

Mehr als 800 Schiffe sanken im Sturm vor Kap Hoorn oder zerschellten an den Klippen, mehr als 10.000 Seeleute ertranken. Hans Peter Jürgens segelte als Schiffsjunge auf dem letzten rahgetakelten Frachtschiff um das Kap. 70 Jahre später kreuzte der Kapitän wieder vor dem Eingang zur Hölle – an Bord des „Traumschiffs“ und in Begleitung des Schauspielers Axel Prahl.

Stürmische Leidenschaft

Text: Stefan Krücken Fotos: Jörg Klaus

Das „Traumschiff“ am wildesten Ende der Welt





Selten: Begegnung mit anderen
Kreuzfahrtschiffen in der Antarktis
„Priwall“: Blitzschnelle Vier-
mastbark unter vollen Segeln



Jemand an höherer Stelle muss einen Sinn für Melodramatik haben. Kap Hoorn kommt in Sicht und wie bestellt schieben sich die Wolken auseinander, ein Lichtkegel beleuchtet das wildeste Ende der Welt. Auf dem Brückendeck der „Deutschland“, des „Traumschiffs“ aus dem ZDF-Abendprogramm, zücken viele Passagiere ihre Kameras. Der alte Kapitän ist in kleinen Schritten zur Seite getrippelt, steht etwas abseits und betrachtet lächelnd das Schauspiel.

Was geht in ihm vor? Man braucht die Frage nicht zu stellen, Hans Peter Jürgens würde sie nicht beantworten, seine feuchten Augen vielleicht mit dem Wind erklären, der mit sieben Stärken weht. Was vor Kap Hoorn übrigens ruhiges Wetter bedeutet.

Der 86-jährige Seemann mit buschigen Brauen, gischtweißem Haar und einem Gesicht ohne Falten ist dahin zurückgekehrt, wo seine Geschichte begann. 1939 war er Schiffsjunge an Bord der „Priwall“, des letzten Segelschiffs, das die berühmte Passage um

Kap Hoorn mit Ladung überstand. 70 Jahre später erschien seine Biografie „Sturmkap“, ein Bestseller und „mitreißender Bericht“ („Stern“), der „viele Menschen in Deutschland bewegte“ (NDR). Als der Schauspieler Axel Prahl das Hörbuch vorstellte, lud die Reederei Deilmann beide zur Reise um die Spitze Südamerikas ein. Der alte Kapitän, der früher Lokomotiven nach Indien brachte oder Holz aus Finnland holte, wäre nie auf die Idee gekommen, zum Vergnügen auf See zu gehen. Nicht immer, das ist zu spüren, fühlt er sich wohl zwischen Teestunde im Salon, Champagnersauerkraut und Smokingträgern beim Galaempfang.

Frägt man Jürgens nach einem Vergleich zwischen der Viermastbark und dem Fünfsternedampfer, einer Art schwimmendem Clubsessel, sagt er: „Kaum zu beschreiben, ein Unterschied zwischen Himmel und Hölle.“

Die Hölle, 1939: schwere Stürme, 19 Tage lang, Kälte, Kojen mit dünnen Auflagen aus Stroh, tiefe Müdigkeit, harte Arbeit unter Lebensgefahr hoch oben in den Rahen, wo die Schiffsjun-

gen die Segel bargen. Die Fingerbeugen waren vor Anstrengung aufgeplatzt, die Nacken vom Ölzeug blutig gescheuert. Mieser Dauerproviant aus Hülsenfrüchten, angesammeltem Zwieback und stinkendem Salzfleisch setzte den Seeleuten zu. Einen einzigen Ofen gab es an Bord, der in der Kabine des Kapitäns stand und niemals befeuert wurde. Aus Furcht, dass sich jemand erkälten könnte. Damit niemand von einer überkommenden See mitgerissen wurde, wurden „Leichennetze“ als letzte Sicherheit gespannt. Wer über Bord ging, war verloren.

Eisberge, die vom südpolaren Packeisgürtel abbrechen, waren für die Segelschiffe eine tödliche Gefahr, vor allem nachts und besonders im Sturm. Keines der 60 Besatzungsmitglieder an Bord der „Admiral Karpfanger“, eines Schulschiffs der Hamburg-Amerika-Linie, das mit Weizen auf der Reise von Australien nach Europa vor Kap Hoorn verschwand, überlebte. Man fand nur eine Tür und einen Rettungsring. Das Schiff sank ein Jahr vor der Reise des Schiffsjungen Jürgens. Aus Respekt >



Bar-Gespräch: Axel Prahl und Hans Peter Jürgens

„Priwall“: Die Schiffsjungen in den Rahen hatten keine Sicherheitsseile



| kap hoorn



Robbe on the rocks
in der Bransfield Strait





Kunststück: Die Eisberge vor Kap Hoorn schimmern in geradezu unwirklichen Weiß- und Blautönen



Hans Peter Jürgens: Heute (Foto o.) und 1939 als Schiffsjunge auf dem Frachtsegler „Priwall“

➤ vor Kap Hoorn hatte Adolf Hauth, Kapitän der „Priwall“, eine Route weit um die Felsen herum gewählt, mit einem Sicherheitsabstand vieler Seemeilen. Jürgens erinnert sich daran, dass er an einem grauen Vormittag den Kohlenvorrat der Kombüse auffüllte, als er Steuerbord voraus die Staateninsel sah, die dem Kap vorgelagert ist. „Sieh es genau an“, raunte einer der Offiziere, „dahinten ist der Eingang zur Hölle.“

Als die „MS Deutschland“ querab zum Sturmkap läuft, das sie dank ihrer Dieselmotoren und der Wetterlage in nahem Abstand passieren kann, lässt Kapitän Andreas Greulich – Ende 40, ein Mann mit fein rasiertem Schnurrbart und nach hinten gekämmtem Haar – das Typhon ertönen. Er geht auf Jürgens zu, nimmt Haltung an und salutiert: „Herr Kapitän, es ist mir eine Ehre, Sie an Bord zu wissen“, sagt er. „Wir haben großen Respekt vor Ihrer Leistung.“ Jürgens erwidert die Geste, lächelt etwas verlegen. Seit vielen Jahren fahre er zur See, meint Greulich, aber an Kap Hoorn vorbeizukommen, sei für ihn besonders: „Es mag pathetisch

klingen, aber hier liegen viele gute Männer“, sagt er. Über 800 Schiffe sanken im Sturm, kollidierten mit Eisbergen oder zerschellten an den Klippen, mehr als 10.000 Seeleute ertranken.

Der Schiffsjunge Jürgens überlebte, weil sein Unterbewusstsein, der Instinkt, überleben zu wollen, die Kontrolle über seinen Körper übernahm, als die Erschöpfung und der Schlafmangel erdrückend wurden. „Angst hatte ich nicht“, erzählt er, während er mit Axel Prahl in der Bar „Alter Fritz“ auf Deck Sieben sitzt, bei Buletten und Bier. „Das war seltsam. Ich dachte nur an den Augenblick, daran, wie es in der nächsten Minute weiterging.“

Es kam vor, dass die Segel trotz des Einsatzes beider Wachen aus den Lieken geweht wurden, dass die Schotenketten um sich schlugen und Funken sprühten. An den Steuerrädern, jeweils anderthalb Meter hoch und miteinander gekoppelt, banden sich vier Männer fest, um die „Priwall“ einigermaßen auf Kurs zu halten. Sie konnten die Ablösung, die nach einer Stunde kam, kaum erwarten, denn die Arme brann-

ten vor Schmerzen. Die Routen der Segelschiffe im Sturm erinnern an Kinderzeichnungen eines Gebirges, wilde Zickzacklinien.

Manchmal kamen die Matrosen und Schiffsjungen drei Tage lang nicht in die Koje, und wenn, dann dauerte die Pause vielleicht drei Stunden, „die sich anfühlten wie drei Minuten“, so Jürgens, bevor es wieder hieß: „Reise, Reise, alle Mann an Deck!“ Der einzige Ort an Deck, an dem man vor dem Wind etwas Schutz fand, war das Kartenhaus auf dem Hochdeck, in dem Kapitän Hauth stand, ein kräftig gebauter, gedrungenener Mann, der einen legendären Ruf genoss: Unter seinem Kommando hatte es die „Priwall“ – einer der berühmten „Flying P-Liner“, wie die Schiffe der Reederei Laeisz wegen ihrer rasanten Reisen genannt wurden – geschafft, das Kap von 50 Grad Süd im Atlantik nach 50 Grad Süd im Pazifik in fünf Tagen und 14 Stunden zu umrunden. Schneller als alle amerikanischen Clipper und sogar der berühmte Fünfmaster „Potosi.“ 81 Tage benötigte die „Priwall“ von Hamburg bis in den ➤

Kurs Kap Hoorn: Die „Priwall“ läuft aus der Mündung der Elbe mit reichlich Fracht an Bord





Chiles Fjorde: Ein Traumland aus Gletschern, Wasserfällen, wolkenverhangenen Klippen, Farbspielen



➤ ersten Hafen von Chile, ein trostloses Nest namens Corral. Als der Segler wenige Tage später in der Bucht von Valparaiso einlief, tauchte hinter ihm ein englisches Kriegsschiff auf. Stunden später brach der Krieg aus – und für den Schiffsjungen Jürgens, der vom nutzlos gewordenen Segelschiff abkommandiert wurde, begann eine Odyssee durch eine Welt im Krieg.

Er schuffete als Straßenbauer in Chile, wurde mit dem Frachter „Erlangen“ versenkt, überlebte ein Kriegsgefangenenlager im Dschungel von Sierra Leone und einen kalten Winter in den schottischen Highlands und fütterte Bären in Kanada. Nach sieben Jahren kehrte er von seiner ersten Reise zurück, die eigentlich sieben Monate hätte dauern sollen. Um seinen Traum, Kapitän zu werden, zu verwirklichen, türmte Jürgens anschließend nach Antwerpen, wurde gefasst, saß im Gefängnis, brannte Schnaps in London oder fing Fisch unter Island.

„Der Durchhaltewillen seiner Generation, immer weiterzumachen, zu kämpfen, in einem positiven Sinne, das imponiert mir“, meint Axel Prahl. Zu Ehren des Kapitäns komponierte er ein Lied für das Hörbuch „Sturmkap“, eine Art Shanty, das selbst die Herrschaften in Smoking und Abendkleid unter den Kronleuchtern des „Kaisersaals“ mitsingen lässt. Auf der „Deutschland“ grüßen viele Passagiere den alten Kap Hoornier wie einen Star, fragen ihn wieder und wieder, wie das damals war, und es hat etwas Rührendes, wenn eine alte Dame mit zitternden Händen darum bittet, mit ihm fotografiert werden zu dürfen. „Ich bin hier wohl der bunte Hund“, meint Jürgens, lächelt sein listiges Lächeln. Der Respekt, die Anerkennung, die er in den Gesprächen und nach den Lesungen

spüre, tue ihm gut. „Als Seemann erfuhr man dies nicht immer“, sagt er.

Einige Tage später, etwa 100 Seemeilen südlich der Falklandinseln: Auf der Brücke der „MS Deutschland“ trifft eine Orkanwarnung ein. Ein starkes Sturmtief schiebt heran, Beaufort neun, zunehmend, dazu eine See, die in der Vorhersage als „very rough“, als sehr rau, angekündigt wird. Mitglieder der Crew beginnen damit, die Liegestühle aus Edelholz zu sichern.

Mit jeder Stunde nimmt die Dünung zu. Der Wind pfeift mit sieben, dann neun, schließlich zehn Stärken und an der Rezeption steigt das Interesse an Tabletten gegen Seekrankheit rapide.

Jürgens setzt seine Mütze mit dem Albatrosmotiv auf, stellt den Jackenkragen hoch und tritt an Deck. „Ich fühle mich ausgesprochen wohl“, ruft er in den Wind und sieht aus, als habe er eine Glücksspielle geschluckt. „Das ist ein Gefühl, das ich lang vermisst habe.“ Er genießt die Bewegungen des Schiffs, sein Taumeln und Tanzen und das Schreien des Sturms.

Der Atlantik ist eine Landschaft aus Wellenbergen, deren Gischt der Wind hinfort trägt. Nach einer besonders großen Welle sind Schreie der Begeisterung zu hören. Am Tresen der Bar „Alter Fritz“ sieht man in dieser Nacht viele unbekannte Gesichter. Kapitän Jürgens zieht sich früh in seine Kabine zurück, er sagt, er wolle über früher nachdenken.

Um 3 Uhr in der Nacht erreicht der Sturm seinen Höhepunkt, man misst eine „ausgewachsene Windstärke elf“, so vermerkt es das Logbuch.

Einige Neugierige, darunter Axel Prahl, wagen sich heraus aufs Oberdeck. Kalter Regen sticht wie tausend kleine Messer im Gesicht, der Orkan brüllt wütend, und man umklammert

besser den Handlauf entlang den Aufbauten. Als die „Deutschland“ eine große Welle bricht, kommt die Gischt nieder wie aus einem riesigen Eimer. Betäubt taumelt man zurück in die Kammer, zieht die wärmende Decke hoch und schenkt sich einen Whisky ein.

Kapitän Jürgens bekommt von all dem nichts mit, denn er schläft, schläft tief und zufrieden. Im Sturm zu sein, meinte er zuvor, sei das schönste Gefühl. Ein Gefühl, als komme er nach Hause zurück. ➤

> service



Fast 3 Wochen reisten der Reporter **Stefan Krücken** (li.) und Fotograf **Jörg Klaus** an Bord der „MS Deutschland“.

Auf der Rückreise von der Antarktis wurde ihre Seefestigkeit auf die Probe gestellt: Das „Traumschiff“ geriet südlich der Falklandinseln in einen schweren Sturm. 10 m hohe Wellen und Windstärke 11 machten den beiden wenig aus – sie beobachteten das Schauspiel



von der Bar aus. Krückens Buch „**Sturmkap – Um Kap Hoorn und durch den Krieg. Die unglaubliche Reise von Kapitän Jürgens**“ erschien in der Buchmanufaktur Ankerherz Verlag. 2 Jahre arbeiteten der junge Journalist und der alte Seemann Jürgens an diesem Band, der auch durch seine ungewöhnlich hochwertige Ausstattung gefällt. Der NDR nennt es ein „Buch, das Menschen in ganz Deutschland bewegt“. Für uns ist es ein großartiges Buch über ein Leben hart am Wind, das Landratten wie Seebären gleichermaßen fasziniert. Unbedingt kaufen! 232 S., durchgehend 2-farbig, 29,90 €. www.ankerherz.de