

Rund um Kap Hoorn

von Horst Glameyer

Trotz modernster Technik bleibt es auch heute noch ein Abenteuer, Kap Hoorn, Südamerikas chilenische Südspitze, mit einer Segelyacht von Ost nach West zu umrunden. Vor allem gehören viel Mut und Können dazu, selbst im Winter dieses Wagnis einzugehen.

Auf der Suche nach dem kürzesten Seeweg



Wohl schon immer waren die seefahrenden Völker Europas bestrebt, fremde Länder und Kontinente auf dem Seeweg zu entdecken und mit den dort lebenden Menschen Waren auszutauschen. Dabei waren sie sich stets der Gefahren auf See bewusst und bemühten sich darum, sie durch kürzere Wege zu ersetzen.

So segelte Christoph Kolumbus nach Westen, um rascher nach Indien zu gelangen, und entdeckte 1492 Amerika, das er bereits für Indien hielt und deren Ureinwohner noch heute Indianer genannt werden.

Nach und nach eroberten spanische und portugiesische Konquistadoren Mittel- und Südamerika. Ihre geraubten Gold- und Silberschätze ließen sie über Land durch die Urwälder von der West- an die Ostküste schaffen, um mit ihnen über den Atlantik nach Europa davon zu segeln. Vermutlich war ihnen die Route um Kap Hoorn noch unbekannt. Aber schon 1551 dachten die Spanier darüber nach, einen Nicaragua-Kanal zu graben, der den Atlantik mit dem Pazifik verband.

Vom Atlantik zum Pazifik



Es sollte noch Jahrhunderte dauern, dass diese Verbindung mit der Vollendung des Panamakanals geschaffen wurde. Das Paketboot „Ancona“ durchfuhr als erstes Schiff im August 1914 mit 200 Passagieren den Kanal, der wegen des Ersten Weltkriegs erst im Juli 1920 offiziell für die Schifffahrt freigegeben wurde. Bis dahin mussten Frachtsegler und Dampfschiffe den Weg von Europa zur Westküste Nord- und Südamerikas um Kap Hoorn nehmen. Im 18. und 19. Jahrhundert brauchten die Segelschiffe mitunter Wochen und sogar Monate, bis sie sich gegen Sturm und Meeresströmung in den Pazifik durchgekämpft hatten. Andere wiederum gingen unter und rissen oftmals etliche von der Besatzung und den Passagieren, die sich nicht mehr retten konnten, mit in die Tiefe. Der Schiffsfriedhof vor Kap Hoorn muss erschreckend groß sein.

Flying P-Liner

Die Hamburger Reederei F. Laeisz verfügte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts nach und nach über eine Flotte von Frachtseglern, darunter die P-Liner. Da die Gattin des Reeders, Sophie Laeisz, den Spitznamen „Pudel“ trug, ließ ihr Mann viele seiner Schiffe auf Namen taufen, die mit einem „P“ begannen. Als „Flying P-Liner“ wurden die Großsegler bekannt, weil sie im Vergleich mit anderen besonders schnell und zuverlässig waren.

Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts beförderten sie trotz starker Dampfschiffkonkurrenz u.a. Güter von Europa nach Chile und zurück. Vor und während des Ersten Weltkriegs war Chilesalpeter als Düngemittel und zur Herstellung von Sprengstoff begehrt. Bei der Umrundung Kap Hoorns mussten sich Kapitän und Matrosen ganz auf ihr seemännisches Geschick und die Segel ihres P-Liners verlassen, denn ihr Schiff besaß keinen Hilfsmotor. Die letzte Reise eines P-Liners um Kap Hoorn wurde 1949 von der „Pamir“ unternommen.

Das Ende der großen P-Liner

Die einstigen Flying P-Liner „Pamir“ und „Passat“ hatten wie viele andere Schiffe ein bewegtes Schicksal. Nach dem Zweiten Weltkrieg dienten sie den Kadetten der deutschen Handelsmarine als Segelschulschiffe

und beförderten zuletzt Gerste von Buenos Aires nach Hamburg. Dabei geriet die „Pamir“ 1957 in einen Hurrikan, kenterte und sank. Nur sechs Mann der 86köpfigen Besatzung überlebten den Untergang. Zur Besatzung gehörten auch 45 Kadetten im Alter unter 18 Jahren.

Die „Passat“ wurde außer Dienst gestellt und kann als Museumsschiff in Travemünde bei Lübeck besichtigt werden. Der einstige P-Liner, die „Padua“, fährt noch heute als russisches Segelschulschiff „Krusenstern“ über die Weltmeere.

Links:

[Kap Hornier – Herausforderung Kap Hoorn](#)

[Die Flying P-Liner](#)

Die Geschichte der hamburgischen Reederei Laeisz

[1824 bis 1847](#)

[1850 bis 1862](#)

[1871 bis 1890](#)

[1897 bis 1900](#)

und in den weiteren Jahrzehnten.

[Die Geschichte der „Pamir“ und ihres Untergangs](#)

[Die Viermastbark „Passat“ in Travemünde](#)

[„Krusenstern“ \(1926\). Historisches Museum Bremerhaven, Tecklenborg-Werft](#)

Kommentare