

Das Kap des Schreckens

15. Dezember 2004

Erschienen in P.M.

Kap Hoorn – ein anderes Wort für Hölle. Mehr als 800 Schiffe versanken vor Amerikas Südspitze, Tausende von Seeleuten ertranken in den eisigen haushohen Wellen. Fünf Männer, die in den 30er Jahren als junge Matrosen auf den letzten Windjammern angeheuert hatten, erzählen hier über Stürme und Schikanen in der gefährlichsten Passage der Welt.

Otto »Bobby« Letz

Geboren 1916 in Berlin, segelte 1936/37 als Matrose auf der »Padua« von Hamburg nach Chile und zurück. Er beschützte den »kleinen« Schiffsjungen Wolfgang

Wolfgang Löhde

Geboren 1922 in Hamburg, fuhr zweimal auf der »Padua« (1936/37) um Kap Hoorn. Beim ersten Mal war er 14 und schrieb in sein Tagebuch: »Hier bleibe ich nicht!«

Karl »Kuddel« Born

Geboren 1910 in Hannover, fuhr zwischen 1928 und 1930 insgesamt viermal um das Kap Hoorn – auf der »Oldenburg« und der »Bremen«

Hans Peter Jürgens

Geboren 1923 in Cuxhafen, reiste 1939 auf der »Priwall« um Kap Hoorn

Helmut Schmieder

Geboren 1920 in Freiberg (Sachsen), erlebte 1938 und 1939 die gefürchtete Kap-Hoorn-Umrandung auf der »Padua«

Löhde: Ich wollte Kapitän werden. Um die Steuermannsschule besuchen zu können, musste man damals 36 Monate zur See gefahren sein, davon 20 Monate auf einem Segelschiff. Als ich 14 war, nahmen mich meine Eltern vom Gymnasium, und ich kam auf die »Pamir«. Mir war es egal, ob wir nach Südamerika reisen oder nach Asien. Was es bedeutet, um Kap Hoorn zu segeln, wusste ich nicht.

Jürgens: Als 15-Jähriger geht man ja mit gewissen Idealvorstellungen an Bord. Die Ernüchterung kommt dann schnell. Die Schiffe nannten sich zwar Schulschiffe, aber mit Schule hatten die wenig zu tun. Das waren lasttragende Schiffe, die sollten Geld verdienen, sonst nichts. Auf der »Priwall« waren 70 Mann, davon 45 Jungs, wovon drei noch nicht einmal einen vollwertigen Matrosen ersetzten. Für den Kapitän war es eine schwierige Aufgabe, das Schiff mit diesen jungen Leuten sicher um die Welt zu bringen. Andererseits, die Segelschiffe waren nicht so schnell, dass sie von heute auf morgen Kap Hoorn erreichten. Das dauerte mindestens zwei Monate, und bis dahin konnten wir uns schon im Mast bewegen.

Born: Als Schiffsjunge rennt man mit dem größten Haufen mit. Wenn es heißt: Vortoppsegel festmachen, dann rannte alles zum Vortopp, die Schiffsjungen natürlich auch. So konnte man keinen Fehler machen. Man musste ja die ganzen Tau-Enden kennen. Uns wurde eingehämmert, wo die Taue an Deck belegt waren. So ein Schiff hat ein paar Hundert Taue.

Letz: Nach der Ausreise von Hamburg bis zum Kap Hoorn wird alles überholt. Was einen Fehler hat, geht am Kap Hoorn garantiert kaputt. Das kann tödlich sein. Sämtliche Fußpferde*, auf denen wir stehen, wenn wir an den Rahen arbeiten, wurden abmontiert und an den Winschen geprüft, ob sie noch hielten.

Jürgens: Die Ausbildung war hart. Manchmal brutal. Die Matrosen benahmen sich – je nach Geisteszustand – ziemlich daneben. Sie verprügelten die Jungs oder ließen sie völlig unsinnige Sachen machen. Reine Schikane. Und auch die Offiziere verschafften sich mitunter Gehör auf die härtere Art.

Löhde: Als Jüngster musste ich die ganze Backschaft machen. Kartoffeln schälen, Essen aus der Kombüse holen, was bei Seegang nicht so einfach ist. Wenn du nur mit dem halben Pott Suppe ankamst, kriegtest du erst mal ein paar in die Fresse. Und musstest noch mal los.

Ich, der Kleine, wurde viel beschimpft und gequält. Da hat Otto Letz, den wir alle Bobby nannten, gesagt: »Komm her, ich helf dir.« Bobby hat auch aufgepasst, dass die mir nicht an die Hose gingen. Homosexualität – ja, das gab's. Bei einem Offizier wussten wir das. Und dann ich - 14 Jahre alt. Aber alles ist gut gegangen. Davon abgesehen hätte ich auch gar nicht mitgemacht.

Letz: Wolfgang war der Jüngste. Er kriegte oft ungerechtfertigt Dresche. Da habe ich dafür gesorgt, dass man ihn nicht so schlecht behandelt. Er ist nämlich ein feiner Kerl. Dass ich mich um ihn gekümmert habe, hat ihm manche Dresche erspart.

Jürgens: Hinter allem stand: Das Schiff musste gefahren werden. Dafür waren Kapitän und Offiziere zuständig. Die trieben die ganze Besatzung entsprechend an. Besonders bei einer Kap-Hoorn-Umrundung im Winter wurde jeder Mann gefordert. Auch der 15-Jährige war mit auf der Royalrah und machte die fest. Je eher er sich daran gewöhnte, desto besser für ihn. Auch seine Hand zählte.

Letz: Unterwegs wurden auch die Segel gewechselt. Die ältesten Segel, die am wenigsten vertragen konnten, benutzten wir in den Tropen. Je weiter wir nach Süden kamen, desto bessere Segel wurden angeschlagen. Und am Kap Hoorn hatten wir die stärksten Segel.

Löhde: Die Arbeit in der Takelage ist nicht so, wie man sich das vielleicht vorstellt. Das Gefühl dafür, dass man 60 Meter hoch ist, geht einem völlig verloren. Dieses affenartige Selbstverständnis da oben kommt daher, dass man jeden Schäkkel, jedes Tau und jedes Segel kennt.

Helmut Schmieder: Die Reise südlich des 50. Breitengrads ist die eigentliche Kap-Hoorn-Umrundung. Als wir zum 50. Breitengrad kamen, hörte der Spaß auf. Haushohe Wellen, bis zu 13 Meter hoch, prallen da aufeinander. An etwa 300 Tagen im Jahr ist das Wetter am Kap Hoorn sehr schlecht.

Letz: Kap Hoorn ist eine enorm gefährliche Wetterecke. Die Verhältnisse dort sind einmalig auf der Welt. Kap Hoorn, also Feuerland, reicht weltweit am weitesten nach Süden – viel weiter als Neuseeland und Südafrika. Genau gegenüber, in der Antarktis, reichen die antarktischen Inseln am weitesten nach Norden. So kommt es, dass die Drakestraße relativ schmal ist; nur etwa 800 Kilometer breit. Wind und Meeresströmung gehen immer Richtung Osten.

Am Kap Hoorn drängt sich das Wasser. Das verstärkt die Strömung. Und dagegen mussten die Segelschiffe an auf der Reise von Ost nach West. Dazu kommt, dass im Atlantik von Brasilien herunter warmes Wasser zum Kap Hoorn strömt. Ganz unten trifft das auf das kalte Wasser von der anderen Seite, und das bewirkt plötzliche Wetteränderungen. Am Kap Hoorn kann man sich nie auf das Wetter verlassen.

Jürgens: Wir haben damals 18 Tage um Kap Hoorn gebraucht und es war fast ununterbrochen schlechtes Wetter mit Windstärke 9, 10, 11, bis zum vollen Orkan. Eine Wettervorhersage für Kap Hoorn im Winter ist schwierig, weil da furchtbar viele Tiefdruckgebiete aufeinander treffen. Die Wetterbeurteilung war eine Sache der Erfahrung. Es gab berühmte Kapitäne, die hatten eine Nase dafür.

Letz: Es war Weihnachten, als wir dort unten ankamen. Wir hatten vorher schon Windstärke 10, aber genau am Heiligen Abend flaute es ab auf Windstärke 7 bis 8, und wir konnten uns einen Punsch geben lassen von der Kombüse. Am ersten Feiertag ging es wieder los, da war für uns Weihnachten wieder vorbei.

Löhde: Die Dünung kam genau gegenan. Wir mussten kreuzen. Die Schiffe gingen früher nicht so hoch an den Wind wie heute eine Segelyacht. Die waren anders gebaut. Wochenlang, manchmal monatelang haben Schiffe gebraucht, um da unten rumzukommen.

Jürgens: Beim Kreuzen verliert man erheblich Seeraum. Wenn starker Sturm ist, braucht man vielleicht einen ganzen Tag, um die verlorene Strecke wieder aufzuholen.

Löhde: Und man musste verdammt aufpassen. Denn auf der einen Seite waren die südlichen Inseln von Südamerika, auf der anderen Seite trieben im Südsommer, also von Dezember bis April, die Eisberge von der Antarktis hoch.

Letz: Die Eisberge! Die waren die größte Gefahr für Segelschiffe.

Löhde: Nachts stand einer vorn am Ausguck, und wenn die Luft kälter wurde – man merkte im Gesicht, wenn ein kalter Hauch kam – dann hieß das: Wir kommen in die Nähe der Eisgrenze. Gefahr! Dann musste der Steuermann nach Norden drehen, weg von der Kälte.

Letz: Wenn Sie an Deck arbeiten, müssen Sie aufpassen, dass Sie nicht von den Wassermassen irgendwo gegen geknallt werden. Damit niemand über Bord geht, haben wir zwischen den Masten Netze gespannt, die wir Leichenfänger nannten. Wenn Sie sich aber nicht festgehalten haben, haute das Wasser Sie irgendwo gegen.

Wenn wir bei 9 bis 10 Windstärken vorn am Klüverbaum arbeiteten, hatten wir einen Aufpasser, der die See beobachtete. Wenn wir in eine Welle tauchten, rief er »Wahrschau«. Wir mussten uns dann mit den Ellenbogen um die Taue klammern. Mit den Händen hätten wir uns niemals halten können. Dann holten wir tief Luft und waren erst einmal weg, bis wir wieder hochkamen. Dann ging die Arbeit weiter.

Born: Wir arbeiteten gerade an Deck, als eine schwere See überkam. Die packte meine Kameraden und mich. Ich konnte mich nicht festhalten und wurde von der See geschnappt. Ich schoss die ganze Breite des Schiffes rüber und haute mit dem Kopf an die Reling. Das hat der Erste Offizier gesehen und rannte vom Achterdeck runter und zog mich raus. Weil ich stark blutete, rief er den Kapitän, der die Wunde nähte. Ich habe jetzt noch eine Narbe davon an der Stirn.

Schmieder: Schlimm war, dass wir bei jedem Manöver klitschnass wurden. Wir kriegten unsere Sachen die ganzen vier Wochen, die wir ums Kap Hoorn brauchten, nicht trocken. Und wir konnten sie natürlich auch nicht wechseln.

Löhde: Das Ölzeug war ja nicht dicht. Das Wasser perlt ein bisschen ab, aber zum Kragen lief es rein. Das war geöltes Leinen, nicht Plastik wie heute.

Schmieder: Ich weiß noch, einmal kam der Zweite Offizier oben auf der Laufplanke nach achtern gekrochen. An Deck ging das nicht mehr, da war immer Wasser über. »Jungs« sagt er, »alles Schiet! Aber putzt euch wenigstens die Zähne.« Haben wir aber nicht gemacht. Salzwasser zum Mundspülen hatten wir genug.

Löhde: Und so sind wir in die Koje gefallen. Nur das Ölzeug und die Stiefel wurden ausgezogen. Das Wasser aus den Stiefeln rausgekippt. Zwei Atemzüge, und weg.

Jürgens: Die Oberlichter, die so genannten Skylights, leckten. Manchmal schlug eine See durch eine offene Tür, dann stand das Wasser kniehoch in den Kammern und schwappte bis in die Kojen. Die lagen direkt an der nassen Bordwand, die von innen gefroren war. Aber das merkte man alles nicht.

Wenn man von Deck kam, war man todmüde, völlig erschöpft, konnte nur mit Mühe sein Ölzeug ausziehen, dann fiel man in die nassen Strohsäcke. Wenn man lag, dann schlief man auch schon. Und genauso brutal wurde man auch wieder rausgeholt, weil die anderen auch schlafen wollten, wenn man die nach vier Stunden ablösen musste.

Schmieder: Vier Stunden, von wegen. Oft hieß es schon nach einer halben Stunde Schlaf wieder: »Alle Mann an Deck. Wende!« Eine Wende ist ein schwieriges Manöver, da muss jeder ran, egal, ob er schläft oder nicht. Schlafen ist reine Glücksache bei einer Kap-Hoorn-Reise.

Born: Ich war auf dem Klo eingeschlafen, wo mich ein Matrose fand. Der holte die anderen, jeder hatte eine Pütz (kleiner Holzeimer) voll Wasser. Damit weckten die mich. Mein Kopf registrierte: Wir saufen ab. Also machte ich Schwimmbewegungen. Ich kriegte immer noch eine Pütz mehr übergegossen. Zur Strafe musste ich auf den Knien über Deck bis achtern rutschen, wo mich ein Offizier zusammenbrüllte.

Später habe ich in mein Tagebuch geschrieben: »Mutter, hier bleibe ich nicht. Spätestens in Valparaiso steige ich aus.« Aber ich wollte ja Kapitän werden. Da hat sich Kuddel, so werde ich genannt, durchgesetzt und ist ein Mann geworden.

Schmieder: Schikanen waren allgemein üblich. Da fällt mir der Junge ein ... also, das war so: Wenn der Rudermann glast (alle halbe Stunde wird eine Glocke geschlagen), dann muss der auf der Back das wiederholen. Der eine Junge hat das nicht gemacht, der war todmüde, war eingeschlafen. Der kriegte einen Tritt in den Hintern und musste dann eine Woche lang in der Freiwache alle halbe Stunde aus der Koje und glasen.

Born: Manchmal mussten wir so plötzlich raus aus den Hängematten, dass wir barfuß in die Wanten (die Strickleitern, die zu den Segeln hochführten) kletterten.

Jürgens: Danach konnte die Freiwache wieder schlafen. Oder auch nicht, weil die eigene Wache gerade angefangen hatte. Manchmal war man drei Wachen hintereinander an Deck.

Und das tagaus, tagein. Da lernst du, was es heißt, müde zu sein. Richtig müde. Und dazu kommt der Hunger.

Schmieder: Hunger hatten wir immer. Es gab zu essen, ja, aber das war fürchterlich. Morgens Haferflocken mit Dosenmilch. Mittags Erbsen, weil darin die Kraft sitzt. Abends gab es mal Würste, die waren schon echte Kap-Hoorniers; die sind schon ein paar Mal ums Hoorn gefahren. Die Margarine war giftgelb und vergammelt. Ein anderes Mal gab es Trockenfisch in einer Art Senfsauce. Fürchterlich! Wir gaben das zurück.

Der Koch hat das dann mit Kartoffeln zu getrockneten Pappscheiben gekocht. Das ging auch wieder zurück. Dann hat er Fischfrikadellen davon gemacht, das schmeckte noch fürchterlicher. Vor Wut kippte der Koch alles über Bord. Die Fische haben das wahrscheinlich auch nicht gegessen. Der Koch hatte ja nichts Frisches. Was sollte der machen?

Löhde: Durch den Vitaminmangel entstanden Schweinsbeulen, fünfmarkstückgroße Eiterbeulen, die wahnsinnig weh taten. Dann holte der Alte sein langes Segelmesser raus, wischte es am Hosenbein ab, dann einmal ratsch! – ein Schnitt quer über die Beule. Er wickelte eine Binde darum, und drei Tage später war keine Entzündung mehr da. Der Alte kannte nur zwei Heilmittel: für innerliche Krankheiten – also von Blinddarmentzündung bis Kopfschmerzen – Rizinusöl. Für äußerliche Sachen: das Segelmesser.

Jürgens: Es war üblich, dass alle das Essen aus einem Topf bekamen. Aber es kam natürlich darauf an, was in der Suppe war! Und da hatten es die Achtergäste, also der Kapitän und die Offiziere, sicherlich besser. Wir hatten nie genug zu essen. Man glaubt ja nicht, was ein junger Mensch vertilgen kann, wenn er Tag und Nacht arbeiten muss, weil schlechtes Wetter ist und die Segel schnell weggenommen werden müssen, damit nicht eine Bö die Segel wegweht.

Schmieder: Im Winter vor Kap Hoorn waren die Segel und das Tauwerk steinhart gefroren. Trotzdem müssen Sie die Segel bergen. Da müssen Sie bei jedem Wetter hoch in die Wanten klettern, da nützt alles nichts. Wenn man die Segel schlagen lässt, gehen sie bald kaputt.

Löhde: Bei zehn Grad Kälte stehst du da oben, hast nasse Klamotten, kannst kaum die Arme zusammendrücken, weil alles eingefroren ist. Da bist du die Leitern mit den Ellenbogen hochgeklettert, weil man so den Strick spürte. In den Händen hatte man keinerlei Gefühl mehr.

Jürgens: Man kann keine Handschuhe tragen, damit kann man sich nicht festhalten. Dazu kommt der eisige Wind. Dann platzen die Hände auf, die Finger kriegen in den Beugen kleine Risse, das tut ziemlich weh. Aber die Arbeit musste auch damit gemacht werden. Dann scheuert das Ölzeug an den Handgelenken. Es bilden sich Beulen, ich habe jetzt noch Narben davon. Dieses Ölzeug ist so steif, das scheuert alles auf. Auch am Kragen. Besser, man band sich ein Handtuch um.

Schmieder: Wenn die Fußperde vereist sind, dann passieren die Unfälle. Wir waren am Kreuzmast und mussten die Rolle mit Zeisingen (kurzes Band aus Segeltuch) fixieren. Man braucht ungefähr drei Stück pro Seite. Einer fehlte, da hab ich meinen Hosengürtel genommen, um die Rah gelegt und festgezogen. Auf einmal reißt der Gürtel, und ich falle nach hinten weg. 40 Meter unter mir das Deck.

Weiß der Teufel, ich nehm die Hand nach vorn und krieg die Jackstag zu fassen. Ich konnte mich gerade noch fassen. Dann bin ich langsam an Deck runter. Unten hab ich mir einen

Zeising geschnappt, bin leise nach oben gegangen und hab den befestigt. Der Kapitän sollte das nicht sehen, das hätte Ärger gegeben.

Born: Ich hab's ja schon gesagt, es gab Hunderte von Tauen. Und die musste man alle kennen, damit kein Fehler passierte. Ich hab selbst erlebt, was passieren kann. Also, es war ein schwerer Sturm, und wir mussten alle Segel festmachen. Ich bin mit drei Kollegen auf die Unterbrahmrah.

Wir holten das Segel rauf, da haben die unten nicht aufgepasst und von oben die Oberbrahm auf die Unterbrahm gefiert (Herablassen oder Lockern von Tauen). Und wir wurden eingeklemmt. Schreien bei Windstärke 12 nützt auch nichts. Wir hingen eine halbe Stunde da drin. Erst bei Wachwechsel, als die Mannschaften kontrolliert wurden, hat man festgestellt, dass wir noch zwischen den Rahen im Segeltuch eingeklemmt waren.

Schmieder: Es war Orkan, und ich stand am Ruder. Auf einmal fällt da was runter. Ich denke, da hat sich jemand den Ölmantel ausgezogen. Rrrumms macht es, und dann lag ein Seemann an Deck. Der ist mit dem Kopf aufgeschlagen, alles zerplatzt. Wir wissen nicht, wie es dazu gekommen ist. Das Segel war griffig, es hat auch nicht geregnet, und abgesehen vom Orkan war das eine ganz normale Arbeit.

Erst zwei Tage später konnten wir ihn der See übergeben. Vorher kriegten wir das Schiff nicht zum Stehen. Bei stürmischem Wetter geht das nicht. In der Zwischenzeit wurde er in ein Tuch genäht, mit einem Leicheneisen drin. Diese schweren Eisen hatte jedes Segelschiff an Bord, weil immer mal was vorkommt.

Letz: Nein, Alkohol hatten wir nicht. Es gab höchstens mal vom Kapitän »Besanshot an«, wenn was Besonderes war. Der schenkte einen Schnaps ein, wenn in einem Sturm keine Segel kaputt gegangen sind, oder zu Weihnachten. Oder wenn wir um Kap Hoorn rum waren ... Wenn Sie dann im Pazifik sind, wenn langsam der Kurs nach Norden geändert werden kann, wird der Wind günstig – und auf einmal haben Sie es geschafft.

Löhde: Das war wunderschön. Man ging nach Norden, es wurde wärmer und wärmer, man konnte das nasse Zeug ausziehen, die Kojen wurden trocken.

Schmieder: Die Arbeitssachen waren schwarz und dreckig. Die haben wir an einen Tampen (ein Stück Tau oder ein Tauende) stundenlang im Kielwasser schleifen lassen. So sind die einigermaßen sauber geworden. Und es wurde immer wärmer – und dann, auf einmal, riechen Sie das Land, bevor Sie es sehen. Als wir uns Valparaiso näherten, roch es nach Landluft, wie auf dem Feld.

Und wenn dann der Junge vorn im Ausguck rief: »Land an Steuerbord voraus«, nach langen zehn Monaten auf See, sind alle ins Rigg geklettert, auch die Freiwache. Das war ein Gejohle und Gepfeife. Dann dauert es noch eine ganze Zeit, ehe wir da waren. Dann gehen Sie an Land und trinken. Und dann zu den kleinen Mädchen in den Seemannskneipen. Mit denen haben wir natürlich getanzt.

Löhde: Ich hatte die Schnauze voll von Kap Hoorn. Irgendwie war das scheiße. Die Kälte, nachts vier Stunden Wache und vier Stunden Schlaf. Ich wollte mich in Valparaiso im deutschen Krankenhaus erholen und mit dem nächsten Segelschiff zurück nach Hamburg fahren. Ich wollte dem Alten aus 18 Metern vor die Füße springen und sagen, ich hätte mir ein Bein gebrochen. Dabei wollte ich mir ein Tau durch die Hand laufen lassen und nur im letzten Moment loslassen.

Also: Der Alte geht an Deck auf und ab, ich spring von oben, schreie, der Alte schaut auf, sieht, wie ich falle. Unten fang ich an zu stöhnen. Der Alte sieht nach, findet nur eine

Schwellung, hebt mich hoch und knallt mir eine. »Pass besser op!«, sagt er und schickt mich in die Kojen. Dann ist er mit dem Schiff ausgelaufen. Nach vier Tagen in der Kojen musste ich wieder an Deck. Alles war umsonst. Und die ganze Scheiße fing von vorne an.