



**Skipper Torres am Ruder der „Santa Maria“
auf einer typischen Reise um Kap Hoorn**

Das halbe Leben

Kap Hoorn gilt Seglern als Sinnbild des Schreckens. Für Osvaldo E. Escobar Torres ist es der schönste Fleck der Erde. Jahre hat der Chilene aus Münster dort verbracht, rund 40 Mal ist er ums Kap gesegelt. Keiner kennt es besser. Jetzt organisiert er dort aufregende Chartersfahrten

in der Hölle





Im Revier der Mythen und Mysterien

Kabelwasser am Kap. Die „Santa Maria“, eine 15 Meter lange Reinke Hydra, arbeitet sich mit stark gerefften Segeln durch die raue See

Tief im westfälischen Binnenland, wo den Menschen der Ruf vorseilt, eher stur und zugeknöpft zu sein, ist südamerikanisches Temperament eingezogen. Osvaldo E. Escobar Torres sitzt in seiner Wohnküche in Münster und erzählt lebhaft und mit strahlenden Augen von seinen Abenteuern. Der Chilene entführt seine beiden Zuhörer aus der warmen deutschen Gemütlichkeit an einen der unwirtlichsten Flecken der Erde, eine Bucht an der Ostküste der Insel Lennox, etwa 50 Meilen nördlich von Kap Hoorn.

Dort ankert die 15-Meter-Hydra „Santa Maria“, eine Stahlsloop von Reinke. Nach einem gemütlichen Abendessen verzieht sich die Besatzung in die Kojen. Gegen ein Uhr in der Nacht heult es plötzlich im Rigg. Innerhalb weniger Minuten weht es mit konstant 55 Knoten, Tendenz steigend. Zu viel für den Anker. Das Schiff geht auf Drift, immer rascher auf die nahe Felswand zu. Torres, der Skipper, hechtet in die Pflicht, nichts am Körper außer dem, was er im Schlafsack trug. „Im Nu hatten wir konstante 70 Knoten Wind, in Böen haben wir über 80 Knoten gemessen“, erzählt er. Auf eine Weise, dass die Gefahr sogar in der Geborgenheit seines Münsteraner Domizils zu spüren ist. „Der Schnee flog waagrecht durch die Luft und peitschte uns ins Gesicht.“

Plötzlich versagt auch die Ankerwinde ihren Dienst. Die überlastete Leitung ist durchgeschmort. Immer schneller kommt die Felswand näher. Die Crew kämpft. Mehrere Besatzungsmitglieder wagen den Versuch, auf das Vorschiff vorzudringen. Das Schiff nimmt bereits dermaßen viel Wasser über, dass sich die Automatikwesten aufblasen. Mit zwei Maschinen unter Vollast bekommt der Skipper den Bug nicht durch den Wind.

Wie sie den Kampf gewinnen konnten, vermag Torres heute nicht mehr zu

sagen. Die genaue Erinnerung fehlt, ähnlich wie bei traumatisierten Unfallopfern. Irgendwann jedenfalls hatten sie den Anker frei. Und fanden „im totalen Blindflug“ einen Weg aus der Bucht. „Auf dem Radarbildschirm war nicht viel zu sehen, wir hatten ja Schneesturm“, sagt Torres und zeigt auf eines der Fotos an der Küchenwand. „Gesagt hat hinterher keiner etwas. Eine Umarmung sagt in solchen Momenten auch viel mehr als tausend Worte!“ Auf dem Foto ist seine Crew von damals zu sehen.

Torres ist zwar erst 31 Jahre alt, aber bereits der wohl profundeste Kenner des mit Mythen und Mysterien meistbeladenen Segelreviers der Welt.

Kap Hoorn.

Der Chilene hat fast sein halbes Leben dort zugebracht. Fünf Jahre lang >



Törnbeginn im Beaglekanal. Selten ist es dort so friedlich wie auf diesem Foto (o.)

Am Ende der Welt. Alle Wege führen fort von Ushuaia – 14 105 Kilometer bis Berlin

diente er als Marinesoldat im Archipel Feuerland, unter anderem als Wärter des weltberühmten Leuchtturms am Kap. Er hat zu Fuß die Einöde Feuerlands durchstreift, und er hat sich unsterblich in diese Landschaft verliebt. Während er ein Foto nach dem anderen zeigt und sich eine Anekdote an die nächste reiht, erfährt der gebannte Zuhörer fast nebenbei, dass Torres das Kap als Charterskipper mittlerweile etwa 40 Mal umsegelt hat. Als sei es das Natürlichste auf Erden.



Tatsächlich ist die Rundung des magischen Kaps längst nicht mehr Großsegler-Besatzungen oder wagemutigen Weltumseglern vorbehalten. Diverse Charteranbieter haben den ungeheuren Reiz des berühmten Reviers erkannt (s. Seite 36).

Deren Törns beginnen üblicherweise im argentinischen Ushuaia. Sie führen, insgesamt 230 Meilen lang, zunächst durch den Beaglekanal nach Puerto Williams in Chile, der südlichsten Stadt der Welt. Die 2500 Einwohner zählende Kapitale der Provinz Antártica Chilena beherbergt einen Militärstützpunkt und, viel wichtiger, den südlichsten Yachtclub der Erde. Im Clubheim des Club Naval De Yates Micalvi, einem ehemaligen Kümo, besteht die letzte Möglichkeit auf dieser Reise, warm zu duschen.

Schon der nächste Hafen, Puerto Toro an der Ostküste der Navarino-Insel, liegt in absoluter Wildnis. Weiter im Süden siedeln nirgendwo noch Menschen, ab hier ist nur allein Naturgewalt.

Ein Schlag von 60 Seemeilen über die Nassau-Bucht führt zu den Wollaston-Inseln, wo zwei Ankerbuchten aufgesucht werden können. Obwohl es zum Kap Hoorn nur noch wenige Meilen sind, muss hier häufig erst auf passendes Wetter für die Umrundung gewartet werden. Stimmen die Bedingungen, wird die Insel Hoorn von Norden kommend an Backbord gelassen und das Kap von West nach Ost umsegelt. Ein Moment, sagt Torres, in dem alle an Bord nervös sind. Auch wenn manche Gäste sich betont cool geben, keiner ist es. Nicht hier.

Das Kap entlarvt. Den großkotzigen Seebären etwa, der tagelang mit seinen Salzbuckel-Abenteuern vor der eingeschüchterten Crew prahlte. Bis das Kap kam. Bei vier bis fünf Meter hohen Wellen hatten die Räuberpistolen ein Ende, und der Held der Weltmeere verzog sich bleich und schweigend unter Deck. ▷

Die chilenische Marinestation am Hoorn. Torres hat in der primitiven Hütte gelebt

Denkmal für jene, „die hier im Kampf mit den Stürmen ihr Leben verloren“



FOTOS: B. STICHEBAUT/DPPI (R.), POLARWIND-EXPEDITIONS/H. GRIDL (L. O.), P. REENHOFER (L. U.)

Ein erhebender Anblick

Das Kap erscheint friedlich aus der Vogelperspektive. Bei gutem Wetter gehen die Charterer dort an Land – ein ergreifender Moment





OSVALDO E. ESCOBAR TORRES trat mit 15 Jahren in die chilenische Marine ein und hat seitdem ständig mit dem Meer zu tun. Sechs Jahre lang war er im Archipel Feuerland im Dienst, unter anderem als Leuchtturmwärter auf Kap Hoorn. Nach dieser Zeit studierte er Tourismus im südchilenischen Punta Arenas. Sein Studium verdiente sich Torres zunächst als Co-Skipper und schließlich als Skipper auf der Charteryacht „Santa Maria“. Er ist Inhaber aller chilenischen Sportschiffpatente und seit 2003 außerdem des britischen Yachtmaster Offshore. Bis 2006 segelte Torres rund 40 Mal um Kap Hoorn und begleitete sechs Antarktis-Expeditionen. Er ist Mitglied der chilenischen Sektion der Cap Horniers. Seit 2007 lebt Torres mit seiner Frau Jutta in Münster. Seine Firma Polarwind bietet Expeditionen aller Art in die Region Feuerland an. Für die Törns rund Kap Hoorn greift Torres auf vier Charteryachten vor Ort zurück.

„Er war der einzige meiner Mitsegler, der nie das Kap sah“, sagt Torres.

Für alle anderen ist dessen Anblick ein über die Maßen erhebender Moment. Selbst Torres gibt zu, dass er ihn immer noch bewegt, trotz aller Routine. Er holt eine historische Karte hervor und beginnt, geradezu andächtig von der Geschichte dieses Felsens zu erzählen.

Jahrhundertlang galt er unter Seefahrern als das unaussprechliche Ende der Welt. Als ein anderes Wort für Hölle. Als Kap des Schreckens. Charles Darwin

schrrieb: „Allein die Vorstellung dieses unwirtschaftlichen Flecks der Erde reicht aus, damit ein normaler Mensch eine Woche lang von Wracks, Gefahr und Tod träumt.“ Joshua Slocum, der erste Einhand-Weltumsegler, fügte dem hinzu: „Und jeder Seemann auch!“

Wer ums Kap Hoorn segelt, befindet sich im sturmreichsten Seegebiet der Erde und hat mehr als 800 Wracks und über 10 000 tote Seeleute unterm Kiel.

Die meisten dieser Unglücke haben sich vor der offiziellen Eröffnung des Panamakanals 1920 zugetragen. Zu jener Zeit ist der Weg um Kap Hoorn eine vielbefahrene Handelsroute zwischen Atlantik und Pazifik. Es hat seinen Schrecken aber bis in die Neuzeit nicht verloren. 2002 verschwand in der Nähe die Hamburger Yacht „Ole Hoop“ spurlos.

Dass dieser Seeweg existiert, findet als Erster der Brite Francis Drake im Jahr 1578 heraus. Wirklich bekannt wird die Drakestraße nach der ersten Kap-Rundung durch die Niederländer Willem Cornelis Schouten und Jakob Le Maire 1616. Das Kap trägt seitdem den Namen von Schoutens Heimatstadt: Hoorn.

In den folgenden Jahrhunderten erlangt die Schifffahrt wachsende Bedeutung durch die Besiedelung der amerikanischen Westküste, den Goldrausch, Handel mit Tee, Gewürzen, Baumwolle und Salpeter. Unter zunehmendem wirtschaftlichem Druck jagen die Rahsegler immer neuen Geschwindigkeitsrekorden nach. Wenngleich die Seeleute dieser Zeit Meister ihres Handwerks sind, bleibt für übertriebene Vorsicht wenig Zeit. Zeit ist Geld. Rücksichtslos peitschen die Kapitäne ihre Schiffe durch die nasse Hölle. Der Reporter Heinrich Hauser notiert 1929 auf dem Flying-P-Liner „Pamir“ die Worte des Kapitäns: „Wenn alle Flüche, die gegen dieses Kap gerichtet wurden, davon widerhallten, da würde die Erde erzittern.“

Bis heute gilt Kap Hoorn als Mount Everest des Segelns. Die Region um Feuerland und Patagonien ist die Wetterküche der Südhalbkugel. Trotz der relativ geringen Ausdehnung des Reviers gibt die chi-

lenische Marine einen separaten Wetterbericht für jede einzelne Station heraus.

Fester Programmpunkt auf Chartertörns ist bei gutem Wetter daher stets das Köpfen einer Champagnerflasche mit der Machete. Die Gottheiten der Meere haben sich ihren Obolus verdient, zum Dank und verbunden mit der Hoffnung, dass die Bedingungen noch ein wenig anhalten mögen. Nur dann nämlich ist ein weiteres Highlight möglich, das der Umsegelung nicht nachsteht: das Ausbooten der Gäste in Lee der Insel. Es ist ein unvergleichliches Gefühl, nach der geglückten Rundung unter Segeln selbst auf dem Kap Hoorn zu stehen. Einem Ort, an dem sich, sozusagen, Triumph und Trauer die Hand reichen.

„Zur Erinnerung an die Segler aller Nationen, die hier ihr Leben im Kampf mit den Elementen und Stürmen im südlichen chilenischen Ozean verloren“, steht in Stein gemeißelt vor dem Albatros-Monument am Kap. Diese Erinnerung umweht den gesamten Ort und ist untrennbar mit ihm verbunden, wie auch aus dem Gedicht von Sara Vial hervorgeht, das an gleicher Stätte zu lesen steht: „Ich bin der Albatros, der am Ende der Welt auf dich gewartet hat. Ich bin die vergessene Seele der toten Seeleute aller Meere der Welt, die kamen, um das Kap Hoorn zu umsegeln. Doch sie starben nicht in den wütenden Wellen, in diesen größten Tiefen, wo der antarktische Wind heult, sondern sie fliegen auf meinen Schwingen in die Ewigkeit.“

Die Legende besagt, dass die verstorbenen Seemänner in den Albatrossen weiterleben. Sicher ist, dass sie das in den Gedanken all derer tun, die diesen Ort besuchen.

Mit einem Stempel vom Kap im Pass geht es zurück. Je nach Zeitplan und Wetterlage ist auf der Rückfahrt ein Abstecher zu den Inseln Lennox, Picton oder Nueva drin. Bei zwei Wochen Reisedauer, wie sie Torres empfiehlt, ist meist ein solcher Exkurs in die Inselwelt Patagoniens möglich. Selbst der mit allen Eigenheiten Vertraute gerät darüber noch ins Schwärmen. „Die Einsamkeit und Ursprünglichkeit

dieser Inseln fasziniert mich immer wieder“, sagt er, und seine Augen beginnen noch intensiver zu leuchten. Man habe dort stets das Gefühl, der erste Mensch zu sein, der seinen Fuß an Land setzt.

Torres war zuerst 1996 dort, nachdem er schon Jahre zuvor auf einem Patrouillenboot seine Jungfernfahrt ums Kap absolviert hatte. Nun hat ihn die Marine als Funker „irgendwo in den Süden“ geschickt – er kann damals nicht ahnen, dass die Versetzung sein Leben verändern wird. Unversehens findet er sich mit zwei weiteren Soldaten auf Kap Hoorn wieder. Am Ende der Welt. Einöde. Graues

Nichts. Die nächste Siedlung, Puerto Toro, liegt 60 Seemeilen entfernt. Dazwischen: Wasser, Sturm, Kälte. Die Einsamkeit zehrt an den Nerven. Es gibt weder Radio noch Fernsehen. Eine Handvoll Bücher haben die Soldaten mit und den Auftrag, vorbeifahrende Schiffe über Funk zu kontrollieren. Außerdem besteht die Order, alle drei Stunden die aktuellen Wetterdaten an die Marine in Punta Arenas durchzugeben.

Nicht selten melden sie Windgeschwindigkeiten von mehr als 100 Knoten. „Bei dermaßen starkem Wind kann sich ein Mensch nicht mehr vernünftig bewegen“,

sagt Torres. Selbst die Station bietet in solchen Situationen keine Sicherheit. Mehrmals erbebt die primitive Holzhütte, einmal kracht im Sturm sogar der Regenwassertank mit 500 Liter Fassungsvermögen zu Boden, läuft aus und fliegt auf Nimmerwiedersehen davon.

Der Strom kommt aus dem Generator, aber nur zehn Stunden am Tag. Der Diesel ist rationiert. Das Essen besteht ausschließlich aus Konserven. Den Hubschrauber, der die Pakete mit den Dosen abwirft, nennen sie den „Weihnachtsmann“. Der ist tatsächlich auch Weihnachten in Aktion und bringt als Geschenk ein Paket mit ▷

Dies hier ist der Mount Everest des Segelns

Neben Kap-Hoorn-Umrundungen werden mit der „Santa Maria“ auch Reisen in antarktische Gewässer unternommen





Die Flotte der Blauwasseryachten in Ushuaia. Hier beginnt das Abenteuer

Maria“ hauptberuflich das Kap Hoorn. Dies ist etwas anderes als die gewohnten Fahrten mit dem Patrouillenboot. Dies ist seine Erfüllung.

Den Umgang mit einer Yacht beherrscht Torres bereits. Bei der Marine hat er das Segeln auf Lasern, Piraten und Vagabond-Jollen gelernt, auch auf einer 15 Meter langen Ausbildungsyacht sind ihm die Seebeine gewachsen. Sämtliche erforderlichen chilenischen Sportschifferpatente bringt er mit, als er bei Kloss an Bord geht.

Die Arbeit auf der „Santa Maria“ gefällt ihm. „Ursprünglich wollte ich das nur eine Saison lang machen“, erzählt er, daraus seien dann mehrere Jahre geworden. Nebenbei studiert er in den Winterhalbjahren Tourismus an der Universität in Punta Arenas und macht in England sein Patent zum Yachtmaster Offshore. Die „Santa Maria“ darf er nun auch als Skipper führen.

Das Revier hat viele Tücken. Es verzeiht keine Fehler

Hühnchen, Sekt, Stollen und einer Karte vom Dienstherrn. Dumm nur, wenn das Wetter keine Landung zulässt und das Präsent abgeworfen werden muss. Dann geht die Sektflasche zu Bruch, und der gesamte Inhalt wird ungenießbar. Das ist eher Regel als Ausnahme.

Eines Tages beobachtet Torres, wie zwei weiße Segel am Kap vorbeiziehen. Die Yacht, die sie trägt, heißt „Santa Maria“, wie der Soldat am Funkgerät erfährt, und sie gehört dem Deutschen Wolf Kloss.

Dieser steht wenig später in der Hütte, um die Pässe seiner Mannschaft stempeln zu lassen. Kloss fährt mit zahlenden Gästen ums Hoorn und verdient auf diese Weise seinen Lebensunterhalt. Er lädt Torres ein, sich das Schiff im Heimathafen Puerto Williams anzuschauen.

Die beiden treffen sich und freunden sich an. Als die Marine Torres in den Norden versetzen will, quittiert er den Dienst, um in Feuerland bleiben zu können. Fortan bezwingt er mit Kloss auf der „Santa

Die Saison in Feuerland dauert von Oktober bis April. „Saison“ bedeutet: Die Lufttemperatur erreicht mit Glück 15 Grad Celsius, kurzzeitig, mit noch mehr Glück, 20 Grad. Mit Sturm ist ständig zu rechnen, und das Wetter schlägt häufig von einer Minute auf die andere um. Nicht selten erlebt man alle vier Jahreszeiten an einem Tag. „Oft wundern sich die Gäste“, sagt Torres, „wenn wir beispielsweise bei spiegelglatter See in einer geschützten Bucht zwei schwere Anker mit

Kojencharter am Kap

Anreise: von vielen Flughäfen Europas via Buenos Aires nach Ushuaia. Die Reisezeit beträgt mehr als 24 Stunden. Die Kosten variieren zwischen 1350 Euro/Woche („Santa Maria“) und 3500 Euro/Tag („Pelagic Australis“)

Schiff	Länge	Gäste	Eigner/Skipper	Flagge	Deutsche Agentur	Die Yacht im Internet
Santa Maria	15 m	5	Wolf Kloss (GER)	CHL	polarwind-expeditions.com	simltd.com
Santa Maria Australis	22 m	8	Wolf Kloss (GER)	GER	polarwind-expeditions.com	simltd.com
Tari II	13 m	6	Micki Porco (ARG)	ARG	polarwind-expeditions.com	vela-aiconfinidelmundo.com
Sarah W. Vorwerk	16 m	8	Henk Boersma (NL)	GER	Intaktreisen.de	sarahvorwerk.com
Pelagic	17 m	6	Skip Nowak (USA)	USA		pelagic.co.uk
Pelagic Australis	23 m	10	Skip Nowak (USA)	USA		pelagic.co.uk
Boulard	14 m	6	Jean Monzo (FRA)	FRA		croisieres-boulard.com
Tooluka	14 m	7	Eef Willems (NL)	NL		tooluka.nl
Australis	23 m	9	Roger Wallis (AUS)	AUS		ocean-expeditions.com
Le Sourire	19 m	8	Hugo Delignières (FRA)	FRA		lesourire.com.ar
Vaihere	24 m	10	Eric Dupuis (FRA)	FRA		vaihere.com

je mindestens 40 Meter Kette ausbringen oder mit 100 Meter langen Landleinen hantieren.“

Doch wenn dann wie aus dem Nichts das Inferno losbricht, weiß jeder an Bord, dass das keine übertriebene Vorsicht ist, sondern revierbedingte Notwendigkeit.

Damit schließt sich der Kreis in Torres' Erzählungen, denn genau so ist es damals auch ihm und seinen Mitseglern in der denkwürdigen Nacht vor Anker bei Lennox gegangen. Er hatte aus Mangel an Erfahrung gesündigt und wurde prompt bestraft. „Wir waren ums Kap gesegelt und vor Anker gegangen, als es noch ruhig war. Laut Wetterbericht sollte es ein bis zwei Tage so bleiben“, sagt er, doch es kam völlig anders. Auf sechs Meter Tiefe habe er nur einen Anker ausgebracht und 40 Meter Kette gesteckt. Bei dem, was in dieser Nacht über sie hereinbrach, nicht genug.

Er hat teuflisches Glück damals, und es soll noch viel besser kommen. Eines Tages tritt, am tristen Ende der Welt, eine junge Dame aus Münster in sein Leben. Eineinhalb Seemeilen südlich von Hoorn sieht ihr der Skipper tief in die Augen und fragt, ob sie seine Frau werden will. Sie will. Einen schöneren Moment hat es am Kap des Schreckens nie gegeben.

Lasse Johannsen



Die Route eines üblichen Chartertörns: von Ushuaia gegen den Uhrzeigersinn ums Kap

FOTO: POLARWIND-EXPEDITIONS/H. GRIDL.; KARTE: H. SEITMANN

SmartPilot Autopiloten: Ihre speziellen Crew-Mitglieder.



SPX-5 Radpilot

- Autopilot der neuen Generation mit RateGyro (Drehbewegungssensor) für radgesteuerte Yachten.
- Gleicher Komfort und gleiche Leistung wie ein entsprechender Autopilot.
- Der Autopilot kann auf Knopfdruck ein- und ausgekuppelt werden.
- Alle wichtigen Daten werden auf dem großen Display der Bedieneinheit dargestellt.



SPX-5 SportPilot

- Autopilot der neuen Generation mit RateGyro (Drehbewegungssensor) für kleinere Yachten.
- Die Bedienung könnte nicht einfacher sein - steuern Sie auf den gewünschten Kurs und drücken Sie die AUTO-Taste an der Bedieneinheit. Das ist alles. Der Autopilot übernimmt die Kontrolle!



SPX-5 Pinnenpilot

- Pinnenpilot der neuen Generation mit RateGyro (Drehbewegungssensor).
- Entspricht den allerhöchsten Anforderungen für größere pinnengesteuerte Yachten.
- Für ausgedehntes Fahrtensegeln und professionelle Regatten ist die GP-Version (Grand Prix) erhältlich.
- Das große Display der Bedieneinheit kann auch als Tochteranzeige für Instrumente und Navigationsgeräte eingesetzt werden.



Raymarine
...world leaders in marine electronics.

Emden 04921-8008-0
Hamburg 040-237808-0
Bernau 08051-964248
eMail info@eissing.com
www.eissing.com

