

Reiseweg der Feuerland von Bismarck an das Ende der Welt

# Plüschows Erbe



Familie Plüschow mit Terrier Schnauf vor dem Auslaufen der FEUERLAND in Bismarck

Oswaldo Torres Escobar war Leuchtturmwärter auf Kap Hoorn und danach Weltreisender auf eigenem Kiel. Heute organisiert er Segeltörns rund Kap Hoorn. In *Segeln* erklärt er, warum er sich Gunther Plüschow besonders verbunden fühlt.

**SEGELN: Oswaldo, was macht "dein" Revier Feuerland aus?**

**Oswaldo:** Am Süden des amerikanischen Kontinents verbindet eine schmale Meerenge den Atlantischen mit dem Pazifischen Ozean – die Magellanstraße. Sie

trennt das südamerikanische Festland von der Insel Feuerland und gilt seit ihrer Entdeckung im Jahr 1520 als gefährliches Gewässer: Starke Winde, heftige Strömungen und unberechenbare Fallböen, typisch für Patagonien, machten jede Durchfahrt zu einem riskanten Unterfangen.

Trotz dieser Gefahren war die Passage lange Zeit eine begehrte Alternative zur Umsegelung des berühmten Kap Hoorn. Ihren Höhepunkt erlebte die Magellanstraße im 19. Jahrhundert, vor dem Bau des Panamakanals, als sie eine unverzichtbare Etappe auf dem Seeweg an die Westküste Amerikas darstellte.

Doch auch heute, trotz modernster Navigationsgeräte und präziser Wettervorhersagen, birgt die Magellanstraße noch immer ihre Tücken – und verlangt von jedem Seemann Respekt.

Fünfhundert Jahre sind seit der Entdeckung der Magellanstraße vergangen, und geblieben sind die Erinnerungen an eine Epoche großer Expeditionen und bedeutender Seefahrer, wie Sir Francis Drake (1578), Pedro Sarmiento de Gamboa (1579), Thomas Cavendish (1587), Richard Hawkins (1594), Olivier van Noort (1599) und Robert Fitz Roy (1828).

Eine der am meisten erinnerten Unternehmungen unter Seeleuten, sowie unter den Bewohnern Chiles und Argentiniens, gehört jedoch nicht mehr in die Zeit der Segelschiffahrt, sondern in die Moderne: die Ankunft des Kutters „Feuerland“ von Gunther Plüschow im Jahr 1927. Seiner Geschichte fühle ich mich besonders verbunden.

### SEGELN: Aber es wird doch Unterschiede zu Deinen Feuerland-Törns geben?

**Oswaldo:** Die erste Etappe der Reise der Feuerland verlief nicht ohne Komplika-

**Oswaldo Torres**, Jahrgang 1976, ist Chilene. Mit 15 Jahren trat er in die chilenische Marine ein und steht seither in engem Kontakt mit dem Meer. Sechs Jahre lang diente er im Archipel Feuerland in verschiedenen Marinestationen und arbeitete unter anderem als Leuchtturmwärter und Funker auf Kap Hoorn.

Nach seinem Austritt aus der Marine reiste er ein Jahr lang mit dem Rucksack durch Südamerika und studierte anschließend Tourismus in Patagonien, Chile. Während seiner Zeit bei der Marine erwarb er alle notwendigen chilenischen Kapitänspatente und 2003 zusätzlich den britischen Yachtmaster Offshore.

Vier Jahre später, im Jahr 2007, gründete er in Deutschland seine Firma Polarwind Segelreisen mit der er Segeltörns und Expeditionen rund um Kap Hoorn organisiert.

Sechs Jahre lang segelte Oswaldo mit seiner Familie von Griechenland aus um die Welt, zunächst zurück in seine Heimat Feuerland und zum Kap Hoorn, dann weiter in die Antarktis, über den Pazifik bis nach Singapur, Malaysia, Thailand und Sri Lanka und schließlich durch das Rote Meer zurück ins Mittelmeer. Dort endete im Juli 2020 ihre große Weltumsegelung.

Seitdem ist Oswaldo Torres einer der wenigen, die regelmäßig Touren um Kap Hoorn anbieten. Bis heute hat er insgesamt 114 Mal das Kap Hoorn umrundet. Seit 2002 ist er Mitglied der chilenischen Sektion der Kap Hoorniers. Im Redaktionsgespräch mit Segeln erzählt er, was ihn mit Gunther Plüschow und seiner bewegenden Reise nach Feuerland (siehe Segeln 5/2025) verbindet.

[www.polarwind-expeditions.com](http://www.polarwind-expeditions.com)



Biografie von Oswaldo E. Torres

tionen. Nur etwa 60 Seemeilen hinter Büsum meldete Maschinist Seppl Schmitt einen Wassereinbruch. Die klaren Kommandos des Kapitäns lauteten: „Alle Mann an Deck! An die Pumpe! Das Schiff ist in Not.“ Aber die Pumpe verstopft regelmäßig, und das Wasser steigt

ständig. Deshalb musste die Feuerland einen unfreiwilligen Stopp in Emden einlegen. Damit nicht genug. Wieder auf Kurs wurde ein geplatzter Wassertank gemeldet, der in Falmouth, an der Südküste von Cornwall, England repariert wurde. Nun war das Schiff sowohl äußerlich, als auch innerlich wieder seeklar.

Unter Deck hat das Wasser jedoch Schäden angerichtet, deren Auswirkungen die Besatzung erst später auf dem Atlantik, schmerzlich zur Kenntnis nehmen sollte. Die Etiketten der Konservendosen hatten sich gelöst und waren nicht mehr zuzuordnen. Statt Sauerkraut oder Spinat gibt es nun tagelang nur Marmelade – und umgekehrt.

Für alle Segler, die ständig unter Segeln in den kalten und aufgewühlten Gewässern um Kap Hoorn unterwegs sind, bleibt diese Geschichte bis heute lebendig. Sie zeigt sich in Straßennamen und in einigen Denkmälern der südlichsten Städte Patagoniens.

Die Reise wird in seinen, besonders zu diesem Zweck gedruckten Hochseefischkutter „Feuerland“ unternommen, geht ab Hamburg, unter eigener Kraft über Lissabon, Madeira, Fenerifa über den Atlantik hierüber nach Pernambuco, dann längs der ganzen Ostküste von Südamerika hinunter, unterwegs alle wichtigen Hafensplätze, wie Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, und die wichtigsten dazwischen liegenden deutschen Siedlungsplätze anlappend, bis Punta Arenas (Magallanes), wo der Hauptstützpunkt für die Feuerlandsexpedition sein wird.

Reiseverlauf der Feuerlandexpedition, Auszug aus einem Brief Plüschows



Forschungsschiff FEUERLAND im Hafen von Falmouth, England im Dezember 1927

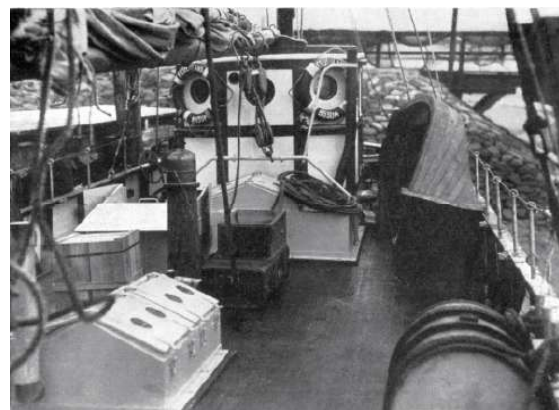
**SEGELN:** Plüschow fand damals eine einsame Region am Ende der Welt vor. Ist Feuerland heute nicht ebenso wie andere Gegenden vom Massentourismus erschlossen?

**Oswaldo:** Heute kommen alljährlich zehntausende Touristen mit Flugzeugen und Kreuzfahrtschiffen an das Ende der Welt, und kehren nach wenigen Tagen wieder in ihren Alltag zurück. Um jedoch die Faszination, den Zauber der Landschaft zu empfinden, muss man dieser ganz nah sein. Einen nachhaltigen Eindruck der

*„Dort unten, wo sich der Atlantik und der Stille Ozean in wildem Ungestüm vermählen, wo sie mit aller Wucht brüllend zusammenprallen, wo Meere und Wellen, Strömungen und verschiedene Luftschichten aufeinandertreffen und Bedingungen schaffen, wie kaum sonst noch in der Welt, es sei denn in polaren Regionen, liegt ein geheimnisvolles, bis auf den heutigen Tag nur wenigen glücklichen Menschen einigermaßen bekanntes Land – das Feuerland!“*

*Gunther Plüschow 1928*

Für diejenigen, die achtzig Jahre nach der Expedition der Feuerland das Privileg haben, dieselbe Route Plüschows zu segeln, ebenfalls mit einer fünfzehn Meter langen Segelyacht, hat diese faszinierende Geschichte eine tiefere Bedeutung: Sie ermutigt uns, sie lebendig zu halten und nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Die Weitergabe dieser wichtigen Kapitel der Segelgeschichte inspiriert zweifellos auch die neuen Generationen – unabhängig von Sprache, Religion oder Nationalität. Vor allem aber erinnert sie uns an eine wichtige Wahrheit: „Das Meer ist die höchste Schule der Weisheit und der Demut.“



Blick auf das Vorschiff der Feuerland



Terrier Schnaufer in seiner Unterkunft. Er ist das Maskottchen der Expedition

imponierenden Fjorde, Gletscher und Berge kann nur jemand gewinnen, der sich ihnen mit einem Schiff nähert – zum Beispiel einem als Ketsch getakelten Expeditionsschiff, wie Gunther Plüschow, oder einer Segelyacht wie der Polarwind.

**SEGELN:** Deine erste große Tour hast Du gemeinsam mit Deiner Familie unternommen. Bei Plüschow war es ähnlich oder?

**Oswaldo:** Im Juli 2010 brachen Jutta, meine Ehefrau, und ich gemeinsam mit unserem erst zweijährigen Sohn Theo zu einem großen Traum auf: eine Weltum-

Ankunft der Feuerland in Bahia, Brasilien





Äquatortaufe an Bord der Feuerland

Die Feuerland in der Werft in Florianopolis, Brasilien



segelung mit der Familie, an Bord unseres eigenen Segelbootes. Die SY Polarwind, in Griechenland erworben, war ein Reinke-Modell mit 16 Metern Länge, 20 Tonnen Verdrängung und gebaut aus Schiffsstahl. Robust und geräumig sollte sie unser Zuhause und treuer Begleiter auf einer langen Reise über die Meere der Welt sein. Unser klares Ziel waren die entlegenen Gewässer Patagoniens und der Antarktis.

*„Ab und zu gehe ich nach unten, werfe mich, müde zum Umfallen und naß wie ich bin, im vollen Anzug auf die Koje, versuche einige Stunden zu liegen, ohne herausgeschleudert zu werden. Und schaue schweren Herzens hinüber in die andere Koje wo meine arme Frau, mehr tot als lebendig regungslos ... liegt. Es ist die erste Seefahrt in ihrem Leben - die lernt sie dafür aber nun gründlich kennen!“*

Als die Feuerland im November 1927 von Büsum aus mit dem Ziel Magellanstraße in See stach, waren, außer der Crew, nur das Ehepaar Plüschow an Bord. Der damals 9-jährige Sohn Guntolf blieb in Deutschland. Auch Isot Plüschow begleitete ihren Mann nicht bis

an das Ende der Welt. In Lissabon ging sie planmäßig von Bord. Und die Erfahrungen, die sie in der Biskaya gemacht hatte, erleichterten ihr ganz sicher den Abschied.

Unsere Route folgte nicht dem üblichen Kurs jener Segler, die nach der At-

lantiküberquerung den Panamakanal ansteuern, um weiter westwärts zu segeln. Diese Seefahrer blieben stets innerhalb der sogenannten Barfußzone, zwischen zehn Grad nördlicher und südlicher Breite, wo Passatwinde und Sonne eine angenehme Überfahrt versprechen. Nein, unser Ziel, und unser Kurs waren ganz andere. Wir segelten Richtung Süden, jene Route, die über vier Jahrhunderte lang von kühnen Seefahrern auf der Suche nach dem sagenumwobenen Terra Australis Incognita, dem Feuerland,

befahren wurde.

Die ersten Etappen seiner Schiffsreise an das Ende der Welt beschreibt Plüschow in einem Brief. Das Auswärtige Amt schickte diesen an alle deutschen Botschaften und Konsulate entlang der Route, mit der Bitte um Unterstützung. Diese Empfehlungsschreiben waren sehr hilfreich, gerade weil finanzielle Unterstützung von staatlichen Stellen nicht gewährt wurde.

Nach unzähligen Fahrten rund um das mythische Kap Hoorn und mehreren Expeditionen in die Antarktis war die Atlantiküberquerung eine große Herausforderung. Zum einen für mich persönlich, vor allem jedoch für die ganze Familie. Monate vor dem Auslaufen, während wir gerade erst mit der Planung begannen, erhielt ich ein unerwartetes Geschenk von einem deutschen Segler: Gunther Plüschows zweites Buch "Silberkondor über Feuerland". Zufall oder Schicksal?

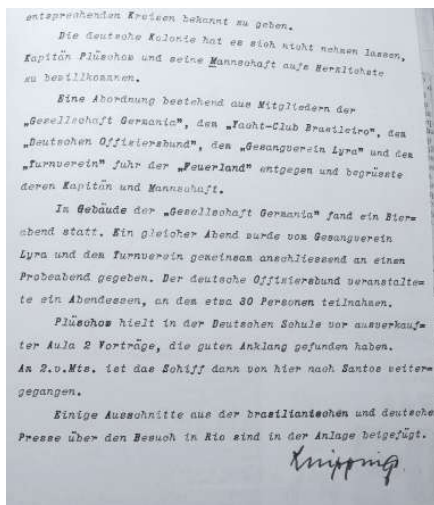


Leben und Entspannung an Bord

## SEGELN: Du hast eure und seine Reise verglichen ...

**Oswaldo:** „Wir werden wieder Menschen!“, so überschreibt Plüschow in seinem Buch die langersehnte Ankunft auf dem südamerikanischen Festland – in Bahia, im Nordosten Brasiliens. Frisches Obst, kühles Bier und belebende Duschen. Alles, was die Atlantiküberquerer so lange vermissen ließ, fand sich dort. Weiter südlich, in Rio de Janeiro, wird er von den dort lebenden Deutschen herzlich empfangen, bevor es über Santos und Florianopolis weiter in Punta Arenas Süden geht.

In jenen Monaten der Vorbereitung bot mein Schreibtisch in unserem Haus in Münster stets dasselbe Bild: eine endlose Liste an Einkäufen und Planungen für die Expedition. Gleich daneben lag Plüschows Buch, bestimmt für die Bordbibliothek. Manche Seiten waren ein



Bericht des Deutschen Botschafter in Brasilien an das Auswärtige Amt in Berlin

Spiegel meiner eigenen Gedanken. Seine Sorgen, Anekdoten, Erlebnisse und Träume hallten in mir wider, obwohl fast ein Jahrhundert zwischen uns lag.

Die wichtigste Aufgabe zur Vorbereitung der Feuerlandexpedition bestand für Plüschow darin, Sponsoren für seine Unternehmung zu finden. Sämtliche finanziellen Rücklagen waren durch die verheerende Inflation vernichtet. Deshalb hing die Durchführung der Expedition ausschließlich von Sponsoren ab. Nur mit einem Schiff und einem Flugzeug konnte er seine ehrgeizigen Pläne verwirklichen.

1927 verfügte Plüschow weder über Gore-Tex oder elektronische Plotter, noch über Satellitenkommunikation



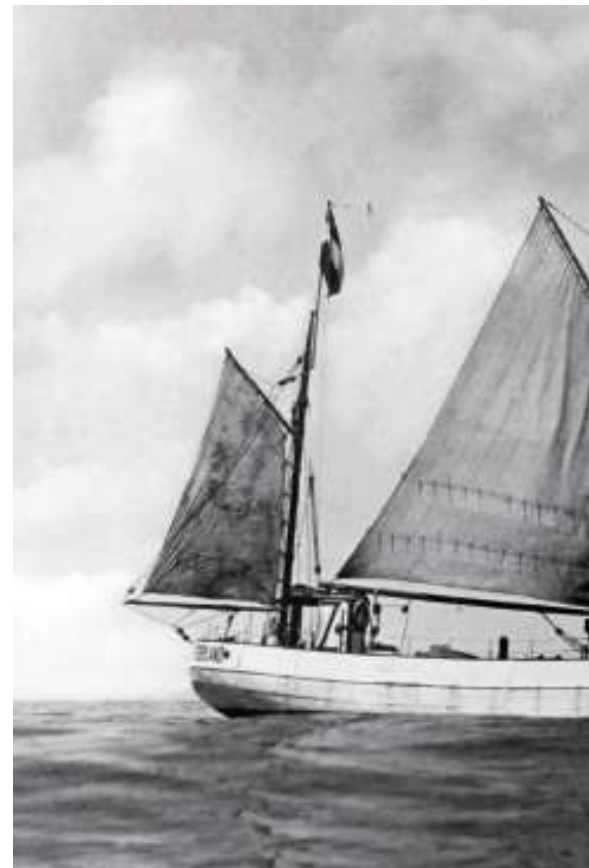
Steuermann Paul Christiansen beim Ausbessern der Kleidung – im Hintergrund ein 3-Röhren-Gradaus-Empfänger. Auf dem Atlantik ist das die einzige Verbindung zur Außenwelt

*„Allein die Vorstellung dieses unwirtlichen Flecks der Erde reicht aus, damit ein normaler Mensch eine Woche lang von Wracks, Gefahr und Tod träumt.“*

Charles Darwin, 1834

oder meteorologische Grib Files. Auch hatte er keinen Watermaker oder sonstige technischen Hilfen, die uns heute das Segeln erleichtern. Seine Ausrüstung bestand schlicht aus Wolle, Leder, Papierkarten – und vor allem Mut, Ausdauer und der bewundernswerten Fähigkeit, Widrigkeiten zu bewältigen.

Nach damaligen Stand der Technik waren die einzigen und wichtigsten Navigationshilfsmittel der Sextant und See-



karten aus Papier. Eine Ausstattung, die die Seefahrer 500 Jahre zuvor mit sich trugen. Die seemännische Bekleidung der Mannschaft auf der Feuerland bestand aus einfachem Ölzeug in der damals üblichen Qualität. Sie war weder atmungsaktiv, noch 100% wasserdicht. Um erfolgreich zu sein, musste sie dieser



Die Feuerland auf dem Atlantik



Das Forschungsschiff  
FEUERLAND in den Kalmen/Rossbreiten auf  
dem Atlantik

Als die in Büsum gebaute Feuerland endlich sicher an der Pier von Punta Arenas festgemacht, ist der Kapitänleutnant erleichtert und erschöpft. Es fällt ihm eine Last von den Schultern. Eine wichtige Etappe in seinem bisher größten Abenteuer hat er erfolgreich gemeistert. Nun ist Plüschow gerüstet für die ganz persönliche Eroberung des Landes, von dem er schon als Kind geträumt hat. Er will und wird Feuerland erobern – zu Wasser und zu Luft bezwingen.

Mich haben seine Erinnerungen sehr bewegt. Aus technischer Sicht können wir unsere heutigen Fahrten um Kap Hoorn zwar besser gerüstet angehen. Der Respekt vor der Natur und eine gute Seemannschaft bleiben jedoch die Grundlage.



Kapitän Plüschow beim Sonne schießen

segeln 1/2026

Situation Ehrgeiz, Courage und Furchtlosigkeit entgegensetzen. Und das taten sie an jedem Tag der Überfahrt.

Es ist heute fast unmöglich, die Bedingungen nachzuvollziehen, unter denen Plüschows Expedition stattfand. Zu den ohnehin schon schwierigen Gegebenheiten der Navigation kamen die extremen Wetterbedingungen der Region: niedrige Polartemperaturen, orkanartige Winde, treibende Eisschollen, starke Meeresströmungen und eine unerbittliche Geografie. Diese war geprägt von Gletschern, tiefen Fjorden, hunderten schmalen Kanälen, steilen Bergen und unzähligen geografischen Hindernissen, die auf den rudimentären Seekarten der damaligen Zeit kaum verzeichnet waren. Ein Szenario, das heute jeden modernen Navigator in Ehrfurcht versetzen würde.

Die Taten von Magellan, Drake, Cavendish, Sarmiento de Gamboa und, Jahrhunderte später, Plüschow, haben uns ein Erbe hinterlassen, das in Patagonien und am Kap Hoorn in folgendem Satz zusammengefasst wird: „Früher waren die Schiffe aus Holz und ihre Besatzungen aus Stahl. Heute sind die Schiffe aus Stahl – und ihre Seeleute aus Holz.“



Nach 24 Stunden Kreuzen erreicht die Feuerland endlich die Einfahrt zur Magellanstraße



Am Ziel: Punta Arena, Chile