragen schroffe Felswände empor, gesäumt von Wasserfällen. Erst treiben einzelne kleine, dann immer dichter werdende Eisschollen entgegen. Gaastra ist vorsichtig, übernimmt selbst das Ruder und schickt Roud mit UKW-Gerät zum Ausgucken auf die Plattform des Fockmasts. Zwei Jahre zu-



## Alltagsarbeit

Jeder an Bord hat seine Aufgaben, feste Abläufe bestimmen den Rhythmus der Reise

vor hatte er bei einem Zusammenstoß mit einem Growler auf dem Weg nach Südgeorgien „Europas“ Galfionsfigur verloren – sie ruht jetzt im ewigen Eis. Der doppelt stahlbeplante Bug bahnt sich einen Weg bis zur Gletscherkante. Zodiacs setzen Mannschaft, Glühwein und Frühlingsbrot zu einer dunklen Felshöhle über, abends gibt es Gin Tonic mit klirrendem Gletschereis.

Der nächste Tagesausflug führt zu einer kleinen Insel voller See-Elefanten. Die bis zu drei Tonnen schweren Bullen wälzen sich träge im tundraartigen Gras. Sie registrieren die Eindringlinge mit einem gelangweilten

Grunzen und lassen sie bis auf wenige Meter an ihren Harem herankommen – an Land haben sie hier keine Feinde, nur im Wasser können ihnen bisweilen Orcas gefährlich werden. Später steht der Besuch einer Brutstätte von Albatrossen an. Die noch nicht flügge gewordenen Jungtiere werden schon bald auf den Pazifischen Ozean hinausfliegen und erst in drei bis vier Jahren wieder an Land kommen – genau an dieser Stelle.

Station in Punta Arenas, Bergfest. Am nächsten Morgen macht eine reichlich verkaterete Truppe Jose die Aufwartung. Er ist Leuchtturmwärter der Station Fairway >



Beim täglichen „Ten-o'clockie“ sammeln sich alle in Lee des Deckshauses



## Einsamkeit

Ehe die Segler kamen, haben manche Feuerländer ewig keine anderen Menschen gesehen

Im Nebel gibt der Kompass die einzige Orientierung (o.). Die „Europa“ läuft in Valparaiso ein und sorgt dort für Furore



und lebt mit seiner Frau Karin und ihrem achtjährigen Sohn in der Einöde am Westausgang der Magellanstraße. Hier war ewig kein Fremder, der Versorger der chilenischen Marine kommt nur alle vier Monate vorbei.

Ähnlich verlassen präsentiert sich Puer to Edén, Heimat der letzten Kawesqar-Indianer. 300 Menschen leben an diesem Ort von Fischfang, Subventionen der Regierung und etwas Tourismus durch gelegentlich auftauchende Kreuzfahrer.

Nördlich der Insel Chilóe endet die zerklüftete, von Gletschern geformte Fjordlandschaft Südhüles. Die „Europa“ erreicht offenes Meer. Da in Valparaiso ein kompletter Riggcheck ansteht, wird seit Tagen das gesamte stehende und laufende Gut kontrolliert. Trainees und Besatzung schleifen, lackieren, takeln und spleißen, was das Zeug hält, entrosteten, ölen, malen. Und bereiten die „Europa“ und sich selbst auf die kommende Wettfahrt vor.

Das anfänglich empfundene Wirrwar von rund 15 Kilometer Tauwerk ist inzwi-

schen durch geduldiges Erklären und viele Segelmanöver durchschaubar geworden, es lässt sich in Brassens, Fallen, Schoten und Geleinen aufteilen. Auch die Anordnung der über 200 Belegnägel ergibt zunehmend Sinn. Skysail-Masten werden gestellt und Leeseegel präpariert, um die Chancen gegen die in Größe, Crew und Geschwindigkeit weit überlegene Konkurrenz zu verbessern. In zwei Tagen wird gestartet.

Mitten in den Arbeiten ruft der Ausguck aus dem Großmast: „Wale!“ Eine knappe Meile an Steuerbord steigen in längeren Abständen Fontänen in die Luft. Gaastra lässt sofort sämtliche Maschinen stoppen. Alle stehen an Deck und halten den Atem an. Kurz darauf ziehen acht Blauwale, die größten Säugetiere der Welt, so nah an der „Europa“ vorbei, dass ihr Atem zu riechen und der Blas auf der Haut zu spüren ist. „In 16 Jahren Seefahrt habe ich sie noch nie so nah gesehen“ – selbst der Kapitän ist sichtlich bewegt.

Der geplante Stopp in Talcahuano fällt aus. Die Stadt und insbesondere der Hafen

wurde Ende Februar durch schwere Erdbeben und einen nachfolgenden Tsunami stark beschädigt.

Auch die Regatta scheint zunächst unter keinem guten Stern zu stehen: Der Wind bleibt aus, die Startlinie wird Tag um Tag immer weiter nach Norden verschoben. Doch als es endlich auffrischt, kann jeder Einzelne an Bord zeigen, was er in den vergangenen Wochen gelernt hat.

Alle 30 Segel stehen, insgesamt 1250 Quadratmeter Tuch, das Schiff rauscht mit über zwölf Knoten Fahrt durch die Nacht. Gaastra lacht. In seinen Augen glitzert es, als der Druck in der Takelage zunimmt, das Schiff eine immer steilere Bugwelle vor sich herschiebt und sich ächzend auf die Seite legt. Alles an der „Europa“ scheint vorwärts zu drängen. Erst als bei knapp 6 Beaufort die Spiere des obersten Leesegels splintert, gibt der Kapitän das Kommando zum Reffen. „Kein Problem, reparieren wir morgen“ - alle sind sich einig.

Dieser Höllenritt war es wert. Dass die Konkurrenz noch rasanter unterwegs war, geschenkt. War nicht anders zu erwarten.

Vor Valparaiso sammeln sich die Regatta-teilnehmer und formieren sich zur Einlaufparade. Sie werden mit militärischen Ehren empfangen: Die chilenische Marine begleitet die Windjammer mit Zerstörern, Schnell- und U-Booten. Feuerlöschboote jagen ein Spalier aus Wasserfontänen in die Luft. Am Kai steht bei jedem Anleger eine Militärkapelle parat, die sogar die niederländische Nationalhymne geübt hat. Und dann macht Kapitän Gaastra seine „Europa“ zum Ortsgespräch.

Er legt den 56-Meter-Trumm unter Vollzeug an, mit 30 gesetzten Segeln. So etwas haben selbst die Veteranen dieser Stadt noch nicht erlebt. Als die „Europa“ nach diesem spektakulären Manöver an der Pier liegt, boxt Ruud seiner Wache freundschaftlich in die Seite und lacht sie anerkennend an. „Well done, mate“, sagt er. „well done!“

*Rastian Hauck*

## Steckbrief „Europa“

Die Dreimastbark wurde 1911 unter dem Namen „Senator Brookes“ als Feuerschiff Elbe III in Hamburg gebaut. Heute segelt das 56-Meter-Schiff unter niederländischer Flagge ganzjährig mit Gästen auf großer Fahrt. Im Winter unternimmt sie, ausgehend von Ushuaia, dreiwöchige Expeditionsfahrten in die Antarktis. Im Frühjahr geht es via Südgeorgien und Kapstadt über den Atlantik und nach Europa. Nächsten Sommer wird sie auch auf Nord- und Ostsee segeln. Informationen: [www.barkeuropa.com](http://www.barkeuropa.com).

