

**Legendäre Cap Horniers: Die letzten Seebären gehen von Bord**  
**MÄNNER AUS EISEN AUF SCHIFFEN AUS HOLZ**

**Eine ruhmreiche Epoche geht zu Ende – der Mythos bleibt:**

**Das letzte Kapitel der legendären Berufsschiffahrt unter Segeln wird jetzt geschlossen - nach dem internationalen Schwanengesang 2003 in St. Malo (Frankreich) löst sich jetzt auch die deutsche Sektion auf.**

**Kap Hoorn - Inbegriff des Schreckens und Seemannsgrab am Ende der Welt. Symbol für den unsterblichen Mythos um Männer aus Eisen und Schiffen aus Holz. Bis jetzt gab es sie noch, die legendären „Cap Horniers“. Jene ruhmreichen und tollkühnen Seefahrer, die bis vor 60 Jahren auf Frachtseglern unter Lebensgefahr die Südspitze Amerikas umrundeten. Unter ihnen 68 Deutsche, die Letzten ihrer Zunft. Jeder eine lebende Legende. Ihr Durchschnittsalter: Knappe neunzig. Orkane und turmhohe Wellen konnten sie bezwingen, die Zeit nicht. Jetzt lösen die letzten deutschen Helden vom Kap der Stürme die „exklusivste Seefahrer-Vereinigung der Welt“ auf. Eine Ära geht zu Ende.**

Wenn's so weit ist, weiß er schon, wohin: aufs Meer. „Seebestattung“ auf „hartem Grund“, wo nicht gefischt wird - etwas anderes käme für Kapitän Hans Peter Jürgens, 80, gar nicht in Frage.

Steif und aufrecht, wie gegen den Wind gestemmt, posiert der letzte deutsche Cap Hornier-Präsident für die Kamera: Ein Mann mit vollem, schlohweißen Haar und frischer Gesichtsfarbe, mittelgroß, mit Augenbrauen, so dicht wie Seetang und Augen so blau wie das Meer. Walfänger-Blut fließt in seinen Adern. Doch kaum eine Falte durchzieht sein Lächeln, keine Welle kräuselt seinen silbernen Seitenscheitel. Sieht so ein Seebär aus?

Mit 15 haben ihn die ersten Grundseen überrollt. Kapitän Jürgens war der Jüngste unter den allerletzten Fahrensleuten, die das Sturmkap auf dem gefährlichen Weg vom Atlantik zur Westküste Südamerikas auf einem Frachtsegler bezwungen haben. 1939, auf dem 19tägigen Abschieds-Törn der Viermastbark „Priwall“ rund um Kap Hoorn. Zetermordio dröhnte der Sturm; Regen prasselte hernieder wie Schrot. Und im Ausguck sichtete der schwächliche Schiffsjunge Jürgens „Kaventsmänner“ so hoch wie Kirchtürme und Eisberge so groß wie Helgoland. Nachtwache an Deck bei Windstärke zwölf – „da bleibt natürlich jede Nostalgie auf der Strecke“.

Jetzt tritt die letzte Wache ab. Und es kommt keine neue, um sie abzulösen. „Unsere 95jährigen sterben langsam weg“, sagt Jürgens, mit seinen 80

Jahren der Moses unter den deutschen Cap Horniers. Fast schon im Wochentakt flatterten ihm zuletzt die Todesnachrichten auf seinen französischen Sekretär, Mahagoni massiv, mit Ledereinlage und Goldrandprägung. Über die Trauerpost wacht ein kleiner Meeresbewohner aus Stein: ein Briefbeschwerer in Gestalt eines Wals. Der lacht immer. Bis zu sieben heimische Cap Horniers gingen in der letzten Zeit im Schnitt monatlich für immer von Bord. „Der Älteste, ein Münchner, war fast hundert, der Jüngste 92.“ Als der ehemalige Frachtschiffkapitän und Seelotse Jürgens vor zwei Jahren sein Präsidentenamt antrat, waren sie noch zu Hundertfünfzig. Zuletzt verharrte nur noch ein Zehntel der einst 672 deutschen Cap Horniers an Deck: 68 uralte Seebären, verstreut über die ganze Republik. Kein anderes Seefahrervolk der Welt hatte so viele Methusalems in seinen Reihen. In Finnland leben heute noch ca. 30, in Dänemark sechs, in England nur drei, in Schweden zwei. In Frankreich, Holland und Belgien sind bereits alle mit Mann und Maus untergegangen. Etwa ein Dutzend Cap Horniers leben noch in den neuen Bundesländern aus. Zu Honeckers Zeiten waren es um die 30. Die alten Kapitäne ankerten damals u. a. in Berlin, in der Altmark, im Vogtland, im Harz, im thüringischen Suhl, in Wittenberge, Rostock, Greifswald und Stralsund. Viereinhalb Jahre vor dem Fall der Mauer hatten die ostdeutschen Cap Horniers ihre Sektion aus der Taufe gehoben, zunächst von der Stasi argwöhnisch beobachtet, später nur belächelt. Mittlerweile dümpeln noch fünf alte Fahrensleute in Rostock, einer in Berlin, jeweils einer in Brandenburg und in der Altmark. Die Spuren der anderen verlieren sich irgendwo zwischen Saale und Elbe, Havel und Oder.

Einmal noch rund um Kap Hoorn? Erzählen, wie's war, dem Teufel ein Ohr abzusegeln? Und immer wieder dieselbe Antwort: „Bitte nicht stören!“ Der Präsident, der nun auch die Segel streicht, bittet um Verständnis: „Das sind doch alles uralte Herren!“ Die Seefahrer-Stammtische zwischen Nord- und Bodensee, Elbe und Rhein sind verwaist – oder Damenkränzchen gewichen: Die „Kap-Tauben“ haben die Lufthoheit gewonnen, die Ehefrauen und Witwen der Cap Horniers. Sie kennen das, allein zu sein.

Nicht selten waren ihre Männer 200 Tage und länger auf dem Seeweg nach Chile unterwegs. Auf den gewaltigsten Fracht-Clippern ihrer Zeit, weit mehr als Hundert Meter lang, beladen mit bis zu 8000 Tonnen Koks, Kohle, Eisen, Salpeter oder Guano-Dünger. Unter einem Dom weißer Segel durchpflügten diese Königinnen der Meere majestätisch und scheinbar schwerelos den Atlantik. Wer sie sah, schwieg.

Spätestens vor dem sturmgepeitschten Südzipfel Amerikas spülte das Meer jegliche Romantik über Bord. Cap Hornier zu sein, gehörte zu den härtesten und gefährlichsten Jobs der Welt. Tausende ertranken, verreckten mit zerschmetternden Gliedern an Deck. Die Seelen der Toten sollen in den Albatrossen weiterleben, jenen eleganten Sturmvögeln, die auf der südlichen Halbkugel ständig die Schiffe umsegeln. Nicht wenige Seeleute litten an Skorbut und Typhus, unter Furunkeln und Schweinsbeulen, fast alle froren, hungerten und dürsteten. Und manch einer schaute mit Herzklopfen auf die anrollenden Wellenberge, die ihn zu begraben drohten. Davon reden sie heute noch.

Allein im Katastrophenwinter 1905 verschwinden vor der südlichsten Wetterecke der Welt 14 Schiffe spurlos. 50 müssen im Orkan beidrehen. Während die See kocht, amputiert auf der „British Isles“ der Kapitän einem Seemann ein Bein. 99 Tage lang balgt sich die deutsche „Susanna“ mit den Orkanen vor dem Kap des Schreckens.

Selbst heute noch kann die Passage eine ziemlich ungemütliche Angelegenheit werden: Im Februar 2001 trifft den Luxusliner MS „Bremen“ eine so steile Riesenwoge, als hätte sie Poseidon persönlich für Käpt'n Ahab angeblasen: Das Logbuch vermerkt einen Seeschlag von 35 Metern Höhe. Fast wäre das Schiff auseinander gebrochen.

Auch Jürgens' Viermastbark „Priwall“ tanzt 1939 wie ein Korken auf den Wellen. Teile der Takelage fliegen aus den Halterungen. Immer wieder schlägt die See durch offene Türen. Selbst über der Brücke entladen sich die Brecher: „Mitunter stand das Wasser kniehoch in unseren Kammern.“ Wen die „Leichennetze“ nicht auffangen, wer in der brüllenden See über Bord geht, ist unweigerlich verloren: „Unter diesen Bedingungen ein Rettungsboot zu Wasser zu lassen, wäre Selbstmord gewesen.“

Das Aufentern auf schwankenden Rahen, 50 Meter über der kochenden See, in stockdusterer Nacht, kann Jürgens sein „Lebtag nicht vergessen“. Auch nicht die eisige Kälte, die die Schiffe in Tropfsteinhöhlen verwandelte: „Überall hingen Eiszapfen runter. Die gefrorenen Taue konnte man durchbrechen.“ Das Segelbergen bei extremen Frostgraden ist eine Tortur der besonderen Art: „Die Tücher waren bretterhart. Die Fingernägel brachen, das steife Ölzeug scheuerte die Handgelenke wund.“ Noch heute trägt Jürgens Narben an den Handgelenken.

Stetiger Hunger und ständiger Trinkwassermangel machen die Tage zur Hölle. In Brot und Fleisch aalen sich Maden und Würmer. Die Wochenration reicht Jürgens gerade mal für zwei Tage: „Wir waren hungrige, junge Leute.“ So bleibt ein bitterer Beigeschmack. „Ganz mies“ sei die Verpflegung gewesen, grummelt der zweimalige Kap-Bezwinger

Volker Melzer, 85, den alle „Captain Billy“ nennen: „Es gab nur Salzfleisch, Dörrgemüse, Trockenkartoffeln. Und immer in schlechter Qualität.“ Auf den Kieker hat der frühere Bananendampfer-Kapitän seine damaligen Reeder: „Die reichen Herren haben sich ihren Wohlstand von unserem Munde abgespart!“

Heute muß keine Crew mehr darben: Wo Atlantik und Pazifik sich in den Arm nehmen, kommt einmal wöchentlich ein Luxusliner vorbei. Kap Hoorn light: An Deck in dicken Decken eingemummelt, einen Cocktail am Beistelltisch, versuchen Passagiere den magischen Felsklops und sein sieben Meter hohes Albatros-Denkmal mit Ferngläsern einzufangen. Fast immer vergeblich. 300 Tage im Jahr verhüllen Wolken und Nebel die mythenumspülte Felsnase. Wie Kapitän Jürgens, haben auch die meisten Cap Horniers das Eiland auf ihren Fahrten nie gesichtet. Erst als Touristen und Jahrzehnte später entern einige das Ziel ihrer Träume: Endlich, im November 2001, stehen die Männer auf „ihrem“ Kap – da geschieht ein Wunder: Als ob der Weststurm sich vor den Cap Horniers in Ehrfurcht verneigt, hält er für Momente den Atem an. In den Gesichtern der alten Fahrensleute sollen sich salzige Tropfen gesammelt haben. Es war kein Wasser.

Die Strapazen vor Kap Hoorn haben Jürgens Sehnsucht nach dem Meer nicht brechen können. Im Bildermeer, das ihn daheim umgibt, spinnt er den Törn weiter. Der Cuxhavener Kapitänssohn zählt heute zu den bedeutendsten Marinemalern Deutschlands: „Es gibt kein Bild von mir, auf dem nicht Wasser zu sehen ist.“ Windjammer und Dampfer kreuzen die Wände seines Backsteinhauses in Kiel; die meisten in schwerer See. Es braust und pfeift, es heult und zischt. Die Masten biegen sich, die Schiffe zittern und beben in allen Fugen. Mittendrin ein sinnierender Cap Hornier Jürgens, der tief in die Vergangenheit hinunterzutauchen scheint: „Ich war damals wohl zu jung, um über die Gefahren nachzudenken.“

Jürgens Vorfahren harpunierten als Walfänger Moby Dick, der deutsche Präsident hatte letztes Jahr ein friedlicheres Ziel: die französische Hafenstadt Saint-Malo, wo – vor der deutschen Sektion – schon das internationale Kapitel der Berufschiffahrt unter Segeln geschlossen wurde. Hier war 1936 die „Amicale Internationale des Capitaines au Longs Cours Cap Horniers“ gegründet worden.

Noch einmal hatten sich die alten Seehelden am Meer versammelt. Stolz und ungebeugt, die weißen Kapitänsmützen auf ergrautem Haar, blinkende Goldknöpfe an den blauen Jacken, auf der Brust das Wappen der Cap Horniers mit dem Albatroskopf im roten Kreis. Noch einmal sangen sie ihre

Shanties, gedachten sie ihrer verstorbenen Kameraden und ließen dabei die Flagge „halbstocks“ wehen. Und sie schlossen ihren Frieden mit dem „verdammten Kap Hoorn“.

Schon damals enterten längst nicht alle Kap-Bezwinger das bretonische Korsaren-Nest. Zu müde, die alten Sturmvögel! Nur die Deutschen hielten mit ihrer nationalen Sektion noch ein Jahr durch – bis zum jetzigen Untergang: „Der Letzte nimmt die Flagge mit ins Grab“, sagt Kapitän Hans Peter Jürgens. „Und dann ist das alles nur noch Geschichte.“ Die Kap Horniers sind endgültig von Bord gegangen.

Dem Thema Kap Hoorn hat das Bremerhavener Schiffahrtsmuseum eine permanente Ausstellung gewidmet. Die Cap-Horniers stifteten dazu eine bedeutende Sammlung von Segelschiffsinventar, historischen Fotos, Gemälden und anderen Zeitzeugnissen.  
[www.deutsches-schiffahrtsmuseum.de](http://www.deutsches-schiffahrtsmuseum.de)

**Thomas Olivier**

© Olivier 2003