

Deutsche Rahsegler rund Kap Horn

Heinrich Walle, Bonn

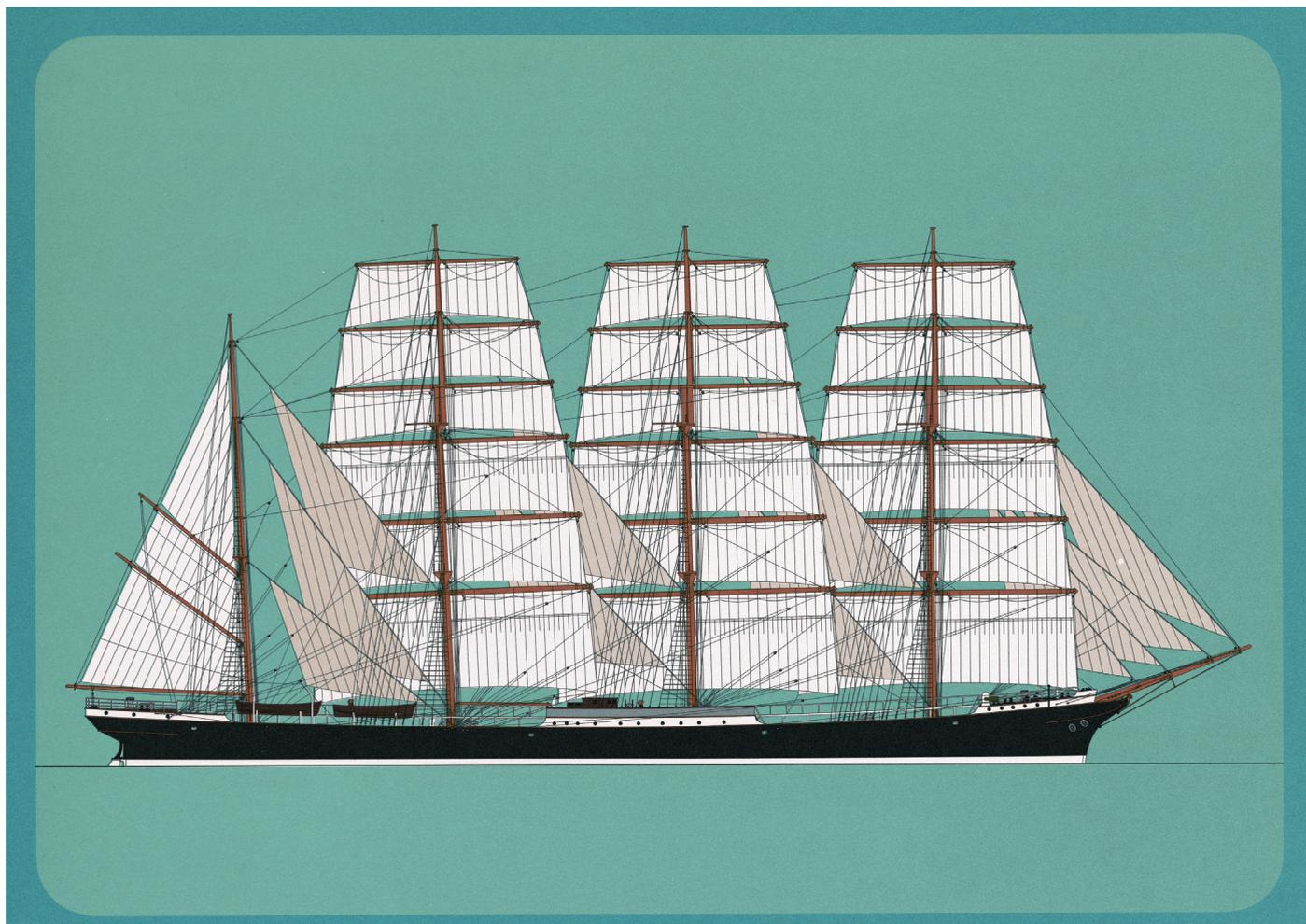


Abb. 1: Stählerne Viermastbark PAMIR von 1905. Bildkalender der Bauwerft Blohm & Voss, Hamburg

Segelschiffe werden allgemein in Liedern und Texten stets mit gefühlsmäßigen Attributen versehen. So hat selbst der bekannte Autor Jochen Brennecke im Titel seiner als Sachbuch aufgebauten umfassenden Darstellung der frachtragenden Segelschiffahrt Deutschlands die Großsegler als *Windjammer* und *Königinnen der Sieben Meere* bezeichnet.¹

Als Beitrag in einem Kongress, der sich mit dem Schiff als Thema der Moderne befasst und Rezeptionen des technischen Gegenstandes „Schiff“ vorstellt, soll im Folgenden das frachtragende Segelschiff als ein Transportsystem vorgestellt werden, das in entscheidendem Umfang von den wirtschaftlichen Rahmenbedin-

gungen geprägt war. In seiner Untersuchung *Rahsegler in Deutschland*² hat der Verfasser feststellen können, dass dessen Effizienz vom Ende des 19. Jahrhunderts an durch die Umsetzung naturwissenschaftlicher Erkenntnisse und der Verfügbarkeit von Schiffen nach dem damals modernsten Stand der Technik gesteigert wurde. Am Beispiel der Westküstenfahrten deutscher Rahsegler rund Kap Horn wird deutlich gemacht, dass das, was vielfach als „heroische Seemannschaft“ beschrieben wurde, im Grunde genommen die praktische Umsetzung von Forschungsergebnissen der maritimen Meteorologie und Ozeanographie unter extremen Wetterbedingungen war.

Bis zur Eröffnung des Panama-Kanals im Jahr 1914 konnte die Westküste von Süd- und Nordamerika von Europa aus in westlicher Richtung nur durch die Umsegelung der Südspitze des südamerikanischen Kontinents oder auf der wesentlich längeren Ost-route durch Umsegeln von Afrika erreicht werden.

Seit 1830 wurde in zunehmendem Maße Salpeter aus Chile von der Westküste Südamerikas auch nach Deutschland importiert. Der industrielle Abbau von Salpeter hatte ab 1810 in der Atacamawüste, im heutigen Nordchile gelegen, begonnen, und wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit britischem, US-amerikanischem und

deutschem Kapital geschürft. Dieser Salpeter diente in Europa als Düngemittel in der Landwirtschaft und als Grundstoff für die Herstellung von Sprengstoff. Sein Transport nach Europa erfolgte auf dem Seewege.

Um von Europa aus die chilenischen Häfen zu erreichen, mussten die Schiffe Kap Horn von Ost nach West gegen vorherrschende Westwinde umrunden. Danach ging die Fahrt entlang der chilenischen Küste nach Norden, wo Hafenplätze wie Iquique oder Antofagasta zur Übernahme der Salpeter-Ladung angesegelt wurden. Um 1890 lagen oft bis zu 100 Schiffe auf der Reede vor Iquique und warteten auf Ladung. Mit Südkurs ging es dann wieder um die Südspitze Südamerikas, dem Kap Horn, nach Europa. Der Begriff „Salpeterfahrt“ war vor allem wegen der Härten der Kap-Horn-Umsegelungen, einem Seegebiet mit vorherrschenden Westwinden in Orkanstärke, gleichbedeutend mit „harte und gefährliche Reiseroute“.³

Salpeter als billiges Massengut wurde bis in die zwanziger und dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts vorwiegend von Segelschiffen transportiert, deren Betriebskosten auf den langen Distanzen erheblich geringer, als die der Dampfschiffe waren. In der

deutschen Salpeterfahrt standen vor allem die Segelschiffe der Reederei Laeisz aus Hamburg an erster Stelle. Im Unterschied zu anderen Reedereien handelte das Haus Laeisz mit dem Salpeter, so dass bei Ankunft der reedereieigenen Schiffe in Chile die Ladung bereits vorhanden war und keine Wartezeiten auf fremde Charter nötig war. Selbst auf der Ausreise von Hamburg konnten die Laeisz-Segler oft noch statt in Ballast gewinnbringend mit Ladung fahren. Ein besonderes Merkmal der Laeisz-Segler, deren Namen alle mit „P“ begann, weswegen sie auch als „Flying-P-Liner“ bekannt waren, war ihre besonders feste Bauart und Ausrüstung, so dass sie den extremen Wetterlagen in der Kap-Region optimal gewachsen waren.⁴

Der wirtschaftliche Erfolg dieser Hamburger Reederei beruhte aber auch auf der Zusammenarbeit mit der Deutschen Seewarte.

Dieses 1871 als Reichsinstitut aus der 1867 gegründeten „Norddeutschen Seewarte“ hervorgegangene Institut war eine hydrographisch-meteorologische Forschungseinrichtung, die zur Förderung der Seeschifffahrt in Zusammenarbeit mit den Nautikern Beobachtungsdaten von Wetter- und Naturerscheinungen sammelte, auswertete und den Kapitänen daraus

Routenberatungen und andere praktische Hilfen für die Navigation vermittelte. Die Reederei Laeisz legte großen Wert darauf, dass die Nautiker ihrer Schiffe der Seewarte möglichst viele Beobachtungsdaten lieferten und sich von den Hydrographen und Meteorologen der Seewarte für die Durchführung ihrer Reisen beraten ließen.⁵

Da ein Rahsegler kaum mehr als „halben Wind“ anliegen konnte, war ein Segeln gegen den Wind so gut wie unmöglich. Um überhaupt einen Fortgang zu erreichen, musste der Kapitän den Wind als ein System erkennen, um darin, wenn auch auf großem Umweg, immer noch ans Ziel gelangen zu können.⁶

Als der niederländische Physiker Christoph Heinrich Buys Ballot 1856 das *barische Windgesetz* entdeckte, war man in der Lage, nach Veränderungen des Luftdruckes und Kenntnis der Windrichtung das Zentrum eines Zyklones zu bestimmen und damit auch die Position des eigenen Schiffes im Windsystem. Das war eine Hilfe, den besten Weg aus einem Sturmzentrum zu wählen, aber auch bei leichten Winden, die in grossen Kreisbahnen wehten, wenn auch auf Umwegen, unter Segeln ans Ziel zu kommen. Für die Kap-Horn-Umrundungen sollte dies eine wertvolle Hilfe sein.⁷



Abb. 2: Das 1881 von Kaiser Wilhelm I. eingeweihte Seewartengebäude gehörte mit seinen Ecktürmen zu den Wahrzeichen des Hamburger Hafens. Photographie um 1900.

Quelle: Das Deutsche Hydrographische Institut und seine historischen Wurzeln, Hamburg 1968

Anmerkungen:

¹ Brennecke, Jochen: Windjammer, der große Bericht über die Entwicklung, Reisen und Schicksale der Königinnen der Sieben Meere

² Walle, Heinrich: Rahsegler in Deutschland. Von der Seewarte zur Gorch Fock, passim.

³ Schott, Gerhard: Geographie des Atlantischen Ozeans, Kapitel X: Der Mensch auf dem Atlantischen Ozean, S. 362ff.

⁴ Blöss, Hans: Glanz und Schicksal der „Potosi“ und „Preussen“, S. 13ff, S. 119ff, S. 125ff.

⁵ Walle, Heinrich: Rahsegler, Kapitel VI: Der Einfluß der Seewarte auf die deutsche Segelschifffahrt, S. 290ff.

⁶ Derselbe, Kapitel II: Die technische Leistungsfähigkeit von Segel- und Dampfschiffen um 1870, S. 86ff.

⁷ Derselbe, Kapitel II, 4: Die Bedeutung der meteorologischen Navigation für Langreisen, S. 124ff.