

Selbst der Teufel würde hier erfrieren

17. Juli 2002

Erschienen im HAMBURGER ABENDBLATT

Kap Horniers: Noch leben 200 dieser Haudegen, die Kap Hoorn auf einem Segler umrundeten. Nächstes Jahr wollen sie ihre Vereinigung auflösen.

“Wenn Sie ein gewisses Alter erreicht haben, dann ist Ihnen klar, dass das Ende kommt.” Kapitän Hans Peter Jürgens lehnt sich in den weißen Ledersessel zurück und legt einen Arm ausladend auf die Rückenlehne seines Sessels. Mit seinen 78 Jahren ist der in Kiel lebende Kapitän der Jüngste der deutschen Kap Horniers und Präsident der nationalen Sektion.

Im Durchschnitt sind die Seemänner im Ruhestand 88 Jahre alt. Das biologische Ende des internationalen Freundschaftsbundes, der Amicale, kündigt sich an. “Der Letzte nimmt die Flagge mit ins Grab”, sagt Jürgens ohne Bitterkeit, “und dann ist das nur noch Geschichte.” Doch bevor es der Zahn der Zeit tut, lösen die alten Herren ihre Vereinigung selber auf. In diesem Jahr treffen sie sich vom 22. bis 24. Juli im dänischen Nyborg, das letzte Treffen soll im kommenden Jahr am Gründungsort in St. Malo stattfinden.

Exklusivste Vereinigung der Welt werden die Kap Horniers oft genannt. Denn zur Mitgliedschaft verhilft kein Geld und auch kein guter Name. Aufgenommen wurde nur, wer als Kapitän mit einem Handelssegelschiff um das gefürchtete Kap der Flüche gesegelt war, und zwar in der gefährlichen Ost-West-Richtung. Diese Männer nannten sich Albatrosse. Den eleganten Riesenvogel, der die Schiffe tagelang im Polarmeer begleitete, erkoren die Kapitäne zu ihrem Wappentier. Seit 1950 nahmen sie alle Seeleute auf, die Kap Hoorn umsegelt hatten - wenn sie denn später das Kapitänspatent erworben haben. Ohne die Neuen, die nach einer kleineren Albatrossart als “Malamoks” bezeichnet wurden, wäre die Amicale schon in den 80er-Jahren Geschichte geworden. Später öffnete sich der Verein auch für Männer, die Kap Hoorn “nur” in der weichen West-Ost-Passage umsegelt hatten.

Ende und Abschied ziehen sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der Kap Horniers. Schon die Gründung der Amicale beruht auf dem Ende der Segelschiffahrt um Kap Hoorn. Seit der Zeit Darwins verdrängte der Dampfer das Segelschiff. Lediglich der Transport von Massengütern lohnte noch unter Segeln. Um Kap Hoorn wurde vor allem chilenischer Salpeter befördert, den Europa für Kunstdünger und Sprengstoff brauchte.

Nur wenige Reedereien umsegelten bis in die 1930er-Jahre Kap Hoorn, darunter die Hamburger Traditionsreederei Ferdinand Laeisz. 1936 gründeten Kap-Hoorn-geprüfte Kapitäne in der bretonischen Hafenstadt St. Malo ihre Bruderschaft, die “Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours, Cap Horniers” (Aich). Zwei Jahre danach schiffte sich in Hamburg ein 15-jähriger Cuxhavener auf dem Großsegler “Priwall” von Laeisz ein. Für sein Berufsziel Kapitän musste Jürgens 24 Monate auf einem Segler fahren. Sein Vater, selber Kap-Hoorn-erprobt, besorgte ihm den Platz auf dem Dreimaster, der als Schulschiff nach Chile segelte. “Die Besatzung war nicht groß: 25 Mann Stammbesetzung und 45 Jungs, so genannte Zöglinge. Drei davon ersetzten nicht einen vollwertigen Matrosen. Wir brauchten zwei Monate bis Kap Hoorn. Bis dahin konnten wir uns sicher im Mast bewegen.”

Jürgens hat kleine blaue Augen unter buschigen Augenbrauen und das silberweiße Haupthaar ist noch ziemlich dicht. Am 22. Juli querte der Segler bei Windstärke 10 den 50. Breitengrad. "Wir hingen bei Eis und Schnee an den Tampen. Das ganze Tauwerk friert. Dazu die Gefahr, dass man abrutscht. Man kann keine Handschuhe tragen, damit kann man sich nicht festhalten. Die Segel werden steif wie ein Brett. Dann platzen die Finger in den Beugen zwischen den Gliedern auf. Die kleinen Risse tun ziemlich weh. Die Arbeit musste auch damit gemacht werden. Und das steife Ölzeug scheuert die Handgelenke durch. Dann bilden sich Beulen, ich habe jetzt noch Narben davon. Auch der Kragen scheuerte. Tunlichst band man ein Handtuch darunter, das auch das Wasser etwas abhielt."

Um zu verstehen was es heißt, bei Sturm auf mehr als 50 Meter hohen Masten zu arbeiten, stelle man sich einen Dachdecker vor, der an einer Kirchturmspitze arbeitet, während die Kirche auf einem riesigen Schaukelpferd hin- und herpendelt. "Nach der Wache kamen wir völlig erschöpft in die Schlafräume. Die waren undicht, das Wasser stand mitunter kniehoch in der Kammer und schwappte bis in die Kojen. Drinnen war es gefroren, aber das merkte man nicht. Mit Mühe konnten wir das Ölzeug ausziehen, dann fielen wir todmüde in die Kojen und schliefen sofort."

Häufig musste die Freiwache an Deck, weil ein zerrissenes Segel ersetzt werden musste. Nach solcher Freiwache fing die eigene Wache an. "Dann war man drei Wachen an Deck. Nach kurzen vier Stunden Schlaf wurde man wieder geweckt. Und das tagein, tagaus. Da schaukelt sich die Müdigkeit hoch." Dazu kam der Hunger. Die hart arbeitenden Jugendlichen erhielten nur die vorgeschriebene Mindestration.

Nach 18 Tagen war es endlich so weit, die "Priwall" hatte den 50. Breitengrad im Pazifik erreicht, die Umrundung war abgeschlossen, jetzt waren die Jungs echte Kap Horniers. 18 Tage waren eine angemessene Zeit. Im Winter 1905 brauchte die englische "British Isles" 71 Tage. Beim Kampf gegen die Naturgewalten gingen drei Mann über Bord, drei weitere erlagen ihren Verletzungen. Einem Seemann amputierte der Kapitän mitten im Sturm ein Bein. Aber das Schiff kam durch. Im extrem harten Winter 1905 drehte jedes zehnte Schiff bei. 14 Kapitäne hätten das besser auch getan - Schiffe und Mannschaft wurden nie wieder gesehen.

Jürgens kehrte zwar nach Hamburg zurück, doch erst sieben Jahre später. Als die "Priwall" am 3. September 1939 im chilenischen Hafen Valparaiso einlief, führte Deutschland Krieg. Die Chilenen internierten die Besatzung und konfiszierten das Schiff. Der junge Matrose sollte erst 1946 nach Hause kommen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg öffnete sich die Bruderschaft für alle Nationalitäten. Zu ihrer aktiven Zeit hatten die Kapitäne stets in den Häfen ihre Kap-Hoorn-Erfahrungen ausgetauscht, und die Mannschaften halfen sich gegenseitig bei der Arbeit. Die Kollegen von einst trafen sich nun in St. Malo wieder, seit 1955 auch die Deutschen. Wegen dieser gelebten Internationalität gilt die Regel, dass Seeleute, die auf Militärseglern das Kap umrundet haben, nicht Mitglieder der Bruderschaft werden konnten.

Bis heute treffen sich die Kap Horniers alljährlich. Der Kreis wird naturgemäß immer kleiner. Etwa 20 der 90 deutschen Malamoks werden nach Nyborg reisen. Unter der Rubrik "Die Flagge halbstocks" im Vereinsblatt der deutschen Sektion steht monatlich mindestens der Name eines verstorbenen Mitglieds. Weltweit leben noch 200 Horniers.

Der Aich könnte ewig leben. Die Engländer nehmen seit Jahren Sportsegler auf, und die chilenische Sektion, heute fest in der Hand der Militärs, akzeptieren sogar Umrundungen mit U-Booten. "Es hat deswegen Spannungen gegeben", erzählt Jürgens. "Aber die Amicale ist kein eingetragener Verein mit verbindlicher Satzung. Die nationalen Zusammenschlüsse können aufnehmen, wen sie wollen. International ist das ohne Bedeutung." Die deutsche und die finnische Sektion nehmen keine neuen Mitglieder auf. Der Präsident der Deutschen, Hans Peter Jürgens, erläutert die Position: "Das ist heutzutage ganz was anderes. Die modernen Yachten sind so sicher, damit können sie durchkernern, das überleben Sie sogar."

"Man soll das nicht gequält am Leben halten. Der tiefere Sinn des Zusammenhalts der Kap Horniers ist die gemeinsame Erfahrung, die letzten Endes einmalig ist. Und das sollte man nicht verwässern. Ich finde es vernünftig, die Amicale ausklingen zu lassen."