

# VOM KAP HOORN IN DIE ANTARKTIS

Sturm und Flaute in rasend schneller Abfolge. Der Ozean südlich von Amerika gilt als härtestes Seerevier der Welt. Eine Reise mit der Stahlsloop „Santa Maria“ durch die Drake Passage in eine Welt von nahezu unwirklicher Schönheit.



**BIZARRES MÄRCHENLAND.** Eine Reise in eine Welt der Erhabenheit, Einsamkeit, und nie geahnter Stille.

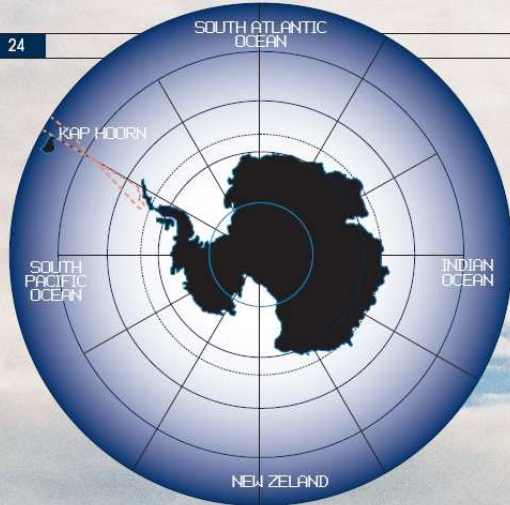




**MORBIDE SCHÖNHEIT.** Die Überreste alter Wal-tängerboote in einer Bucht auf Nanssen-Insel.



**HÖHEPUNKT.** Wilfried Harer aus Eberding an Bord der „Santa Maria“ inmitten des ewigen Eises der Antarktis. Der 66-jährige Buchhändler und Maler am Höhepunkt seines Seglerlebens.



**EINSAM.** Die „Santa Maria“ vor Anker in der Dorian Bay. Bei einem Landgang ist für die Crew Bergsteigen angesagt.

Es ist Februar. Antarktischer Sommer. Ich bin in Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt. Ausgangspunkt für Reisen in die Antarktis, die unwirtlichste Tiefkühltruhe der Erde. Tor zu Törns rund um das gefürchtete Kap Hoorn. Hier im Hafen liegt die Stahlsloop „Santa Maria“. Sie soll für die nächsten Wochen mein Zuhause für das größte Abenteuer meines Lebens werden – unter Segeln in die Antarktis.

Ich bin ja an und für sich kein Mensch, der die Kälte sucht. Meine Segelreviere sind Adria, Mittelmeer, Karibik oder Südostasien. Meine 25.000 Seemeilen wurden allesamt in gemäßigten Zonen und unter der angenehmen Sonne der Tropen gesegelt. Doch Kap Hoorn und die Antarktis üben natürlich einen ganz besonderen Reiz auf mich aus.

Kapitän Wolf Kloss, der erfahrene Skipper der „Santa Maria“, heißt mich an Bord willkommen und macht mich mit Schiffskoch Oswaldo bekannt. Wir warten noch auf vier weitere Mitsegler. Dann werden Essens- und Getränkevorräte für vier Wochen gebunkert. Zu Mittag heißt es: Leinen Los!

Beruhigend brummen die beiden Schiffsdiesels. Die „Santa Maria“ gleitet vorbei an Kreuzfahrtschiffen und Frachtern aus dem Hafen.

Unser Ziel an diesem ersten Tag ist Pro. Williams. Die Fahrt verläuft ruhig und gibt uns Gelegenheit, Schiff und Mannschaft kennen zu lernen. Im Hafen machen wir an einem auf Grund gesetzten Frachter fest. Das Oberdeck wird als gemütliches Hafenslokal genutzt.

Beim Betreten der Gaststätte fällt mir sofort eine große Flagge des Yacht Club Austria (YCA) auf. Unter dutzenden Wimpeln ist sie so dominierend, dass man sich in einem österreichischen Vereinslokal vermutet. Am Abend geht es hoch her, ein Holländer spielt alte Seemannslieder auf seinem Schifferklavier. Der nächste Morgen begrüßt uns mit strahlendem Sonnenschein. Skipper

Wolf hat alle Behördengänge erledigt und wir segeln durch den Beagle Kanal. Kurs Süd.

Der Beagle Kanal ist nach dem Schiff von Charles Darwin benannt und bildet die Grenze zwischen Argentinien und Chile. Beim Verlassen des geschützten Kanals kommt starker Wind auf. Wir segeln mit Reff in Richtung Lennox. Der Wind nimmt weiter zu und entwickelt sich zu einem Sturm mit Windstärke 10. Da glücklicherweise noch etwas Landabdeckung vorhanden ist, können sich keine sehr großen Wellen aufbauen. Als wir im Windschatten der Insel Lennox die Anker setzen, hat der Sturm seinen Höhepunkt erreicht. Ein Landgang ist unter diesen Bedingungen nicht möglich. Als letzter Posten der Zivilisation lebt auf dieser Insel ein Chilenischer Soldat mit seiner Familie; sie werden jährlich abgelöst. In der gemütlichen Kajüte nehmen wir ein warmes Essen vor der fünfägigen Überquerung der Drake-Passage ein. In dieser Passage, die wie eine Düse zwischen den Kontinenten wirkt, erwarten uns in rascher Folge wechselnde Tiefdruckgebiete. Am Morgen hat sich der Sturm gelegt und wir sind bereit für die 600-SM-Überfahrt. Alle Luken und außen liegenden Teile werden auf ihre Dichte überprüft und gesichert, dann lichten wir die Anker. In der Ferne sehen wir als letzten Teil des südamerikanischen Kontinents die Wollaston Inseln mit dem legendären Kap - benannt von Kapitän Willem Schouten nach seiner holländischen Heimatstadt Hoorn. Schouten hat Südamerika als erster am 29. Januar 1616 umrundet.

### Seekranker Matrose

Wir sind vom 50 Seemeilen breiten Shelf vor Kap Hoorn herunter, als sich der nächste Sturm ankündigt. Riesige, lange Wellen rollen heran. Das Sturmsegel ist gesetzt. Der Steuerstand befindet sich im Freien und ist ohne Schutz. Die Mannschaft ist in drei Wachen

## „Santa Maria“ Daten & Fakten

Die „Santa Maria“ ist eine nach Plänen des deutschen Yachtkonstruktors RENKE gebaute Stahlsloop vom Typ HYDRA. Sie ist 14,74 m lang und verdrängt 18 Tonnen. Mit sieben Kojen ist das Schiff nicht überbelegt, sondern bietet einen gewissen Lebensraum. Zwei Mercedes-Diesels garantieren Manövrierfähigkeit und Ausfallsicherheit, die Selbststeueranlage bewahrt vor ermüdendem Rundergehen auf Langfahrt. Rettungsinsel, Automatik-Sicherheitswesten und Life-Belts, sowie allerlei Elektronik erhöhen die Sicherheit und den Komfort an Bord. Was das Schiff für Kap Hoorn und die Antarktis auszeichnet, ist der solide Stahlbau (5 mm), das stabile Rigg mit einem starken Mast (15 m), ein festes geschlossenes Deckhaus und die aufladbare Genua. Zusätzlich eine Auswahl kleiner, fester Segel und als Sicherheitsreserve die zwei verlässlichen Dieselmotoren.

14,74 m LüA
1,60 m Tiefgang
3,90 m Breite
1,60 m Tiefgang
Sloop mit Rollflock, Starkwindflocks, Sturmflock, Trysegel
2 Mercedes Motoren mit je 55 PS festes Steuerhaus
2 unabhängige Steuerstände, mechanisch und hydraulisch
Radar, Echolot, GPS, Barograph, KW-Funk, Sextant elektrischer Autopilot Autohelm 4000
Satelliten-Seenotsystem EPIRB 406 elektrischer Ankerwinsch
Stockanker 60 kg, CQR 30 kg
Danföhr 30 kg
100 m Kette 10 mm
Windsteueranlage Windpilot Pazifik Plus starke Dieselheizung
Rettungsinsel 8 Personen
Automatik-Sicherheitswesten
Life-Belts
Festbodendinghi mit 15 PS Außenborder mehr als 300 m Festmacherleinen
220 Volt Wechselstrom



## Der Film zur Reise

Witfried Harter hat einen Filmbericht über seinen Törn in die Antarktis erstellt. Die DVD gibt es gegen einen Unkostenbeitrag von 15 Euro (inklusive Versandkosten); Harter, Stadtplatz 34, 4070 Eferding, oder e.harrer@skribo.at



**EISKALT.** Oswaldo, der Schiffskoch der „Santa Maria“, auf Paddeltour durch die Eiswelt.

von jeweils drei Stunden eingeteilt, der Skipper springt nur im Notfall ein. Mein Wachbegleiter ist Oswaldo, der Schiffskoch. Er leidet schwer unter seiner Seekrankheit, obwohl er bei der chilenischen Marine zwei Jahre zur See gefahren ist. Wir wechseln uns am Ruder und am Ausguck jede halbe Stunde ab.

Wir tragen eine Schwimmweste und sind mit zwei Lifebelts gesichert. Bei einer Temperatur um die null Grad und Windstärken um die 10 Bft. wäre ein Überbordgehen lebensgefährlich.

Im Seeraum zwischen 55. und 65.

„DER GRÖSSTE REICHTUM IST DIE STILLE“

LAPTOSE



## Zur Person

Skipper Wolf Klass, geb. 1957, lebt seit 1986 auf der „Santa Maria“ und besitzt noch mehr als 150.000 Seemeilen in seinem Kielwasser einen reichen Erfahrungsschatz im Umgang mit dem Schiff und der Crew. Seine Fahrgebiete sind das Mittelmeer, die Karibik, der Atlantik und der Pazifik. Mit der „Santa Maria“ unternahm er sieben Atlantiküberquerungen sowie eine komplette Umrundung Südamerikas. Bei dieser Fahrt im Jahr 1991 stieß Wolf bis in die Antarktis vor, was vor ihm nur zwei deutschen Yachten gelang. Er konnte wohl den süßen Calafate-Beeren nicht widerstehen. Nach einer Sage kehrt nämlich jeder, der von ihnen gegessen hat, nach Feuerland zurück.

Seit 1993 kreuzt Wolf wieder in den Gewässern am Ende der Welt und begeistert seine Mitsiegler mit Reisen um Kap Horn, in den Kanälen Feuerlands und im Seegebiet der Antarktis.

**BEOBACHTET.** Unter dem kritischen Blick eines Pinguins fiel der Anker vor Port Lockroy auf 64° 48' S und 63° 30' W.

Breitengrad herrscht um diese Jahreszeit bei Bewölkung nachts drei bis vier Stunden totale Finsternis. Um Strom zu sparen, segeln wir ohne Positionslichter, nur der Kompass ist beleuchtet. Schiffe sind zwar keine zu erwarten, der Ausguck muss jedoch auf schwimmende Eisberge achten.

Die einfachsten Tätigkeiten werden zum Problem, weil ich kaum Halt finde und von einer Ecke in die andere geworfen werde. Die nasse Kleidung, insbesondere die Handschuhe sorgen für Ärger. Von der einfachsten Marke bis zum Spitzenprodukt wurden alle in kurzer Zeit undicht. Bei dieser Gelegenheit denke ich an die Seeleute in früheren

Zeiten, die weder gute Ausrüstung und ausreichend Verpflegung, noch genaue Navigationsunterlagen zur Verfügung hatten. Nach solchen Überlegungen beende ich die anstrengende Nachtwache etwas zufriedener und falle todmüde in meine Kojen im Salon. Vorsichtshalber sichere ich mich mit einem Ledergürtel am Bettgestell, um zu verhindern,

bei der nächsten Welle aus der oberen Kojen zu werden.

Die „Santa Maria“ gleicht einem U-Boot. Sie hat zwei Schotten vorn und achtern und ist spartanisch ausgestattet. Zum Waschen gibt es lediglich kaltes Wasser. Das muss für sieben Personen vier Wochen lang ausreichen.

Nach fünf Tagen Überfahrt erreichen wir das Melchior Archipel. Es bietet bei jedem Wetter sicheren Unterschlupf. Am ersten Abend, als es in der Bucht leicht zu schneien beginnt, herrscht eine Stimmung von Glück, Dankbarkeit und Zufriedenheit. Wir haben die gefährliche Überfahrt ohne Zwischenfälle geschafft.

Wir sind in der Antarktis angekommen, einem Kontinent so groß wie Australien und Europa zusammen, sonniger als Kalifornien, kälter als das Gefrierfach eines Kühlschranks, trockener als Arabien, höher als die bergige Schweiz und leerer als die Sahara. Die Durchschnittstemperaturen betragen in dieser Region im Sommer plus zwei Grad, im Winter minus neun Grad.

Amundsen, der Südpolentdecker, stellte 1912 fest: „Es ist offensichtlich – hier ist die Natur am gewaltigsten!“

Am nächsten Morgen muss das Schiff von Eis und Schnee befreit werden. Selbst das Meer hat eine Eishaut bekommen. Eine Abreibung mit Schnee ersetzt die fehlende Brause.

Nachdem Schiff und Körper gereinigt sind, heißt unser nächstes Ziel Port Lockroy:

Plötzlich der Ruf: „Wale in Sicht!“ Von den Meeressäugern ein Stück des Weges begleitet zu werden, gehört zu den beeindruckenden Erlebnissen auf einer Antarktisreise. Von den weltweit 80 Walarten statten 15 zumindest teilweise der Antarktis einen Besuch ab.

Wir segeln entlang der 3000 Meter hohen Anvers Islands auf Südkurs durch den Neumayer Kanal. Unterwegs stoppen wir für einen Landgang. Bei dieser Gelegenheit besteigen wir einen Berg und besichtigen eine der Überlebens-



hütten. Die Länder, die in der Antarktis Forschungsstationen betreiben, versorgen diese Notunterkünfte mit Heizöl und Lebensmitteln. Dann gehen wir in Port Lockroy vor Anker. Die ehemalige Walverarbeitungsstation wird nur in den antarktischen Sommermonaten Jänner bis März von britischen Forschern betreut. Wir entdecken einen Souvenirladen und das südlichste Postamt der Welt – Attraktionen für die Gäste auf Kreuzfahrtschiffen, die von Ushuaia kommend diese Bucht anlaufen. Hier begrüßen uns auch zahlreiche Eespinguine. Der Eespinguin gilt als einer der schnellsten Schwimmer unter den Artgenossen. Keine andere Tierart ist so typisch für dieses Land wie die Pinguine. „Sie sind wirklich wie Kinder, diese kleinen Leute der Antarktis – oder kindische, alte Männer, wie man's nimmt: von sich selbst überzeugt, unpünktlich beim Essen, mit schwarzem Frack und weißer Schürze – aber trotzdem ziemlich städtische Burschen“, schrieb ein britischer Polarforscher in sein Tagebuch.



- 01 **NEUSCHNEE.** Wintererlebnis vor der Insel Plénaou.  
 02 **HALBVERSUNKEN.** Als Festmacher dient dieser auf Grund stehende Walfänger der „Santa Maria“ in Plo. Foy.  
 03 **EESLINGUIN.** Gilt als schnellster Schwimmer unter den Pinguinen. Den Namen hat er von seinem eselartigen Geschrei, mit dem er Eierlebe vertreibt.

## Tiefgefrorenes Märchenland

Die Fahrt geht weiter in den Süden. Der Lemaire-Kanal gehört zu den schönsten Gebieten der Antarktis und bietet eine der spektakulärsten Schiffspassagen der Welt. Allmählich wird die Durchfahrt immer enger – wir sind inmitten einer tiefgefrorenen Märchenlandschaft. Am Ende des Kanals rücken die Eisberge so nahe zusammen, dass eine Durchfahrt unmöglich erscheint. Die hohen, vergletscherten Berge beiderseits des Kanals bieten besonders bei Sonnenschein eine einmalige Filmkulisse.

Die Schiffsführung erfordert konzentrierte Aufmerksamkeit, da die schwimmenden Eisberge und Eisbrocken eine große Gefahr für die Schiffsschrauben darstellen.

Eisberge haben unter Wasser eine türkise Farbe, über der Wasserlinie teilweise einen wunderschönen Blautönen. Als Maler und Filmer bin ich beeindruckt von so viel Schönheit!

Große Eisschollen, besiedelt mit Weddelrobben und Seeleoparden, treiben an uns vorbei. Am Abend ankern wir in der Bucht von Port Pléneau. Der Weg zur ukrainischen Forschungsstation Vernatzky wird uns am folgenden Tag durch Nebel und Eisberg versperrt. Wir haben den südlichsten Punkt unserer Reise erreicht: 65 Grad, 12 Minuten, 65 Sekunden Süd. Ab jetzt geht es wieder Richtung Norden.

### Sturz vom Eisberg

Wir segeln einen bizarren Küstenabschnitt entlang, an dem riesige Eisberge stranden. Bei starkem Wind kann die Yacht sehr leicht zwischen den Riesen zerquetscht werden. Unser Skipper

Wolf erzählt, dass bei einem seiner früheren Antarktisstürms ein Filmteam auf einen Eisberg geklettert ist. Als sich der Riese zu drehen begann, stürzte das gesamte Team samt Ausrüstung ins Wasser. Wie durch ein Wunder kamen keine Menschen zu Schaden. Vorbei an Paradise Bay segeln wir durch die Gerlach Straße bis Nanssen-Insel. An einem halbversunkenen Walfängerschiff machen wir für die Übernachtung fest. Wir gehen an Land und finden verfallene Walfängerboote aus Holz. Ein Bild morbider Schönheit.

Am nächsten Morgen brechen wir nach Primavera auf. In einer Nachtfahrt geht es weiter nach Deception Island, einer großen Kraterinsel, in die man durch eine schmale Öffnung, genannt „Neptuns Blasebalg“, in die Caldera einfahren kann. In dieser Bucht muss sehr vorsichtig navigiert werden, da sich der Meeresboden ständig verändert.

Wir ankern vor der argentinischen Station und fahren mit dem Beiboot an Land, wo wir freundlich empfangen werden. Ich erkunde mit einem Mitsegler die Insel. Wir kommen an heißen Quellen vorbei, die zum Baden einladen. Eine friedlich schlafende Robbenkolonie hat sich dort niedergelassen – nur ein Tier ist im Wasser. Es schwimmt plötzlich auf uns zu, kommt an Land und nimmt meine Filmausrüstung in Beschlag, die ich unvorsichtigerweise abgelegt habe. Wir beobachten alles aus sicherer Entfernung, da wir von schmerzhaften Robbenbissen gehört haben, und kön-

nen meine Ausrüstung erst wieder nach einer halben Stunde in Sicherheit bringen.

Nach diesem kleinen Abenteuer steht uns jetzt das große Abenteuer bevor: 600 Seemeilen über das offene Meer. Wir warten in der Telefon-Bay mit zwei anderen Yachten auf günstiges Wetter. Die Überfahrt durch die Drake-Passage verläuft erstaunlich gemäßigt. Um Mitternacht umrunden wir Kap Hoorn, die Südspitze von Südamerika, und finden einen sicheren Platz zum Übernachten bei den Wollaston Inseln.

Am nächsten Morgen besuchen wir die Kap-Hoorn-Station, auf der chilenische Familien jeweils für ein Jahr einquartiert sind. Wir besichtigen das Kap-Hoorn-Denkmal sowie eine Kapelle und den Leuchtturm. Wir denken an die Tausende Opfer, die dieses stürmische Revier im Laufe der Jahrhunderte gefordert hat. Sehr nachdenklich lesen wir das Gedicht auf dem Denkmal, das wir folgt beginnt:

*„Ich bin der Albatros, der am Ende der Welt auf dich wartet ...“*

Wieder zurück an Bord der „Santa Maria“ nehmen wir das letzte Stück bis Porto Toro in Angriff, einem Fischerdorf für Königskrabbenfischer. Die Königskrabben schmecken zum Abendessen herrlich!

Zügig geht es zurück nach Pto. Williams und Ushuaia, dem Ausgangspunkt unserer Reise in die Antarktis. Es war die Reise in eine Welt der Erhabenheit, der Schönheit, der Weite und der Einsamkeit. ✨



01

01 **VERSCHNAUFPAUSE.** Ruhephase zwischen zwei anstrengenden Arbeitseinsätzen an Deck.

02 **WINDGESCHÜTZT.** Die steilen Eiswände halten Stürme ab und sorgen für ruhiges Wasser.



02