

Wolfgang J. Krauss

***Ihr Hafen
ist die See***

Skipper-Report

**mit Zeichnungen
von Kurt Schmischke**



ein Ullstein Buch





Erich Wilts

Planen Sie eine Reise ins gemütliche Ostfriesland? Sie sollten es! Falls Sie dabei auch Leer, die ehrwürdige Hafenstadt an Ems und Leda, besuchen, verzichten Sie nicht auf einen Bummel durch die alten Straßen mit den schönen Giebelhäusern. Aber erschrecken Sie nicht, wenn sich plötzlich der Himmel über Ihnen verdunkelt. Sie sind dann nur Skipper Erich Wilts begegnet – einem Mannsbild von gewaltigen Ausmaßen, 1,95 Meter hoch, breitschultrig und mit schwarzbärtigem Gesicht, in dem zwei überaus lustige Augen den furchterregenden Eindruck zu mildern versuchen. Von ihm stammt der nachfolgende Bericht über sein eindrucksvollstes Erlebnis auf einer der bemerkenswertesten Yachtreisen unserer Tage.

Zuvor aber etwas über die Vorgeschichte der Reise und die Person des Skippers. 1942 in Lübeck geboren, trat der Diplomkaufmann nach

Studium in Hamburg und mehrjähriger Tätigkeit in Großbetrieben 1973 in die väterliche Großhandelsfirma in Leer als geschäftsführender Gesellschafter ein.

Nachdem ihm schon in früheren Jahren sportliche Ehren als Judo-Kämpfer (Vizehochschulmeister, Nord- und Süddeutscher Meister) zuteil wurden, verlegte er 1962 seinen Schwerpunkt aufs Seesegeln und absolvierte zunächst eine fünfjährige »Grundausbildung« als Crewmitglied auf der berühmten Oldtimer-Rennyacht ORTAC des Hamburgischen Vereins SEEFAHRT. Anschließend nahm er dann von 1968 bis 1975 an diversen Hochseetörns als Wachführer und Navigator teil.

Ab 1976 unternahm er eine Reihe von Langfahrten auf eigenem Kiel – begleitet von seiner Frau Heide (einer promovierten Ärztin), mit der er seit 1970 verheiratet ist. In diese Zeit fielen einige beachtliche Törns zum Nordmeer, in die Bottensee und Biskaya.

Beide Eheleute erwarben alle für Hochsee-Langfahrten erforderlichen Patente und Lizenzen und segelten entweder zu zweit oder mit größerer Crew. Der auf diese Weise gewonnene große Freundeskreis erfahrener, bewährter Mitsegler ließ in ihnen den Plan reifen für eine Reise, die vor ihnen noch keine deutsche Yacht unternommen hatte: eine vollständige Umseglung des südamerikanischen Subkontinents in Verbindung mit einem Abstecher über den 60. Breitengrad hinaus in die Antarktis. Dabei sollte Kap Hoorn von Ost nach West gerundet werden, also entgegen dem »logischen Weg« von West nach Ost im Zug der Westwinddrift und dem in der Drake-Straße kräftig mitlaufenden Strom.

Diese schwierige Ost-West-Passage des Kaps war seit Jahrhunderten zum Massengrab der Frachtsegler geworden, die manchmal Wochen brauchten, um sich durch die Magellan- oder die Drake-Straße an Feuerland vorbeizuquälen.

Deshalb mußten für eine solche Reise verschiedene wichtige Voraussetzungen geschaffen werden wie u. a.

- maximal zehn bis zwölf Monate Urlaub für beide Eheleute*
- etwa zwanzig geeignete Leute als alternierende Crew auf den schwierigsten Etappen im Süden*
- umfassendes Training von Schiff und Mannschaft angesichts der Strapazen einer solchen Reise in den stürmischen und kalten 50er und 60er Breiten des Südatlantiks*
- ein neues, überaus stark gebautes Schiff mit einer außergewöhnlich umfangreichen Ausrüstung.*

Zäh, zielstrebig und mit großem organisatorischem Geschick gelang es den Wilts, alle Probleme zu meistern. Aber erst 1979 konnte der erste

Erprobungstörn mit der neuen FREYDIS steigen – einer in Leer gebauten, stählernen, sloopgetakelten Knickspant-Kielschwertyacht von 15 Meter Länge, 4,15 Meter Breite, 120 qm Segelfläche und einem 62-PS-Diesel. Die Reise ging ins nördliche Bottenmeer. Im Jahr darauf folgte der nächste Törn in die Biskaya. Um die Zwischenzeit zu nutzen, blieb die FREYDIS in den letzten beiden Wintern im Wasser, damit auf kleinen Fahrten in der Nordsee ihre Wintertauglichkeit getestet werden konnte.

Bei dieser Gelegenheit zeigte sich bereits, daß das Schiff, was Seetüchtigkeit und Stärke anging, seinem Namen alle Ehre machte: War Freydis doch die Tochter von Erik dem Roten und die Schwester Leif Eriksons. Sie leitete vor rund tausend Jahren die von Island aus mit zwei Drachenbooten und einem Haufen harter Gesellen durchgeführte fünfte Wikinger-Expedition nach Amerika. Es heißt von ihr, sie habe Meinungsverschiedenheiten an Bord »auf ihre Art« erfolgreich geschlichtet – nämlich mit der Streitaxt. Über weibliche Emanzipation schien man sich damals nicht viel Gedanken zu machen...

Am 7. August 1981 war es dann soweit: Die FREYDIS begab sich auf die erste Etappe nach Gran Canaria, wo Frau Heide, deren Urlaub erst später begann, zustieg. Die Crew bestand aus neun Personen, alles erfahrene Seesegler. An Bord war die kompletteste Ausrüstung vorhanden, die man sich für eine Yacht nur denken kann. (Die Inventarliste umfaßte 36 Schreibmaschinenseiten, davon allein 15 mit Werkzeug für jede Art von Bordreparaturen, Ersatzteilen und Verbrauchsmaterial.) Neben einer großen Zahl modernster nautischer Geräte waren rund 350 deutsche, britische und spanische Seekarten an Bord, sowie an die 20 Seehandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse.

Außerdem war die FREYDIS mit UKW-Seefunk ausgestattet und zudem, um ständig in Kontakt mit der Heimat zu bleiben, mit einer leistungsstarken Amateurfunkanlage. Auf Radar, Loran, Decca oder Satellitennavigation hatte man verzichtet – teils weil es nicht ratsam schien, in diesen klimatisch ungünstigen Zonen das Boot mit zu viel stör anfälliger Elektronik vollzustopfen, teils weil deren Nutzen in der Antarktis ohnehin nicht groß schien.

Besondere Beachtung verdient hierbei die minutiös vorbereitete Einplanung der 21 an dieser Reise beteiligten Segler und deren Dispositionen über Monate im voraus für die einzelnen Reiseabschnitte – ein Meisterwerk an Generalstabsarbeit. Doch die Mühe hatte sich gelohnt: Die 23 000-Seemeilen-Reise der FREYDIS von Leer durch den Südatlantik in die Antarktis und ihre Rückreise entlang der pazifischen Küste Südamerikas via Panamakanal und Bahamas nach Leer verlief ohne

wesentliche Pannen, Ausfälle oder sonstige Störungen. Sie dauerte 325 Tage, davon waren 100 Hafen- oder Ankertage. Der Anteil der unter Motor zurückgelegten Etappen betrug im Schnitt rund fünf Prozent. Fast ein Drittel des langen Törns wurde mit kleiner Crew von zwei bis drei Personen bestritten.

Da Frau Heide in ihrem Buch* den gesamten Reiseverlauf ausführlich geschildert hat, kann Skipper Wilts sich in seinem Bericht auf einige markante Erlebnisse am Rande des antarktischen Kontinents beschränken. Doch sei an dieser Stelle erwähnt, daß die Eheleute Wilts und ihre Crew für diese überaus sorgfältig vorbereitete und perfekt durchgeführte Langfahrt zum südlichsten Punkt der Erde, den je eine deutsche Yacht erreichte, mit den wertvollsten Trophäen ausgezeichnet wurden, die der deutsche Segelsport zu vergeben hat: dem Schlimbachpreis 1982, den Goldenen Plaketten der Kreuzerabteilung des DSV für die Jahre 1981 und 1982 sowie dem Trans-Ocean-Preis 1982.

Begegnung mit einem Riesen

Unter Segel in die Antarktis

Normalerweise fährt man nach Süden, um – der Sonne entgegen – in warme Zonen zu gelangen. Wir wollten es einmal andersherum versuchen und im Süden in die kalten Regionen der Antarktis vorstoßen. Dabei lockten meine Frau und mich besonders die Möglichkeiten, auf diese Weise den ganzen südamerikanischen Teil der Welt kennenzulernen.

Wir wählten den Spätsommer, um Ärmelkanal und Biskaya möglichst vor den ersten Herbststürmen hinter uns zu bringen. Unter optimaler Ausnutzung des Nordost-Passats überquerten wir den Atlantik im September/Oktober, wobei wir die kritische Hurrikanzone nur am Rand berührten. Anfang November verließen wir Salvador de Bahia mit Kurs Rio, wo wir Station machten und Teile der Mannschaft wechselten.

Südlich des Äquators waren die Winde durchweg leicht. Trotzdem hatten wir Zeit für manchen schönen Landaufenthalt und erreichten

* Heide Wilts, »Weit im Norden liegt Kap Hoorn«, Delius Klasing, 1984

Montevideo termingerecht am 16. Dezember 1981. Von hier aus würde unsere Reiseroute nach Süden durch die Roaring Forties (Brüllende Vierziger) führen – jene Breiten, die wegen ihrer Stürme seit je von Seeleuten gefürchtet sind.

Montevideo, die am Rio de la Plata gelegene Hauptstadt Uruguays, war ein wichtiger Punkt auf unserer Reise, weil hier entschieden werden mußte, wie es weitergehen sollte auf unserem Weg von einem Ozean zum anderen. Dabei gab es drei Möglichkeiten:

1. *Die Route durch die Magellanstraße.* Sie ist mit rund 310 sm die kürzeste Verbindung zwischen beiden Ozeanen. Doch mußte mit heftigen Gegenwinden, starken Gegenströmen und dadurch kurzer, rauher See, gefährlichen, unbezeichneten Untiefen und den berüchtigten Fallwinden, den Williwaws, gerechnet werden, die eine Ost-West-Passage erheblich erschweren würden.

2. *Die klassische Kap-Hoorn-Umrundung durch die Drake-Straße.* Sie ist – gemessen vom 50. Breitengrad des einen bis zum 50. des anderen Ozeans – dreimal so lang wie der Weg durch die Magellanstraße, navigatorisch aber wesentlich leichter zu bewältigen. Ungünstig für eine Ost-West-Passage waren hier jedoch auf jeden Fall die Wahrscheinlichkeit heftiger Winde von vorn und starker Gegenstrom.

3. *Eine Umrundung des Kaps auf dem Weg über die Antarktische Halbinsel.* Dies würde den Weg in den Pazifik mindestens um 1200 sm länger machen. Zudem war uns klar, daß wir hier auf Schwierigkeiten stoßen konnten, auf die wir nicht vorbereitet waren, da es kaum für Yachten brauchbare Literatur über das Segeln in der Drake-Straße und Antarktis gab. Unter günstigen Umständen konnten wir zwar an die Südseite der durch die Drake-Straße ostwärts ziehenden Tiefdruckgebiete gelangen und damit möglicherweise Ostwinde für unser Vorankommen nutzen. Andererseits drohten jenseits des 60. Breitengrades in den sogenannten Kreischenden Sechzigern Eisberge, Packeis, Nebel, Schneestürme und eine ganze Reihe anderer Gefahren.

Nach langer und gründlicher Abwägung aller Umstände entschied sich der »Schifferrat« für die schon in Leer ins Auge gefaßte Kombination aller drei Möglichkeiten – über die Falklandinseln weit nach Süden in die Antarktis vorzustößen und dann durch die Kanäle Feuerlands und Patagoniens in den Pazifik zu segeln. Der Entschluß fiel uns um so leichter, als Schiff und Crew sich in ausgezeichnete Verfassung befanden und zudem die Eislagemeldungen im arktischen Sommer dieses Jahres für unser Vorhaben günstig waren: einzelne Eisberge, aber kein Packeis auf dem Weg zu den Süd-Shetland-Inseln.

So verlassen wir denn drei Tage vor Weihnachten die La-Plata-Mündung mit Südkurs und begeben uns auf den 1200-sm-Törn zu den Falklands. Wir haben uns ausgerechnet, dort Silvester feiern zu können.

Wie heißt es in den *OCEAN PASSAGES FOR THE WORLD* so schön: »Keep well West of the direct route nearing the islands«. Daran halten wir uns. Aber man soll beim Segeln schlaun Büchern mißtrauen und auch nicht vorausrechnen. Beim Eintritt in die Wütenden Fünfziger zeigt uns ein handfester Sturm von 10 Bft, daß die Falklands sich nicht immer an die Spielregeln halten, wodurch ein Aufkreuzen nach Port Stanley nahezu unmöglich wird.

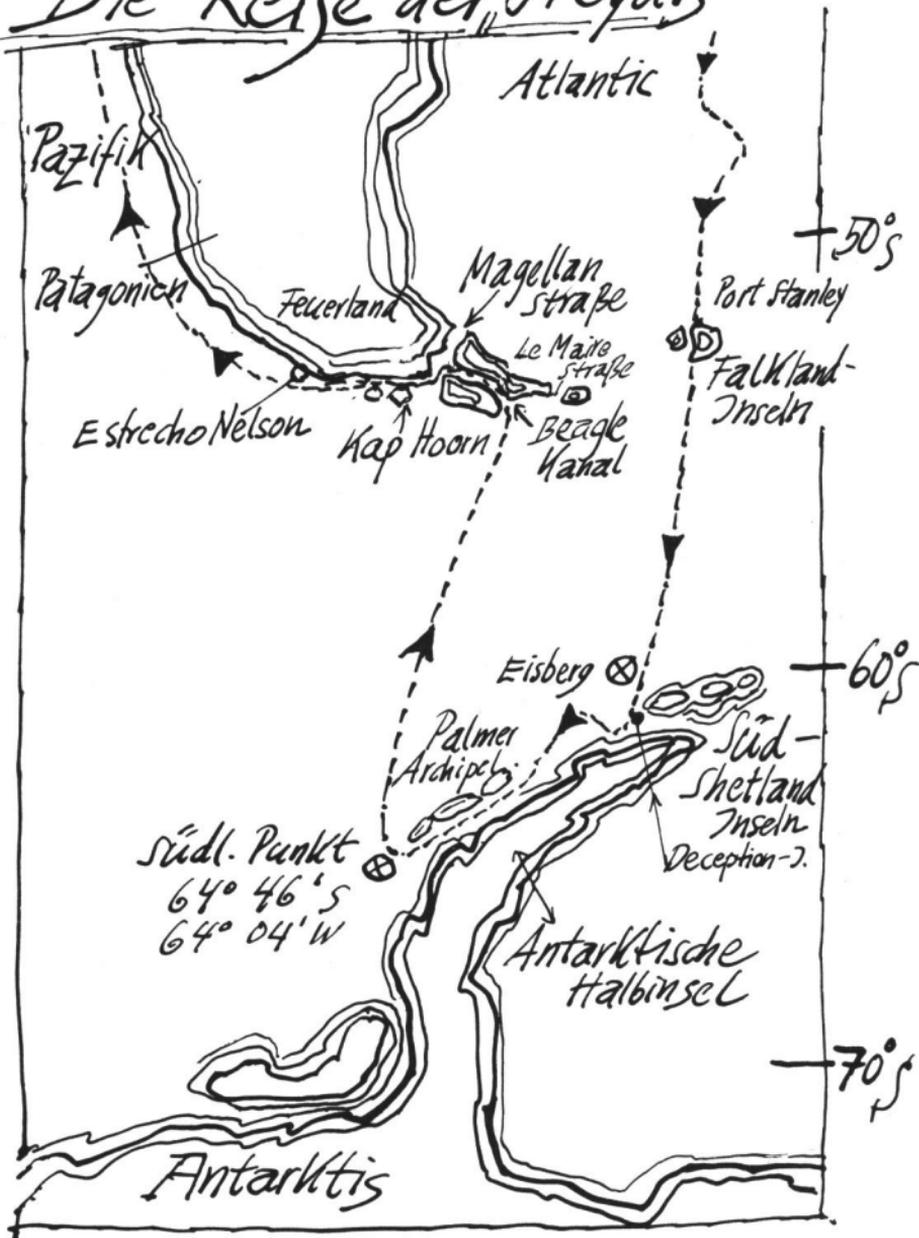
So feiern wir Silvester also auf einem vom Sturm gebeutelten Schiff und schreiben schon den 3. Januar, als wir nach 13tägiger Reise endlich in Port Stanley, der Inselhauptstadt, festmachen können. Hier wollen wir uns in Ruhe einige Tage auf die Weiterreise in die Kreischenden Sechziger vorbereiten.

Doch zunächst werden wir fast erdrückt von zahllosen Beweisen herzlicher Zuneigung durch die Bevölkerung dieses kargen Archipels, für die wir offenbar das Ereignis des Jahres sind. Trotz Regenwetter findet am Kai ein Menschauflauf statt; freundliche Behördenvertreter sind unsere ersten Gäste; hilfreiche Gesten überall. Man beschafft uns rasch das auf der langen Seereise so sehr vermißte frische Brot, dazu herrlich mundende Chivers-Marmelade. Und weil der Supermarkt nicht auf unseren Massenbedarf an frischen Eiern eingestellt ist, strahlt der Inselrundfunk eine »Eier-Suchmeldung« aus – mit dem Erfolg, daß am nächsten Morgen 350 von der Bevölkerung gesammelte *eggs* an der Pier für uns bereitstehen.

Wir fühlen uns hier sehr wohl; noch lastet nicht der Schatten einer Ahnung von den bevorstehenden kriegerischen Ereignissen auf den Gemütern dieser fern vom Mutterland lebenden »Exilbriten«. Auch Robinson, unser Mini-Tiger, den wir als Schiffbrüchigen auf einer kleinen Insel vor Rio aufgelesen haben, darf (allen strengen britischen Quarantänebestimmungen zum Trotz!) an Land und dort endlich seine kleinen Geschäfte auf sicherem Boden verrichten.

Als alle Formalitäten erledigt sind, fallen wir in einen tiefen, erholsamen Schlaf. Am nächsten Morgen fahren wir mit einem unserer neugewonnenen Freunde in dessen Landrover zu den Pinguin-Stränden und haben viel Spaß an den niedlichen Rockhoppers, die uns ziemlich dicht herankommen lassen, bevor sie sich in die Fluten stürzen und wie Delphine davonschießen. Auf weiten grünen Wiesen

Die Reise der „Freydis“



grasen friedlich Pferde; wir sammeln exotische Muscheln und allerlei seltsame Pinguinknochen.

Tags darauf sind wir tief beeindruckt von einem auf diesem abgeschiedenen Eiland völlig unerwarteten militärischen Schauspiel: Die dreißig auf den Falklands stationierten Royal Marines werden von Seiner Exzellenz, dem Herrn Gouverneur, inspiziert. Wir reden uns ein, daß die Garde unseretwegen aufmarschiert ist, und sind sehr stolz. Zweieinhalb Monate später werden die armen Kerle in die kriegerischen Auseinandersetzungen mit Argentinien verwickelt . . .

Nachdem wir die von den vorangegangenen Stürmen etwas zerzauste FREYDIS in Ordnung gebracht und uns einigermaßen ausgeruht haben, berufen wir wieder mal den »Schifferrat« ein, um eine endgültige Entscheidung über den weiteren Weg zu treffen: westwärts rund Kap Hoorn oder südwärts in die Antarktis. Da die Wetter- und Eislagemeldungen günstig lauten und die Stimmung an Bord prächtig ist, ergibt die Abstimmung ein einstimmiges Votum für den Südkurs.

Wir sind alle etwas vernarrt in die Vorstellung, die ersten deutschen Segler zu sein, die in diese einsame Zone ewigen Eises vordringen. Immerhin wird die Antarktis von 90 Prozent der gesamten Eismenge bedeckt, die auf der Erde vorhanden ist: eine Dimension, die unser Vorstellungsvermögen übersteigt, aber vielleicht gerade deshalb großen Reiz auf uns ausübt. Wir sind für eine lange Reisedauer ausgerüstet, reichlich verproviantiert, das Schiff ist stärksten Stürmen gewachsen und weitgehend eisfest, die Crew auf Segeln in der Kälte eingestellt. Was soll uns also davon abhalten, eine derartige Herausforderung anzunehmen? Vielleicht bietet uns das Leben kein zweites Mal eine solche Chance.

So nehmen wir nach knapp einwöchigem Aufenthalt Abschied von den kargen Felsküsten der »Malvinas«, wie die Argentinier die Inseln nennen, und ihren so überaus liebenswerten Menschen. Dann setzen wir Segel – Kurs Süd auf die Süd-Shetlands.

Es weht mit 5 Bft aus Nordost. Nachmittags gibt unser 150-qm-Blister, unser größtes Raumwindsegel, seinen Geist auf. Wahrscheinlich ist er im Lauf der Zeit mürbe geworden. Da uns für achterlichen Wind noch zwei Spinnaker von je 200 qm bleiben, können wir den Verlust verschmerzen. Trotzdem ist es schade um das bei halbem Wind sehr nützliche Segel. Aber wie heißt es doch so schön – »Schwund ist bei jeder Sache«.

Nachdem wir die Burdwood-Bank überquert haben, ein riesiges

Flach etwa in Höhe der Le-Maire-Straße (die zwischen dem Kap und der Staateninsel hindurchführt), wird es spürbar kälter, wohl wegen der auf 4° Celsius abgesunkenen Wassertemperatur.

Am 9. Januar passieren wir auf der Höhe von Kap Hoorn den 56. Breitengrad. Der starke Temperaturabfall läßt uns zur Winterbekleidung greifen, zugleich aber auch an die Möglichkeit vagabundierender Eisberge denken. Tagsüber sind sie leicht auszumachen. Aber was ist nachts, bei Nebel, oder gar, wenn beides zusammentrifft?

Vor allem heißt es jetzt, ruhig Blut bewahren! Bei Dunkelheit kann jeder helle Wolkenstreifen ein Tafeleisberg sein. Noch schwieriger sind Growler auszumachen – jene Eisberge von Häusergröße, die fast völlig wegtauchen und bei rauher See kaum zu erkennen sind. Der Gedanke an den bevorstehenden Vollmond und die Kürze der polaren Sommernächte, die wir jetzt zu erwarten haben, bietet nur wenig Trost. Vorsicht ist besser! Also wird ab sofort Tag und Nacht eine Wache auf dem Vorschiff postiert – auch bei schneidender Kälte und überkommender See. An dieser Regelung halten wir eisern fest. Wie notwendig sie ist, wird sich bald zeigen.

Zuvor aber ein Wort zur Navigation. In der Antarktis drohen eigentlich überall Gefahren durch Treibeis, plötzlichen Wetterumschwung mit Schneetreiben, Riesenseen, erhebliche Kompaßdeviation, unbekannte Strömungen, große Felder von Kelp (großblättriger Seetang), vor allem aber durch das Fehlen wichtiger Navigationshilfen wie Funkpeilungen und dergleichen. Auch Radar (das wir ja nicht an Bord haben) spricht nicht zuverlässig auf Eisberge an, wie uns Antarktis-Fachleute der argentinischen Marine später bestätigten. Für uns heißt es jetzt also die Augen aufhalten und fleißig und überaus sorgfältig koppeln. Außerdem muß ein erfahrener Mann jederzeit bereit sein, in die Astro-Trickkiste zu greifen, sobald die meist verhangene Wolkendecke für einen Augenblick aufreißt. Es ist die einzige Möglichkeit, eine halbwegs zuverlässige Standlinie zu erhalten.

Die Tage vergehen; die Nerven aller sind gespannt. Ständig begleiten uns Albatrosse, die sich mit ihren riesigen Flügeln aus den Wellentälern in große Höhen emporschwingen. Lustige kleine Eisvögel stürzen sich neben uns zum Fischen ins Wasser. Große, schwarz-weiße Delphine schlagen vor unserem Steven ihre Kapriolen. Hin und wieder zeigen sich auch Schulen von Walen, die langsam ihres Weges ziehen und oft nur durch ihre Blast-Fontänen auszumachen sind. Inmitten dieser fremden Tierwelt wird es nie langweilig an Bord. Allein das immer

wieder wechselnde Spiel von Wellen und Wolken über dieser in diffuses Licht gehüllten Landschaft fasziniert uns alle.

Man merkt, daß wir uns der Antarktischen Halbinsel nähern, die sich wie ein gekrümmter Zeigefinger nordwärts in die Drake-Straße reckt. Als wir den 60. Breitengrad überqueren, messen wir Luft 2°, Wasser 1,75° C. Dichte Nebelschwaden ziehen übers Wasser; ihnen folgt eisige Kälte. Unser Leben verlagert sich vom Deckshaus in die Messe. Wenn Wetter und Segelführung es zulassen, ist die Deckswache nur durch den Rudergänger und den Ausguck auf dem Vorschiff besetzt. Dafür herrscht unter Deck lebhafter Betrieb. Besonders die Funkerei nimmt uns stark in Anspruch. Die täglichen Gespräche mit den Stationen ringsum liefern uns wichtige Wetterinformationen; Verbindungen zu Freunden in Südamerika, Afrika und zu Hause bringen Abwechslung in das Bordeinerlei und lockern die Spannung.

Am 12. Januar müssen wir nach gegißtem Besteck kurz vor den Süd-Shetlands stehen. Wegen der schneidenden Kälte wird der Ausguck auf dem Vorschiff jede halbe Stunde abgelöst. Uns hat große Unruhe befallen, und das in zwei Schichten eingenommene Mittagessen wird hastig hinuntergeschlungen.

Wir haben die 100-m-Tiefenlinie unterschritten; ein Mann am Echolot plottet in kurzen Abständen die Wassertiefen in der Logbuchkladde mit. Als er bei 85 m angekommen ist, passiert etwas, womit wir seit langem gerechnet, was wir mit andauernder Sorge befürchtet und irgendwie doch als unwahrscheinlich verdrängt hatten . . .

Uli, der Mann auf dem Vorschiff, entdeckt es zuerst. Sein tierischer Schrei läßt uns allen unter Deck fast das Blut gerinnen: »Eisberg, Eisberg!« Sekunden später stehen alle an Deck. Wir sehen etwa 30 Meter voraus eine riesige Wand sich aus den Nebelschwaden schälen. Und wir wissen nicht, nach welcher Seite wir ausweichen sollen, denn die Wand scheint sich nach beiden Seiten endlos fortzusetzen.

Doch der Rudergänger luvt kurz entschlossen an und geht über Stag, um Abstand von dem Monster zu gewinnen. Das aber scheint sich, in seiner kalten blauen Erscheinung einem Riesentanker ähnelnd, drohend durch die See auf uns zuzuschieben. Wir hören schon das Wasser an ihm branden; aber der Abstand vergrößert sich langsam. Ein Aufatmen – anscheinend ist der Bursche, der hoch über uns in den Himmel zu ragen scheint, hier nur gestrandet.

Nach wenigen Minuten hat ihn die Nebelwand wieder eingehüllt. Während wir ihn in weitem Bogen umsegeln, beruhigen sich unsere flatternden Nerven allmählich. Wieder mal alles klargegangen, Skip-



Eisberg voraus...!

per! Doch das bange Gefühl in der Magengrube bleibt: Was, wenn wir den Brocken in der Nacht vor den Bug bekommen hätten? Hätte Uli ihn rechtzeitig entdeckt? Uns wird plötzlich recht drastisch vor Augen geführt, was Segeln in diesen Breiten bedeutet.

Auf seine Sinne allein kann man sich hier nicht verlassen. Auf's Glück erst recht nicht, auch wenn es eine nützliche Hilfe ist. Also verkleinern wir die Segelfläche, um weniger Fahrt zu laufen, verstärken den Ausguck und segeln künftig nicht nur mit den Augen, sondern nehmen auch die Ohren zu Hilfe (die unser Ausguck bisher wegen der Kälte gern unter der warmen Mütze versteckt hielt). Was man nicht sieht, kann man oft hören: Brandungsgeräusche zum Beispiel, wie dieser Fall deutlich zeigt.

Bald darauf scheint das Wasser ringsum zu kochen. Eine große Anzahl Pinguine tobt dort herum wie Kinder auf dem Schulhof während der großen Pause. Vielleicht haben sie aber auch nur einen Heringsschwarm geortet. Oder ein Seeleopard läuft zwischen ihnen Amok. Wer kennt sich hier schon aus...

Zwischen Felsen, die fast senkrecht aus dem Wasser wachsen, gestrandeten Growlern und dichten Nebelschwaden segeln wir durch die Inselgruppe der Süd-Shetlands bis zu den Lavahängen der Deception-Insel im Nordwesten der Antarktischen Halbinsel. Der Anblick ist atemberaubend und gewaltig. Aber uns verfolgt immer noch der Eisriese mitten auf unserem Weg. Wir werden den Gedanken an ihn einfach nicht mehr los.

Wie lange mag er auf uns gewartet haben? Hundert Jahre, tausend oder gar hunderttausend? Wann und wo mag er sich vom Festlandsokkel gelöst haben? Wie verlief sein bisheriger Kurs im südlichen Polarmeer? Die Erinnerung an ihn begleitet uns die ganze weitere Reise. Wird jemals wieder eine Yacht ihn plötzlich vor sich aus dem Dunst auftauchen sehen? Und wenn, unter welchen Umständen?

Die Antarktis hielt uns sieben Tage in ihrem Bann. Erst am 18. Januar verließen wir den Palmer-Archipel, segelten zunächst nach Westen, um von den Felsen und Eisbergen freizukommen, und nahmen dann Kurs auf Feuerland. Da wir über sehr gute Kälteschutzbekleidung verfügten, machte uns die Witterung der südlichen Polarzonen wenig zu schaffen. So nahmen wir während der ganzen Reise, also auch in der Antarktis, unsere Bordheizung nur in Häfen oder vor Anker in Betrieb. Während des Segelns verzichteten wir darauf, um eine zu große physische Belastung durch den häufigen Temperaturwechsel

zwischen drinnen und draußen zu vermeiden.

Diese Methode ist uns allen gut bekommen, und niemand wurde in dieser Zeit ernstlich krank. Heide und Uli, unsere beiden Bordärzte, führten es auf ihre Anwesenheit zurück, wogegen niemand Einspruch einzulegen wagte. Aber schließlich hatten wir ja auch »Sommer«! Antarktischen zwar, aber immerhin! Im Winter dürften hier Minustemperaturen bis zu 70° C herrschen, und dann gnade Gott einem armen Segler!

Trotz der gigantischen, bizarren, faszinierenden Landschaft, der freundlichen Menschen auf den wenigen von uns angelaufenen Stationen und einer erstaunlich vielfältigen Tierwelt blieb doch ein etwas bitterer Nachgeschmack zurück, wenn wir uns vor Augen führten, wie stark der Homo sapiens in den letzten zwei Jahrhunderten die bis dahin unberührte Natur durch brutale Eingriffe verändert hat. Schon zwei Jahre nach der Entdeckung der Antarktis (1820) wurde durch den Einsatz von rund hundert Fangschiffen die Pelzrobbe nahezu ausgerottet. Ein ähnliches Schicksal ereilte die damals noch riesigen Bestände an Walen. Und in neuerer Zeit streiten sich zahlreiche große und kleine Nationen um das Recht, die in diesen eisbedeckten Zonen vermuteten Bodenschätze auszubeuten, also zu plündern.

So wurde uns der Abschied von diesem entlegenen Kontinent etwas erleichtert, als wir – nun zum zweitenmal auf dieser Reise – zur Überquerung der Drake-Straße ansetzten.

Es wehte überwiegend von vorn, und anhaltend starker Schneefall gestaltete diese Etappe ziemlich ungemütlich. Drei Tage und Nächte quälten wir uns dann noch mit einem Sturm ab, der mit 9 bis 10 Bft und Böen von 60 bis 65 Stundenkilometern die FREYDIS pausenlos mit kräftigen Brechern eindeckte. Das Schlafen in der Koje wurde dabei unmöglich, und wir alle – einschließlich Robinson, unserem Minitiger – litten unter Seekrankheit.

Doch am 23. Januar 1982 sichteten wir die Konturen einiger flacher, wind- und wasserumtoster Felsen: Kap Hoorn, genauer gesagt Cap Falso de Hornos (etwas westlich von Kap Hoorn), wo die Einfahrt in Feuerlands Kanäle und Passagen beginnt.

Wir durchsegelten den landschaftlich, navigatorisch und meteorologisch hochinteressanten Patagonischen Archipel in vierzehn Tagen und erreichten am 5. Februar den offenen Pazifik. Dort bereiteten uns die Brüllenden Vierziger gleich einen herzlichen Empfang: Von Estrecho Nelson (wo die Magellanstraße in den Pazifik mündet) bis Talcahuano, dem berühmten Salpeterhafen an der chilenischen Kü-

ste, stellten mehrere Stürme und ein ausgewachsener Orkan zwei Wochen lang mit nur kurzen Verschnaufpausen das Schiff und die nur noch dreiköpfige Crew auf die härteste Probe.

Danach ging es dann in der Drift des Humboldtstroms an der Westküste Südamerikas entlang nach Norden und durch den Panamakanal zu den Bahamas. Dort verließ Heide das Schiff, um nach Hause zu fliegen, da ihr Urlaub zu Ende war.

Ich aber segelte mit meinem jüngsten Bruder und sechs Freunden die FREYDIS über den Atlantik nach Leer zurück, wo uns der Alltag bald wieder ins Geschirr spannte. Doch wenn Heide und ich in einer stillen Stunde von »damals« reden oder die Fotos unserer Reise in den kalten Süden betrachten, müssen wir immer als erstes an die Begegnung mit unserem blauschimmernden Giganten des Meeres denken, der uns am Rande des ewigen Eises mit ausgebreiteten Armen in die Schranken wies – uns, die Menschlein, die es gewagt hatten, seine Ruhe zu stören und damit zugleich die Natur herauszufordern.

Wir haben ihn »unseren Eisberg« getauft und ein Stück unseres Herzens daran gehängt.