



„Es ist viel schwieriger geworden!“

Kojencharter am Kap Hoorn zählt zu den größten Wünschen vieler Segler. Seit einigen Jahren erwartet sie dort ein verändertes Wettergeschehen, sagt Skipper Oswaldo Torres

Es gilt unter Seeleuten als die gefährlichste Wetterküche der Welt. Am Kap Hoorn liegen geschätzt 800 Schiffe auf dem Grund. Unzählige Seeleute haben hier ihr nasses Grab gefunden. Der Chilene Oswaldo Escobar Torres kennt die Gegend, wie kein Zweiter. Seit über 20 Jahren segelt er als Charterskipper in der Region Feuerland. In seinem Buch „Am Leuchtturm von Kap Hoorn“ erzählt er davon und beschreibt das Revier. Von der chilenischen Marine wurde Torres kürzlich für seine 111. Rundung des gefürchteten Kaps an der Südspitze Lateinamerikas geehrt, das für ihn ein

zweites zu Hause ist, seit er dort oben seine Dienstzeit als Soldat verbrachte und Leuchtturmwärter und Funker in der Marinestation – einer kleinen Blechhütte – war. Im Gespräch mit der YACHT erzählt Torres, wie sehr sich die Region als Segelrevier in den letzten fünf Jahren verändert hat.

Sie haben in einem der unwirtlichsten Reviere der Welt die Liebe zum Segeln entdeckt...
...Segeln gelernt habe ich schon an der Marineschule. Während der Zeit am Kap Horn habe ich die Yachten dort vorbeisegeln sehen und gedacht, das wäre auch etwas für mich.

War das nicht abschreckend?
Na ja, man konnte schon sehen, wie sehr die gekämpft haben. Und wenn wir Funkkontakt hatten, konnte ich hören, wie aufgeregter sie waren. Und dass sie so schnell wie möglich nach Norden wollten, in den Hafen von Puerto Williams. Und ich habe mich damals schon gefragt, warum so viele Segler hierherkommen und so viel riskieren für die Umrundung von Kap Hoorn. Aber es hat mir eben auch imponiert.

Wie kamen Sie dann zu Ihrem heutigen Beruf als Charterskipper am Kap Hoorn?
Ich hatte als Soldat immer zwei

Monate Dienst in der Station am Kap Hoorn und danach zwei Monate Aufenthalt in Puerto Williams. Und dort habe ich mich mit den Seglern ausgetauscht, war auf vielen Schiffen und bekam Einblick, wie das Segeln in dieser Region funktioniert. Es wollten auch alle gerne mit mir reden, weil ja bekannt war, dass ich der Leuchtturmwärter vom Kap bin. Im Jahr 2000 habe ich die Marine dann verlassen. Ich hatte damals eine Einladung von meinem deutschen Freund Wolf Kloss, eine Reise auf dessen Yacht ums Kap Hoorn und in die Antarktis zu machen. Das sollte eigentlich nur ein

einmaliges Abenteuer werden, aber es hat mich so fasziniert – obwohl wir schlechtes Wetter hatten – dass ich mich entschied weiterzumachen. Ich habe dann mehrere Jahre als Bootsmann, Co-Skipper und später Skipper auf Yachten in der Kap-Hoorn-Region gearbeitet und mich 2010 schließlich selbständig gemacht.

Mit einem eigenen Schiff.
Genau, die „Polarwind“.

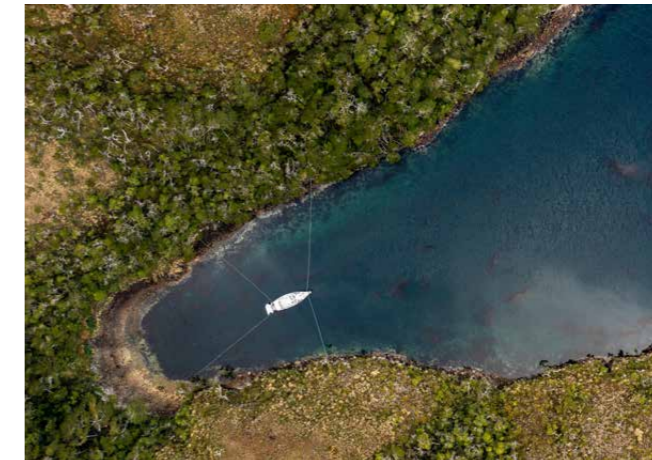
So heißt auch Ihr Unternehmen, Sie bieten Segelreisen um das Kap Hoorn und in die Antarktis an. Wie sieht so eine Chartersaison aus?
In der Region ist jeder Tag eine neue Herausforderung. Es wird nie langweilig. Jede Reise ist anders. Die Saison dauert von November bis März und in einer typischen Saison kann ich 13 Törns um Kap Hoorn segeln.

Sie sind kürzlich für Ihre 111. Umrundung geehrt worden...
Die erste Auszeichnung erhielt ich schon 2016 von der Marine als die Entdeckung von Kap Hoorn vor 400 Jahren gefeiert wurde. Jetzt wurde ich für die 111. Umrundung als Schiffsführer geehrt. Eine Anerkennung meiner gesamten Aktivitäten in der Region.

Was sind das für Aktivitäten?
Die Menschen, die in diese Region segeln, haben meistens schon von mir gehört und nehmen Kontakt zu mir auf, um Tipps zu bekommen. Ich nehme mir immer viel Zeit dafür, denn ich fühle mich dafür verantwortlich, mit meinem Wissen zu helfen. Das ist für mich gelebte Seemannschaft. Und es macht mir Spaß, ich lerne viele



Das Kap Hoorn ist der letzte Punkt Festland vor dem antarktischen Kontinent und als gefährliche Wetterküche bekannt (o.). Für Skipper Oswaldo Torres ist das Kap sein Lebens-thema. Vor dem Auslaufen studiert er das aktuelle Wettergeschehen genau (r.). Er kennt jede Bucht im Revier und weiß, wie er sich dort sicher vertäut (u.).



Menschen kennen aus den verschiedensten Ländern.

Zu dem gefragten Insider-Wissen gehört vor allem die Besonderheiten des Wetters am Kap...
...Ja, und das hat sich in den

vergangenen Jahren erheblich verändert.

Inwiefern?
Am Kap Hoorn kommen die Tiefdruckgebiete direkt aus der Antarktis an. Und bis etwa vor fünf Jahren hatten wir regelmä-

ßig Wetterfenster zwischen zwei Tiefdruckgebieten von mindestens zwei, meist drei, manchmal sogar vier Tagen. Die Wahrscheinlichkeit, den Törn um das Kap Hoorn zu schaffen, war entsprechend deutlich höher als heute. Ich will damit nicht sagen, dass es vor fünf Jahren einfach war, aber man hatte eine reelle Chance zu vermeiden, in gefährliches Wetter zu geraten. Und das ist vorbei.

Wie sehen die Wetterfenster zwischen den Tiefs heute aus?
Da sprechen wir nur noch von Stunden. Auf den Wetterkarten sieht man über der Gegend von der Drake-Passage bis zum Kap nicht mehr nur ein Tiefdruckgebiet wie sonst, sondern regelmäßig bis zu sieben hintereinander. Und wer sich da nicht sehr gut auskennt, hat es extrem schwer überhaupt in dem Revier zu segeln.

Gab es entsprechend häufiger Seenotfälle in letzter Zeit?
Ja. Seit 2021 sind die Zahlen der Havarien dort signifikant gestiegen. Ein typisches Beispiel ist die Strandung des Trimarans „Use It Again“ der beiden Weltumsegler Romain Piliard und Alex Pella im vergangenen Jahr, die ja auch weltweit durch die Medien ging. Und in der Vorletzten Saison habe ich hautnah erfahren, was passiert, wenn man sich nicht an die Regeln der Gegend hält.

Was ist da passiert?
Da kamen zwei Yachten nach Puerto Williams, deren Besatzungen das erste Mal in der Region waren und um das Kap Hoorn segeln wollten. Ich selber lief dort morgens um halb ➤

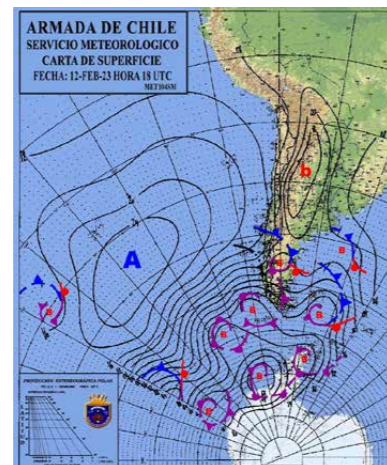
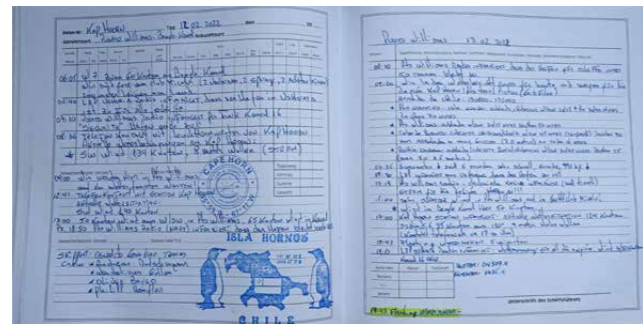
»Seit einigen Jahren sind die Zahlen der Seenotfälle in der Kap-Hoorn-Region aufgrund des veränderten Wettergeschehens signifikant gestiegen«

sechs aus, sehr früh, die Tide stand noch gegenan, aber ich wusste, dass es ein Wetterfenster zu nutzen galt. Und ich steuerte die Ostseite der Insel Navarino, weil ich wusste, dass von Westen sehr schlechtes Wetter im Anmarsch war. Auf den beiden Yachten glaubte man mir das nicht. Der Wetterbericht hatte das auch nicht so vorhergesagt. Vier Stunden später erreichte ich mit meiner Crew Puerto Toro, eine geschützte Bucht und die letzte Möglichkeit, auf dem Weg zum 80 Seemeilen südlich gelegenen Kap unterzuschlüpfen. Als wir festmachten, kam der Leuchtturmwärter und fragte, ob wir von den beiden Yachten gehört hätten? Das waren die beiden aus Puerto Williams. Die sind nach Westen ausgelaufen und im Beagle-Kanal in 80 Knoten Wind geraten. Da sie sich nicht auskannten, haben sie versucht eine Ankerbucht anzulaufen, das war aber ein verhängnisvoller Fehler. Beide Yachten sind gestrandet. Die Besatzungen konnten von der Marine dann nur noch mit Hubschraubern geborgen werden. Das war bei dem Wind aber auch problematisch.

Wie wirkt sich das veränderte Wettergeschehen noch aus?
Seit ungefähr der gleichen Zeit haben wir extrem wenig Regen in der Region.

Und wie macht sich das konkret bemerkbar?
Ich will mal ein Beispiel nennen. Als ich Leuchtturmwärter auf dem Kap Hoorn war hatte ich Wasserfässer mit einem Fassungsvermögen von 500 Liter, um Regenwasser vom Dach zu sammeln. Die waren immer

voll. Ich konnte jeden Tag duschen. Als ich im Februar meine letzte Reise um Kap Hoorn gemacht habe, konnte ich beobachten, wie die chilenische Marine die Station dort mit Hubschraubern aus der Luft



In seinem Logbuch vermerkte Torres schon Windgeschwindigkeiten von 140 Knoten (o.). Auf der Wetterkarte liegen die Tiefdruckgebiete, die aus der 650 Seemeilen entfernten Antarktis kommen, dicht beieinander (1.). Torres erhielt schon zweimal Auszeichnungen von der Marine für seine Unterstützung ausländischer Segler (u.).



versorgte, weil das Wasser dort ausgegangen ist. Oder: Als ich anfang war das Wichtigste an Bord eine professionelle Segelbekleidung inklusive Gummistiefel. In der letzten Saison, von November bis März, hatte

ich das Ölzeug aber nur an drei Tagen an. An allen anderen war es trocken. Am Kap Hoorn!

Was können Segler tun, die dort unten unterwegs sind, um sich auf die veränderten Wetterbedingungen einzustellen?
Sie sollten sich bei der Törnplanung nicht allein auf die üblichen Wetterberichte verlassen.

Was bleibt denn übrig?
Sie müssen sich unbedingt mit den Experten aus der Region austauschen. Mit den Meteorologen der chilenischen Marine Kontakt aufnehmen, mit der Station auf Kap Hoorn, es gilt, das Wettergeschehen der letzten Tage zu betrachten und auszuwerten, bevor entschieden wird, ob gesegelt werden kann oder nicht. Man muss die Reise heute besser planen als noch vor fünf Jahren.

Kontakt mit der Marine?
Ja, von dort bekommen Segler täglich einen Wetterbericht für 24 Stunden und eine Prognose für 48 Stunden.

Wie zuverlässig sind die denn?
Die sind ausgezeichnet. Als ich anfang, war der Wetterbericht der Marine noch überwiegend eine Zusammenfassung der gesammelten Wetterinformationen von den 13 Leuchttürmen in der Region. Die Prognose musste ich mir daraus selbst herleiten. Das war aber schon eine sehr große Hilfe. Heute ist dieser Wetterbericht dagegen hochprofessionell und kann jederzeit über Satellit inklusive Windkarten und Grib-Files abgerufen werden. Auch die Datenerfassung wurde verbessert. Am Kap Hoorn etwa steht jetzt eine vollauto-

»Wir können deutlich beobachten, dass sich das Klima in Feuerland verändert. Es war früher eine sehr feuchte Region. Heute ist es völlig trocken.«

matisierte Wetterstation. Allerdings ändert das alles nichts daran, dass die Wetterfenster kleiner werden...

...und der professionalisierte Wetterbericht dadurch viel unzuverlässiger?
Die Windrichtung stimmt fast immer. Aber aus den genannten Gründen können die Vorhersagen nicht mehr so zuverlässig sein, wie früher, was die Windgeschwindigkeit angeht. Ich habe in der vergangenen Saison Abweichungen von bis zu 40 Knoten erlebt. Und es ist natürlich auch sehr schwierig für Segler diese Berichte zu

verstehen, wenn sie nicht sprachkundig sind.

Wie wirkt sich die veränderte Wettersituation denn auf Ihre Törnpläne aus?
Es ist so, dass ich es in meiner gesamten Zeit als Charterskipper nur sechs mal nicht geschafft habe um Kap Hoorn zu segeln, zweimal davon in meiner Anfangszeit. Da lag es daran, dass ich noch nicht so viel Erfahrung hatte. Und wir hatten damals, wie gesagt, nicht diese hochprofessionellen Wetterberichte. Am Kap Hoorn gab es damals nur ein Windmessgerät und ein Barometer.

Und heute sind die kürzeren Wetterfenster das Problem.
Bisher habe ich den Törn um das Kap Hoorn fast immer planmäßig geschafft. Aber es ist sehr viel schwieriger geworden. Man muss unbedingt ein passendes Wetterfenster finden. Und sehr vorsichtig sein. Und man muss sich viel intensiver vorbereiten. Früher habe ich nur den Wetterbericht gehört. Und zwar schon am Tag vor dem Auslaufen. Das reichte aber auch völlig aus. Heute studiere ich das Wettergeschehen intensiv anhand aller zur Verfügung stehenden Mittel – die viel mehr und viel professio-

neller geworden sind – unmittelbar vor dem Auslaufen.

Hat es solche Veränderungen des Wettergeschehens in der Region früher auch schon gegeben oder ist das erstmalig?
Das ist ein erstmaliges Geschehen. Wir können deutlich beobachten, dass sich das Klima in Feuerland verändert. Es war bisher eine sehr feuchte Region, denn die Tiefdruckgebiete kommen ja direkt aus der Antarktis. Südwestwind bedeutete für uns bisher immer Regen oder Schneeregen. Aber das ist jetzt anders.

Gespräch: Lasse Johannsen



Torres bei der Arbeit an den Segeln während der 111. Rundung von Kap Hoorn

»Segler, die das Kap Hoorn umrunden wollen, sollten sich bei der Vorbereitung nicht allein auf den Wetterbericht verlassen, sondern Kontakt mit der Marine aufnehmen«